

Odperto pismo predsedniku Vlade RS dr. Miru Cerarju

Minister Gašperšič mora oditi takoj!

Spoštovani dr. Miro Cerar, predsednik Vlade RS, to pismo bo "odprto" 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 društvi in stroko iz cestne sfere v "Manifestu za nujno izgradnjo II. tira Koper-Divača", podprtem s 1600 podpisi, ni identificirala "izvirnega greha" afere, za poredje 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 lastninsko-upravljaljskih in parlamentarno-političnih zablod vlade in SDH. Do dimenzije državlanskega upora, odstopov trojke Vaših "strateških" ekonomistov in destabilizacije oblasti. Julija pa Vam je

inske povezave. Odlok določa tudi, da "bo 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 "mimo-bežne" trase Trst-Ljubljana-Zidani most-Zagreb za 250 km/h.

Drnovškova vlada je 28. 2. 2002 z "Uredbo o kategorizaciji prog" obe prog, 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 Kopra 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 I/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 prepostopkov 18. 11. 2015 izdala zadnjo uredbo, opustila 808.000 m³ volumna za deponiranje tunelskega materiala. S tem so postale prometne in prostorske ureditve dokončne in izračunljive tudi enormne finančne posledice vseh treh uredb vseh treh 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 združi 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 mafajska 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 Božiča, 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 mafajska država z infrastrukturnim ministrom, ki na spletu taji, da je bil državni sekretar na okolju in prostoru, in z ministricami 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 2TDK pa kar na uradni strani ponuja vpogled v "mafajske posle" ministrstva, razpisno zlorabljanje javnih sredstev "v prazno". Kot prvi "ključni mejnik" ponuja študijo iz 1996 "Povečanje kapacitet enotirne 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 "nepotrebnih del" pa je mimo prostorskega akta, kategorizacije in TEN-T standarda v dveh krogih vrednotilo množico sporno zastavljenih variant, tudi vnaprej znano in pričakovano zavrnitvijo zaradi degradacije kraškega roba. "Ključni mejniki" ponudeni med 2007 in 2010 pa so le datumi 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 Torina 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: Zdravko Primožič/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 zadoščali 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 1 - 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. Tiru, 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 Kopra 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 viaduktoma, Vinjanskim in Črnokalskim, je po krajinsko izpostavljenem pobočju Tinjana "pridelala" 5 predorčkov z desetimi portali, desetine prupostov, opornih zidov, protihrupnih ukrepov in korekcij obstoječe infrastrukture ter dvajset kilometrov servisnih in začasnih cest ter gradbiščnih 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 početerijo 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