

## **IZJAVA ZA JAVNOST št.4 dne 10.aprila 2017**

V preteklem tednu se je vlada odločila, da pošlje »Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača – Koper« Državnemu zboru v sprejem. S tem poskuša prenesti na poslance odgovornost za odločitev o bodočem dolgoletnem financiranju nesorazmerno dragega in negospodarnega projekta iz javnih sredstev po različnih obvodnih principih. Ob tem se Vlada neodgovorno oklepa ponesrečenega zastarelega in po funkcionalnosti nedodelanega in nedorečenega predorskega projekta DRUGI TIR DIVAČA KOPER. Večletno odlašanje s predpisanimi ravnanji in sedanja naglica so Vladi potrebni izključno zato, da bi preprečila kakršenkoli razmislek o drugih, bolj učinkovitih načinih rešitve transportnega problema. Vlada v želji in nameri želi izvedbo projekta Drugi tir Divača Koper zgraditi čim dražje, 2,5 milijarde EUR ali več, v roku, ki je čim daljši (osem do 12 let), in da bi zlasti ob nedodelani projektni dokumentaciji začeli z gradnjo tako, da jo ne bo več možno ustaviti – metoda, ki je poznana že pri TEŠ6?.

Ugotavljamo, da so bile naročene študije in projekti posameznim inženirskim in drugim podjetjem predvsem za nepreverjen inženirski koncept od leta 2004 naprej in da se sedaj za tako funkcionalno sporno rešitev išče sredstva za izvedbo. Za tako inženirsko in tehnično zahtevne projekte bi morali iskati primerne in izvedljive idejne rešitve tudi z natečajem na podlagi ugotovljenih funkcionalnih ciljev in potreb, da bi spodbudili inovativnost in pridobili dobre inženirske predloge in na njihovi podlagi določili realne finančne in tehnične pogoje za izvedbo in za obratovanje. Verjamemo realnosti ocene investicijske vrednosti DRI in GEODATA, vendar je treba navajati ceno z DDV, obenem. Pri tem pa je potrebno upoštevati vse pripombe, ki jih navaja recenzent GEODATA.

Naš projekt Dvotirna proga projekt 4 km je bil vseskozi zasnovan na logistični zahtevi, da Luka Koper nujno potrebuje dvotirno progo, ki bo zgrajena čim hitreje, čim ceneje ob zagotovitvi kakovostne izvedbe. Pogoji, ki so v tržnem gospodarstvu poznani in uveljavljeni. Zato v nadaljevanju podajamo pregled bistvenih parametrov obeh projektov.

	<b>DRUGI TIR projekt 20 km</b> (Vladni projekt)	<b>DVOTIRNA PROGA projekt 4 km</b>
Skupna dolžina proge	27,4 km	30,4 km
Dolžina predorov za dvotirnost	<b>59 km</b>	4 km
Trajanje vožnje	28 minut	<b>21 minut</b>
Čas izgradnje pri dvotirni progi	12 let	<b>3 do 4 leta</b>
Vrednost investicije	<b>2,0 do 2,5 milijarde</b>	0,8 milijarde
Vrednost domače udeležbe	600 do 700 milj.	do 700 milijonov
Izračun investicijske vrednosti	DRI in /ali CI Ljubljana	INFRA/ILF – Dunaj
Povečanje kapacitete v času gradnje ključnega objekta	do 3%	<b>do 30%</b>
Skladnost z EU zakonodajo in razpolaganje z javnimi sredstvi	<b>Ni transparentna priprava dokumentacije in izpeljava projekta</b>	Transparentnost celotnega postopka in skladnost z zakonodajo je izpolnjena

Posebej ugotavljamo, da amatersko »zmanjševanje« strokovno določene investicijske vrednosti, ki smo jim priče v zadnjih tednih in ki izhajajo iz nedodelanih projektov, ter se predstavljajo v javnosti pod krinko »strokovnosti«, predstavljajo ocene zastarelega vladnega projekta. Zagovarjanje zastarele tehnične rešitve negirajo mednarodno strokovno javnost in zato podpirajo škodljive odločitve. Ponovno opozarjamo, da pri »Dvotirni progi projekt 4 km« omogočimo hitro dograditev dvotirne proge na odprtih odsekih treh četrtin dolžine in zato povečano pretočnost tovora in potnikov preko 30% že po dveh ali najkasneje treh letih, ob povsem zmernih vlaganjih.

Vladni predorski projekt »Drugi tir 20 km«, nedodelan in z zastarelim konceptom, je bil v silni naglici s strani vlade mag. T. Ropa leta 2004 prvič predlagan za črpanje sredstev iz evropskih skladov. Takrat je bil - na srečo – neuspešen. (glej poročilo Računskega sodišča iz I. 2009!). Pristojne službe (Direkcije, ministrstva - MI) po tem fiasku vladnega projekta »Drugi tir« niso skoraj nič popravile. Še več, po 13. letih počivanja ponujajo isti zastarel projekt, kljub vsem opozorilom, tako iz Evrope kot doma, da je potrebno

poiskati, presoditi in primerjati učinkovitejše variante reševanja transportnega problema ter skladnega razvoja slovenskega Primorja in Krasa.

Pristojne službe (MI in DRI) so opozorila ignorirale v nasprotju s priporočili, da se po pridobitvi kritičnega mnenja ter koristnih in razumnih predlogov OECD ITF, te predloge in opozorila skrbno prouči in da se razumno poišče še druge možne rešitve transportnega problema. Kot da so zavestno čakale na politično brezglav trenutke!

V obupnem iskanju potrditve neprimerne projekta sta tako (MI in DRI) naročila strokovnjakom GEODATA pregled projekta. Revidentu so omejili obseg revizije s pripombo, da ne sme predlagati in ocenjevati možnih izboljšav projekta. Revident je imel samo pravico preveriti investicijsko vrednost! Poglejte na ([www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Novice/Preveritev\\_ocenjene\\_vrednosti.pdf](http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Novice/Preveritev_ocenjene_vrednosti.pdf)). Strokovnjaki Fakultete za gradbeništvo iz Univerze v Ljubljani se pod to revizijo niso hoteli podpisati. V objavljenem delu poročila GEODATA pa ni objavljena ekonomska analiza, ki obravnava investicijsko vrednost in najtežje vprašanje – neobstoječe vire za financiranje tega projekta v njegovi življenjski dobi. Eksperti GEODATA so kljub navedenim omejitvam pri pregledu projekta opozorili na škodljivo omejevanje na uporabo zastarele tehnologije gradnje predora (omejeno z gradbenim dovoljenjem in s projekti!), na nejasnosti in nedorečenosti v načrtih, na pomanjkljive geološke preiskave ter kam in kako deponirati nekaj milijonov kubičnih metrov odpadnega materiala, itd..

Vsak, ki pozna ekonometrične podatke za transport blaga preko Slovenije ve, da imamo visok delež transporta izključno zaradi prenizkih uporabnin v primerjavi s sosednjimi državami, tako železniških tirov kot cest za tovorni tranzit. Vlada pri tem ignorira utemeljena opozorila ekspertov OECD ITF, ki so dosegljiva v študiji, objavljeni tudi na spletu, da »bodo imele koristi od projekta zgolj zaledne države, ne pa tudi Slovenija!« ([www.drugitir.si/multimedijski-prikaz-projekta/gradiva](http://www.drugitir.si/multimedijski-prikaz-projekta/gradiva))

Posamični član vlade, celotna koalicija ter poslanci v Državnem zboru, ki bodo za ta zakon glasovali, bodo prevzeli osebno odgovornost za posledično povzročeno več milijardno škodo slovenskim davkoplačevalcem in Sloveniji ter za prekomerno uničevanje okolja in neustrezen regionalni razvoj in za vse ostale še neznane dolgoročne posledice. Raven neustreznosti, zastarelosti konkretnega vladnega projekta predorske kopske železnice, bo z morebitno potrditvijo zahtevala to osebno odgovornost. Zavedati se moramo da so bili vsi protagonisti na posledice tega projekta večkrat tudi javno in povsem konkretno opozorjeni, zato bodo s potrditvijo predloženega vladnega projekta zavestno ignorirali zakonitosti gospodarnega ravnanja pri pripravi projektov in sodelovali pri kršitvah veljavne zakonodaje. R Slovenija ima z zakoni predpisane postopke priprave in potrjevanja tovrstnih projektov (glej mnenje Računskega sodišča RS in ostale javno razpoložljive dokumente!).

Čas je, da se samopašno zapravljjanje slovenskega premoženja konča in da stopimo skupaj ter smiselno poiščemo prave odgovore za prepotrebne rešitve. Potrebujemo dialog temelječ na transparentnosti informacij in najkakovostnejše rešitve.

Kot strokovna skupina zahtevamo, da se Luki Koper zagotovi umirjen in kakovostne razvoj, tako, da čimprej dobi povezavo z zalednimi državami ter pri nas zagotovi gospodarstvu pospešen stik s svetovnimi trgi, našemu gospodarstvu pa vzdolž logistične povezave zagotavlja rast, saj bomo samo tako lahko ujeli razvojne gospodarske trende in se partnersko vključili v razviti svet.

Za strokovno skupino

**strojništvo:**

**tehniška fizika:**

**elektro in energetika:**

**gradbeništvo:**

**montanistika:**

**naravo varstvo:**

**arhitektura:**

**pravna zaščita:**

prof. dr. Jože Duhovnik

prof. dr. Jože Hlebanja, dr. Julij Bertonec, prof. Franc Kosel

prof. dr. Janez Možina

prof. dr. Ferdinand Gubina, prof. Peter Novak

Danijel Magajne, univ.dipl.ing.gradb., Peter Černigoj, univ.dipl.ing.grad.,

prof. dr. Andrej Umek

prof. dr. Bojan Likar

prof. dr. Dušan Plut, Anton Komat univ. dipl. biolog

prof. Janez Koželj, Andrej Čufer univ. dipl. ing. arch., prof. Peter Gabrijelčič

prof. dr. Bojan Pretnar