

Prof. dr. Andrej Umek
Prule 7
1000 Ljubljana
Tel.: 01 251 05 30 / 041 66 78 14
E-mail: andrej.umek@quest.arnes.si

Ljubljana, 29. 03. 2017

Ministrstvu za infrastrukturo

Pripombe na zakon o izgradnji »2. tira«

Moje pripombe se nanašajo na dva vidika:

- 1) Na osnovni odnos med politiko in stroko pri iskanju optimalne rešitve pri velikih infrastrukturnih projektih, kar »2. tir« nedvomno je.
- 2) Smiselnost in kvaliteto sedanjega predloga.

Pri svojih ocenah izhajam iz dejstev, da so konkurenčne prednosti Slovenije poleg človeških virov samo naravna vira: voda in les ter geostrateška lega. Preko slovenskega ozemlja potekata dva pomembna koridorja: prehod med Alpami in Jadranom in dostop vzhodne Srednje in zahodne Vzhodne Evrope do morja. Tako imenovani »2. tir« naj bi bil del slednjega. Predstavlja torej našo osnovno geostrateško prednost in bi morali zato pri njegovem načrtovanju zagotoviti visoko strokovnost in maksimalno politično odgovornost. Oboje pa pri sedanjem projektu pogrešam. Naj še omenim, da je problem, ki ga projekt naslavlja star vsaj 400 let in je v mednarodni politični in strokovni javnosti znan kor »prehod preko kraškega roba«. Svoje pripombe sem združil v naslednje točke:

Ad 1) Na osnovi svoje projektantske prakse v Nemčiji in Švici trdim:

- a. V demokratičnih državah je običajna praksa, da se v politično odločanje predloži vsaj 3 variante, ki jih stroka oceni po izbranih kriterijih. Šele nato politika izbere najugodnejšega. Kot variantno rešitev bi bilo mogoče v politično odločanje predložiti projekt prof. Jožeta Duhovnika. Smiselno pa bi bilo ta nabor še razširiti. Smiselno politično odločanje na osnovi enega samega ni mogoče.
- b. Eden od kriterijev po katerih se normalno ocenjujejo infrastrukturni projekti je njihova konkurenčnost s podobnimi projekti. »2. tiru« konkurenčen projekt je italijansko – avstrijska železniška povezava Severni Jadranj – Udine – Beljak – Celovec - Graz. Tu so osnovni tehnični parametri $V_{max}= 200$ km/h in $R_{min}= 3600$ m. Odgovoriti je potrebno na vprašanje ali bo po izgradnji »2. tira« železniška povezava Koper – Ljubljana –Graz konkurenčna prej omenjenemu obvoznemu koridorju.

Ad 2) Projekt »2. tira« ima toliko projektantskih pomanjkljivosti, da ni zrel za javno obravnavo, kaj šele za sprejemanje zakona o njegovem financiranju. Če se omejim samo na najpomembnejše, pri čemer izhajam iz predpostavke, da želimo ustvariti v točki 1b omenjenemu obvoznemu koridorju konkurenčen prometni koridor:

- a. »2. tir« tudi, če bo realiziran, Luki Koper ne bo zagotavljal konkurenčnega transporta blaga do namembnih destilacij. V Divači bo prišel na progo Divača – Ljubljana, ki od

soje izgradnje v sredini 19. stoletja ni bila bistveno posodobljena ($R_{\min}=380$ m). S tem se prometni zamašek premakne samo nekaj kilometrov v notranjost. Zato sedaj projektirani »2. tir« ni, vsaj ne trajna, rešitev.

- b. Projekt »2. tira« bi moral obsegati najmanj odsek moderne, konkurenčne železniške povezave Ljubljana – Koper. Z vso odgovornostjo izhajam iz predpostavke, da bo povezava Koper s končnimi/začetnimi destilacijami v Srednji Evropi potekala skozi Ljubljano. Šele na osnovi takega projekta bi bilo možno oceniti ali bo moderna železniška povezava Koper – Ljubljana potekala skozi Divačo. Obstaja možnost, da se bo sedaj projektirani »2. tir« iztekel v prazno in ne bo del končne rešitve.
- c. Sedanja trasa »2. tira« poteka bistveno previsoko. Posledica tega so številni plitvi tuneli skozi apnenec. Tako tuneliranje je drago. Predori potekajo skozi razpokan in vodonosen apnenec s številnimi portali, ki pomembno prispevajo k ceni predora. Nižja trasa bi imela daljše vendar manjše število predorov z manjšim številom portalov in potekali bi skozi homogen dolomit. ~~Za~~ pričakujem, da bi bila znatno cenejša. Ponovno poudarjam točko 1a, da je realna ocena projekta možna samo na osnovi variant.
- d. Slovenija bo morala bolje prej, kot slej v prostor umestiti hitro železnico med Alpami in Jadranom. Mislim, da ni potrebno posebej poudarjati, da je gospodarsko in s tem tudi prometno povezovanje obroča okoli Alp eden ključnih Evropskih projektov. Odnos med tem projektom in »2. tirom« bi bilo potrebno doreči pred izgradnjo slednjega.
- e. Slovenija nima strategije modernizacije železniške infrastrukture in zagotavljanja njene evropske konkurenčnosti. Zato sedanji projekt »2. tira« najverjetneje ni in ne bo del moderne slovenske železniške infrastrukture. Zato predstavlja kvečjemu začasen in za svoj učinek bistveno predrag projekt.
- f. Mnenja sem, da je tudi projekt prof. Duhovnika lahko samo začasna rešitev, vendar je kot taka bistveno cenejša. Kupila nam bi čas za resen razmislek o modernizaciji železniške infrastrukture.

Naj zaključim s trditvijo, da je sedaj predloženi »2. tir« inženirsko slab in bistveno predrag projekt, ki bo prometno situacijo olajšal le začasno. Zato je kot tak nesprejemljiv. Obstajajo nedvomno boljše variante. Do optimalnih variant pa Slovenija lahko pride, če bomo razumeli pripravo projektne dokumentacije za celostno modernizacijo prometne infrastrukture kot našo prednostno nalogo. Posamezne realizacije pa morajo potem biti del tega projekta. Te zahteve sedanji »2. tir« ne izpolnjuje. Je investicija brez pravega učinka.

S spoštovanjem



Prof. dr. Andrej Umek