

## Drugi tir Divača- Koper

Anton Šajna, Divača, 12.12.2016

Ko se razpravlja in odloča o gradnji 2. tira Koper -Divača, žal niso predstavljeni vsi vidiki in posledice odločitve kako in za koliko graditi 2. tir. Odgovorni ne predstavijo vseh pomembnih izhodišč in posledic takih ali drugačnih odločitev. Govori se večinoma o tem koliko bo stal 2. tir in kako zagotoviti potrebna sredstva. A 2. tir skriva v svojem bistvu veliko pomembnejša vprašanja, kot to ali bomo davkoplačevalci plačali 200 ali 300 mio € več ali manj.

### Luka in 2.tir

S sedanjo železniško povezavo, Luka Koper lahko pretovori cca 18 mio ton blaga. Letos rekordno preko 20 mio ton. Z 2. tirom, kot je načrtovan, pa bi lahko pretovorila, planirano do leta 2030, 35 mio ton. Zasedla naj bi 3,4 km obale. Kaj taka širitev pomeni v prostoru, pri uporabi prostora in vplivih na ostale udeležence v prostoru? Ali obstaja nacionalno soglasje za tako širitev?

Slovenci smo alpski in pomorski narod. To je naša identiteta. Pa še ravninski in gričevnat med tem. Kljub, le 46 km obale, nas pomorstvo opredeljuje. A pomorstvo ni le luka, je tudi ribištvo in turizem pa drugo. Ali bomo, ob takem razvoju luškega prometa, zadržali in zdržali vse pomembne karakteristike pomorskega naroda-ribištvo, pomorski turizem?

Razvoj Luke je potrebno strogo nadzirati z vsemi razpoložljivimi sredstvi, ki jih ima država in civilna družba na razpolago. Če smo uspeli vzpostaviti učinkovit nadzor nad razvojem in življenjem v alpskem svetu, Triglavski narodni park, bi morali enak nadzor in ukrepe zagotoviti tudi v zaščito obale. Razvoj Luške dejavnosti bi moral biti podvržen strogim kriterijem nadzora civilne družbe, v zaščito nacionalnega interesa - identitete nacije.

Torej 2. tir ja, razvoj luke pa pod strogim nadzorom. S povečanjem kapacitete železniške proge Koper-Divača naj ne bo dana zelena luč za neomejeno širitev in večanje luške dejavnosti, neglede kakšno koli trenutno gospodarsko korist to že prinaša.

Z morebitnim javno-privatnim partnerstvom, ali drugačnimi oblikami sofinanciranja, bi si radikalno omejili pristojnosti pri zaščiti tega, tako dragocenega in ranljivega prostora.

Primerno je večino tovora prepeljati po železnici. V Sloveniji smo, skoraj, zgradili avtocestno omrežje, pa že ugotavljamo, da ga bo potrebno širiti, vsaj na nekaterih odsekih. Omrežje je preobremenjeno s tovrnim tranzitnim prometom in dnevnim migracijskim potniškim prometom. Prometnih težav v prihodnosti ne bo mogoče rešiti samo z gradnjo cest. To bi bilo neučinkovito, neprimerno in okoljsko škodljivo. Potrebni so drugi ukrepi. Torej, potrebno je takoj zagotoviti, po vzgledu Avstrije, prenos tovrnega tranzitnega prometa na železnice. V ta namen je potrebno usposobiti za to ustrezna železniška koridorja. Na tem se sicer že nekaj dela, a premalo in prepočasi.

### **Graditi 2. tir za potniški promet da, ali ne?**

#### Potniški promet

Trenutno vozi na relaciji Koper – Divača 5 pet potniških vlakov. Ne bom se spuščal v problem zasedenost vlakov. Vprašanje je, ali je smiselno za 5 vlakov zgraditi 2. tir tudi za potniški promet? Kakšni pa so sicer potenciali za razvoj potniškega prometa na tej relaciji?

Niso mi znani programi razvoja potniškega prometa v Sloveniji. Sem pa prepričan, da bi bilo nujno potrebno razviti in posodobiti železniški promet predvsem za potrebe dnevne migracije, Ljubljana, Maribor.. Manj je potreb za zagotavljanje kapacitet ciljnega železniškega potniškega prometa, kar je karakteristika potniškega prometa na relaciji Divača –Koper in obratno. Sredstva, ki bi jih namenili za gradnjo 2. tira za potniški promet, bi veliko bolje uporabili za posodobitev omrežje za potniški promet v okolici Ljubljane, morda tudi Maribora. (N. P. Obvozna proga mimo Ljubljane za tovrni promet in s tem razbremenitev Ljubljanskega vozlišča za potrebe potniškega prometa).

#### Gradnja in vrednost gradnje 2. tira.

Očitno revizija programa gradnje 2. tira, ki jo je izdelala »tuja« inženiring družba, ni bila objektivna.

Vprašanje tehnologije gradnje predorov je nepomembno za sedanjo odločitev. Na to vprašanje, ta trenutek ne more odgovoriti stroka, ampak na to lahko odgovori le trg. Vešč investitor bo naredil primeren razpis in ugotovil kaj lahko na trgu dobi ceneje. V končni fazi

za uporabnost 2. tira sama tehnologija gradnje nima nobenega pomena. Izbrati je pač potrebno tehnologijo, ki bo zagotavljala zahtevan rok izvedbe in bo cenovno primernejša.

Veliko pomembnejše je, kdo bo gradil, tuji ali domači izvajalec. Moramo se zavedati, da bo tuji izvajalec izkoristil vse naše slabosti in površnosti, ki jih pa očitno, po razvoju dosedanjih dogajanj, ne bo malo. Naše pomanjkljivosti, pomanjkljivosti investitorja, so skrite pod obilno postavko, nepredvidena dela, nejasna dela, druga dela ... dela.

Slovenska gradbena operativa je bila pred 15 leti na zavidanja vrednem nivoju. Danes ni več. Zaradi nekaj tajkunov smo uspeli zrušiti celotno gradbeništvo.

Pomembna naloga je, morda še pomembnejša, kot to, za koliko bomo zgradili 2. tir, kako oživiti slovensko gradbeništvo, da bo sposobno kakovostno in cenovno primerno, realizirati to in druge gradnje, ki jih potrebujemo. V igri je veliko več denarja, kot je razlika v ceni 2. tira.

Zagotoviti sredstva za gradnjo 2. tira, je nedvomno pomembna naloga. Vendar v prvi fazi ni potrebno zagotoviti vseh sredstev. Gradnja se sicer mora pričeti že v letu 2017.

K gradnji bi bilo potrebno pristopiti fazno. V prvi fazi naj se gradi le tisto, kar je za 2. tir, ki zagotavlja potrebno železniško povezavo luke Koper, potrebno. Torej tovrni promet brez potniškega prometa. Upoštevati je potrebno še nekatere racionalizacije, kot deponije, pristopne poti, nepredvidena dela, tehnologija itd. To naši strokovnjaki znajo narediti, le primerno jim je potrebno oblikovati nalogo. Ob tem pa animirati domačo gradbeno stroko, ter ji dati podporo, da se ustrezno organizira. Ko se bo pokazala potreba za dograditev, povečanje kapacitete, morda potniški promet, se bo pač to tudi realiziralo. Vešč investitor, bo s primernim pristopom omogočil, da se tak način gradnje tudi realizira.

Žal, kot je videti do sedaj, investitor še ni organiziran in usposobljen, voditi ta projekt tako, kot je to potrebno: strokovno, pregledno, racionalno, ...

**Civilna pobuda in nadzor nad potekom projekta, je zato še kako potrebna in primerna.**