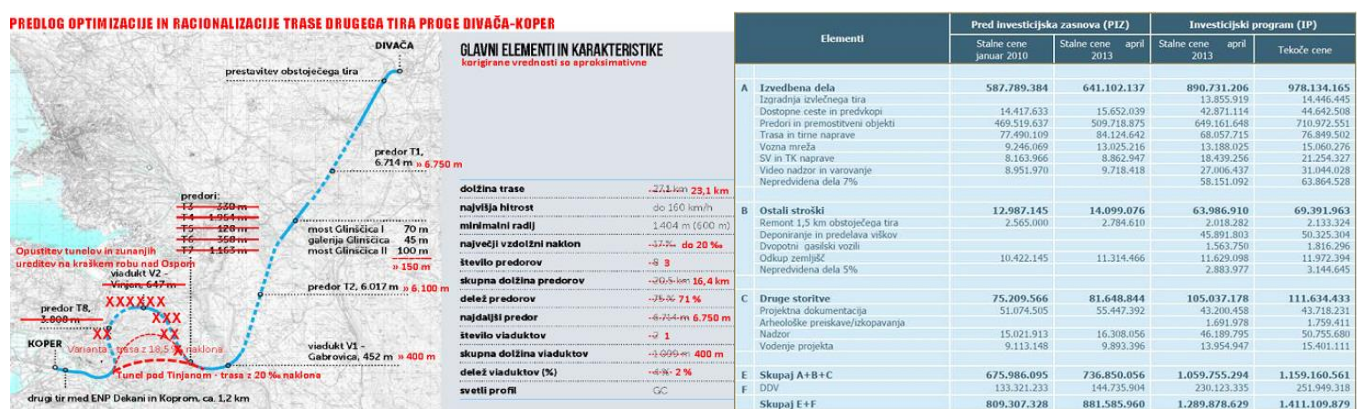


## Gospod premier Miro Cerar, vaš prometni minister Gašperšič sodi na Računsko sodišče!

Nekdanji minister za okolje in prostor Miha Jazbinšek je 4. avgusta letos v Primorskih novicah objavil članek z naslovom **Minister Gašperšič mora oditi takoj!**, v katerem je predsednika vlade Mira Cerarja pozval, naj nemudoma ukrepa v zvezi z gradnjo t.i. drugega tira. Neodgovornega resornega ministra naj zamenja, je zapisal Jazbinšek, ki je zdaj napisal novo pismo predsedniku vlade, uradništvo Portala PLUS pa mu je dalo možnost, da ga objavi v našem mediju.

Malo čez palec in malo zares se razpolovijo tudi stroški t.i. drugega tira iz 1,3 milijarde evrov na 650 milijonov, po finančno-svetovalnih in izvajalskih ponudbah pa še na manj. S tem postane projekt obvladljiv.

Spoštovani dr. **Miro Cerar**, predsednik Vlade Republike Slovenije, na moje odprto pismo **"Minister Gašperšič mora oditi takoj!"** kot generator upravljaljskih in političnih zablod Vaše vlade in **SDH** do dimenzije državlanskega 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, nasprotnemu 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". Kajti 31. marca letos je **Ministrstvo za okolje in prostor** 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 (Združena levica)** 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** prislužila 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 z **Uredbo 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 dvotirnostjo drugega tira za potrebe tržaškega potniškega prometa. Legalizacijo tega PGD je naknadno ta združba uveljavljala še z obema spremembama Uredbe.

Tako je bila vlada **Alenke Bratušek** julija 2014 prisiljena spremeniti Uredbo zaradi pozabljenih dostopnih cest, zaščitnih ukrepov, deponij, premostitev ... **ARSO** je moral 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 m3 v industrijski coni **Srmin**? Uredbo v prid apetitov "investicijske mafijske države" je podpisal podpredsednik vlade **Boris Koprivnikar**, morda zato, ker gre za "funkcionalno" pravo? Kar me pred decembrsko 25-letnico sprejema Ustave 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 kot 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 Koperom s ciljem optimizacije projekta in pripravi predlog dokončne izbire najustreznejše rešitve"**.

Nove zaviralne "variante" 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 znanega. 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 početverijo od 11 na 43,4 mio ton/leto. Razbremenjeni 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 na 650 milijonov, po finančno-svetovalnih in izvajalskih ponudbah pa še na manj? 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 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 zvonjenje po toči in **"nov desetletni cikel umeščanja novega poteka trase v prostor"**, potem je državljanska dolžnost Vaših vladnih inštitucij, posebej pa vlagateljev interpelacije, dati pobudo Računskemu sodišču za oceno skrbnosti poslovanja.

**Miha Jazbinšek, nekdanji minister za okolje in prostor (1990-1994) - 22.08.2016**