

## DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE

Prejeto:	09 -03- 2017	
Šifra:	326-03/17-6/3	
Povezava:		
EPA:		EU:
Sign. zn.:		
Kratice:		

Od: Miha Jazbinšek <miha@jazbinsek.net>  
Za: <gp@dz-rs.si>, <igor.zorcic@dz-rs.si>, <daniilo.ranc@dz-rs.si>, <Franc.Trcek@dz-rs.si>, <marjan.dolinsek@dz-rs.si>, <ivan.hrsak@dz-rs.si>, <marjana.kotnik-poropat@dz-rs.si>, <bojan.krajnc@dz-rs.si>, <daniyel.krivec@dz-rs.si>, <zvonko.lah@dz-rs.si>, <bojan.podkrajsek@dz-rs.si>, <marko.pogacnik@dz-rs.si>, <ivan.prelog@dz-rs.si>, <branislav.rajic@dz-rs.si>, <vojka.sergan@dz-rs.si>, <jan.skoberne@dz-rs.si>, <ljubo.znidar@dz-rs.si>, <anton.pelko@dz-rs.si>  
Datum: 09.03.2017 11:19  
Zadeva: FW: krajinski masaker, racionalizacija II. tira Divača Koper

Spoštovani predsednik in člani Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor DZ,

prepošiljam vam gradivo, ki predstavlja **optimalno »bližnjico«** na trasi drugega tira, ki ga je moč skrajšati do 4 km (iz 27,1 km na 23,1 km) ne da bi bilo treba ponoviti postopke umeščanja v prostor.

To gradivo sem 7. marca poslal gospodu Denisu Oštirju, uredniku 24ur, potem ko je Edi Pucer kak večer nazaj na 24ur predstavil predlog dr. Duhovnika. Danes ob 16 uri ga boste na pobudo poslanca NSi g. Tonina obravnavali na nujni seji.

Objektivno gledano, predlog dr. Duhovnika nima nobenih možnosti. **Tehnično inovativna bližnjica ne more nadomestiti znanj in postopkov umeščanja proge v prostor.** Še posebej če podvaja obstoječo progo na kraškem robu in ne zmanjšuje prometnega dela. Saj je vendar po njegovi inovativni bližnjici iz Koprške smeri treba priti najprej gor in dol do Hrpelj in nato še gor na Rodik in dol na Divačo (dvakrat 5 m in nato dvakrat 107 m jalove višinske razlike). K 428 m višinske razlike, ki jo je treba premagati, še dodatnih 224 m, več kot 50% dodatnega prometnega dela.

Lep dan in prosim za kontakt

Miha Jazbinšek, [REDACTED]

**From:** Miha Jazbinšek [<mailto:miha@jazbinsek.net>]

**Sent:** Tuesday, March 7, 2017 3:07 PM

**To:** 'denis.ostir@pop-tv.si'

**Subject:** FW: krajinski masaker, racionalizacija II. tira Divača Koper

**Importance:** High

Spoštovani g. **Denis Oštir**, odgovorni urednik,

prepošiljam Vam nekaj tekstov in nekaj grafik iz **Predloga optimizacije in racionalizacije 2. tira Divača-Koper.**

**Zgodovina na istem idejnem projektu iz 2001** (ki ga je že obravnavalo tudi Računsko sodišče RS:

#### 5. SKLEP O KRŠITVI OBVEZNOSTI DOBREGA POSLOVANJA

Ministrstvo za promet v odzivnem poročilu ni izkazalo zadovoljivih ukrepov za odpravo ugotovljenih nesmotrnosti. Po naši oceni sta predvsem jasna in podrobna določitev nalog pri načrtovanju razvoja JŽI in spremljanje potrebnih ter izdelanih analiz pri načrtovanju razvoja JŽI ključna elementa za smotrno rabo javnih sredstev, posebej zato, ker je projekt razvoja JŽI še v fazi načrtovanja, kar omogoča, da se z odpravo ugotovljenih nesmotrnosti še pravočasno bistveno zmanjšajo tveganja pri uresničevanju tako obsežnega projekta.

S tem je v skladu z določbami petega odstavka 29. člena Zakona o računskem sodišču in prvega odstavka 37. člena Poslovnika Računskega sodišča Republike Slovenije kršilo obveznost dobrega poslovanja.

Številka: 1208-2/2009-61 Ljubljana, 16. maja 2011

Dr. Igor Šoltes, generalni državni revizor)

**se leta 2016 ponavlja v popolnoma istem scenariju.** RS RS ga je na mojo pobudo vzelo ponovno v pretres.

Ta scenarij je identičen scenariju TEŠ6. Ali bolje: **Na 2. tiru se je scenarij TEŠ6 že začel.** Najprej idejni projekt, nato prostorski akt s soglasji, potem PGD in gradbeno dovoljenje, nato pripravljalna dela, nato .... ??? brez investicijske dokumentacije, brez investicijske odločitve, brez virov financiranja ....

Moj namen je zagotoviti popravek projekta in gradbenega dovoljenja, ker odstopa od evropskih standardov. Za to so dani vsi predpogoji v »

**Uredbi o DLN za drugi tir železniške proge na odseku Divača-Koper**« in sicer v tekstu »**Dopustna so odstopanja od tehničnih rešitev, če se ... poiščejo tehnične rešitve, ki so primernejše z oblikovalskega, vodnega, prometno-tehničnega, okoljevarstvenega, naravovarstvenega ali ekonomskega vidika, ...**«

Zato je primerno ponoviti poziv, ki sem ga je konec poletja 2016 **podal Predsedniku Vlade RS dr. Miru Cerarju:**

»Spoštovani Premier, moderna investicijska država pričakuje od Vas **takojšen pristop k novelaciji PGD in gradbenega dovoljenja.** Čakanje na odločitev Geodata Eng. iz Torina je neoperativno, žaljivo do domačih inženirjev in ohranjevalcev narave. Če pa Vam bo minister še naprej solil pamet, da je predlagana »razpolovna« rešitev »zvonenje po toči« in »nov desetletni cikel umeščanja novega poteka trase v prostor«, je državljanska dolžnost, posebej pa vlagatelj Interpelacije, dati pobudo Računskemu sodišču RS za oceno skrbnosti poslovanja, to pot, Vaših vladnih institucij.«

Lep dan





Bagnoli della Rotandra

San Dorliqo della Valle

Minele

Kozina

Hrpsel

Boka

Klanec pri K.Ž. in

Ociria

Prebenjci

Socerb

ŠZANA  
KOPEL

Resnica

Osp

Gabrovica pri  
Crnem Kalu

Crni Kal

ŠZANA  
KOPEL

Stepani

Kinica

Rizana

Kofline

Predloka

Loka

Praproče





Predlog optimizacije in racionalizacije drugega tira proge Divača-Koper.pdf



krajinski masaker nad Višnjanom in Ospom.docx



Primorske novice.pdf



Minister Gašperšič sodi na Računsko sodišče! - odprto pismo.docx

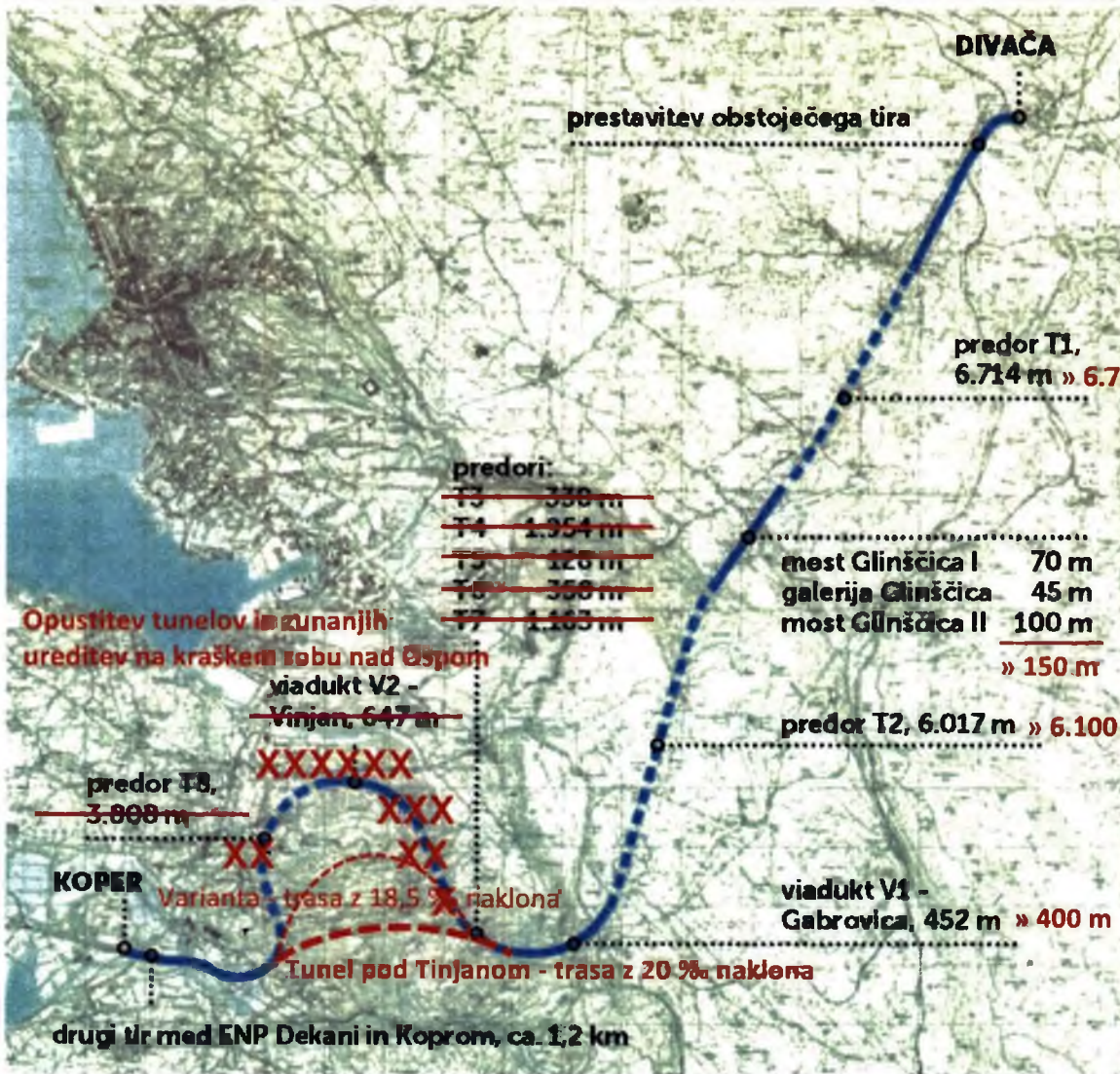


RSRS sprejme pobudo,.pdf



II. tir - nakloni.docx

# PREDLOG OPTIMIZACIJE IN RACIONALIZACIJE TRASE DROGEGA TIRA PROGE DIVAČA-KOPER



## GLAVNI ELEMENTI IN KARAKTERISTIKE

korigirane vrednosti so aproksimativne

dolžina trase	-27,1 km <b>23,1 km</b>
najvišja hitrost	do 160 km/h
minimalni radij	1404 m (600 m)
največji vzdolžni naklon	-17% <b>do 20 %</b>
število predorov	-8 <b>3</b>
skupna dolžina predorov	-20,5 km <b>16,4 km</b>
delež predorov	-75% <b>71 %</b>
najdaljši predor	-6.714 m <b>6.750 m</b>
število viaduktov	-2 <b>1</b>
skupna dolžina viaduktov	-1.099 m <b>400 m</b>
delež viaduktov (%)	-4% <b>2 %</b>
svetli profil	GC

**ODVEČNI KRAJINSKI MASAKER MED 2. IN 8. PREDOROM: Vinjanski viadukt + tir skozi Vinjanski gozd + pet predorov z desetimi portali + 20 km dovoznih cest**



Odrto pismo predsedniku Vlade RS dr. Miru Cerarju

# Minister Gašperšič mora oditi takoj!

Spoštovani dr. Miro Cerar, predsednik Vlade RS, to pismo bo "odrto" tudi javnosti, ker interpelacija zoper ministra za infrastrukturo dr. Petra Gašperšiča ni zadela "žeblice na glavico" glede ključne vsebine njegovega "neodgovornega ravnanja". Tudi Civilna iniciativa "Za drugi tir" v sodelovanju z družbi in stroko iz cestne sfere v "Manifestu za nujno izgradnjo II. tira Koper-Divača", podpitem s 1600 podpisi, ni identificirala "izvirnega greha" afere, za predje treh uredb treh vlad, zadnja je Vaša. Interpelacija Gašperšiču očita pravzaprav le "zaviranje izgradnje" tira, ki pa ga "tako, kot je zamišljen" in kakršno je Vaše 31. marca pridobljeno gradbeno dovoljenje, res ne bomo nikoli potrebovali.

Gašperšič, nesposoben preseči rigidnost predimenzioniranega projekta iz sistema Slovenskih železnic, Vam je 23. 2. 2015 podtaknil nabor vladnih sklepov, ki predstavljajo vrhunec konceptualne in investicijske krize drugega tira, brez finančnih možnosti v katerem koli kontekstu, zasebnem in/ali javnem. S tem je generator tudi vseh lastniško-upravljaljskih in parlamentarno-političnih zablod vlade in SDH. Do dimenzije državljskega upora, odstopov trojke Vaših "strateških" ekonomistov in destabilizacije oblasti. Julija pa Vam je

inske povezave. Odlok določa tudi, da "bomo nujno potrebno zgraditi drugi tir ter po potrebi rekonstruirati glavni prog I. reda Ljubljana-Jesenice in Koper-Divača za hitrosti do 160 km/h, izvesti rekonstrukcije za hitrosti do 160 km/h na glavni prog I. reda Sežana-Divača-Ljubljana-...". Skozi prostor drugega tira bi potekal tudi rezervat "mimožezne" trase Trst-Ljubljana-Zidani most-Zagreb za 250 km/h.

Drnovškova vlada je 28. 2. 2002 z "Uredbo o kategorizaciji prog" obe progi, E69 Divača-Koper in E70 Sežana-Ljubljana, opredelila kot "glavni" s TEN-T standardom za proge evropskega omrežja. S čemer sta opredeljena tudi razmerje do Trsta in Koper kot končna postaja. Od tu dalje vidim le racionalno interpretacijo projektnih pogojev za novi tir glavne proge in za rekonstrukcijo obstoječega, do Prešnice prvotno "Istrske proge" in do Kopa industrijskega tira.

## Ključna "administrativna" ovira: tri uredbe treh vlad

Janševa vlada je 14. 4. 2005 izdala "Uredbo o DLN za drugi tir železniške proge na odseku Divača-Koper" na osnovi "tunelske" variante 1/3, izbrane še za časa Ropove

okolje, izdati dopolnilno uredbo z le delnim okoljevarstvenim soglasjem. Žal ni smiselno izkoristila možnosti po novem pravilniku, ki je za "nadgradnjo obstoječe glavne proge" na novo omogočil modifikacijo trase, "ki izboljša celotno delovanje podsistema", za kar je dovoljen vzpon do 25 % in za kar "lahko upravljavec na podlagi prometno-tehničnega in ekonomskega elaborata odloči tudi drugače".

Oktober 2014 je ARSO že pod pristojnostjo ministrice Irene Majcen izdala dokončno soglasje za celotno traso tira. "Vztrajna v grehu" je Vaša vlada brez predstopkov 18. 11. 2015 izdala zadnjo uredbo, opustila 808.000 m<sup>3</sup> volumna za deponiranje tunelskega materiala. S tem so postale prometne in prostorske ureditve dokončne in izračunljive tudi enormne finančne posledice vseh treh uredb vseh ureh vlad.

## Družbena odgovornost trenutka

Ključ Gašperšičeve neodgovornosti je nesposobnost za "optimizacijo in racionalizacijo" gradbenega dovoljenja, pa tudi Majcnova ni sposobna odčitati tvornih določil Uredbe. Skupaj bi morala sprejeti le dve odločitvi. Iz naslova etapnosti jima je

še ostalega cestnega tovornega prometa v regiji. Razbremenjen obstoječi tir na 1/3 tovora pa stimulira vsak tip javnega in turističnega potniškega prometa v obe smeri.

Z vzponom do 20 % bi se dolžina tira zmanjšala iz 27,1 km vijugavega na 23 km izravnanege tira in skupna dolžina predorov in izstopnih cevi iz 37,4 km na vsega 16,4 km. Šest predorčkov nad Osapsko dolino se združijo in s tem postanejo vse zunanje ureditve vključno z najdaljšim viaduktom brezpredmetne. Na celotni trasi se razpolovi količina tunelov, premostitvenih objektov, tirnih naprav, deponij, gasilskih vozil, dokumentacije, svetovanj, arheologije in nepredvidenih del, malo čez palec in malo zares se razpolovijo tudi sami stroški gradnje. Iz 1,3 milijarde evrov na 650 milijonov, po izvajalskih ponudbah pa še na manj, ali kaj? S tem postane projekt obvladljiv znotraj javnega sistema države, SŽ, kohezijskih sredstev in Luke.

## Investicijska mafjska ali moderna država

Spoštovani predsednik SMC, odgovor, zakaj je Gašperšič zlorabil 160.000 evrov javnih sredstev, ne da bi se potem zmenil za opozorila ITF/OECD o motečih potniških vlakih in o potrebni celoviti reviziji tehničnih rešitev tira, in zakaj zdaj ponovno zlorablja 176.900 evrov za "proučitev" istih vprašanj, ste nakazali sami na Vaši programski konferenci. Investicijski lobi je infiltriral v vse tri vlade prometne ministre (Janeza Rožiča, Sama Omerzela in Petra Gašperšiča), ki imajo "iz prve roke" znanja in reference pridobivanja gradbeno-prometnih poslov, in prostorsko-ekološke ministre (Janeza Podobnika, Dejana Židana in Irene Majcen), ki "iz prve roke" nimajo znanj za njihovo umeščanje v prostor. Sloveniji zagotavljate, da (p)ostaja investicijska mafjska država z infrastrukturnim ministrom, ki na spletu taji, da je bil državni sekretar na okolju in prostoru, in z ministrico za okolje in prostor, "ki se lahko pohvali z eno najboljših statistik na področju pridobivanja gradbenih in uporabnih dovoljenj", beri, ki podpiše, kar dobi na mizo.

Vaš 2TIDK pa kar na uradni strani ponuja vpogled v "mafjske posle" ministristva, razpisno zlorabljanje javnih sredstev "v prazno". Kot prvi "ključni mejnik" ponuja študijo iz 1996 "Povečanje kapacitet enotne proge Divača-Koper" (ARE GmbH in SŽ-PP d.d.), s katero je takratni minister Igor Umek sabotiral drugi tir. Obenem pa ministrstvo na nivoju strateških dokumentov, po Računskem sodišču, ni pripomoglo niti k merljivim ciljem in potrebam niti k usklajenim tehničnim karakteristikam prog. Na nivoju "nepotrebni del" pa je mimo prostorskega akta, kategorizacije in TEN-T standarda v dveh krogih vrednotilo množico sporno zastavljenih variant, tudi z vnaprejšnjim in pričakovano zavrnitvijo zaradi degradacije kraškega roba. "Ključni mejniki" ponudeni med 2007 in 2010 pa so le datum in stroški konceptualnega beganja med ministrstvom in vsakokratno vlado.

Spoštovani premier, moderna investicijska država od Vas pričakuje pristop k novelaciji projekta in gradbenega dovoljenja za drugi tir takoj. Trimesečno čakanje na odločitev(!?) Geodata Engineeringa iz Torino Štejem za neoperativno, če ne celo žaljivo do domačih inženirjev in ohranjevalcev narave. Čas je, da se znebite usodnih sklepov vlade, ki ste jih za projekt teh dimenzij in zahtevnosti sprejeli na dopisni seji februarja 2015.

MIHA JAZBINŠEK,

minister za okolje in prostor 1990-1994



Foto: Zoranova Primorske/FPA

za odgovor poslancu dr. Mateju T. Vatovcu podtaknil še perpetuum mobile v obliki koncesijskega javno zasebnega partnerstva, podjetju 2TDK "bosta podeljeni le koncesija gradnje in storitev ... za obstoječi in novi tir" in "ker prihodki od uporabnine ne bodo zadostovali za investicijo, bo treba ... zagotoviti še dodatne komercialne prihodke". Od kod že? Posebnega koncesijskega zakona pa Vam itak ne morejo spisati ne on sam ne Vaši "medresorci".

## Ključna mejnika drugega tira Divača-Koper

Državni zbor je 13. 11. 1995 sprejel "Odlok o prostorskih sestavinah dolgoročnega plana RS" na osnovi "Gradiva I - infrastruktura", ki smo ga na ministrstvu za okolje in prostor pripravili marca 1994. Z dikcijo "Prva smer omrežja glavnih prog I. reda je Koper-Ljubljana-Zidani most-Celje-Maribor-slovensko/avstrijska meja z odcepi v smereh Divača-Sežana-slovensko/italijanska meja, ..." smo takrat uveljavili koncept prometne osi Slovenike s tremi vozlišči Trst/Koper, Ljubljana in Maribor, iz katerih se Slovenija vključuje v vse evropske dalj-

vlade. Tira, utemeljevanemu vseskozi izključno s tovrnim raison d'être, je dodelila standard za lahke potniške vlake z nesmiselno utemeljitvijo "Običajni potniški promet se bo po novem drugem tiru odvijal iz Kopa proti Divači". Brez vmesnih "običajnih" postaj Rižana, Hrastovlje, Črnotiče, Prešnica, Hrpelje-Kozina, Rodik in, resnici na ljubo, le za dva eventualna para daljinskih potniških vlakov dnevno. S tem je "pridelala" 16,5 km potniških ubežno-servisnih predorov in motečo logistično dvosmernost tira. Zaradi trase s premajhnim vzponom 17 % pa je "pridelala" kar 27,1 km dolžine tira in od tega kar 20,5 km v osmih predorih. Samo med dvema viadukoma, Vinjanskim in Črnokalskim, je po krajinski izpostavljenem pobočju Tinjana "pridelala" 5 predorčkov z desetiimi portali, desetine propustov, opornih zidov, protihrupnih ukrepov in korekcij obstoječe infrastrukture ter dvajset kilometrov servisnih in časnih cest ter gradbišnih platojev.

Vlada Alenke Bratušek je bila 30. 7. 2014 prisiljena občutno povečati ureditveno območje uredbe zaradi "pozabljenih" dostopnih cest, zaščitnih ukrepov, deponij, premostitev, ... in po celoviti presoji vplivov na

bila na voljo klavzula "Izvedba drugega tira ... se lahko izvaja po posameznih etapah", ki kar kliče po vsaj začasni opustitvi 16,5 km servisnih predorov. Iz naslova toleranc pa klavzula "Dopustna so odstopanja od tehničnih rešitev, če se ... poiščejo tehnične rešitve, ki so primernejše z oblikovalskega, vodnega, prometno-tehničnega, okoljevarstvenega, naravovarstvenega ali ekonomskega vidika, ..." ki kar kliče po izravnavi in skrajšavi tira in tunelov. Pa odločevalca nista nič odločila, škodljivo gradbeno dovoljenje pa že določa "akcijo" na nesmiselnem projektu do meja neuresničljivosti.

Kajti, že samo s "podaljškom izvlečnega tira" iz luke do Divače za 2/3 tovora se doseže "final solution" za vse razvojne potrebe Luke, SŽ, prevoznikov in logistov. Z modernizacijo in podvojitvijo tirov se, hočeš nočeš, takoj početrverijo prevozne zmogljivosti proge, od donedavnih 11 mio ton/leto na 43,4 mio ton/leto. Presežnih tudi ob "teoretični" preusmeritvi na železnico vsega luškega pretovora od 24,3 mio ton leta 2020 do 35,3 mio ton leta 2030 in 40 mio ton/leto po dokončni razširitvi Luke. Presežnih tudi za preusmeritev na železnico



Odrpno pismo, 20. 8. 2016

## **Minister Gašperšič sodi na Računsko sodišče RS!**

Spoštovani dr. Miro Cerar, predsednik Vlade RS, na moje odrpno pismo »Minister Gašperšič mora oditi takoj!« kot generator upravljaljskih in političnih zablod Vaše vlade in SDH do dimenzije državljskega upora, odstopov trojke Vaših strateških ekonomistov in destabilizacije oblasti, se mi je odzval sam dr. Peter Gašperšič. Skladno tudi svojemu odgovoru na aktualno Interpelacijo je v odzivu jasen. Drugi tir proge Divača-Koper naj bi »čimprej začeli graditi ... na način, da bo to kar najmanj bremenilo davkoplačevalce«. Citirano v zaporedju, nasprotnem slovenskemu pravu dobre investicijske prakse. Ker Vaša ekipa v enakem zaporedju že uresničuje slabo prakso slovenskih »gradbenih jam« brez finančne konstrukcije, me razumite, če »se primem za pištolo«.

### **Vlada in investicijska mafijska država**

Kajti, 31. marca letos je MOP izdalo odločbo, prva pripravljajna dela pa naj bi se »začela že letos, s čimer bi gradbeno dovoljenje postavili v funkcijo«, čeprav so za to na voljo tri leta, s podaljški pa celo pet. Vi sami pa ste julija v odgovoru poslancu dr. Mateju T. Vatovcu obelodanili perpetuum mobile v obliki koncesijskega javno zasebnega partnerstva, podjetju 2TDK »bosta podeljeni le koncesija gradnje in storitev ... za obstoječi in novi tir« in »ker prihodki od uporabnine ne bodo zadoščali za investicijo, bo treba ... zagotoviti še dodatne komercialne prihodke«. Seveda brez roka za sprejetje investicijskega programa s finančno konstrukcijo za 1,4 milijarde evrov tveganega projekta. Perpetuum mobile bi bil tudi zakon s takimi »gabariti«.

Sploh pa Vam je združba Ministrstva in Direkcije za infrastrukturo, DRI in SŽ–pp podtaknila leta 2009 naročen projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja, čeprav ni bil predhodno sprejet investicijski program. Za kar si je ta združba od Računskega sodišča RS prisluzila za obdobje od maja 2004 do maja 2009 »Sklep o kršitvi obveznosti dobrega poslovanja«, ker »direkcija dokumentacije ni pripravila v takem zaporedju, kot izhaja iz predpisov, in s tem ni zagotovila vnaprejšnje vsebinske presoje ustreznosti projekta«. In kljub neustreznosti je bil PGD izdelan skladno »Uredbi o DLN za drugi tir proge Divača–Koper«, ki jo je Janševa vlada izdala aprila 2005 na osnovi »tunelske« variante I/3, izbrane še za časa Ropove vlade. In z njenim izvornim grehom »koketiranja« s priključkom nove proge Trst-Divača pri Ospu in z dvotimostjo drugega tira za potrebe tržaškega potniškega prometa. »Legalizacijo« tega PGD je naknadno ta združba uveljavljala še z obema spremembama Uredbe.

Tako je bila vlada Bratuškove julija 2014 prisiljena spremeniti Uredbo vsled »pozabljenih« dostopnih cest, zaščitnih ukrepov, deponij, premostitev, ..., ARSO pa oktobra 2014 že pod ministrico Ireno Majcen izdati soglasje k degradaciji kraškega roba. Vaša vlada pa je izdala zadnjo spremembo Uredbe brez predpisanih postopkov in presoje vplivov na okolje novembra 2015. Kje se bo realizirala postavka »deponiranje in predelava viškov« 60 milijonov evrov, če ukinjate volumen 808.000 m<sup>3</sup> v industrijski coni Smin? Uredbo v prid apetitov investicijske »mafijske države« je podpisal podpredsednik Boris Koprivnikar, mar zato, ker gre za »funkcionalno« pravo? Kar me pred decembrsko 25-letnico sprejema Ustave RS kot vernika pravne države žalosti.

### **Družbena odgovornost moderne investicijske države**

Gašperšič je imel prav, »da v takšni obliki in vrednosti projekt ni izvedljiv«, danes pa mu je tak »prioriteta«, čeprav »ne brez škodljivih posledic za stanje preostale prometne infrastrukture«. Kar je iskati v vladnih sklepih, vrhuncu konceptualne krize drugega tira brez finančnih možnosti v katerem koli kontekstu, zasebnem in/ali javnem, in na katere se bo k Interpelaciji skliceval kot »vesten« izvrševalec. Obenem(?) ste mu naložili, da »zagotovi študijo ovrednotenih variantnih rešitev za celovito ureditev železniške povezave med Divačo in Koprom s ciljem optimizacije projekta in pripravi predlog dokončne izbire najustreznejše rešitve«.

Novo zaviralne »variate« so seveda nedopustne, rešitev je le »optimizacija in racionalizacija« taistega PGD in veljavnega gradbenega dovoljenja, kar Uredba omogoča v okviru toleranc in etapnosti gradnje. Stran od metafizičnega političnega »nasilja nad realnostjo« vsak inženir ve, da je treba iz projekta najprej izločiti nepotrebni »fizis«, da bi se zmanjšal »fiskus«. Gašperšič neodgovoren kot je, ni »iz prve roke« sprejel le dve lahki odločitvi, opustiti tri potniške ubežno-servisne predore in nadomestiti en viadukt in šest predorov med Dekani in Črnim kalom z enim kratkim pod Tinjanom. Tako pa je zlorabil 160.000 evrov javnih sredstev, ne da bi upošteval opozorila ITF/OECD o

»potrebni celoviti reviziji tehničnih rešitev tira«, zdaj pa zlorablja še 176.900 evrov za »proučitev« splošno znane- ga. Tir je potreben izključno za tovorni promet iz Luke na celino.

Kajti, že samo s »podaljškom izvlečnega tira« se skupaj z modernizacijo obstoječega doseže »final solution« za vse razvojne potrebe Luke, regije, SŽ, prevoznikov in logistov, prevozne zmogljivosti proge se četverijo od 11 na 43,4 mio ton/leto. Razbremenjen obstoječi tir pa stimulira vsak tip javnega in turističnega potniškega prometa v obe smeri. Z vzponom do 20 % se tir skrajša iz 27,1 na 23 km, razpolovi se število/dolžina/količina tunelov, viaduktov, tirnih naprav, dostopnih cest, zaščitnih ukrepov, deponij, gasilskih vozil, dokumentacije, svetovanj, nadzora, arheologije in nepredvidenih del. Malo čez palec in malo zares se razpolovijo tudi stroški iz 1,3 milijarde evrov »v stalnih cenah« na 650 milijonov, po finančno-svetovalnih in izvajalskih ponudbah pa še na manj, ali kaj? S tem postane projekt obvladljiv znotraj javnega sistema države, SŽ, kohezijskih sredstev in Luke.

Spoštovani Premier, moderna investicijska država pričakuje od Vas takojšen pristop k novelaciji PGD in gradbene- ga dovoljenja. Čakanje na odločitev Geodata Eng. iz Torina je neoperativno, žaljivo do domačih inženirjev in ohranjevalcev narave. Če pa Vam bo minister še naprej solil pamet, da je predlagana »razpolovna« rešitev »zvonenje po točici« in »nov desetletni cikel umeščanja novega poteka trase v prostor«, je državljanska dolžnost, posebej pa vlagatelj Interpelacije, dati pobudo Računskemu sodišču RS za oceno skrbnosti poslovanja, to pot, Vaših vladnih institucij.

**Miha Jazbinšek**, minister za okolje in prostor 1990 – 1994



Številka: 301-1/2016/25

Datum: 26. 9. 2016

Miha Jazbinšek  
miha@jazbinsek.net

**Zadeva: Pobuda za izvedbo revizije**

Dne 20. 8. 2016 je Računsko sodišče Republike Slovenije (v nadaljevanju: računsko sodišče) prejelo vaše elektronsko sporočilo, v katerem nas seznanjate s svojim stališčem glede projekta izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper. Sporočilu prilagate dopis, ki ste ga v zvezi z navedeno tematiko poslali predsedniku in poslancem Državnega zbora, in dve vaši odprti pismi, ki sta bili v tej zadevi objavljeni v medijih. Računskemu sodišču predlagate, da razmisli o uvedbi revizije projekta "Drugi tir".

Računsko sodišče bo vaše sporočilo obravnavalo kot pobudo za izvedbo revizije in jo ob upoštevanju revizijskih načel, pravil in mednarodnih standardov natančno proučilo in opredelilo njeno pomembnost. V zvezi s tem naj pojasnimo, da v skladu s prvim odstavkom 25. člena Zakona o računskem sodišču<sup>1</sup>, računsko sodišče v okviru zakona samostojno določa, katere revizije bo izvedlo v posameznem obdobju, revizije pa opravlja na podlagi programa dela za izvrševanje revizijske pristojnosti, ki ga določi predsednik računskega sodišča za posamezno koledarsko leto. Pri oblikovanju in morebitnih spremembah letnega programa se upošteva več kriterijev, pri čemer so pobude za izvedbo revizije eden izmed njih.

S spoštovanjem,

mag. Maja Bilbija  
vrhovna državna revizorka



Poslano:

- naslovník (elektronski naslov),
- arhiv, tu.

<sup>1</sup> Uradni list RS, št. 11/01, 109/12.

Analiza v pripravi:

**Primerjava vlečne moči lokomotiv najtežjih tovornih vlakov za hitrosti do 100 km/h za primer tira z obremenitvijo 225 KN/os oz. 80KN/m (kat. D4):**

dolžina trase	trasa krajša	minut	naklon	1 lokomotiva	2 lokomotivi spredaj	2 lokomotivi spredaj + 1 lokomotiva zadaj
27,1 km		16,26	17,0 ‰ načrtovan	1.330 ton	1.950 ton	2.660 ton
26,3 km	za 0,8 km	15,78	17,5 ‰ predpisan	1.270 ton	1.855 ton	2.540 ton
24,9 km	za 2,2 km	14,94	18,5 ‰ optimalen	1.210 ton	1.780 ton	2.420 ton
23,0 km	za 4,1 km	13,8	20,0 ‰ maximalen	1.150 ton	1.700 ton	2.300 ton

Za 4,1 km (15,1 %) krajša trasa z 3 ‰ (17,6 %) večjim naklonom zagotavlja še vedno le za 180 ton oz. 250 ton oz. 360 ton (za 13,5 %) manjše vlečne moči lokomotiv. S tem ob najmanj za **15,1 % manjši investiciji** (zmanjšanje investicije zapade dodatno tudi racionalizaciji »pripravljalnih del«, stalnih in začasnih dostopnih cest, portalov petih tunelov, viaduktov, ubežnih tunelov ...) na za 2,46 minut (15,1 %) hitrejši trasi **dosegamo identično prometno delo**, ne glede na naklon.

Ocenjujem, da je lahko tudi maximalen naklon 2. tira blizu optimalnega. Manjša hitrost in nekaj minut časovnih izgub seveda pomeni enormno **povečan izkoristek vlečnih moči lokomotiv** (dosegljiva tudi teža vlakovnih kompozicij do 2.200 ton - glej vzpon Borovnica - samo z dvema lokomotivama). Ne glede na naklon 2. tira so doseženi pragovi današnjih optimalnih kompozicij do 1.200 ton in načrtovanih do 1.700 ton na obstoječem tiru z naklonom 26 ‰, seveda, z razpolovljeno hitrostjo.