

IZJAVA ZA JAVNOST št. 3

Strokovna skupina ugotavlja dne 02.04.2017, da je Vlada ravnala pri vodenju in pripravi projekta za železniško povezavo (Drugi tir projekt 20 km – vladni projekt) med Koprom in Divačo popolnoma nepregledno, v škodo R Sloveniji in v nasprotju z veljavnimi predpisi o pripravi javnih investicij in odločanju o njih, kar omogoča poleg kršitev predpisov in neustreznega odločanja tudi koruptivna ravnanja vpletenih.

Ugotavljamo, da je tako neurejeno stanje za izvajanje in pripravo investicije predvsem v naslednjem:

1. Vlada predlaga sprejem zakona o financiranju drugega tira, ki je inženirsko nedodelan in zato premalo opredeljen zato trdimo, da je vrednost investicije nedoločena. Predvideni viri financiranja v času življenske dobe bremenijo pretežno slovenske davkoplačevalce, koristi pa imajo sosednje, zaledne države.
2. Predlog zakona ne opredeljuje cilje in bodočih kapacitet, ki naj bi bili doseženi s projektom. Rok izgradnje ni določen, ker ne odgovarja na dograditev dvotirne povezave Koper-Divača, niti ne pove, kaj bo z obstoječim tirom ter predvsem ne določa vrednost končne rešitve in kdo bo financiral celoto povečanja kapacitet 5. koridorja.
3. Predloženi projekt je tehnično, logistično in časovno glede bodočih kapacitet nedodelan, pomanjkljiv v detajlih, zato je vsakršno ocenjevanje vrednosti nestrokovno in zato za javnost nepregledno. Amatersko »zmanjševanje« strokovno določene investicijske vrednosti na podlagi nedodelanih projektov, pa je samo dokaz več, da se javnost zavaja z namenom sprejemanja škodljivih odločitev.
4. Predloženi vladni projekt Drugi tir projekt 20 km je časovno popolnoma v neskladju z rastjo prometa v Luki Koper. Projekt sploh ne zagotavlja povečanih transportnih kapacitet 5.koridorja, kakor bi pričakovali pri strateškem načrtovanju.

Nadaljnje ugotavljamo, da je potrebno za razvoj logističnih poti med Koprom, Budimpešto, Gradcem in drugim srednjeevropskim prostorom upoštevati naslednje elemente:

1. Najhitreje zgraditi, v nekaj letih, povečanje kapacitet železniškega transporta med Luko Koper ter logističnimi centri, kot končnimi koristniki v 5.koridorju.,
2. Čim ceneje, skladno s standardi in osnovnimi naravovarstvenimi smernicami zgraditi ustrezno infrastrukturo tako, da ne bomo po nepotrebnem zgubljali konkurenčnost z dodatnimi stroški pri prevoznikih in da ne bomo po nepotrebnem obremenjevali slovenskih davkoplačevalcev.
3. Ekonomsko upravičene investicije moramo graditi tako, da ne bomo delali nepotrebnih škod v okolju, naravi in predvsem da bomo povečali kakovost življenja ljudi, živali in vegetacije ob obstoječi progi.

Projekt Drugi tir projekt 20 km (vladni projekt) bo pustil v sedanjem slovenskem prostoru globoke in nepopravljive posledice, ker se ni upoštevalo:

1. pripombe okolje varstvenikov, zato neupravičeno povečuje obremenitve okolja,
2. ker ne omogoča primernih kapacitet železniškega prevoza na 5. koridorju,
3. ker brez dodatnih investicij, ne zagotavlja pogojev po Ten-T dogovora vlad v EU,
4. ker nima pripravljene ustrezne dokumentacije, kakovostnih predračunov, popisa del in programov dela, kar bi edino omogočilo oddajo dela po zakonitih postopkih in gospodarno ter nekoruptivno izvajanje,
5. ker močno posega v geološke prelomnice in v vodne sisteme ter krajinski park t.i. Kraškega robu z izjemno obsežnim novim posegom.

Zaradi tega, ker smo v času usodnih odločitev pomembnih za nadaljnji razvoj predlagamo, da se preveri vse predlagane inženirske rešitve poteka trase in načine izvedbe, ki bi zagotovile povečanje kapacitet železniške povezave med Koprom in Divačo, pospešila sam čas realizacije, zagotovila čim manjši vpliv na okolje ter ne nazadnje, da ne bo finančno dodatno obremenila druge razvojne možnosti države.

Vprašanje projekta Drugi tir je za vse Slovence pomembno, ker to ni vprašanje ene vlade ali enega ministra. Razlika med predlogi in vladnim projektom je v tem, da se odločamo ali zgraditi v treh letih dvotirno progo za 800 milijonov namesto v petnajstih letih za 2.500 milijona (vladni

projekt Drugi tir projekt 20 km) ter sočasno pri vladnem projektu zmanjšati kakovost življenja ter povečati požarno nevarnost vsem prebivalcem ob progi. Trditev, da se je predloženi projekt delal 21 let je neresnična, ker izvedeni dokumenti dokazujejo idejne rešitve in študije od leta 2004 naprej.

Trdimo, da je sodelovanje vseh strok nujno za tako velik projekt, izdelava glavnih projektov za različne variante in šele nato po gospodarnih kriterijih lahko pride do razumne odločitve.

Vladni projekt Koper-Divača, sporen tudi zato, ker je nima ustreznih dokumentov po ZGO, zato **predlagamo, da se na stroške investitorja, to je države, izdelajo glavni projekti za izvedbo za obe varianti s tuneli (20,4 km oz. 59 km) po predlogu vlade in s tunelom (4 km) po predlogu strokovne skupine. Z obema projektoma naj se odpre javni natečaj za izvajalca del in tisti, ki bo dosegal najboljšo oceno po vnaprej določenih kriterijih bo dobil izvedbo (na ključ).**

Resni in gospodarni kriteriji primerni za končno odločitev o izvedbi projekta, so lahko naslednji:
**maksimalna gospodarska učinkovitost projekta
ob minimalnih stroških obratovanja
najkrajši rok izgradnje
spoštovanje okoljevarstvenih predpisov in
zagotavljanje povečane kakovosti življenja prebivalcev ob progi.**

Izdelava dokumentacije za dve do tri variante je lahko hitra - za eno pravi vlada, da jo že ima, druge se lahko pripravijo v nekaj mesecih (ob združevanju naših projektantskih zmogljivosti).

Vlada pa se mora zavezati, da bo pospešila zbiranje soglasij, saj ima za pospeševanje že osvojeno znanje in sposobnost.

Vabimo vse, ki kaj znajo in imajo dokazljivo znanje ter sposobnost, naj predložijo realne rešitve, ki temeljijo na poznavanju vseh strokovnih področij, potrebnih za tak projekt!

Vse institucije, slovensko javnost in medije pa pozivamo, da uveljavijo principe sodelovanja in druge razvojne modele, ki zagotavljajo zmožnost javnega delovanja in predstavljanja znanja slovenski javnosti.

Posebej vabimo ministra in njegove strokovnjake, da se pogovorimo z resničnimi argumenti v strokovnih krogih. Vlada lahko doda zunanje svetovalce iz kabineta predsednika. Prav tako vabimo vse pripravjalce investicije, da pred javnostjo povedo ali imajo v predračunih en tir ali dva in če sta dva, kje potekata in kakšna je prava vrednost ter predvsem kakšni so obratovalni stroški investicije.

Posebej apeliramo na poslance, da se pred odločanjem o zakonu skrbno seznanijo z možnostmi in s posledicami. Neodgovorno se je o takih vprašanih odločati pod pritiski in po vsiljenih hitrih postopkih ter parcialno, kot je to predlagano v prelogu zakona.

Menimo, da se mora pri javnih projektih za sredstva davkoplačevalcev zagotoviti verificirane razprave in predvsem javnost dela zato, da končno začnemo zagotavljati tudi za javne investicije gospodarnost po zgoraj naštetih kriterijih.

Za strokovno skupino prof.dr. Jože Duhovnik

s strokovnjaki:

strojništvo:

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

tehniška fizika:

prof. dr. Janez Možina

elektro in energetika:

prof.dr. Ferdinand Gubina, prof. dr. Peter Novak

gradbeništvo:

Danijel Magajne, univ. dipl.ing.gradb.,

Peter Černigoj, univ.dipl.ing.grad., prof.dr. Andrej Umek

montanistika:

prof.dr. Jakob Likar

naravovarstvo:

prof.dr. Dušan Pluť, Anton Komat

arhitektura:

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

pravna zaščita:

prof.dr. Bojan Pretnar