



Številka: 801-01-7/2019/5
Ljubljana, 15. 7. 2019

Predlog

Državni svet Republike Slovenije je na 5. izredni seji 15. 7. 2019, na podlagi prvega odstavka 97. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14 in 26/15) in prvega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05 – uradno prečiščeno besedilo, 95/09 – odl. US, 21/13 – ZFDO-F in 81/18 – odl. US), sprejel naslednje

SKLEPE

k Problematiki oskrbe s pitno vodo obalnih občin v luči izrednega dogodka z dne 25. junija 2019 - iztirjenja vagonov v železniškem predoru pri Hrastovljah v Mestni občini Koper

1. Državni svet se je seznanil s problematiko oskrbe s pitno vodo obalnih občin v luči izrednega dogodka z dne 25. 6. 2019 – iztirjenja vagonov v železniškem predoru pri Hrastovljah v Mestni občini Koper.
2. Državni svet se je seznanil s sklepi občinskih svetov občin Koper, Piran, Izola in Ankaran z dne 5. 7. 2019 in jih podpira.
3. Državni svet poziva Vlado, da v najkrajšem možnem času v sodelovanju s stroko in lokalnimi skupnostmi ter uporabo dostopnih in naprednih tehnologij opravi vse aktivnosti za zagotovitev alternativnega vodnega vira za dolgoročno oskrbo slovenske Istre s pitno vodo, saj je železniška nesreča pri Hrastovljah z izlitjem kerozina v kraška tla, kjer nevarne snovi hitro poniknejo in nato prodirajo v smeri izvirov, ponovno pokazala ranljivost vodnega vira Rižana kot najpomembnejšega vira pitne vode za obalne občine. Pri tem naj se najprej proučijo že v preteklosti začeti projekti oskrbe s pitno vodo slovenske Istre. Z namenom zagotavljanja dopolnilnega vodnega vira s ciljem varnejše oskrbe Obale z vodo in prebroditev morebitnega kriznega obdobja (npr. onesnaženje vodnega vira, sušno obdobje) naj se nadaljuje s projektom desanilizacije (razsoljevanja) morja.
4. Državni svet poziva Vlado, da v luči nadaljnje rasti pretovora v Luki Koper in dolgotrajne izgradnje drugega tira železniške proge Koper–Divača čim prej predstavi možne alternativne logistične rešitve za transport tovornega prometa z jasnimi zavezami in časovnimi roki, ki bodo omogočile nemoteno povezavo Luke Koper z zalednimi trgi in ne bodo bremenile že tako preobremenjenega avtocestnega omrežja.
5. Državni svet podpira nadgradnjo projekta izgradnje drugega tira v dvotirno progo, pri tem pa poziva Vlado, da se pri načrtovanju drugega tira zagotovi dolgotrajna



zaščita vodnih virov kraškega sveta. Po izgradnji dvotirne proge Koper–Divača naj se obstoječa železniška povezava Divača–Koper opusti in prepusti v upravljanje lokalnim skupnostim.

6. Državni svet podpira pripravo predloga interventnega zakona, ki bo zagotovil pogoje in finančne vire za izvedbo alternativnega vodnega vira za oskrbo slovenske Istre s pitno vodo.
7. Oblikuje naj se posodobljen protokol o ukrepanju ob tovrstnih izrednih dogodkih z ekološkimi posledicami in določi, katere strokovnjake in institucije je treba obvestiti in aktivirati.
8. O vseh sprejetih načrtih in ukrepih naj Vlada sproti seznanja Državni svet kot zastopnika lokalnih interesov na državni ravni.

Obrazložitev:

I)

Državni svet se je na pobudo državnega svetnika Borisa Popoviča seznanil s problematiko oskrbe s pitno vodo obalnih občin v luči iztirjenja vagonov v železniškem predoru pri Hrastovljah v Mestni občini Koper 25. junija 2019.

Državni svetnik Boris Popovič, ki v Državnem svetu zastopa interese obalnih občin, poudarja, da obstaja velika nevarnost onesnaženja vodnega vira Rižana s kerozinom, ki se je izlil ob železniški nesreči pri Hrastovljah v Mestni občini Koper. V primeru pronicanja kerozina v podtalnico bo treba izločiti vodni vir Rižana, s čimer bo ogrožena nemotena oskrba s pitno vodo Obale in njenega zaledja, kar je še posebej problematično v času vrhunca turistične sezone in sušnem obdobju. Kot opozarja, slovenska Istra sploh nima alternativnega vodnega vira. Sedanja odvisnost obalnih občin od sosednjega hrvaškega vodovodnega vira v Buzetu ni dobra rešitev, pri čemer so se župani leta in leta trudili pridobiti nov vodni vir, a brez uspeha. Treba je nadaljevati z aktivnostmi za vzpostavitev projekta desanilizacije (razsoljevanja), ki bi predstavljal dodatni vodni vir, ki je nujno potreben za prebroditev kriznih obdobj (npr. onesnaženje osnovnega vodnega vira, v sušnem obdobju, nedostopnost vodnega vira v sosednji Hrvaški).

Slovenska Istra tudi nima alternativne prometne povezave, ki bi nadomestila zastarelo železniško povezavo Divača–Koper na vodovarstvenem območju 1. kategorije, ki je neprimerna, vendar edina povezava z osrednjim delom Slovenije. Glede na odvisnost od železniške povezave bi lahko Luko Koper ob nesreči s hujšimi razsežnostmi, zaradi katere bi se sanacija železniške proge zavlekla za več mesecev, kar zaprli. Pozdravlja namero ministrice za infrastrukturo, da se bo projekt drugega tira nadgradil iz enotirne v dvotirno progo, kar je tudi njegova zahteva, pri tem pa se mora nadgradnja takoj realizirati in ne čakati nekaj let na sprejem DPN. Če je za to treba sprejeti interventni zakon po vzoru Magne, naj se ga sprejme.

V zvezi s sklepi občinskih svetov občin Koper, Piran, Izola in Ankaran z dne 5. 7. 2019 državni svetnik Boris Popovič meni, da bi morale občine časovno in finančno bolj zavezati Vlado oz. pristojna ministrstva k ukrepanju glede zagotavljanja vodnega

vira za slovensko Istro in glede železniške povezave Luke Koper z zaledjem. Med drugim je njegov predlog, da se takoj prepove prevoz vseh nevarnih snovi na odseku proge Koper–Divača. Medtem ko je takšna prepoved uvedena na vseh vodovarstvenih območjih s ciljem varovanja podzemnih voda, to ne velja za odsek Koper–Divača. To bi bilo po njegovem mnenju edino zagotovilo, da do podobnih ali še hujših nesreč ne bi prihajalo. Ob zahtevani gradnji dvotirne proge Divača–Koper državni svetnik Boris Popovič zahteva tudi začetek aktivnosti za alternativno železniško povezavo Koper–Trst, ki v ničemer več ne ogroža realizacije projekta drugega tira, ki že teče. Državni svetnik Boris Popovič nadalje izpostavlja zahtevo po čimprejšnji izgradnji načrtovanega avtocestnega izvoza ob Srminu za Luko Koper, na katerega se čaka že petnajst let.

Državni svetnik Boris Popovič izpostavlja veliko priznanje vsem reševalcem (gasilcem, zaposlenim na Slovenskih železnicah in Petrolu, pripadnikom civilne zaščite in ostalim sodelujočim), ki so intervenirali ob izrednem dogodku pri Hrastovljah v nečloveških razmerah. Pri tem opozarja, da je ob sanaciji območja železniške nesreče nujno k sodelovanju povabiti strokovnjake z različnih področij in pri tem uporabiti najsodobnejšo tehnologijo ter na ta način zmanjšati tveganja nastanka najhujših posledic nesreče.

II)

Državni svet se je seznanil tudi s sklepi občinskih svetov občin Koper, Piran, Izola in Ankaran z dne 5. 7. 2019, ki jih je na skupni seji Komisije Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj in Interesne skupine lokalnih interesov 8. julija 2019 dodano pojasnil župan Mestne občine Koper. Obalne občine potrebujejo pomoč države pri zagotavljanju novega vodnega vira v slovenski Istri in odpravljanju posledic železniške nesreče pri Hrastovljah ter iskanju sistemskih rešitev, ki bodo v največji možni meri preprečevale nastanek tovrstnih izrednih dogodkov. Lokalne skupnosti slovenske Istre so sprejele usklajena stališča glede svojih pričakovanj do države. Nekaterih predlogov državnega svetnika Borisa Popoviča ne morejo podpreti: prepoved prevoza nevarnih tekočin po železnicah bi pomenila, da bi se prevažale po cestah, tudi skozi vodovarstvena območja; takojšnja gradnja proge Koper–Trst bi lahko pomenila manj sredstev in časa za aktivnosti za pridobitev novega vodnega vira. Obalne občine pričakujejo, da država takoj začne s pripravo interventnega zakona, ki bo zagotovil finančna sredstva in poenostavil postopke za čim hitrejšo pridobitev novega vodnega vira.

III)

Državni svet izraža vso pohvalo in podporo požrtvovalnim reševalnim službam, ki so v težkih in nevarnih razmerah intervenirale ob železniški nesreči pri Hrastovljah in sanirale nastalo škodo, ki se sicer še odpravlja.

Kljub v preteklosti začetim aktivnostim za ureditev oskrbe s pitno vodo slovenska Istra še zmeraj nima vodnega vira, ki bi zagotavljal zadostne količine vode. Žal smo potrebovali železniško nesrečo pri Hrastovljah, da so se ponovno oživile aktivnosti iskanja alternativnega vodnega vira za slovensko Istro, pri čemer se v javnosti največkrat omenjajo trije možni alternativni viri: Padež, oskrba prek kraškega vodovoda in vodovoda Ilirske Bistrice ter desanilizacija kot dopolnilni vodni vir.

Pri iskanju alternativnega vodnega vira za oskrbo slovenske Istre bi morali proučiti vse v preteklosti že načrtovane ureditve oskrbe s pitno vodo, pri čemer je kraško območje, kjer površinskih voda praktično ni, zelo bogato z vodo v podzemlju. Oskrba z vodo iz sosednje Hrvaške ni dolgoročna rešitev, še posebej ne poleti. Glede na pričakovane dolgotrajne postopke sprejemanja prostorskega akta za načrtovanje ureditve novega vodnega vira Državni svet podpira pripravo interventnega zakona, ki bi po vzoru Magne uredil pogoje za hitrejše umeščanje novega vodovodnega sistema v prostor ter zagotovil finančne vire. Dolžnost države je, da prebivalkam in prebivalcem slovenske Istre zagotovi nemoteno oskrbo s pitno vodo, kar izhaja tudi iz ustavne pravice do pitne vode, ki jo je prvi sprožil Državni svet prejšnjega mandata s pobudo za dopolnitev 70. člena Ustave s ciljem, da se zagotovi univerzalen dostop do vode in zavarujejo vodni viri za prihodnje generacije ter prepreči, da se oskrba s pitno vodo izvaja v okviru pridobitne dejavnosti gospodarskih družb in korporacij.

Podobna železniška nesreča z možnimi velikimi ekološkimi posledicami, kot se je zgodila v Hrastovljah, se lahko zgodi kjerkoli v Sloveniji, kjer se prevažajo nevarne snovi, in ne le po železnici, ampak tudi na cesti. V zvezi s tem Državni svet opozarja, da bi morali imeti za vsak vodni vir, preko katerega potekajo prometne povezave in se po njih prevažajo nevarne snovi, izdelan načrt zagotavljanja alternativnega vodnega vira.

Državni svet podpira dvotirnost železniške proge Divača–Koper, pri tem pa glede na posledice železniške nesreče pri Hrastovljah za oskrbo slovenske Istre s pitno vodo pričakuje, da se bo naredilo vse, da bo po izgradnji drugega tira zagotovljena dolgotrajna zaščita vodnih virov kraškega sveta. Državni svet podpira tudi idejo, da se obstoječa železniška proga Divača–Koper po izgradnji drugega tira prepusti lokalnim skupnostim in nameni turizmu.

Država naj se odloči, ali je z gospodarskega vidika tako pomembno, da se, kljub potencialni grožnji za javno dobro, nevarne snovi še naprej prevažajo po železniški progi Divača–Koper, ki poteka preko vodovarstvenega območja. Ob tem Državni svet opozarja, da bi lahko imela stroga prepoved prevoza nevarnih snovi po železniški progi negativen vpliv na razvojne načrte Luke Koper in Slovenskih železnic ter oskrbo slovenskega gospodarstva z gorivi.

Glede na to, da trenutno ni znan vzrok zloma kretnice, se postavlja vprašanje stanja železniške infrastrukture in možnosti nastanka take škode na novozgrajeni infrastrukturi.

IV)

Državni svet se je seznanil z aktivnostmi resornih ministrstev in drugih pristojnih institucij, ki so sodelovali pri intervenciji oz. sodelujejo pri sanaciji železniške nesreče, ter iskanju rešitev za nemoteno oskrbo s pitno vodo slovenske Istre.

Na Ministrstvu za okolje in prostor (MOP) poudarjajo izjemno hiter odziv pristojnih služb ob izrednem dogodku v železniškem predoru pri Hrastovljah ter na strokovno utemeljene odločitve in delo vseh deležnikov, ki medsebojno dobro sodelujejo.

VGP Drava, kot koncesionar Direkcije za vode, in Nacionalni inštitut za javno zdravje sta se v intervencijo vključila istega dne, kot se je zgodil dogodek, naslednji dan so bili vključeni Agencija za okolje, Inštitut za raziskovanje Krasa, Geološki zavod Slovenije, vzpostavljena je bila povezava z Rižanskim vodovodom, Nacionalnim laboratorijem za zdravje, okolje in hrano ter Slovenskimi železnicami. Že od samega začetka so se vse aktivnosti usmerile v štiri ključne naloge: vzpostavitev ustreznega monitoringa, izvedbo čim bolj učinkovitih preprečevalnih ukrepov s ciljem zmanjšanja vplivov na okolje, proučitev možnih načinov odstranitve kerozina, ki izteka v okolje in ga ni bilo moč odstraniti z ukrepi na kraju dogodka, ter iskanje nadomestnih virov pitne vode za nemoteno oskrbo v primeru onesnaženja vodnega vira Rižana. Ustanovljena je bila tudi operativna skupina pod vodstvom Agencije Republike Slovenije za okolje (ARSO) za izvedbo ukrepov za varovanje vodnega zajetja Rižanskega vodovoda.

Primarna skrb MOP je, da ne pride do onesnaženja vodnega vira. Do zdaj so bili uvedeni naslednji ukrepi: določena so bila merilna mesta, frekvence vzorčenja in analizna metoda, s katerimi se želi doseči optimalno mrežo vzorčnih točk za pravočasno zaznavo kerozina v vodi in s tem povezano preprečitev njegovega vdora v pitno vodo. Na izviru Rižane in na globoki vrtini se izvaja vzorčenje vsakih osem ur, vzorčenje vodnjakov se izvaja enkrat dnevno, v primeru padavin pa se bo frekvenca povečala. ARSO je z odločbo naložila Slovenskim železnicam izvedbo ukrepov, odvajanje materiala je potekalo pod nadzorom. Slovenske železnice so namestile tudi zaščitno folijo in naročile projekt za sanacijo. V podzemlje je izteklo okoli 9.000 litrov kerozina, 1.000 litrov pa je bilo zajetih. Na širšem območju so bili izvedeni preventivni ukrepi v smislu nastavitve plavajočih pregrad in na lokacijo stare vodarne pripeljana oprema za odstranjevanje naftnih derivatov. Omenjena operativna skupina je zaradi potencialnega onesnaženja vodnega vira Rižana pristopila k aktivnostim za zagotovitev zadostnih količin pitne vode. Sprejet je bil dogovor, da bo Rižanski vodovod naredi nadgradnjo prevzemnega objekta na meji s Hrvaško z namenom povečanja kapacitete iz 200 na 300 l/s in izvedel testiranje. Prav tako je bila sklicana Stalna slovensko-hrvaška komisija za vodno gospodarstvo, ki je zaključila, da bo Istrski vodovod v primeru potreb nudil zadostne količine pitne vode.

Državni svet je bil seznanjen, da pod vodstvom ARSO deluje operativna skupina za izvedbo ukrepov za varovanje vodnega zajetja Rižanskega vodovoda, v kateri sodelujejo strokovnjaki z različnih področij. Ker je kraško območje izjemno nepredvidljivo, je po besedah predstavnice ARSO težko na hitro sprejemati učinkovite ukrepe. Dolgoročno je nujno ugotoviti, kaj se dogaja s kerozinom, saj ne sme ostati v zemljini. Iščejo se ustrezne metode za iskanje in odvzem kerozina iz zemljin. Ker do globine 20 m ni moč ugotoviti, ali gre za vodo ali kerozin, se bo zvrtilo dodatno vrtnino, v kateri bo vzpostavljen monitoring, in v nadaljevanju izvedlo črpanje kerozina, če se nahaja globlje. Prav tako bo Rižanski vodovod naredil dodaten bazen, preko katerega se bo izčrpavalo, da se prepreči onesnaženje vodarne, saj v tem primeru ni onesnažena le pitna voda, ampak celotni sistem. Prioriteta je skrb za dostop do pitne vode na Obali in da se poišče vodni vir, ki bo dolgoročno odpravil težave nemotene oskrbe z vodo.

V zvezi z ukrepi ob onesnaženju vode na Direkciji za vode pojasnjujejo, da je vodarna Rižana preventivno že zaščitena in odvzem vode se izvaja iz globokih vodnjakov. Če bo zaznano onesnaženje, bo še pred onesnaženjem vodarne ta vodni

vir izključen. V izogib onesnaženja površinskih vodotokov so na določenih lokacijah že postavljene baraže in pivniki in če se pojavijo madeži kerozina, se jih bo lovilo. Če bo treba vodni vir Rižana zapreti, se ga bo nadomestilo z začasnim nadomestnim vodnim virom, ki se ga išče. Doseženi so bili določeni dogovori s sosednjo Hrvaško, načrtujejo se tudi pogovori s sosednjo Italijo in ostalimi upravljavci vodovodov.

Predstavniki Nacionalnega inštituta za javno zdravje (NIJZ) sodelujejo pri obravnavi morebitnega onesnaženja od ogleda na terenu do sodelovanja v operativni skupini, ki jo vodi ARSO. Ob nesreči je NIJZ sodeloval s priporočili javnosti, objavljenimi na spletni stran, prav tako so bila Rižanskemu vodovodu dana navodila o pogostosti vzorčenja glede na pretok vodotokov, ki bi se ob morebitnih padavinah še povečala. Zaradi večjega nadzora se je naknadno v operativno skupino povabilo tudi Zdravstveni inšpektorat, ki je opravil ogled na terenu z namenom nadzora aktivnosti Rižanskega vodovoda. Ključni cilj je preprečiti kakršnokoli onesnaženje vodnega vira in s tem onesnaženje vode od zajetja do vodarne.

Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano (NLZOH) podpira prizadevanja občanov in lokalnih skupnosti za zagotavljanje čistega okolja in zdravja. NLZOH sodeluje pri odvzemu različnih vzorcev iz okolja in izvedbi njihove analize. Odločitev o tem, kdaj, kje, kaj in koliko vzorčiti ter katere analize opraviti, je sprejela skupina strokovnjakov pristojnih služb ministrstev in lokalnih služb na podlagi preliminarne ocene tveganja, znanja in preteklih izkušenj iz podobnih primerov. Odzeti vzorci se prednostno obravnavajo in rezultati so takoj posredovani pristojnim službam. V primeru ukrepanja več institucij ob nesrečah se je treba ravnati po predpisanih in prej dogovorjenih protokolih. NLZOH zagovarja stališče, da dobrobit in varnost ne smeta biti odvisni od zagnanosti posameznikov, ampak kompetentnih strokovnih in drugih institucij.

Poveljnik civilne zaščite iz Uprave za zaščito in reševanje izpostavlja izredno dobro opravljeno delo vseh reševalnih služb pri intervenciji, pri tem pa se zaveda, da se lahko vsakokrat opravi delo drugače in boljše. Na prošnjo vodje intervencije na terenu je poklical več izkušenih strokovnjakov, saj so bili pogoji reševanja izredno težki (npr. ker se je vagon naslonil na zid tunela, je bilo težko določiti mesto izteka kerozina). Podpira prizadevanja za nov oz. dodatni vodni vir, ki bo prekinil agonijo obalnih občin, vendar ne le zaradi zadevne nesreče, ampak zaradi potreb Obale po nemoteni oskrbi s pitno vodo.

Kot pojasnjujejo na Ministrstvu za infrastrukturo (MzI), je železniška nesreča pri Hrastovljah pokazala, da je realizacija načrtovanega projekta izgradnje drugega tira nujna. Železniška nesreča je tudi pokazala, da je celovito ukrepanje ob nesreči bistveno za preprečitev hujših posledic. Kot izhaja iz preliminarnih ugotovitev preiskovalca nesreče, je šest vagonov vlakovne kompozicije iztirilo, štirje v predoru, dva pred predorom. Hitrost vlaka po prvih znanih podatkih ni bila prekoračena. Ugotovljeno je bilo, da se je zlomila desna ojstrica kretnice št. 1 v točki 11 m od vrha. Ob iztirjenju so se štirje vagoni naslonili na bok predora in med drsenjem je prebilo plašč cisterne sedmega vagona, zaradi česar je začel iztekati kerozin. Vzrok zloma ojstrice trenutno ni znan, za to bo treba opraviti analizo zloma.

Z vidika MzI je edina trajna rešitev izgradnja drugega tira Divača–Koper. Zaradi dolgoročnega razvoja Luke Koper in nemotenega delovanja slovenskega

gospodarstva, ki je vezano na razvoj Luke Koper, je bila že en mesec pred nesrečo sprejeta odločitev o izvedbi aktivnosti za gradnjo polne dvotirnosti nove železniške proge. Tako je bila 21. 5. 2019 na Ministrstvo za okolje in prostor podana pobuda za spremembe in dopolnitve Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper zaradi nadgradnje v dvotirno progo. 16. in 17. 7. 2019 so razpisane javne obravnave v lokalnih skupnostih. V pretežnem delu so pogoji za nadgradnjo že izpolnjeni. Obstoječi tir dvakrat prečka 1. in 2. vodovarstveno območje Rižane in v velikem delu poteka po 3. vodovarstvenem območju in mimo stanovanjskih objektov ter preko kraškega roba, ki je zaradi velike koncentracije naravnih in kulturnih vrednosti ter zavarovanih ekološko pomembnih območij v celoti predviden za zavarovanje kot krajinski park v sklopu kraškega regijskega parka. Na drugi strani pa načrtovani drugi tir le v manjšem delu poteka po robu 3. vodovarstvenega območja. Po izvedbi dvotirne proge Divača–Koper je predvidena opustitev obstoječega tira in njegova predaja občinam za druge namene.

Državni svet je bil seznanjen, da bo MzI pobudo glede prepovedi nevarnih snovi na železniški progi Divača–Koper podrobno proučilo. Pri tem MzI izpostavlja, da je ta del železniške povezave del vseevropskega koridorja in zato načeloma tu ni možno administrativno omejevati prevoza. Poleg tega bi bilo treba v primeru tovrstne prepovedi poiskati alternativne poti, ki jih trenutno ni. Administrativna prepoved bi imela tudi gospodarske posledice.

Kot ugotavlja Državni svet, so Slovenske železnice po železniški nesreči v sodelovanju s pristojnimi organi dosledno izpolnjevale (dopolnilne) odločbe in izvedle vse ukrepe in s položitvijo folije preprečile pronicanje padavinskih vod in morebitnega pronicanja kerozina v globino. Stalno se izvaja monitoring, tečejo priprave na končno sanacijo, v okviru katere se bosta poškodovan tir in gramoz odstranila ter vgradila folija, ki bo preprečila kakršenkoli vdor vode v globine. Slovenske železnice tudi sodelujejo v operativni skupini, v okviru katere potekajo priprave na izvedbo vrtine. Glede prevoza nevarnih snovi pa na Slovenskih železnicah opozarjajo, da se tovrstni prevoz izvaja v skladu z Zakonom o prevozu nevarnih snovi, podzakonskim aktom in konvencijo, ki ureja mednarodne prevoze, pri tem pa veljajo enaki pogoji za prevoz tovrstnega blaga prek vodovarstvenih območij in ostalih območij, poleg tega so predpisani varnostni ukrepi, ki jih Slovenske železnice in drugi prevozniki morajo spoštovati.

V)

Državni svet je bil seznanjen, da je na seji Komisije Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj in Interesne skupine lokalnih interesov svoje stališče predstavil tudi dr. Gorazd Pretnar, ki je v imenu nevladne organizacije Alpe Adria Green opozoril, da ob velikih vodnih virih pozabljamo na nacionalni pomen malih vodnih virov, ki se jih izrinja. Po njegovem mnenju je treba spremeniti zakonodajo in poskusiti pridobiti evropska sredstva za ohranitev malih vodnih virov, za katere čiščenje bi lahko uporabili dosegljivo sodobno tehnologijo. Ti mali vodni viri bi zagotavljali varnost oskrbe z vodo v podobnih primerih, kot je nesreča v Hrastovljah, če ni možno zagotoviti dodatnega vodnega vira. Evropska zakonodaja določa minimalni standard državnega monitoringa, za katerega skrbi Ministrstvo za zdravje in se izvede nekajkrat na leto na vodnih virih, ki oskrbujejo več kot 50 prebivalcev. Mali vodni viri niso predmet teh monitoringov in so prepuščeni lokalnim skupnostim,

kjer pa ni zadostnega strokovnega znanja za analize. Ker evropska zakonodaja dopušča izjeme glede predpisovanja monitoringa v primeru specifik, dr. Gorazd Pretnar predlaga, da država zagotavlja monitoring za vse lokalne majhne vodne vire, ki oskrbujejo manj kot 50 prebivalcev.

Medresorska komisija za kemijsko varnost, ki jo je Vlada ustanovila 2000, bi se morala po mnenju dr. Gorazda Pretnarja sestati v primeru tokratne nesreče, saj gre za nesrečo s kemikalijo. Podpira predlog, da se sprejme interventni zakon po vzoru Magne za zagotovitev dodatnega vodnega vira ter pri tem prouči v preteklosti načrtovane potencialne vodne vire. Pri tem potok Padež, ki bi zajezil celo dolino in bi zagotavljal le vršno potrebo po pitni vodi poleti, po njegovem ni sprejemljiv, saj je to vodni vir za Brkine. Možno rezervo vodnega vira lahko predstavlja desanilizacije (razsoljevanje) morja, je pa za tovrstni objekt potrebna PVO. Podpira železniško povezavo Koper–Trst in ob tem opozarja na potencialne nevarnosti nesreč v tunelih načrtovanega drugega tira.

Državni svet je bil seznanjen tudi z mnenjem dr. Andreja Kryžanowskega s Fakultete za gradbeništvo in geodezijo, ki je na seji Komisije Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj in Interesne skupine lokalnih interesov pojasnil, da vir Rižane predstavlja 75 % vse oskrbe Obale s pitno vodo, naslednja vira prihajata iz kraškega vodovoda in Hrvaške. Če osnovni vodni vir izpade, ni alternative. Rižana ima sorazmerno dovolj vode čez leto, kritično pa je poletje ali pa v primeru, kot je tokratna nesreča. Približno 120 dni na leto primanjkuje vode, projekcije do 2060 pa kažejo še bolj resno situacijo. Pred leti začeti načrti ureditve oskrbe s pitno vodo slovenske Istre in zalednega kraškega območja so predvidevali kot vodna vira vodotoka Padež in Suhorko. Za sam projekt so bila zagotovljena evropska sredstva, ki pa so bila zaradi nerealizacije preusmerjena v druge projekte. Poletni primanjkljaj se lahko nadomešča z uvozom iz Hrvaške in kraškega vodovoda, vendar je po njegovem mnenju s strateškega vidika nujen lastni vodni vir, za katerega realizacijo je potrebnih več let. Če pride do onesnaženja Rižane na daljši rok, oskrba iz drugih vodovodnih sistemov ne zadošča, zato je bila dana ideja, da se uvede desanilizacija kot dopolnilni vodni vir (do 240l/s) za pokritje potreb v primeru izrednih dogodkov. Državni svet je bil dodatno seznanjen, da je na seji Komisije Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj in Interesne skupine lokalnih interesov dr. Mitja Brilly s Fakultete za gradbeništvo in geodezijo dodatno opozoril, da je problematika politične narave. Izpostavil je, da se drugod po svetu ključne odločitve potrjujejo na referendumu in jih zato menjava oblasti ne more zaustaviti. Po njegovem mnenju sistem voda razpada.

* * *

Za poročevalca na seji Državnega sveta je bil določen Dušan Strnad.

* * *

Predlog sklepa je pripravljen na podlagi zahteve Komisije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj ter Interesne skupine lokalnih interesov za izredno sejo Državnega sveta.