

DRUGI TIR - investicijska ŠLAMASTIKA DZ RS in Ministrstvo za infrastrukturo 9. 3. 2017



DRUGI TIR - investicijska ŠLAMASTIKA DZ RS in Ministrstvo za infrastrukturo

Vladislav Stres

<https://youtu.be/Xd-rBD6Ao9s>

Jure Leben, državni sekretar Ministrstva za infrastrukturo telefon: 01 478 82 83

e-pošta: jure.leben@gov.si http://www.mzi.gov.si/si/o_ministrstvu/vodstvo/

MAGNETOGRAM

Trajanje nastopa Jure Lebena 15,25min

Vir <http://4d.rtvsllo.si/arhiv/seje-odbora-za-infrastrukturo-okolje-in-prostor/174459404>

Igor Zorčič (predsednik Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor):

Gospod Leben imate besedo

Jure Leben, Ministrstvo za infrastrukturo. Tega sicer nismo hoteli odpirati, že preje, ampak vseeno malo še o tehniki, kateri smo danes tukaj. Prebral bom tekst, ki ga je pripravila skupina, ki je pripravljala gradbeno dovoljenje. Kjer je stroka zadaj. Odgovarjam na te točke, ki jih je gospod Tonin omenil. In morate tudi vedeti kar smo gledali predstavitev je zelo zanimivo, da na podlagi 20. strani PowerPoint prezentacije lahko zaključujemo ali je stvar dobra ali ne.

Najvišji organi oblasti v državi so po dolgotrajnih postopkih na osnovi proučitve množice variant poteka nove proge ter usklajevanja z nosilci urejanja prostora sprejeli določene odločitve kot so potrditev najprimernejše variante, Državni prostorski načrt, okoljevarstveno soglasje za opravljeno čezmejno presojo in izdano gradbeno dovoljenje.

Preverjanje novih variant železniške povezave med Koperom in Divačo ne sledi tem zahtevam.

In je potrebno v tem primeru usmeritve korigirati. To uskladiti tudi z evropskimi inštitucijami s katerimi smo proces že začeli. Evropska komisija, Evropska investicijska banka, Jaspers in zalednimi državami s katerimi potekajo intenzivna usklajevanja in zagovor projektirane variante.

Predlagane rešitve so osnovni pomisleki naslednji:

Večji del predlagane trase poteka ob obstoječem tiru, ki nima ustreznih elementov za sodobno progo.

Območje je lahko okoljsko problematično za nove posege, vodovarstveno območje, kraški rob.

Gradnja bi potekala pod prometom kar je ob sedanjih zasedenosti proge problematično že za redna vzdrževanja. Obstoječi tir, tudi v delu kjer naj bi nova proga potekala vzporedno s starim tirom ne dosega zahtevanih standardov kot so osna obremenitev 22,5 ton, hitrost za tovarne vlake 100 km/h, možnost obratovanja vlakov dolžine 740 m in tako naprej.

ki morajo biti za jedrno TNT omrežje uvedene do 2030. Kje je takšna ali podobna rešitev že izvedena in testirana na glavni progi s pretežno tovarnim prometom? Zakaj takšnih rešitev ne uporabljajo tehnološko razvite države kot so Švica, Italija in Avstrija, ampak gradijo za prečkanje Alp izredno drage bazne predore? Gotthard, Semering, Brenner. Vezanost na vključnost, vključenost v jedrno TNT omrežje je potrebno po zakonodajnih aktih EU na celotnem TNT omrežju, torej tudi na odseku Divača -Koper zagotoviti inter... interoperabilnost železniškega omrežja vključno s standardi za jedrno TNT omrežje, oziroma uveljavljati izjeme

pri evropski komisiji. V predlogu je navedeno, da so rešitev verificirali proizvajalci opreme, ki pa niso pravi naslov za verifikacijo rešitev v primerih odstopanja od TSI standardov.

Pri primerjanju različice z vlečno napravo z obstoječo različico je potrebno poleg tehnične ustreznosti rešitve verificirali. Glede na to, da poteka predle, predlagana varianta izven območja sprejetega državnega prostorskega načrta, bi jo bilo potrebno umestiti v prostor kar v praksi pomeni izvedbo vseh zakonsko predpisanih postopkov od priprave pobude, študije variant in predinvesticijske zasnove.

Vsi ti postopki vsebujejo poleg projektiranja in priprave drugih strokovnih podlag in raziskav še presojo vplivov na okolje in izvedo usklajevanj z nosilci urejanja prostora ter dialoga z zainteresirano javnostjo. Po terminskem planu za redni postopek sprejetje državnega prostorskega načrta trajajo ti postopki cca. 6 let in pol.

Temu je potrebno prišteti nato še pridobivanje zemljišč, podrobnejše geološke geotehnične preiskave in projektiranje faze, projekt za gradbeno dovoljenje z verifikacijo skladnosti s TSI standardi ter pridobitev vseh soglasij in izdajo gradbenega dovoljenja. V idealnem primeru govorimo torej o 9. letih dodanega načrtovanja, da bomo na isti točki investicije kot smo danes.

Sedaj bom pa šel po točkah bolj, da bom na nekatera vaša vprašanja odgovoril. Hitrost. Jaz bom sedaj povzel nekatere trditve, ki so omenjene kot omejitve samega projekta. In potem nek kratek odgovor. Ne.

Hitrost vožnje 160 km/h je neresnična za strmino 17 promilov masi vlaka 2.000 ton in uporabi 2 lokomotiv. Največja hitrost pri uporabi 2 lokomotiv na radiju 600 m, strmini 17 promilov in masi vlaka 1.700 ton je lahko največ 80 km/h za lokomotive Simons Taurus.

160 km/h ne vozijo tovorni vlaki nikjer na svetu. Hitrost je do 160 km/h in bi lahko veljala za lahke potniške vlake z nagibno tehniko. Glede na dejstvo, da gre za progo za pretežno tovorni promet bodo prečni skloni urejeni tako, da bo možna hitrost za tovorni promet do 100 km/h.

Za potniške vlake pa bo omejena v odvisnosti od prečnega sklona.

Točka 2.: Gašperšič: "Počas". Revident ugotavlja, da niso upoštevane morebitne spremembe v geološki sestavi KAVERN (podzemne jame). KAVERNE niso predmet tega projekta. Opozarja na nizko raven geoloških raziskav. V projektu je ocenjena verjetnost kraških pojavov. Vnaprej projektirane rešitve za take primere in to v vrednosti upoštevano. Geološke raziskave so na primerni ravni za nivo projekt za gradbeno dovoljenje. Kar je, ne nazadnje na zadnjem sestanku potrdil tudi recenzent Geodata in strokovno telo Jaspersa podjetja Covey en teden nazaj v Ljubljani.

Točka 3. »Revident je revidiral samo projekt ločenega tira in se z obnovo starega tira ni ukvarjal.

Kar pomeni bistveno povečano ogroženost okolja in prebivalcev ob stari progi v naslednjih nekaj 20 tih letih.«

(Odgovor): Predmet investicije je samo EN NOVI TIR. Izgradnja tega bo povečala in to bistveno tudi varnost okolja in prebivalcev, predvsem pa varnost podtalnice na obstoječem tiru.

Vlake z nevarnimi snovmi bo mogoče voditi po novem tiru. Vlake z nevarnimi snovmi bo mogoče voditi po novem tiru in se na ta način izogniti prevozu nevarnih snovi po vodovarstvenem območju

in se na ta način izogniti prevozu nevarnih snovi po vodovarstvenem območju.

Točka 4. »Projekt ne rešuje problem uničevanja potencialne energije vlakovne kompozicije na ustrezen način, ampak to prepušča logistu, ki uporablja klasično uničevanje energije z zavornimi čeljustmi. Zavorne čeljusti se pregrevajo z energijo zaviranja do 200 MW v času vožnje, zaradi pregrevanja se zavorne čeljusti hitreje, zato izpadejo žareče okoli 500 - 800 stopinj. Iz zavornih objemov v okolici kjer netijo požare.»

Odgovor. Navedeno velja za obstoječi tir. Na novem tiru bo ta nevarnost bistveno manjša saj je velik del te proge v predorih.

Inženir Čufer (neustrezno opozori na očitna zavajanja): "A si idiot, al kaj?"

Igor Zorčič (predsedujoči): Prosim vas lepo, prosim da zapustite to sejo, prosim vas. To je pa nezaslišano.

Inženir Čufer: "Ne mislim poslušati vaše policije."

Prisotni: "Nekulturnež"

Igor Zorčič: "Prosim vas, nimate besede. Na svidenje."

Prisotni: "Sram ga naj bo."

Igor Zorčič (zlorabi zaplet): Gospod Duhovnik, če je to nivo vaše skupine, jaz ne vem če vam bom še dal besedo.

dr. Jože Duhovnik: Jaz se opravičujem, sam. On je malo bolj eksploziven. Določene trditve, ki jih sedaj vi poslušate..."

Igor Zorčič: Vam ne dajem sedaj besede. Dajem pa vam v razmislek. Nadaljujte.

(Državni sekretar za infrastrukturo Jure Leben se zopet zazre v list papirja in BERE NAPREJ.)

Tudi sicer vgrajena najmodernejša varovalna oprema. To so števc, osi, indikatorji vročih osi indikatorji štirioglatih koles in drugo.

Točka 5. "Revident opozarja naročnika revizije, da je projektirano staro napajanje 3 KW DC, čeprav se bo v bližini v prihodnosti zahtevala v evropski TNT omrežju močnejša 25 KW DC napeljava. Opomba je bistvena in ne zagotavlja sredstva iz EU. Revident Geodata opozarja, inženir in ministrstvo temu ne dajeta ustrezne pozornosti."

(Odgovor) Projekt je izdelan tako, da je vnaprej pripravljena morebitna sprememba napetosti. Sprememba napetosti je sistemski ukrep in ga racionalno in ga ni racionalno uporabiti le za 27 km proge v Sloveniji.

Točka 6. "Revident opozarja naročnika revizije, da je projektirana proga tipa B, z omejeno zmogljivostjo bila edinstvena v TNT omrežju, zato ne predlaga sprejetje takih rešitev in gradnjo ter uporabo v prihodnosti."

Odgovor. Proga je projektirana za mešani promet, torej potniški in tovorni. Ugotovitev recenzenta se nanaša za primer uporabe proge samo za tovorni promet in te ideje recenzent ne podpira.

Točka 7. "Revident ugotavlja, da ni bila izvedena ustrezna požarna zaščita za tovor in ljudi in da projekt ni skladen s TNT dogovorom vlad. Projekt Drugi tir je izkazan kot rizičen projekt z neupoštevanjem osnovnih načel varnosti. Revident Geodata predlaga, da RS zagotovi pooblaščen oseb, ki bo podpisala, ki bo podpisala, da se v primeru požara, vnaprej planira izgubo dveh oseb. Projekt drugače ni mogoče financirati."

Navedeno. **Odgovor.** Navedeno je iztrgano iz konteksta in se nanaša na primer, da se servisni predor ne bo zgradil in bi bila proga predvidena le za tovorni promet. Takšna rešitev v aktualnem projektu ni predvidena in takšne rešitve spremembe recenzent ne podpira. Požarna varnost je v aktualnem projektu Drugega tira upoštevana in primerno rešena. Projektiranje je izvedeno po vseh domačih in mednarodnih standardih. Pridobljena so tudi vsa soglasja. Ne nazadnje ima projekt pridobljeno gradbeno dovoljenje, ki brez preverjanja

ustreznih rešitev ne bi moglo biti izdano. Zaradi zagotavljanja požarne varnosti je v skladu z našimi in mednarodnimi standardi projektiran med drugim tudi reševalni predor z prečniki, zračenje za primer požara, požarna voda v predoru, platoji ipd.

Točka 8: "Do sedaj vse investicijske analize zagotavljajo previsoke stroške, ki se gibljejo od 850 milijonov do 1,4 milijarde eur. Razlika v cenah izkazuje nepopolnost, nedodelanost predloženega projekta, predvsem v tistih tehničnih detajlih, ki so pomembni za odločanje stroškovne izgradnje."

(Odgovor) Navedeno ni resnično. Analiza Geodate izkazuje pravilnost ocenjene vrednosti. Menijo celo, da je lahko prej prenizka kot previsoka. Podobnega mnenja je tudi recenzent ki ga je najel Jaspers, podjetje Covey. Oboji potrjujejo tudi, da je projekt na primerni ravni. Ne nazadnje je vsebina projektne dokumentacije v Sloveniji določena in v projektu upoštevana.

Točka 9: "Če bi v projektu 20 km zagotovili vse standarde, bi bila celotna investicija 2 milijarde. Ob upoštevanju posodobitve dosedanje trase za spuščanje vlakov proti Kopru."

Odgovor. Pri aktualnem projektu, ki ima pridobljeno pravnomočno gradbeno dovoljenje so upoštevani vsi domači in tudi mednarodni standardi. Pridobljena so tudi vsa soglasja.

Točka 10: "Izgradnja projekta se predvideva v 7. do 8. letih. 8 let realneje ker so projekti nedodelani."

Odgovor. Čas izgradnje določa čas izgradnje najdaljših predorov T 1 in T 2. v krajšem, v kraškem terenu. Čas izgradnje ni odvisen od projektne dokumentacije, ki ni dodelana, ampak je na primernem nivoju. Predvsem je čas izgradnje odvisen od geološkega profila in vrste te pogostosti kraških pojavov. Zato smo tudi skupaj z tehničnim nadzorom Jaspers pripravili protokole, ki bodo zmanjšali ta tveganja.

Točka 11: "Projekt nima gradbenega dovoljenja v skladu z Zakonom o gradnji objektov na kar je opozorila civilna iniciativa, Svet civilni nadzor projekta Drugi tir, oziroma strokovna ekipa, ki je pripravljala projekt."

Odgovor. Avtorji Inovativne rešitve povzemajo očitek članov sveta, da je izdano gradbeno dovoljenje nezakonito, saj ni sprejet investicijski program. Očitek je netočen in kaže na nepoznavanje zakonov pri vodenju investicij. Gradbeno dovoljenje se v Sloveniji pridobiva na podlagi Zakona o graditvi objektov, v katerem pa med pogoji za izdajo gradbenega dovoljenja ni finančnih pogojev.

(Poleg uvodni parih besed in osebne predstavitve je v odgovoru edini izgovorjeni neprebran stavek Državnega sekretarja za infrastrukturo RS)

Tok na kratko. Odgovori na to. Jaz upam, da je več kot ena stran, pa da smo bili jasni. Hvala.

Magnetogram naredila:
Sinja in Vladislav Stres

Komentar Vladislav Stres: Profesor tehniških strok, dr. znanosti, inovator Jože Duhovnik in inženir Andrej Čufer sta na seji DZ RS za infrastrukturo in promet predstavila projekt inovativne posodobitve transportne povezave

Luke Koper s celino - Drugi tir. Na drugi strani so intelektualci družboslovnih znanosti predstavili napake aktualnega projekta.

Na 12 zastavljenih vprašanj s strani Jože Duhovnika je odgovoril Državni sekretar Jure Leben. Odgovarjal je tako, da je tako vprašanja kot odgovore bral iz plonk listka. Mladi sekretar ministrstva je predlog profesorjev, tehniških strok skritiziral po dolgem in počez in to marsikje tudi za laika z očitnimi zavajanjmi.

Visok uradniški strokovnjak, ministrov namestnik, se je obnašal ko propagandist ministrstva. Vprašamo se lahko ali bi bil sposoben izreči smiselni stavek, dva brez tega plonk listka? Ko so profesorji poprosili, da da pisni odgovor je seveda odklonil. Morda bi se videlo, da je na listih zapisano tudi kaj naj poudari, pogleda žrtve, ki jih besedno mrcvaril ipd? Profesorji so se pripravljali, da mu odgovorijo, toda niso dobili besede. V treh urah nadaljevanja seje, ki je obravnavala njihove predloge, so namreč smeli govoriti **IZKLJUČNO POSLANCI**. Profesorji so morali **MOLČATI!**

Ministrstvo za infrastrukturo razpolaga z milijardami družbenega denarja. Lahko zaupamo v odgovorno ravnanje s tem denarjem?

Seja je trajala 5 ur in pol. S tem so v DZ pokazali pravi obraz – dejstvo, da je gospodarsko upravljanje investicij na ravni ministrstva v tej državi samo še strokovni blef, pa tudi to, da poslanci ne poznajo **NITI DRUŽBENE POGODBE** - Ustave RS, kaj šele, da bi se trudili za združevanje idej in tehtanje pomembnosti, resničnosti in točnosti argumentov.

Oglejmo si kako jim je odgovoril Državni sekretar Jure Leben. Namestnik ministra za infrastrukturo Petra Gašperšiča seveda ni propagandist ministrstva, ampak visok uradniški strokovnjak. Vse kar pa je na seji govoril glede predstavljenega projekta pa je prebral iz lista papirja.

Mladi sekretar ministrstva je predlog profesorjev, tehniških strok skritiziral po dolgem in počez in to marsikje tudi za laika z očitnimi zavajanjmi. Samo vprašamo se lahko, kaj bi bilo, če ne bi bral iz plonk listka. Bi znal povedati tehten stavek, dva? Ministrstvo za infrastrukturo razpolaga z milijardami družbenega denarja. Lahko zaupamo v odgovorno ravnanje s tem denarjem? Poslanci DZ RS v 5 in pol urni seji niso omogočili, da bi na sekretarjeve kritike predloga **ODGOVORILI**. S tem so v DZ pokazali pravi obraz – dejstvo, da je gospodarsko upravljanje investicij na ravni ministrstva v tej državi samo še strokovni blef