



SLOVENSKA INŽENIRSKA ZVEZA

Dvotirna proga Koper – Kozina – Divača

Dvotirna proga omogoča varno in trajno povezavo.
Uporaba napajanja z izmeničnim tokom zagotavlja večjo zmogljivost.

Izmenični tok zagotavlja rekuperacijo energije.

Središčna varianta razbremenjuje slovensko obalo s skladiščenjem.

Slovensko primorje ohrani okoli 65 ha zemlje.

Industrijska cona v Kozini postaja vitalno zaledno okolje.

Center Divače se razbremeni infrastrukturne obremenitve.

Povečuje se možnost mednarodnih povezav do Istre.

Središčna varianta zagotavlja varovanje obstoječih vodnih virov.

Kritična točka na viaduktu pri Črnem Kalu se razbremeni.

Omogočen je potniški promet za Slovensko primorje.

Slovenski gradbeni operativi zagotavlja takojšen vstop v projekt.

Investicijski stroški so 2,5 krat nižji.

Zgradi se lahko dvotirno progo v največ petih letih.



SLOVENSKA INŽENIRSKA ZVEZA

Dvotirna proga Koper – Kozina – Divača

Zbornik referatov in razprav s posveta v Državnem svetu RS, maj 2019, Ljubljana, 2019

Izdajatelj in založnik: Slovenska inženirska zveza, Karlovška cesta 3, 1000 LJUBLJANA
(zanjo prof. Janvit Golob)

Urednika: prof. Jože Duhovnik, prof. Janvit Golob

Oblikovanje in priprava z tisk: Camera d.o.o.

Tisk: Naklada: 400 izvodov

Fotografija na naslovnici: Andrej Čufer u.d.i.a. OrbiPark d.o.o.

Kompozicija viadukta v dolini Rižane po središčni varianti



CIP - Kataložni zapis o publikaciji

Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

625.1(497.4)

DVOTIRNA proga Koper-Kozina-Divača : dvotirna proga z dovoljenim nagibom 35 promilov, izmenična napajalna napetost, rekuperacija energije, zaščita obstoječih vodnih virov, povečanje pretovorne zmogljivosti Luke Koper na Obali, zagotavljanje dobrih mednarodnih povezav v Istri : [zbornik referatov in razprav s posveta v Državnem svetu RS, maj 2019 / urednika Jože Duhovnik, Janvit Golob]. - Ljubljana : Slovenska inženirska zveza, 2019. - (Zbornik referatov in razprav / Državni svet Republike Slovenije ; 2019, št. 3)

ISBN 978-961-92442-1-0

1. Duhovnik, Jože, 1948-

COBISS.SI-ID 301195264

Slovenska inženirska zveza želi vzpodbuditi javno razpravo pri večjih investicijskih projektih tako, da bi različne stroke lahko sinergijsko povečale kakovost predlaganih rešitev. Vsi, ki pripravljajo dolgoročne programe bi tako dobivali celovite kakovostne inženirske rešitve. Razvoj države bi na takih osnovah zagotavljal naravoslovno podlago z najboljšimi inženirskimi rešitvami tako, da bi država oz. narod s primernimi vlaganji optimalno izkoristil temeljno človekovo naravnost za skrbno sožitje v dani naravi.

Projekt Drugi tir je kljub dvajsetletnim izvajanju na projektih dokazal, da so zasnove projekta lahko sporne zato, ker so ozko usmerjeni strokovnjaki vnaprej določali omejitve na konceptih, ki so jih posamezne stroke zaradi spoznanj v svetu prešle. V razvoju se ne smejo pojavljati časovne omejitve zaradi zbirokratiziranih postopkov ampak se morajo sodelujoči podrediti spoznanjem in strategiji razvoja tako pri nas kot v svetu.

Središčna varianta dvotirne proge daje odgovore na bistvena vprašanja poseganj v prostor oziroma okolje v našem slovenskem okolju. Zaradi modernega koncepta dvotirnosti ohranimo okoli 65 ha zemlje, ki bo tako ostala za drugo uporabo. Bistveno se zaščiti slovenska obala tudi z pričakovanjem večjega prometa v Luki Koper. Z uporabo izmeničnega toka na tem odseku zagotavljamo pomembno zmanjšanje porabe električne energije.

Vsebina:

1.0	Uvodna razmišljanja	1
	Prof. Janvit Golob	
2.0	Predstavitve projekta in groba ocena stroškov	3
	Prof. Jože Duhovnik	
2.1	Uvod	3
2.2	Opis središčne variante v prostoru	3
2.3	Predstavitve bistvenih prednosti in razlik med Traso 35 promilov in sedanjim projektom Drugi tir, starim več desetletij	5
2.4	Nekaj pomislekov slovenske javnosti in odgovor skupine strokovnjakov	6
2.4.1	Nagib proge je prevelik in ni v skladu s TNT	7
2.4.2	Kako lahko preverimo realnost investicijskih vrednosti	10
2.4.3	Kako se urejeno izognemo zavlačevanju pri spremembi načrtov in urbanističnih planov	11
2.4.4	Prekinitev sedanjih del za določeno politično linijo predstavlja velik rizik oziroma težavo pri priznanju napak	12
2.4.5	Središčna trasa še nima razdelane lokacijske dokumentacije	13
2.4.6	Trditev, da nova izdelava PGD in PZI z okoljsko presojo predstavlja premik gradnje vsaj za pet let	13
2.4.7	Predlagani tuneli središčne variante so predvideni kot dvojni (dvtirna proga)	14
2.4.8	Projekt Drugi tir se sedaj tudi pripravlja na dvtirno progo (MI je »sprožilo postopek«)	16
2.4.9	Hidrologija v območju poseganja v prostor pri projektu Drugi tir	16
2.5	Sklep	17
3.0	Umestitev dvtirne proge v prostor s tehničnimi profili	23
	Anton Gunde, univ. dipl. ing. grad.	
3.1	Uvod	23
3.2	Opis	24
4.0	Elektrifikacija železniške proge Koper – Kozina – Divača	29
	Prof. Ferdinand Gubina, Alojz Zupanc	
4.1	Izhodišča	29
4.2	Transportna povezava z zaledjem	29
4.3	Časovno, tehnično in finančno zamujene priložnosti	30
4.4	Projekt dvtirne proge Koper – Kozina – Divača	30
4.5	Energetska oskrba železnice	31
4.6	Sklep	31
5.0	Geografsko-sociološke prednosti središčne variante dvtirne proge	33
	Doc. Damir Josipovič	
5.1	Geostrateški položaj Slovenije – izhodišče vseh premislekov	33
5.2	Determinante gospodarskega razvoja slovenske obale – ranljivost okolja in čezmejni vplivi ter problemi oskrbe s pitno vodo	35
5.3	Determinante sedanjega železniškega omrežja v Sloveniji in potrebe po dvtirnosti sodobnih prog	35
5.4	Izključevanje javnosti – problem transparentnosti vodenja projekta	36
5.5	Kakšno je stanje danes in kaj imamo dejansko projektirano?	36
5.6	Posledice odsotnosti regionalnega planiranja za zaledje	37
5.7	Kje smo na panevropskih koridorjih?	38
5.8	Sklep	38
6.0	Ekološka prednost središčne variante	43
	Alen Kermac, Giuseppe Prašel	

6.1	Uvod	43
6.2	Ključni pomisleki o sedanji trasi Drugega tira oz. trasi 1/3	44
6.3	Sklep	46
7.0	Sporna uporaba zakonodajnih postopkov pri projektu Drugi tir Stanko Štrajn, univ. dipl. prav.	47
7.1	Uvod	47
7.2	Opredelitev statusa 2TDK	48
7.3	Investicijska vrednost mora biti mednarodno primerljiva ali pa je v zasnovi nekaj napačno	49
7.4	Vodenje projekta oziroma uporaba mrežnega planiranja z jasno linijo vodenja	49
7.5	Vodenje mora v načelu preprečiti zlorabe in sklicevanje na preobremenjenost je samo dokaz omejene usposobljenosti	50
8.0	Hidrološka ocena variant železniške povezave Koper – Divača Prof. Mitja Rismal	53
8.1	Uvod	53
8.2	Z Drugim tirom po trasi 1/3 se lahko pričakuje celo zmanjšanje zmogljivosti zajetij pri Rižani	57
8.3	Izgradnja novega Drugega tira po trasi 1/3 ne rešuje zaščitene pitne vode v zajetju pri Rižani, kvečjemu poslabšuje stanje	59
8.4	Predlog središčne variante železniške povezave Koper – Kozina – Divača po predlogu skupine inženirjev	60
8.5	Arbitrarno določen Qes in naravovarstvene ocene za regijski park Škocjanske jame	61
8.6	Sklep	62
9.0	Podlage za umeščanje v prostor Peter Černigoj, univ. dipl. ing. grad.	65
9.1	Uvod v podlage za umeščanje v prostor	65
9.2	Vplivi na okolje	66
9.3	Serija prekoračitve pooblastil v postopkih MI in Vlade RS	67
9.4	TEN-T in povečanje tovarnega tranzita	68
9.5	Subvencioniranje tovarnega tranzita v Avstrijo in Madžarsko?	68
9.6	Povečanje uporabnine po zakonu o železniškem prometu (21. 12. 2015)	69
9.7	Razvoj javnega potniškega prometa v Ljubljani ignorira primestne železnice	70
9.8	Jutranja pot v službo v okolici večjih mestnih jeder	71
9.9	Železniški promet v obdobju od 1996 do 2018	72
9.10	TENT-T povečanje tovarnega tranzita in ukinjanje potniških vlakov	73
9.11	Širitev Luke Koper	73
9.12	Ogrožanje okolja	75
9.13	Nujnost obnovitve in temeljite nadgradnje obstoječe proge	77
9.14	Komu morje?	77
10.0	Uporaba pozitivne zakonodaje pri umeščanje strateških objektov Martina Lipnik, univ. dipl. ing. arh.	79
10.1	Uvod	79
10.1.1	Opis	79
10.1.2	Trasa drugega tira	79
10.1.3	Pomembni dokumenti	80
10.2	Osnovni pomisleki pri umeščanju Drugega tira v prostor	81
10.2.1	Strategija prostorskega razvoja RS z novimi razmisleki	81
10.2.2	Strategija prostorskega razvoja Slovenije in njena odprta vprašanja	81

10.2.3	Povezanost strateških dokumentov razvoja RS oziroma njihova neskladnost	82
10.2.4	Način umeščanja Drugega tira v prostor je s stališča urbanistične stroke sporen	83
10.3	Procesne nepravilnosti pri uveljavljanju trase za Drugi tir	83
10.3.1	Izdelava Primerjalne študije iskanje primerne trase	83
10.3.2	Primerjalna študija ni vključevala postopek VPVO	84
10.3.3	Izbrana varianta se je določila na podlagi Predloga in ne na osnovi CPVO	84
10.3.4	Podlaga za prijavo nepravilnosti na EU Komisijo za varstvo okolja	84
10.4	Osnovni okvir podaja že EU regulativa, okoljski akcijski programi, okoljska politika EU	85
10.5	Akcijski načrt kot instrument EU zakonodaje in prakse za učinkovit razvoj s pozitivnimi učinki na varstvo okolja	85
10.5.1	Primer »dobre prakse« za uveljavitev zahtev iz EU Direktive END	86
10.5.2	Kako izvajati pozitivno zakonodajo EU v prostoru in času	86
10.5.3	Ključna ugotovitev	86
10.6	Slovenija sistematično neprimerno vodi postopke državnih posegov v prostor	87
10.7	Slovenija ob postopkih državnih posegov v prostor brezbrizno posega v naravovarstvene režime	87
10.8	Trajnostni promet v Sloveniji z vidika varstva okolja	87
10.8.1	Določila Zakona o varstvu okolja	87
10.8.2	Nacionalni program varstva okolja	88
10.8.3	Načrtovani projekt za izvedbo Drugega tira	88
10.8.4	Vprašljivo soglasje ARSO za spremembo gradbenega dovoljenja za 2TDK	88
10.9	Predlog za poziv državnim (nadzornim in odločujočim) organom	89
10.10	Določbe kazenskega zakonika	90
10.11	Potrebne spremembe izhodiščnih idejnih zasnov za projekt Drugi tir	90
10.11.1	Dejstva sorazmerij	92
10.12	Načrtovanje razvoja Slovenskega primorja	92
11.0	Sklep Prof. Janvit Golob, prof. Jože Duhovnik	95
12.0	Razvoj projekta skozi čas Peter Černigoj, univ. dipl. ing. gradb.	99
12.1	Uvod	99
12.2	Kako so sodelovale različne vlade pri različnih sklepih	99
12.3	Ali ni še dovolj negativnih mnenj pri projektu Drugi tir, da lahko »politični izbranci stroke« nadaljujejo projekt	100
12.4	Sklep	102

1.0

Uvodna razmišljanja

Prof. Janvit Golob, Ljubljana

V uveljavljanju poslanstva Slovenske inženirske zveze je poudarjena vloga povezovanja inženirskih organizacij, panožnih inženirjev in strokovnjakov civilne družbe iz različnih področij za sodelovanje in skupni nastop, ko je potrebno ustvariti rešitve za interdisciplinarne projekte. Tovrstni projekti so gospodarskega pomena za Slovenijo in pomembni za infrastrukturo države, za okolje, za tehnološki razvoj in potrebujejo maksimalno možno vključitev inženirskega znanja.

V letu 2015 je v Sloveniji postala aktualna posodobitev železniške povezave med Koprom in Divačo, saj je obstoječa proga zastarela, enotirna, kapaciteta pristanišča pa je vedno večja.

Problemi povezani s to progo so odprli razprave, polemike in predloge rešitev ter na plano prinesli načrt nove enotirne proge med Divačo in Koprom imenovane 2TDK. Nedorečenosti tega projekta so se zavedali številni strokovnjaki in do pomladi 2017 je bilo zaznati aktivnosti in poglobljeno spoznavanje strokovnih vprašanj gradbene, geološke, hidrološke, strojniške, elektrotehniške, okoljevarstvene, finančne, pravne in investicijske vsebine.

Slovenska inženirska zveza, Inženirska akademija Slovenije in Slovenska inženirska zbornica so odgovorno pristopile k obravnavi železniške povezave med Koprom in Divačo in aprila 2017 sprejele sklep, da mora biti nova proga dvotirna. Sklep je bil posredovan odgovornim državnim institucijam in organom.

Zahteva po dvotirni povezavi je odprla obsežna zahtevna vprašanje o zahtevnem infrastrukturnem projektu in klicala po ponovni pametni presoji in odločitvi za kvalitetno rešitev. Navkljub argumentiranemu predlogu je problematična varianta 2TDK, podprta z gradbenim dovoljenjem, postala odločujoča podlaga za problematično, drago enotirno progo, katere gradnja je bila celo potrjena z zakonom v parlamentu.

Cena gradnje in finansiranje projekta sta v nadaljevanju odprla nove vsebine in kritična vprašanja projekta, a obstoječa struktura politikov in zainteresiranih akterjev je iskala izhode v začaranem krogu, pri tem pa so zavračali vsako komunikacijo s kompetentno strokovno družbo in njeno delo poimenovali celo nagajanje.

Na dan so prihajala zahtevna vprašanja s področja elektrotehnike o potrebni napetosti za zahtevno vleko vlakov, nadalje iskanje dobre rešitve za vodooskrbo Južne Primorske, pa pomembno vprašanje o plačevanju uporabnine za prevoz vlakov, da povzamem le nekatere od nerešenih problemov.

Predložena središčna varianta predstavlja sinergijo domačega inženirskega znanja, ki je sposobna razumeti spremenjene okoliščine stanja tehnološkega in tehničnega razvoja in se ne oklepa preživetih dogodkov mednarodnih dogovorov (Italija in priključek na tržaško pristanišče) ter nespoštovanja varovanja okolja in hkrati prisluhne celovitemu razvoju slovenskega podeželja, v tem primeru Slovenske Istre.

Predlagana rešitev še posebej vzpodbuja razvoj slovenskega gradbeništva na njim primerno referenčno usposobljenost, ki je lahko v letu 2018 do 2022 zagotovljena z referencami do tunelov dolžine do 5 km in ne potrebuje nakup referenc po svetu, ker jih je prav gradbena stroka sama izigrala s prehitrim in preširokim iskanjem poslovnih priložnosti.

Od takrat do danes so se zgodili dogodki, ki lahko dajo misliti državljanom Slovenije in se ob tem lahko sprašujejo, kaj se v resnici dogaja, pa naj je to komedija z maketo, nesreča s kerozinom, zahteva v parlamentu, da se v kolikor gre za kršitev zakonodaje, to prijavi na policiji. Kritično spremljanje dogajanja pri veliki infrastrukturni investiciji je pomladi 2019 izzvalo ponoven posvet v organizaciji Slovenske inženirske zveze v domu civilne družbe Državnem svetu. Na tem posvetu je bil predstavljen časovno, cenovno, tehnično, okoljevarstveno sprejemljiv predlog sredinske dvotirne proge Divača – Kozina – Koper, ki je ključna vsebina tega zbornika.

2.0

Predstavitev projekta in groba ocena stroškov

Prof. Jože Duhovnik, Ljubljana

2.1 Uvod

Opis trase predstavlja možnost izgradnje dvotirne proge Koper – Divača z naravovarstveno manj sporno železniško traso tako, da se ohrani in maksimalno izkoristi malo naseljen prostor v istrskem zaledju. Trasa ima **dolžino 24,8 km**, ima kratke dvotirne predore v skladu s predpisi in po ocenah strokovnjakov njena cena (dvotirne proge in zalogovnega terminala v Kozini) **ne presega 944 milijonov €**. V tej ceni so upoštevani kompletni stroški vključno s projektiranjem, testiranjem, nadzorom, ureditvijo okolice in potrebnimi dodatnimi lokomotivami.

Dodatno se zagotovi skladišče za 10 vlakovnih kompozicij v Kozini zato, da se razbremeni obalo ob velikih trenutnih obremenitvah pri razkladanju z velikih ladij (prek 2000 TEU - twenty-foot equivalent unit). Ladja z obsegom pretovora v Luki Koper 1500 TUE predstavlja v povprečju težo okoli 30.000 ton ali nič manj kot 30 vlakovnih kompozicij. Dodatno je skrbno preverjena nadgradnja železniške povezave s Pulo, do kamor naj bi bil zagotovljen zanesljiv potniški promet in glede na rast tudi tovarni promet.

Projekt je predstavljen integralno z gradbeno, strojno, elektro, geološko, hidrološko inženirsko stroko tako, da je za njega mogoče oceniti tudi vplive na okolje skladno z aktualnimi Direktivami, zaradi same lege pa je izvedena tudi geopolitična ocena.

2.2 Opis središčne variante v prostoru

Začetek gradnje železniške proge se začne od točke dokončanega izvlečnega tira, ki je že v izvedbi dvotirne proge. Od te točke naprej se trasa dvotirne proge začne vzpenjati najprej po nasipu do višine nasipa 3 m z nagibom 19 promilov. Ko je nasipa več kot 3 m nad nivojem polj začnemo izgradnjo viadukta tako, da je med podporami razpon do največ 35 m zato, da se uporabijo pred-fabricirani elementi. Viadukt ima po celotno dolžini betonsko ograjo ter z notranje strani zvočno zaščito. Širina dvotirne proge je $3,5+5+3,5 = 12$ m (viadukt ima širino 14 m za umik pešca iz svetlega profila vlaka).

V območju dekanskega hriba imamo krajši tunel dolžine 1,9 km. Nagib se povečuje do 32 promilov. Vlečna sila dveh lokomotiv (2 x 6,5 MW moči) je 865 kN. Pri nagibu 32 promilov potrebujemo za 1600 ton težko kompozicijo vlečno silo 570 kN, pri 2000 tonah mase pa 720 kN. Torej lahko izkoristimo poln nagib nivelete do 35 ‰.

Hitrost vlaka je na začetku med 120 do 100 km/h in pri manjšem nagibu nivelete, medtem ko se na nagibu 35 ‰ zmanjša na ~80 km/h in pri tem izkoristi del kinetične energije iz predhodnega odseka. Potovalna hitrost polno obremenjene železniške kompozicije z maso 2000 ton je nekaj nad 80 km/h. Doseganje maksimalne hitrosti zavisi od vremenskih razmer in seveda ob ustrezno kakovostnem napajanju (izmenični tok 25 kV). Iz tunela dvotirna proga preide neposredno v krivino proti Kraškemu robu desno in prek hriba Brdo v sredino Suhega grabna v Kraškem robu. Krivina je izvedena v dolini pred opustelim kamnolomom. Kamnolom je bil odprt v skrilu in je zato njegov material neuporaben. Dolina pred kamnolomom se mora sanirati in predstavlja dobro deponijo za izkopen material tako iz prvega tunela kot iz drugega najdaljšega. Okolica se uredi iz sedanjega devastiranega prostora tako, da je zagotovljen počasi spuščajoč teren, ki se ozeleni. Dolina, ki bi bila izkoriščena za odlagališče izkopenega materiala se iz smeri Dekanov ali Rižane ne vidi. Iz zarezanega hribine se začne 2,2 km dolg viadukt Brdo tako da prečka dolino Rižane. Viadukt je podobne statične zasnove kot cestni viadukt, le da je ožji in ima širino največ do 18 m (dovolj je že 14 m. Zaradi zvočne izolacije bi moral biti z obeh strani zaprt z betonskimi stenami, ki bi zagotavljal tudi kakovostno zvočno izolacijo.

Viadukt se izvede na nadmorski višini 145 m in se vzpne pred vstopom v Kraški rob do nadmorske višine 230 m, ko je trasa za okoli 25 m višje od flišne cone, ki zadržuje vodo v podzemnih bazenih nad izvrom Rižane. To je okoli 1,5 km bolj vzhodno od našega vstopa dvotirne proge v Kraški rob. Viadukt je izveden v predelu Suhega grabna, ki je poznan med domačini, da tam ni nobenega izvira. Zato že sedaj z gotovostjo trdimo, da se v tem področju po izjavi strokovnjakov ne nahaja noben vodonosnik

Predor Kraški rob je izveden z dvotirno progo z nagibom 35 promilov (34,5 promila). Nagib je skladen s TEN-T predpisi, ki dovoljujejo nagibe na progah potrjenih za interoperabilnost po TIS-u in se giblje med 17, 25 do 35 promilov. Iz tunela pride trasa na nadmorski višini 400 m na poravnani plato, kjer se zmanjša nagib proge na vsega 17 ‰. Prek kratkega tunela Glavica pridemo na ravni plato vzhodno od Kozine, kjer naj bi bil zgrajen železniški terminal za pripravo vlakov pred vključevanjem na glavno progo med Sežano in Ljubljano. Terminal ima kapaciteto 10 tirov +2 za direktni prevoz, kar pomeni praktično 12 vlakovnih kompozicij.

Iz Kozine imamo nato še kratek vzpon s 26 promili, ki hitro pade na 6 promilov ter se nato v tunelu Boršt začne spuščati proti Sežani.

Celotna trasa ima dolžino proge 24,8 km. Ker je proga prirejena z nagibi glede na optimalno izkoriščenost vlečnega vozila bomo samo v odseku 6 km imeli največjo hitrost okoli 85 km/h vsi ostali odseki pa zagotavljajo realno doseganje hitrosti med 100 do 120 km/h. Tako dosegamo kratke potovalne čase na relaciji Koper – Divača.

Iz predložene trase 35 promilov imamo en prehod na obstoječo traso Divača – Pula pri kraju Kozina in en prehod na delu Dekani zato, da se po potrebi ohrani obstoječa proga za potniški promet.

Železniška proga 35 promilov ima po predlogi naslednje bistvene prednosti:

- ne posega v vodonosnike,
- izogne se Naturi 2000 v kritičnem delu,
- nima nikjer koncentracije prometnih tokov (vojne razmere),
- in predvsem se izogne stanovanjskim objektom tako, da po sedANJI geodetski karti ne pričakujemo več kot štiri rušitve.

Pretežni del proge predstavljajo zemeljska dela in mostovi, manjši del pa predori, ki so zaradi kratke dolžine v skladu s predpisi lahko dvotirni in s tem tudi bistveno cenejši.

Obstoječa proga preide na izmenično napajanje z visoko napetostjo, kar bi tudi pomenilo pričetek postopne rekonstrukcije SŽ ne energijsko učinkovit pogonski sistem. Obravnavani odsek je energetsko izredno zanimiv, ker ima na kratki razdalji največjo višinsko razliko 408 m na manj 25 km dolžine proge. V povprečju dosegamo nagibe nivelete 21 ‰.

2.3 Predstavitev bistvenih prednosti in razlik med Traso 35 promilov in sedanjim projektom Drugi tir, starim več desetletij.

Od prve variante in ene vmesne se sedanja trasa 35 promilov razlikuje predvsem v tem:

1. Z uporabo samo dveh trosistemskih lokomotiv se zagotavlja vleko vlakov do 2000 ton.
2. Z uporabo trosistemskih lokomotiv se doseže rekuperacija na najbolj izpostavljenem delu SŽ z efektivno višinsko razliko 460 m. To je v ekvivalentu električni agregat moči 5 MW v celodnevem pasu.
3. Krajša proga zagotavlja pospešen pretovor iz Luke Koper, ki ima strukturno postavljeni terminal. Tega v obstoječi rešitvi drugega tira ne moremo doseči zaradi prenatrpanosti prostora v Divači. Računski čas potovanja tovora je od Kopra do Divače manj kot 20 minut.
4. S sedanjim konceptom drugega tira mora biti določen vozni red do Maribora z odhodom vlaka iz Kopra, medtem ko je v našem primeru terminal v Kozini zalogovnik vlakovnih kompozicij in se zato lahko prilagaja delovanju celotnega sistema železniškega transporta.
5. Trasa je popolnoma neodvisna od katerekoli soglasja s strani države Italije ali Hrvaške, ker je postavljena sredinsko (celinsko).
6. Trasa ne preseka varovanega področja Glinščice in Ospa.

7. Zaradi narave poteka trase in z njo predvidenih del je po oceni v več kot 70 % del lahko vključena slovenska gradbena operativa, medtem ko pri sedanji rešitvi Drugega tira lahko slovenska gradbena operativa realno z lastnimi referencami izvajajo do največ 30 % vseh del, saj opreme za gradnjo dolgih predorov nima.
8. Glede na usposobljena gradbena podjetja (pet največjih) imamo lahko začetek del na vsaj petih mestih že konec leta 2019. Če bodo dela pravilno usmerjena, bodo vsa podjetja lahko dobila delo, saj jih eno ali dva terminsko ne bodo mogla opravljati, oziroma opraviti prej. Pri tem imamo v mislih podjetja, ki imajo gradbene delavce in inženirje in ne podjetja, ki prodajajo usluge za upravljanje zamud ter kasnitev plačil.
9. Časovno omejitev še vedno predstavlja tunel 4,7 km, ki ga z hitrostjo do 3,5 km/leto lahko dokončajo v času 1,5 leta. Če so ostala dela pravilno strukturirana in vodena je mogoče tak projekt zaključiti v največ 2,5 do treh letih.
10. S pospešeno obravnavo nove trase (saj je, po naših pregledih, okoli 36 % zemljišč v lasti države) je lahko prek idejnega projekta, DPN do izvedbenega projekta PZI (ki ga morajo prevzeti gradbena podjetja) priprava dokumentacije končana v največ letu in pol.
11. Projekti za Drugi tir imajo dokumentacijo zelo slabo razdelano, saj je v toku razpis in del dela PZI, ki naj bi bila dokončana do sredine leta 2020.
12. Čas izdelave celotne proge je tako največ 4 leta. Z intenzivno pripravo gradnje in uporabo BIM je mogoče skrajšanje za 1 leto, predvsem z jasnim vodenjem ter uporabo mrežnega planiranja vseh del. Trditev, da BIM omogoča mrežno planiranje, dokazuje nizko raven poznavanja pravega mrežnega planiranja. BIM je samo modelirnik objektov v prostoru.
13. Z uporabo simultane inženiringa v izvajanju ujamemo lahko začetek obratovanja konec leta 2024 in tako zagotovimo obratovanje pred polno usposobitvijo pred Pontebško železnico (najavljen konec leta 2025).
14. Za pospešeno železniško kapaciteto na sedanji progi je potrebno dodatno zgraditi napajalne postaje za skupno moč 60 MW in tako zagotoviti snop 5 vlakov gor in tri vlake dol.
15. Takoj je treba pristopiti k sanaciji obstoječe proge tako, da se gradbena operativa preseli na območje Koper – Divača zato, da ob zagonu projekta ne izgubljammo časa za selitev ljudi in podjetij na lokacijo del.
16. V projekt je potrebno vključiti obstoječe projektantske kapacitete in jih dobro organizirati, saj je dokazano, da projektivno podjetje SŽ s 30 zaposlenimi ne more voditi ostalih vključenih projektantov (okoli 200) v smislu povečane produktivnosti.
17. Ker je izgradnja enotirne proge po projektu Drugi tir ocenjena na približno enako vrednost, lahko razliko, potrebno za izgradnjo drugega tira (pribl. 1,5 milijarde EUR), namenimo za pospešeno elektrifikacijo ostalih prog, predvsem pa gorenjske, kjer je izguba električne energije največja zaradi višinske razlike (Jesenice 572 m- Ljubljana 314 m) (Slika 2.8)
18. Prehod vseh projektantov in strokovnjakov, ki sodelujejo pri izgradnji Drugega tira, je zelo enostaven in nihče ne sme in ne more biti izključen, saj je dela dovolj za vse.

19. Z vključitvijo vseh profesionalnih ekip, ki so sodelovale pri načrtovanju Trase 35 promilov, se lahko delo pri pripravi vse potrebne dokumentacije in upravnih postopkov bistveno skrajša in s tem zagotovi Luki Koper njeno nadaljnjo operativnost, ne glede na Kitajsko vključevanje v tržaško luko.
- 20. Pomembno je, da se predlagana zasnova strokovno preveri in ugotovi ali smo lahko z novo rešitvijo vsi zmagovalci: tisti, ki danes sodelujejo pri projektu Drugi tir, novi, ki bodo pomagali za pospeševanje izvedbe ter vsa slovenska gradbena operativa, ki bo dobila dovolj dela za naslednji dve ali tri leta, saj se bo proga lahko pričela graditi na posameznih odsekih takoj po dogovoru. Vsa zemeljska dela sodijo v pripravljalna dela in teh je na središčni trasi Koper – Kozina – Divača največ.**
- 21. Posebej je pomembno, da se v projekt vključijo eksperti na področju urejanja soglasij, pravni strokovnjaki za legalno urejanje projektnega koncepta, naravovarstveniki za dele izven Nature 2000, strokovnjaki transportne logistike in projektiranja ter izvajanja visokonapetostnih energetskega naprav. Vsa področja so v navedenih delih že pokrita, ker so bili aktivno vključeni pri pripravi projekta Trasa 35.**

2.4 Nekaj pomislekov slovenske javnosti in odgovorov skupine strokovnjakov

V nadaljevanju bomo z odgovori pojasnili nekaj pomislekov in trditev, ki se porajajo v slovenski javnosti. Tako želimo prikazati, da je pri takih projektih še kako pomembna ustrezna širina tako v času, ko se idejne zasnove ustvarjajo, kot v času realizacije vseh vpletenih. Kakovosten razvoj in vodenje projekta mora biti jasno opredeljeno z linijo vodenja in tako imenovana »buldožer« tehnologija brez ustreznega znanja za razvoj projekta in realizacijo projekta samo škodi tako projektu kot investitorju. Investitor je v tem primeru država RS oziroma vlada po pooblastilu.

2.4.1 Nagib proge 35 promilov je prevelik in ni v skladu s TNT

1. Za proge v koridorjih TEN-T ne obstajajo posebne tehnične smernice, dejstvo je, da veljajo tehnične smernice za konvencionalne proge v EU.
2. Tehnične smernice za konvencionalne proge v EU ne prepovedujejo vzpona 35 ‰ za tovorni promet, zlasti ne za obravnavan primer »industrijskega tira« – za potniški promet bi bilo treba pa še premisliti, saj se pri sedanjem Drugem tiru prav namerno taji podzemeljsko progo prek Slovenskega primorja. Če bi bila proga samo za tovorni promet, pa se tudi vladni projekt lahko precej poenostavi. Dejstvo pa je, da se financiranje iz sredstev EU lahko utemeljuje samo s potniškim prometom.
3. O primernem vzponu se odloča v sklopu primerjave variant z različnimi vzponi, ki omogočajo v DIIP načrtovani promet na progi.

4. Za primerjavo investicij med seboj ni ključen investicijski vložek, ampak neto sedanja vrednost, to je koristi (prilivi) in stroški v življenjski dobi. Če proga potrebuje doprego, to pomeni povečanje obratovalnih stroškov v primerjavi s progo, ki doprege ne potrebuje.
5. Ne obstaja – ali vsaj ni dostopen dokument, v katerem so bile primerjane variante (menda 17 variant) in ni znano, po kakšnih merilih so jih primerjali. Znano je, da so variante primerjali na idejnih skicah pred letom 2004 in niso upoštevali že takrat uveljavljenih postopkov po Uredbi enotne metodologije, ki velja za večje in velike infrastrukturne objekte. Izhodišča v takratnem času pa so popolnoma zastarela in v nasprotju z današnjimi standardi oziroma Direktivami za varovanje okolja. Bistveni elementi starokopitnih rešitev:
 - a. vleka s takratnimi lokomotivami 3 MW na enosmerni tok;
 - b. razmeroma šibko napajanje, premalo še za dve stari lokomotivi;
 - c. zakon je določal vleko na 3 kV DC, kar je tehnično popolnoma nedozorelo;
 - d. do posveta SIZ leta 2018 v DS niso resno preišljevali o izmeničnem toku;
 - e. niso (še) preišljevali o tem, da bi SŽ kupila sodobne trosistemske lokomotive 6,5 MW;
 - f. so za krajši čas celo v pravilnik ministrstva za promet napisali, da morajo biti v Sloveniji vzponi novih prog do 1,7 %, kljub drugačnim zahtevam v EU. V tem času so »strokovnjaki« vsilili politiki tako nerazumno in tehnično popolnoma neprimerno rešitev;
 - g. v nasprotju s predpisi pred izdajo DLN oz. DPN niso bili proučeni vodni tokovi in ne okoljski učinki, ki so temeljna težava viadukta na Ravbar komadi;
 - h. ni bila narejena kompleksna prometna analiza vplivov na promet na koridorjih in potrebnih vlaganj;
 - i. niso imeli in ne upoštevali regionalnih razvojnih načrtov; ko se je ugotovilo, da gre to navzkriž z DLH in z DPN, so leta 2008 ukinili regionalno planiranje, kar se je delno popravilo z Zakonom o prostorskem načrtovanju-2 leta 2017, ni se pa saniralo nezakonitih DPN in DLN, ki so bili sprejeti brez upoštevanja regionalnega razvoja (kršitev slovenske in EU zakonodaje);
 - j. Imamo še dolg spisek, ki pa je razdelan v detajle in predvsem oprt na standarde EU železnic
6. Posebej naj omenimo, da je problem sedanje proge povezan z ustreznim električnim napajanjem (izmenični tok) samo zaradi tega, ker je potrebno vozni red za vlakovne kompozicije sistematično prilagoditi, tako kot je že bilo predstavljeno na posvetu v Državnem svetu leta 2017 (5 GOR in 3 DOL) . S takim razmerjem zagotavljamo prevozne zmogljivosti 2/3 iz pristanišča in 1/3 v pristanišče Luke Koper.

V nadaljevanju sledijo dokumenti EU, ki zahtevajo, da se morajo proge urejati skladno z Uredbami, kjer so določeni nagibi prog.

Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

►B

SKLEP KOMISIJE

z dne 26. aprila 2011

o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z „infrastrukturnim“ podsistemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti

(notificirano pod dokumentarno številko C(2011) 2741)

(Besedilo velja za EGP)

(2011/275/EU)

(UL L 126, 14.5.2011, str. 53)

spremenjen z:

Uradni list

Slika 2.1: Naslovna stran dokumenta Komisije EU 2011/275 EU

4.2.4.3 Največji nagibi nivelete

TSI kategorizacija - kategorije IV-P in VI-P

- (1) V fazi projektiranja je dovoljen nagib nivelete 35 mm/m za glavne tire, če so izpolnjene naslednje „okvirne“ zahteve:
 - (a) nagib nivelet (izračunan kot drseče povprečje) v dolžini nad 10 km je manjši oziroma enak 25 mm/m,
 - (b) največja dolžina nivelete v neprekinjenem nagibu 35 mm/m ne presega 6 km.
- (2) Nagibi tirov ob peronih za potnike, kjer je predvideno redno pripenjanje in odpenjanje potniških vagonov, niso večji od 2,5 mm/m.

Slika 2.2: Člen 4.2.4.3 ki določa možnost 35 ‰ nagiba nivelete do dolžine nagiba nivelete v enem delu do največ dolžine 6 km, kar pri središčni varianti dosega.

KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 28. julija 2006

o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „železniški vozni park – tovorni vagoni“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti

(notificirano pod dokumentarno številko C(2006) 3345)

(Besedilo velja za EGP)

(2006/861/ES)

Slika 2.3: Odločba komisije ki bistveno spreminja načine projektiranja.
Ta odločba se je pripravljala od leta 2001, torej pred sprejetjem DLN za projekt Drugi tir!!!!

7.3. Posebni primeri

Naslednji posebni primeri so odobreni na posebnih omrežjih. Ti posebni primeri so razvrščeni kot:

- primeri „P“: trajni primeri;
- primeri „T“: začasni primeri, kadar je je priporočljivo, da se ciljni sistem doseže do leta 2020 (ta cilj je določen v Direktivi št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, kakor je bila spremenjena z Odločbo št. 884/2004/ES).

7.3.1. Posebne lastnosti nemškega omrežja

7.3.1.1 Proge kategorije I

Primeri P

Največji vzponi in padci

Na progi za visoke hitrosti med Kölnom in Frankfurtom (Ren–Main) so največji vzponi in padci 40 %.

Primeri T

Jih ni.

Slika 2.4: V Nemčiji na relaciji Köln – Frankfurt uporabljajo in imajo dovoljene nagibe nivelete vzpone – padce na hitrih progah do 40 %. Naša proga Koper – Divača ni niti hitra in je napajalni odsek v transoperabilnem sistemu EU železnic.

Vsak vagon ima napravo za oporo spenjalne naprave, ko ta ni v uporabi. Noben del spenjalne naprave ne seže pod 140 mm od gornjega roba tirnice, ko je v najnižjem položaju zaradi obrabe in naklonske vožnje.

— Značilnosti vlečnih naprav:

Elastični sistem vlečnih naprav ima minimalno statično zmogljivost absorpcije 8 kJ.

Vlečni kavelj in vlečni drog preneseta silo 1 000 kN brez loma.

Vijačna spenjača prenese silo 850 kN brez loma. Lomna sila vijačne spenjače je nižja kakor lomna sila drugih delov vlečnih naprav.

Vijačna spenjača je narejena tako, da znotrajvlakovne sile ne morejo povzročiti, da bi se nehote odvila.

Največja teža vijačne spenjače ne presega 36 kg.

Dimenzije vijačnih spenjač in vlečnih kavljev, glej Prilogo A, slika A6, so take, kakor so prikazane v Prilogi A, sliki A2 in A3. Dolžina spenjače, merjena od notranje strani spenjalnega obroča do središčnice vlečnega droga, je:

- 986 mm ⁺¹⁰_{,-5} mm pri popolnoma odvitem vretenu.
- 750 mm ⁺¹⁰_{10 mm} pri popolnoma privitem vretenu.

4.2.2.1.2.3. Interakcija med vlečnimi in odbojnimi napravami

Slika 2.5 Izvleček iz istih predpisov, da je potrebno zagotavljati vijačne spenjače za vleko 850 kN.

Po predstavitvi Odločbe Komisije iz 26.julija 2006 in pojasnenih dovoljenih odstopanj v centralni osi transporta Amsterdam-Genova je dovolj nazorno prikazano, da ni bilo že od prej nikakršnih omejitev za nagib 35 ‰, ampak da gre prav v tem primeru za intimno odločitev posameznih načrtovalcev, ki so jo uspeli z neposrednimi naročili študij vključiti v idejno zasnovu.

In še dodatno iz leta 2014:

UREDBA KOMISIJE (EU) št. 1299/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „infrastruktura“ železniškega sistema v Evropski uniji se morajo upoštevati točke 4.2.3.3.(3) in 4.2.3.4 (Slika 2.5)

Predlog središčne variante zagotavlja aktiviranje Kozine kot industrijskega okolja z dodatnim terminalom Luke Koper, ki ga bo nujno potrebovala. Divača s koncentracijo železnice, ceste in električnih daljnovodov predstavlja nevroalgično točko za morebitno iniciranje nesreče ter hkrati ne zagotavlja ustreznega polnjenja železniškega transporta proti Ljubljani. Po domače povedano vsak vlak, ki pride iz Luke Koper, se ne more in ne sme vključevati na progo Sežana - Ljubljana neposredno ampak glede na vozni red.

Torej ni vprašanje vlečne sile pri dvovpregi pri maksimalni sili 850 kN, ampak je vprašanje zagotavljanja in vzdrževanja kvalitete voznega parka oz. tirničnih elementov (zadnji primer Hrastovlje).

2.4.2 Kako lahko preverimo realnost investicijskih vrednosti

Primerjava parametrov za realno oceno vrednosti predloženih v Tabeli 2.2, ki je na koncu tega prispevka. Pri vsakem projektiranju imamo za določanje vrednosti investicije ali ceno/kg ali ceno /m² ali ceno/m³ ali ceno/m. Cena ni določena z eno valuto, praviloma po dogovoru glede na valuto uporabljeno v določeni državi ali pa vnaprej dogovorjeno valuto USD, EUR, itd. V našem primeru smo upoštevali enotno ceno v EUR/km. Ker sta polaganje tračnic in elektrifikacija proge ločeni tehnologiji, smo pri oceni stroška na tekoči kilometer upoštevali tudi ločen strošek. Za lažje razumevanje naj navedemo primer: 1 km zgrajene proge je ocenjen stroškovno 5,5 mio EUR/km, elektrifikacija na odprti progi je 1,65 mio EUR/km, v predoru je elektrifikacija 2,2 mio EUR/km, predor sam pa samo gradbena dela s tračnicami 27,5 mio EUR/km.

V nadaljevanju predstavljamo primere iz vsakdanje trenutne ocene vrednosti značilnih presekov.

Iz primerjav cen za 2,5 km dolg izvlečni tir je po naših cenah (2,5 km x (1(dvojni tir) +0,3 (elektrifikacija)) = 3,25 enot po 5,5 mio EUR/enoto = 17,85 mio EUR.

Dejansko je javno objavljen strošek 14,5 mio EUR.

V našem primeru je predvideni strošek naslednji:

1. Dvotirna proga 5,5 mio EUR/km v dolžini 2,5 km znese 13,75 mio EUR.
2. Elektrifikacija 1,65 mio EUR/km v dolžini trase 2,5 km znese 4,125 mio EUR.

Skupaj izgradnja in elektrifikacije za dvotirno progo po našem planu znese 17,875 mio EUR. Znesek predstavlja 3,375 mio EUR višjo vrednost ali za 23,3 % višji strošek kot so danes vrednosti na trgu ali kakor je bila dosežena cena na zadnjem razpisu. Tako dokazujemo, da smo na varni strani!

Podobno primerjavo lahko naredimo z enotno ceno pri tunelih in če povzamemo, da je vrednost cestnega predora z neto širino pri peti predora 10 m (za Karavanke dolžine 7,948 km je predvidena in končna cena okoli 100 mio EUR ali 12,5 mio EUR/km) in pri železniškem predoru, ki ima neto peto predora 12 m (vrednost na tekoči meter je za 1,44 večja ali 18,11 mio EUR) lahko neposredno aktualiziramo cene. Predviden strošek po tekočem kilometru predora po naši kalkulaciji znaša 27,5 mio EUR/km in dodatno 2,2 mio EUR/km.

Zato so trditve, da so naše cene nerealne, lahko namenjene laični javnosti ali prikrivanju modela povečevanja cen pri končnem obračunu, kar je poznana metodologija v določenem industrijskem okolju.

Razumljivo pa je, da je velika razlika predvsem v dolžini tunelov med skupaj 9,4 km pri središčni varianti in 40,6 km pri vladnem Drugem tiru. Tisti ki trdi, da so cene nerealne, naj preveri še viadukt in tunele pa bo spoznal primerljive cene.

Dodatna opomba:

Za ocenjevanje in primerjavo investicij višina investicijskih vlaganj sama po sebi ni bistvena, ključna je neto sedanja vrednost (NSV) in stroški v življenjski dobi. Ocenjevati je treba z vidika države in z vidika prevoznikov. Če železniški prevozniki ne plačujejo ekonomske uporabnine, je vsaka investicija v to nesmiselna in negospodarna. ITF OECD pravilno ugotavlja, da celo pri od sedanje 28x višji uporabnini 0,05 €/nt km investicija v vladno varianto ni upravičena. IP od DELOITE to potrjuje.

2.4.3 Kako se urejeno izognemo zavlačevanju pri spremembi načrtov in urbanističnih planov

Podatki o novi središčni trasi so po pregledu lastništev naslednji:

Od skupaj 496 parcel, ki bi bile po naši trasi prizadete, jih je 15 % v "javni lasti" ali 26.072 m². To pomeni, da se lahko začne s pripravljalnimi deli takoj na 2,6 km dolgem odseku.

Solastništvo z zasebno lastnino z odstopom odstopa dela parcele z izgubo lastništva nad ostalimi parcelami je dodatnih 3,6 km. Preostanek 10,3 km dolžine je zasebno lastništvo.

Skupaj je 17,1 km zunanje proge in 9,4 km tunelov. Skupna dolžina proge je 26,5 km.

Na dveh mestih pri izstopu in vstopu v predorih je lastnina mešana: zasebna in javna.

Če torej poenostavimo: začetek del na površini je mogoč v takoj na 15,2 % dolžine, ali z manjšo zakasnitvijo npr. 3 mesece na 36,4 % dolžine.

Ob upoštevanju dolžine tunelov, je mogoče začeti delati na 58,5 % dolžine proge po treh mesecih ali največ pol leta, ko pride do odločitve. Torej je samo za 42 % potrebno začeti z odkupi zemljišč.

Vse to se lahko dogaja pod kriterijem pripravljalna dela, medtem ko se dela izvajajo na pripravljalnih delih za portal tunelov, zraven pa se dela še razpise in druga administrativna dela.

Tabela 2.1: Preglednica vseh prizadetih parcel po trasi središčne variante po sliki 2.6.

Lastništvo	Število parcel	Površina parcel (m ²)	Prizadeta površina parcel (m ²)	Prizadeta površina parcel (m ²)	Prizadeta površina (%)
Zasebno	375	2.236.281	109.508	109.508	63,7
JD Slovenske Železnice	6	145.211	4.322	26.072	15,2
Občine	18	101.350	1.390		
Republika Slovenija	60	295.766	19.121		
Javno dobro	14	70.321	1.239		
Javno + Zasebno	23	4.176.106	36.406	36.406	21,2
Skupaj	496	7.025.035	171.986	171.986	100

Morda bo kdo oporekal, češ da to ne gre istočasno, vendar je to pri vodenju projektov povsem normalno, da opravljaš paralelna dela. Če pa že na začetku vržeš pesek v ležaje, pa to seveda ne gre nikamor.

Da, to je težava, ki je pa ne rešuje obstoječi DLN (DPN). Ta je bil narejen mimo predpisov in brez »urbanističnih planov« - pravilno programov regionalnega razvoja. Da bi bil konflikt manj očiten, so ukinili Zakon o regionalnem planiranju, da so lahko skoraj 10 let mesarili po Sloveniji z hitrorokim sprejemanjem DPN. Vendar so ti DPN neskladni z zakoni in z EU. Ta sprejemanja DPN so eno od področij, kjer v Sloveniji na najvišjem nivoju gnije pravna država.

POMEMBNO je, da je delo organov usklajeno, predvsem pa je čas izgradnje največ tri do štiri leta zaradi dolžine tunelov (kratki - največ 4,7 km), glavna proga je na površini. Slovenska gradbena operativa lahko z delom začne takoj, če upoštevamo poleg Kolektorja še GGD, Pomgrad in CPG Novo mesto.

2.4.4 Prekinitev sedanjih del za določeno politično linijo predstavlja zelo velik riziko oziroma težavo pri priznavanju napak

Vlada bi morala z nekaj politične spretnosti in ob podpori PR preusmeriti javno mnenje. SIZ ji lahko pri tem pomaga. Vztrajno in strokovno predstavljamo in ponujamo nove in nove razloge, zakaj je treba vse skupaj ponovno premisliti – podobno kot svetuje tudi ITF OECD.

Izhodišča za spreminjanje javnega mnenja:

1. Nesreča z izlitjem kerozina v Hrastovljah.
2. Poročilo o vodnih tokovih iz leta 2018 (naročnik 2TDK družba).
3. Poročilo ITF OECD in iskanje rešitev.
4. Ugotovitev, da se z izvedbo tunelov, ki gredo skozi flišne plasti, praktično preusmeri vodne tokove, ki gredo proti Rižani v dolino Glinščice, kar pomeni, da vodo preusmerimo v Italijo.
5. Da moramo preiskati vse možnosti, da ohranimo vodne vire kot zaledne vode za našo obalo.
6. Sklep Komisije za nadzor proračuna, da naj se v šestih mesecih pripravi dodatna analiza o novih možnostih železniške povezave.
7. Bistvena ugotovitev je, da Drugi tir kopiči transportne tokove v Divači in da ni izveden rezervni terminal za Luko Koper v zaledju zato, da se poveča kapaciteta Luke na sedanjih površinah. Kot rešitev se ponuja terminal v Kozini.

2.4.5 Središčna trasa še nima razdelane lokacijske dokumentacije

Lokacijska dokumentacija za obstoječo traso Drugega tira je skrajno bedna in zavestno v nasprotju s slovensko in z EU zakonodajo. Poslance so nategnili z zavajanjem in z napačnimi informacijami pri sprejemanju zakona o 2TDK.

Poudarimo naj da ima Vili Kovačič dobre možnosti v EU s svojo pritožbo, kar pomeni odmikanje gradnje v prihodnost. S predlogom središčne variante umirjamo strasti, pokažemo določeno zrelost doma in politika dokaže, da se kljub zaletavosti ob spoznanju (zadnja informacija

odločbe ARSO – brez pritožbe, torej je dokončna!!!) ni možno graditi dvotirne proge po trasi Drugega tira!!!

Poudarjamo, da PZI-ji pridejo na mizo šele konec tega leta. Že zgrajene dostopne poti pa v principu niso nepotrebne, saj se je odprla dostopnost mnogih parcel prav v območju, kjer nikoli ni bilo posebnih vlaganj. Ceste bodo ostale kot povečana izraba prostora.

Kako pa se je odvijalo umeščanje v prostor sedanjo traso Drugega tira v letih 2004 do 2005???

Umeščanje v prostor:

Uradne izjave so, da je bilo potrebnih 20 let za umeščanje v prostor za projekt Drugi tir (DEJANSKO PA JE BILO TO IZVEDENO v 11 mesecih!!!) to je eno od mnogih zavajanj!

Postopek je bil naslednji:

pod št. 352-22-300 (EVA 2004-2511-0026) dne **14. 05. 2004:** **PROGRAM PRIPRAVE** državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača – Koper
Minister: mag. Janez Kopač (MOP) s soglasjem dr. Marko Pavliha (MP)
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2004-01-3001/program-priprave-drzavnega-lokacijskega-nacrta-za-drugi-tir-zelezniske-proge-na-odseku-divaca---koper>

in nato sledi **SKLEP 13. 08. 2004:**

S K L E P

o javni razgrnitvi predloga državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača – Koper

Minister: mag. Janez Kopač (MOP)

<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2004-01-4174/sklep-o-javni-razgrnitvi-predloga-drzavnega-lokacijskega-nacrta-za-drugi-tir-zelezniske-proge-na-odseku-divaca---koper>

in potem je izdana **UREDBA 14. 04. 2005:**

Uredba o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača – Koper
Predsednik Vlade RS: Janez Janša

<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=20051688>

Postavlja se vprašanje, če je bila izvedena umeščanost v prostor za Drugi tir sprejeta v 11 mesecih in ne v dvajsetih letih, zakaj ne bi isto ponovili za središčno varianto????

2.4.6. Trditev, da nova izdelava PGD in PZI z okoljsko presojo predstavlja premik gradnje vsaj za pet let.

Taka trditev je bila značilna v času ohranjanja izvajanja del pri sedanji trasi Drugega tira. Navajalo se je celo 10 let. Šele po jasno predloženih dejanskih stanjih razvoja umeščanja trase v poglavju 2.4.6, so apologeti neresnic potihnili in dokončno se niso spuščali v razpravo ob znani postavitvi industrijskega objekta MAGNA na vodnem viru, ki je bilo prepovedano do takrat celo za gradnjo avtoceste. Nehote se postavlja vprašanje ali niso prav okoljska dovoljenja največje zlo in politično orodje pri mafiji, ki postavlja določene umestitve v prostor. Temu damo soglasje, drugemu pa ne.

Predlagatelj središčne trase trdimo da se ob izvajanju pozitivne zakonodaje po novem Zakonu o gradnji objektov z zavestjo, da ob vsakem vstopu v naravo, pa četudi ni zaščitena,

uveljavljamo celovite ukrepe za ohranjanje okolja, za doseganje višjih kakovostnih standardov za sožitje vseh živih bitij od človeka, živali do rastlinja in vsega živega v zemlji-humusu.

Če to razumemo v integralnem smislu potem so okoljska soglasja uveljavljena za nas, naše zanamce in naprej. Če pa je okoljska politika taka, da so soglasja prirejena in zapisani pogoji z nizko stopnjo razumevanja pa prihajamo do takih neskladnosti kot jih v Sloveniji poznamo pa ne od TEŠ 6 temveč od idrijskega rudnika živega srebra, azbestnega uničevanja od Salonita do Donita pa tja do svinčene mežiške doline.

Čas izgradnje središčne variante je štiri leta. Veliko zemljišč (15 %) je v državni lasti in okoli 21 % v mešanem lastništvu idealnega solastništva z državo. To predstavlja okoli 36 % zemljišč, kjer se lahko ob pridobljenih soglasjih lastnikov začno površinska pripravljalna dela. Z parcialnimi gradbenimi dovoljenji se lahko pomembno pospeši realizacija projekta. Zato lahko ob jasni odločitvi vlade pričakujemo začetek pripravljalnih del na začetku leta 2020 in končno odprtje proge v decembru 2024. Ker se vlada takim resnim odločitvam izmika že dve leti, je neodločenost vlade kriva, da proga ne bo končana pred letom 2025. Vendar bo vseeno končana dve leti pred rokom za izgradnjo sedanje variante Drugi tir, za katerega je za enotirno progo predviden začetek obratovanja v letu 2027.

PGD in PZI za projekt Drugi tir je po dostopnih informacijah precej bedna dokumentacija, GD je pa izdano brez nujnih presoj vplivov na okolje, saj niti strokovnih podlag za presojanje vplivov na okolje ni bilo. Odlog začetka gradnje lahko le pripomore k izboljšanju pripravljenosti projekta, čeprav ob ravnanju sedanjega vodstva ne moremo pričakovati izboljšanja, ker ne vidijo potreb, saj ne obvladujejo tovrstnih projektov in se ne zavedajo rizikov.

V vsakem primeru je pa ključen **rok predaje v promet 2024!!! in ne datum začetka gradnje 2019** in tudi ne zasajanje prve lopate. **Sedanji projekt Drugi tir daje možnost uporabe šele leta 2027.**

Vsi dosedanji strokovnjaki na dosedanjem projektu bi imeli dovolj dela. Bistveno je, da se jim dopove, da ne bo javnega ožigovanja. Zato je treba izhajati iz »win/win« pozicije. Vodilni krog Strokovne skupine zagotavlja da lahko doseže pomiritev strasti.

Strokovna skupina ponuja strokovnjake, ki so leta delali na navedenih področjih in so v bistvu glavni svetovalci pri obveščanju javnosti o nelogičnostih in neskladjih sedanje trase.

2.4.7 Predlagani tuneli središčne variante so predvideni kot dvojni (dvotirna proga)

Predlagan tunel je samo eden dolg 4,7 km, ostali so krajši od 2,4 km. Tovorni vlak ki vozi s 100 km/h ima zavorno razdaljo okoli 2 km in se pripelje iz tunela zaradi zavornih poti. Najdaljši tunel je 4,7 km kar je manj kot 5 km. Čas vožnje pri 80 km/h je v tem tunelu 211 sekund pri hitrosti 100 km/h pa 170 sekund. Izvedba električnega napajanja v tunelu je s fiksno tračnico zato, da je zagotovljena vleka tudi v začetni fazi požara, kar pri klasični napeljavi z žicami ni zagotovljeno.

Naši strokovnjaki poznajo detajle in bi ob sodelovanju tujih projektnih hiš vključevali zadnje dosežke na tem področju. Povezave imamo z nemškimi, španskimi, avstrijskimi in hrvaškimi projektantskimi podjetji.

Predlagamo enojni tunel zato, ker so pogoji pri našem najdaljšem 4,6 km dolgem tunelu vezani na dejanske razmere pri zaviranju vlakovne kompozicije. Vlak ki ima maso 2000 ton potrebuje po klancu navzdol za zaviranje najmanj 2,5 km. Pri dolžini vlaka 750 m pomeni to da imamo ob prvem spoznanju v tunelu z dolžino 3,2 km možnost požara v tunelu minimalno, saj bi vlak prevozil tako razdaljo tako, da bi že izpeljal iz tunela. Problem požarne varnosti je, ko se dvigne temperatura nad 200 °C. To dobimo ob količinah zraka v tunelu po približno dveh minutah. V dveh minutah pri hitrosti vlaka 80 km/h isti vlak prevozi okoli 2,6 km, kar je približno enako zavorni poti. Za popoln izvoz vlaka potrebujemo okoli 4 minute, do takrat pa ne dosežemo temperaturo višjo od 400 stopinj na licu požara.

Analiza rizika po IEC 61511-1, IEC 61511-2 in IEC 61511-3, bi to hitro pokazala in zagotovila, da v predloženi rešitvi iz varnostnih razlogov 5 km dolgi tuneli ne potrebujejo dodatnega vzporednega tunela!

V zadnjem času je zaradi povečanih zahtev za varnost potrebno ob dvotirnih progah dodatno zgraditi še stranske izhode na vsakih 500 m ali 300 m če je gostota osebnega prometa velika. Zato imamo še dodatno zahtevo po Direktivi ki jo v nadaljevanju predstavljamo.

*Directive 2001/16/EC - Interoperability of the trans-European conventional rail system
Directive 96/48/EC on the Interoperability of the trans-European high speed rail system
Draft Technical Specification for Interoperability*

V točkah 1.1.3.1, 1.1.3.2,

1.1.3.1 Rolling stock for tunnels up to 5 km in length

Rolling stock which is designed and built to operate on underground sections and tunnels of not more than 5 km in length, with side evacuation available is defined as category A. In the event of activation of a fire alarm, the train will continue to a safe area (see definition in 4.2.2.6.1), not more than 4 minutes running time away, assuming the train is able to run at 80 km/h. At the safe area, passengers and staff can evacuate the train. If it is not possible for the train to continue, it will be evacuated using the infrastructure facilities in the tunnels.

1.1.3.2. Rolling stock for all tunnels

Rolling stock which is designed and built to operate in all tunnels of the trans-European Network is defined as category B. Fire barriers are provided to facilitate the protection of passengers and staff from the effects of heat and smoke on board a burning train for 15 minutes. The fire barriers and additional measures for running capability would permit such trains to leave a 20 km long tunnel and reach a safe area, assuming the train is able to run at 80 km/h. If it is not possible for the train to leave the tunnel, it will be evacuated using the infrastructure facilities provided for the tunnel.

Na osnovi navedenega lahko zaključimo (po letu 2016), da so paralelni tuneli za evakuacijo potrebni že nad 1 km dolžine tunela. Širina vzporednega tunela je lahko 7 m in 5m na ravni prehodni poti in višina največ 7 m ali skupaj je to okoli 38 m² profila za izkop. Menimo, da je za povečanje varnosti taka rešitev pomembna in je lahko zgrajena tako, da je prehod iz ene strani predorske cevi na drugo zgoraj ali spodaj pri dolgem tunelu, pri kratkih pa je najenostavneje imeti dve mali cevi. Izvedba predorskih cevi bi bila kar z vrtnjem TBM sistemom in bi bila izvedena sočasno.

2.4.8 Projekt Drugi tir se sedaj tudi pripravlja za dvotirno progo (MI je »sprožilo postopek«).

Predlog o dvotirni progji v sedanji obliki je povzet po predlogu Strokovne skupine, ki je od samega začetka snovala dvotirno progo, ki najmanj posega v okolje in zagotavlja cenejše vzdrževanje in zagotavlja takojšnjo izgradnjo in predvsem zmanjša stroške izgradnje. Žal

dosedanje rešitve niso bile predstavljene v smeri cenejših predlogov, zato so projektanti Drugega tira iskali hitrejšo rešitev in so kar v reševalnem tunelu ponudili možnost izgradnje dvotirne proge. Predlagana rešitev pa nima ustreznih varnostnih pogojev, saj je dejanska dolžina predorov 14 km in zato ne more biti ena cev uporabljena za reševanje. Čas vožnje v enem tunelu je 10,5 minut ali tako dobimo manj kot 6 vlakov na uro ali pri 16 urah obratovanja največ 91 vlakov po dvotirni progi oziroma pri razmerji (2 GOR in 1 DOL vlakov) največ 111 vlakov/dan. Taka kapaciteta železniške povezave z dvotirno progo je neprimerna za vložek. Naročnik mora od projektantov zahtevati vozni red voženj, ki mora vključevati pogoje varne vožnje pri 14 km dolgem tunelu brez reševalnega tunela. Brez voznega reda se projekta ne sme nadaljevati.

Predložena rešitev, da bi po trasi Drugega tira zgradili vzporedno še tretji tir, nima zagotovljene varnosti, kar bo ob prvi nesreči dokazano. Upajmo da ne bo smrtnih žrtev! Rešitev dvotirne proge po trasi Drugega tira ni varnostno in po zmogljivosti preverjena. Dodatno pa bo uničeno najmanj 56,7 ha zemlje na Primorskem zato, ker je bil tako dosežen odmik dveh tirov 25 m, namesto kot pri klasični dvotirni progi samo 4,7 m ali po našem predlogu 5,0 m.

2.4.9 Hidrologija v območju poseganja v prostor pri projektu Drugi tir.

Javno dostopen je *"Končni elaborat o izvedbi strukturno geoloških, hidrogeoloških, krasoslovnih in geotehniških raziskav"* (GZ, Ljubljana, september 2018), izdelan po naročilu 2TDK d.o.o. Elaborat na podlagi leta 2017 dodatno naročenih in v letu 2018 izvedenih geoloških in hidroloških terenskih preiskav in vrtanj daje nekaj ključnih novih informacij:

1. Eksperti ugotavljajo, da vprašanja, kam tečejo vode iz območja **načrtovane nove proge** in kako vladna trasa drugega tira ogroža vodni vir Rižane in druge vodne vire, še niso rešena in se še rešujejo. Eksperti ugotavljajo to, da so potrebne dodatne analize in dodatne preiskave, ki se že izvajajo.
2. Angažirani so tudi italijanski eksperti za krasoslovje in hidrologijo iz Univerze v Trstu.
3. Podlaga za celovito presojo vplivov na okolje (CPVO) projekta DK so torej vsaj glede hidrologije nezadostna, vplivi so pa tolikšni, da se nevarnosti ne sme ignorirati; (opomba: v dosedanjih mnenjih in izvedenih delnih CPVO hidrologija ni bila obravnavana!)
4. Območje varovanja vodnega vira, ki se je uporabljalo v obravnava projekta Drugi tir in je vidno vrisano v dokumentih, očitno ni bilo določeno na primernih in zadostnih strokovnih podlagah in se po ugotovitvah ekspertov v elaboratu izkazuje za nezadostno.
5. Vplivno območje trase drugega tira vključuje tudi območje reke Reke, ki teži v tržaško območje in proti Timavu (ali ni tam območje zajetja Kraškega vodovoda pri Sežani?).

Na gornje kažejo v elaboratu zlasti tudi navedbe na straneh 126-130 omenjenega *"Končnega elaborata"*. Te strani so v prilogi. Ni tudi znano, (1) kaj je bila vsebina projektne naloge, iz katere je razvidno, kaj je bilo naročeno raziskati in (2) ali je naročnik že izvedel recenzijo tega (*"Končnega"*?) elaborata (3) ali je naročil glavnemu projektantu pregled ugotovitev ter dopolnitev projekta s potrebnimi dodatnimi ukrepi in ali je na tej podlagi že popravil projektno oceno investicijske vrednosti, investicijski program in v investicijskem programu navedeno dinamiko gradnje?

Naj poudarimo, da je prednost središčne variante Koper – Kozina - Divača zaradi hidroloških pogojev in varovanja pitne vode na Krasu in slovenskem Primorju predvsem:

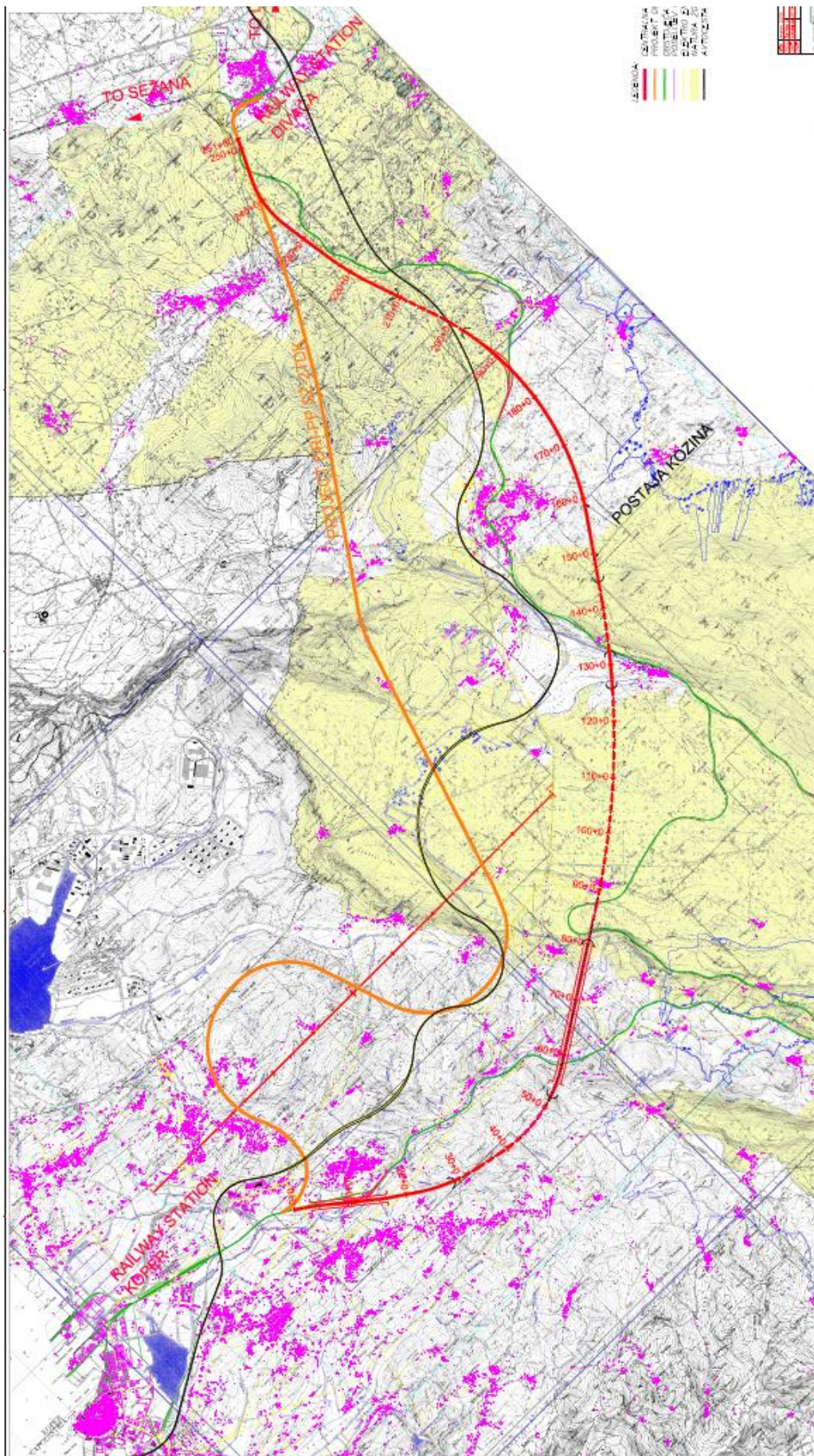
1. vstopi v tunel šele na višini 220 m, kar je nad vsemi do sedaj prepoznanimi višinami vodnih tokov.
2. V primeru nesreče bo cela dolina Glinščica trajno poškodovana in na drugi strani bo Italija, ki bo vzpostavila dodatne zahteve.
3. Predlog središčne variante bistveno preprečuje vpliv na vodne vire saj poteka po tako imenovanem »suhem grabnu«.

2.5 Sklep

Predložena središčna varianta dvotirne proge med Koprom in Divačo ima vrsto prednosti pri umeščanju v prostor, zato lahko z gotovostjo trdimo, da je velika večina že potrjenih soglasij prenosljiva na nov projekt.

Pomembno je samo to ali je Vlada RS sposobna razumeti, da je sedanji projekt Drugi tir ponesrečena varianta, praktično skrupucalo različnih pristopov v zadnjih dvajsetih letih. Zanimivo je, da se nobeden ne želi javno podpisati niti pod idejni projekt, bolje skico, ki jo je Sloveniji vsilila takratna italijanska politika zato, da bi povezala pristanišče v Trstu in s posegom po zamejskem ozemlju v občini Dolina pri Trstu praktično razdedinila lastnino naših rojakov. Na ta način bi se po takratnem razumevanju počasi izgubila sled slovenstva v eni najbolj prepoznavnih občin naših zamejcev.

Od takratnega projekta je ostala znamenita serpentina v tunelih z majhnimi radiji (do 600 m) in trditvijo zagovornikov projekta Drugi tir, da je v takem radiju mogoče uporabljati potniške vlake do hitrosti 160 km/h in tovarne vlake do 100 km/h.



Slika: 2.6 Vrisana središnja varianta Koper-Kozina- v primerjavi z Drugim tirom in obstoječima železniškima progama Divača-Koper in Divača-Pula ter avtocesto med Divačo in Koperom. Izris je na stanju zgrajenih objektov iz leta 2018

Analiza stroškov po notnih cenah in gradbenih elementih proge za SLOVENSKO SMER							5.500.000,00 enota
Št.	Opis gradbenih del po odsekih	Cena na enoto v m ali komplet ali št. kompleta	Dolžina odseka	Vrednost izvedenega dela na odseku	Vrednost glede na enoto 1E=5,0 milijona	opomba	
2	Izgradnja dodatnega tira za dvotirno progo pri izravnavi mase izkopanega/nasutega materiala na razdalji manj kot 200 m	1,20	8,00	9,60	52.800.000,00	ranžima postaja KOZINA	
5	Izgradnja dvotirne proge pri izravnavi mase izkopanega/nasutega materiala na razdalji manj kot 200 m	1,30	5,76	7,49	41.212.242,50		
7	Dvotirna proga po hribini, ki ima do 40 stopinj nagiba z opornim zidom do 4 m višine	1,90	2,70	5,13	28.215.000,00		
8	Dvotirna proga po hribini, ki ima do 70 stopinj nagiba pri do 30 m vkopa	3,00	4,57	13,72	75.463.905,00		
9	Dvotirni tunel širine 14 m dolžine do 2,0 km	5,00	2,52	12,59	69.234.275,00		
10	Dvotirni tunel širine 14 m dolžine do 4,0 km	5,50	2,45	13,49	74.172.092,50		
11	Dvotirni tunel širine 14 m dolžine do 5,0 km	6,00	4,79	28,72	157.980.570,00		
15	Električna instalacija na odprti progi (Stara)	0,35	3,30	1,16	6.352.500,00		
16	Električna instalacija na odprti progi (Nova)	0,40	15,13	6,05	33.285.912,00		
17	Električna instalacija v tunelu (Nova)	0,60	9,76	5,85	32.197.671,00		
18	Most do 20 m	1,90	0,06	0,11	627.000,00		
19	Most do 50 m	2,00	0,05	0,10	550.000,00		
20	Most do 150 m	2,10	0,10	0,21	1.155.000,00		
24	Viadukt do 2200 m	6,80	2,09	14,23	78.257.256,00		
30	Transformatorska postaja izmenični tok do 30 MW	6,00	2,00	12,00	66.000.000,00		
34	Vlečne lokomotive 6,5 MW ena na eno kompozicijo	1,20	4,00	4,80	26.400.000,00		
35	Dopolnilna infrastruktura pri prehodih mostovih in križanjih	1,50	5,00	7,50	41.250.000,00		
36	Urejanje okolice po posegih	1,00	4,00	4,00	22.000.000,00		
37	Organizacija logistike v času gradnje	2,50	1,00	2,50	13.750.000,00		
38	Pripravljajna dela	3,00	1,50	4,50	24.750.000,00		
39	Projektiranje	4,00	2,00	8,00	44.000.000,00		
40	Testiranje	2,00	2,00	4,00	22.000.000,00		
41	Predaja objekta	1,50	4,00	6,00	33.000.000,00		
Skupna vrednost vseh objektov za Sklope A, B, C, D				171,76	944.653.424,00		

Tabela 2.2: investicijska ocena stroškov po predstavljenih gradbenih elementih in železniških objektih.

Analiza izgubljene energije

Vstopne točke na višinah: Sežana = 360 m n.v.; Jesenice 573 m n.v.; Šentilj 395 m n.v.; Hodoš 231 m n.v.; Dobova 143 m n.v.
 število vlakov na dan
 povprečna masa kompozicije enega vlaka
 Če je izstopna točka v Kopru na koti 4 m n.v. je potencialna energija

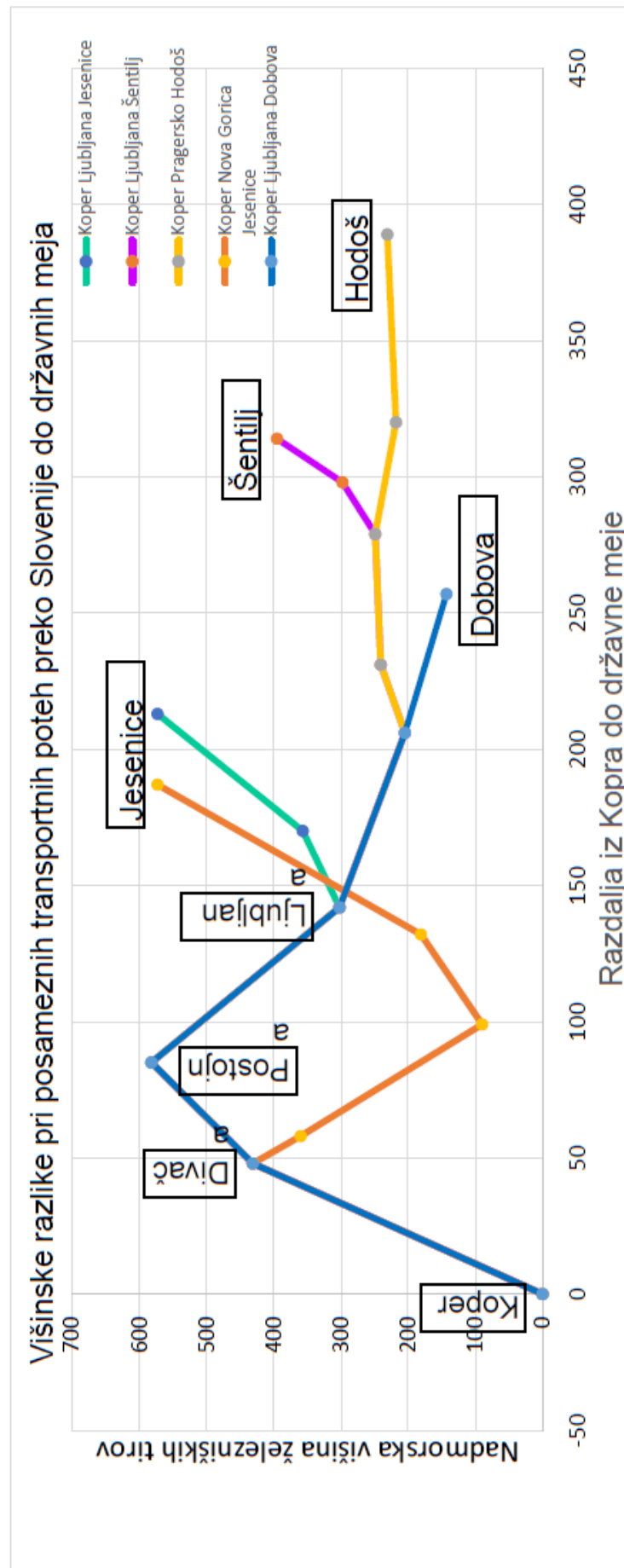
Dobljena moč v pasu 24 ur, kot agregat
 Z upoštevanjem izkoristka 80% je izgubljenih vsaj

povprečje pri 340 m več preko
 enakem Avstrije kot iz
 prometu Hrvaške

100,00 /
 800,00 ton
 2,64 GJ

30,50 MW
 24,42 MW

Tako velik agregat mora imati Slovenija
 stalno vkljupljenega zaradi SŽ



Slika 2.8 : Primerjava značilnih odsekov na Slovenskih železnicah glede na višinske razlike in prednostnim uvajanjem izmeničnega toka v celoten sistem napajanja.

3.0

Umestitev dvotirne proge v prostor s tehničnimi profili

Anton Gunde, univ. dipl. ing. grad., Ljubljana

3.1 Uvod

Zgolj zaradi poteka kilometraže železniške proge od Ljubljane proti Kopru se uradni opisi variant Drugega tira pričenjajo v Divači, vendar se v diskusijah spontano vedno pojavlja opisovanje v obratni smeri, kar je logično iz dveh razlogov; (1) ker je ta železniški odsek navezovalna proga iz Kopra proti notranjosti in (2) ker se je lažje predstavljati vzpon na goro, kar je v resnici Kraški rob, ko ga gledamo od morja.

Na začetku moram poudariti, da obravnavana trasa železnice temelji na dveh, gospodarsko upravičenih predpostavkah:

- da po 70 letih uporabe zastarelega istosmernega toka, ki je dediščina predvojne Italije, končno pričnemo v Sloveniji uvajati izmenični tok za napajanje vleke vlakov;
- da železniška proga poteka po povsem specifičnem gorskem terenu, ki ga oblikuje pribl. 350 m visok Kraški rob, ki se dvigne na dolžini okoli 1500 m, kar tehnično definira gorski teren ter dejstva, da je in bo promet na tej progi pretežno tovoren;
- povsem upravičena uporaba vzdolžnega sklona 35 ‰.
Vse troje je bilo dovolj utemeljeno že prispevku dr. Duhovnika.

Povsem logična je tudi predpostavka, da mora ves čas gradnje promet po obstoječi progi proti Koprju in Puli potekati neovirano.

3.2 Opis

Trasa nove proge se začne na koncu izvlečnega tira iz železniške postaje Koper ter se odmakne od sedanje proge zaradi gradnje nasipa, ki se odvisno od 30 % vzdolžnega sklona trase v dolžini pribl. 4 km, viša in širi.

Na koncu doline, južno od Dekanov, se trasa odkloni od obstoječe proge, ki še naprej sledi dolini reke Rižane, proti jugu in med **0,7 km in 1,7 km preide na 1000 m dolg viadukt**, kar zmanjša negativne vizualne vplive visokega nasipa in istočasno omogoči prehod **reke Rižane, ceste in spoj obstoječe železnice iz Divače proti Koprju in nazaj na novo progo**. Tako postavljen viadukt vzporedno z Rižano omogoča, da se vplivi na okolje z velikimi nasipi in zemeljskimi deli zmanjšajo na minimum.

Od viadukta naprej poteka trasa v levi krivini v plitvem vkopu po osojnih pobočjih nad dolino potoka **Martežin** pod naseljem Vrtine ter po prehodu te doline na nasprotno stran pod vas Pečki, preide v predor št. 1. (TU 1 Dekanski hrib) v južnih pobočjih **Dekanskega hriba** in **hribov Kominščica** ter **Ivačevca**. Prek omenjene doline predvidevamo nasip, skozi njega pa zgraditev kombinacije prepusta in cestnega podvoza.

Predor pod pobočji omenjenih hribov je dolg **2400 m**. Na njegovi sredini se vzdolžni sklon poveča **iz 30 % na 34,5 %** in nato s tem sklonom poteka v dolžini **10230 m**. To je hkrati najdaljši in tudi maksimalni uporabljeni nagib nivelete na celotni dolžini nove trase.

Še ena značilnost prvega dela trase je, da od Dekanov pa mimo Kozine, torej v dolžini skoraj 22 km vseskozi poteka v istosmernem loku, ki ga prekinjata le dve premi, kar vozno tehnično pomeni enakovredne pogoje kot jih nudi lok z zelo velikim polmerom **14000 m**. Konstruktivsko pa je premernejša na viaduktu prek doline Rižane ter na območju železniške postaje Kozina.

Vzporedno **predoru št. 1 dolžine 2800 m** pod hribom Ivačevca, je dolina, ki jo na nasprotni strani zapira **hrib Griža z opuščnim kamnolomom**. Dolina je delno zasuta z jalovino iz kamnoloma in površinsko devastirana ter dovolj velika, da s primerno ureditvijo dobimo deponijo za vse ali vsaj večino viškov materiala iz izkopov in hkrati uredimo zapuščenno območje. Pričakujemo pa, da bo večina izkopnega materiala iz predora št. 2. (TU 2 Kraški rob) pod Kraškim robom uporabna kot gradbeni material, ki bi se lahko deponiral v kamnolomih zahodno od Črnega Kala za nadaljnjo uporabo.

Približno 300 m po izhodu iz predora preide trasa na **2640 m dolg viadukt**, ki bo inženirsko najzahtevnejši objekt te proge, saj bo višina najvišjih stebrov do 130 m, raster stebrov okoli 60 m, nosilna konstrukcija prek stebrov pa zaradi zmanjšanja lastne teže najverjetneje jeklena škatla menjajočega prereza in gradnja prosto konzolna. Ta objekt hkrati prečka reko Rižano, obstoječo železnico in še tri ceste in je ves čas izven območja Nature 2000.

Takoj za objektom preidemo v apnenčasto hribino, ki tvori gornji sloj planote nad Kraškim robom in v **predoru št. 2.** (TU2 Kraški rob) **dolžine 4750 m**. Južni portal tega predora je pribl. 500 m oddaljen od prve serpentine regionalne ceste pod Črnim Kalom in pribl. 60 m nad njo,

kar je zadovoljivo za zgraditev dostopne ceste. Severni portal pa je 500 m zahodno od naselja Prešnica, kjer s kratkim nasipom in nato v kratkem vkopu pridemo do portala naslednjega predora št. 3 (TU 3 Glavica). Pod nasipom je večji prepust za potok in krajša deviacija ceste z nadvozom.

Predor št. 3 je dolg 1300 m in poteka skozi hrib Glavica in ima portal pred in pod obstoječo železniško progo Kozina - Prešnica. Takoj za predorom se trasa proge situacijsko in vertikalno zravna ter višinsko nekoliko nad terenom preide dolino med Kozino in Tubljami. Takoj za predorom predvidevamo novo **več tirno postajo v dolžini 1 km**. Tako formirana železniška postaja je v bistvu zalogovni terminal Kozina, ki pomembno razbremeni same površine v Luki Koper. Pri določitvi lege postaje v prostoru sem upošteval tudi višinske vplive postajnih stavb in vlakovnih kompozicij.

Za postajnim območjem, še vedno v dolini, se prične trasa ponovno rahlo vzpenjati. Na tem delu bo potrebna krajša deviacija državne ceste Kozina – Podgrad. s prečnim objektom. Ta bo izveden kot podvoz ali nadvoz, skladno z interesi okolja.

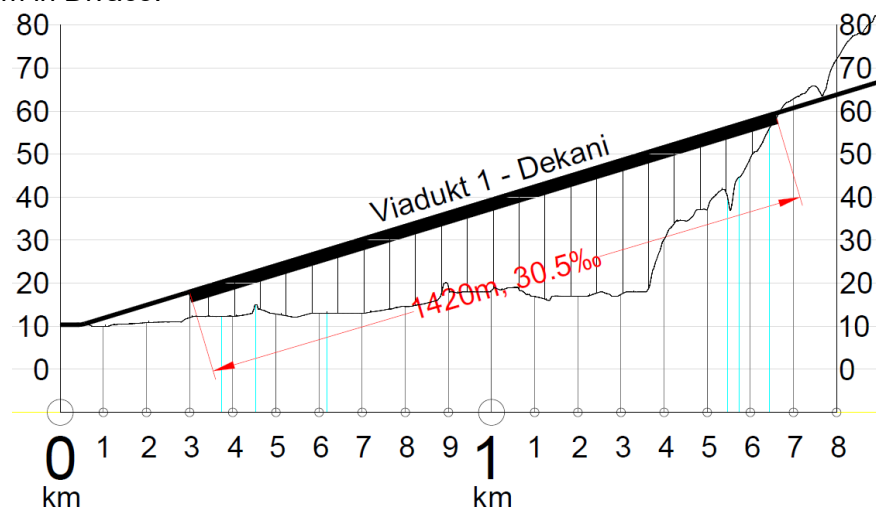
Med km 18 in km 19 bo potreben nadvoz s krajšo začasno deviacijo obstoječe železniške proge vodene tako, da bo lahko ta objekt izrabljen pri **spoju stare in nove proge iz smeri Divača – Kozina proti Kopru in Pulju ter obratno**. Po zgraditvi nove proge predvidevamo opustitev proge na odseku Divača – Rodik.

Okoli 1 kilometer naprej je portal **predora št. 4 (TU 4 Boršt), imenovanega po hribu Boršt, ki je dolg 1300 m**. Tunnel je izveden pod obstoječo avtocesto A1 in regionalno cesto.

Za predorom trasa poteka izmenoma v plitvih vkopih in nizkih nasipih, hkrati pa se konča dolgi levi lok in proga preide s sestavljenim desnim lokom različnih polmerov in s sklonom -padcem **21,3 ‰ in 9,4 ‰ na železniško postajo Divača, enako kot trasa 2T**.

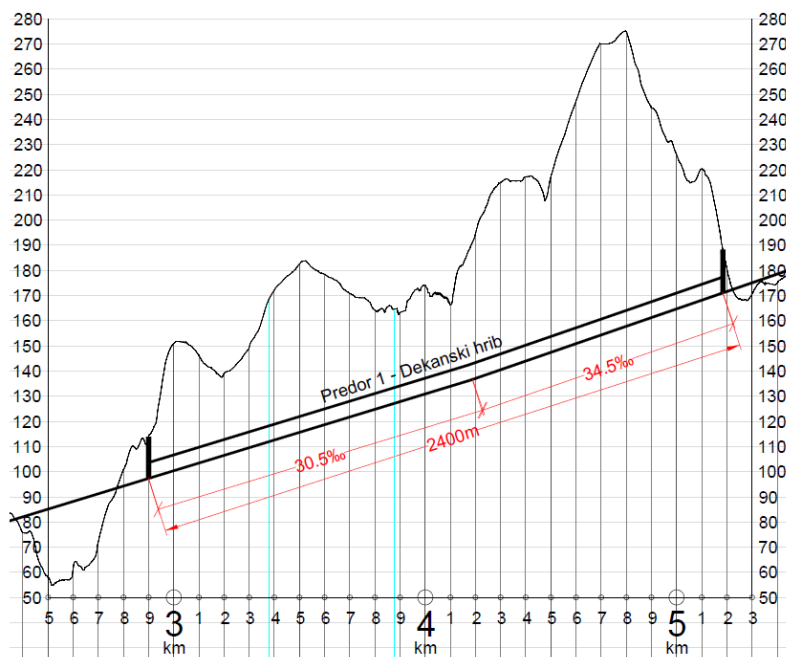
Praktično **trasa samo na tem odseku**, kjer jo prečkata dve lokalni medkrajevni cesti, vzdolž katere poteka visokonapetostni daljnovod, vzhodno od nje in od AC pa še odsek železniške proge Divača – Rodik, **poteka po površini območja Nature 2000 (I. kategorija)**.

Potek obstoječih prometnic v vkopih in po nasipih so opravičilo za podoben potek trase, opustitev dela proge pa prispevek k izboljšanju ali vsaj ohranitvi sedanjega stanja območja med Rodikom in Divačo.

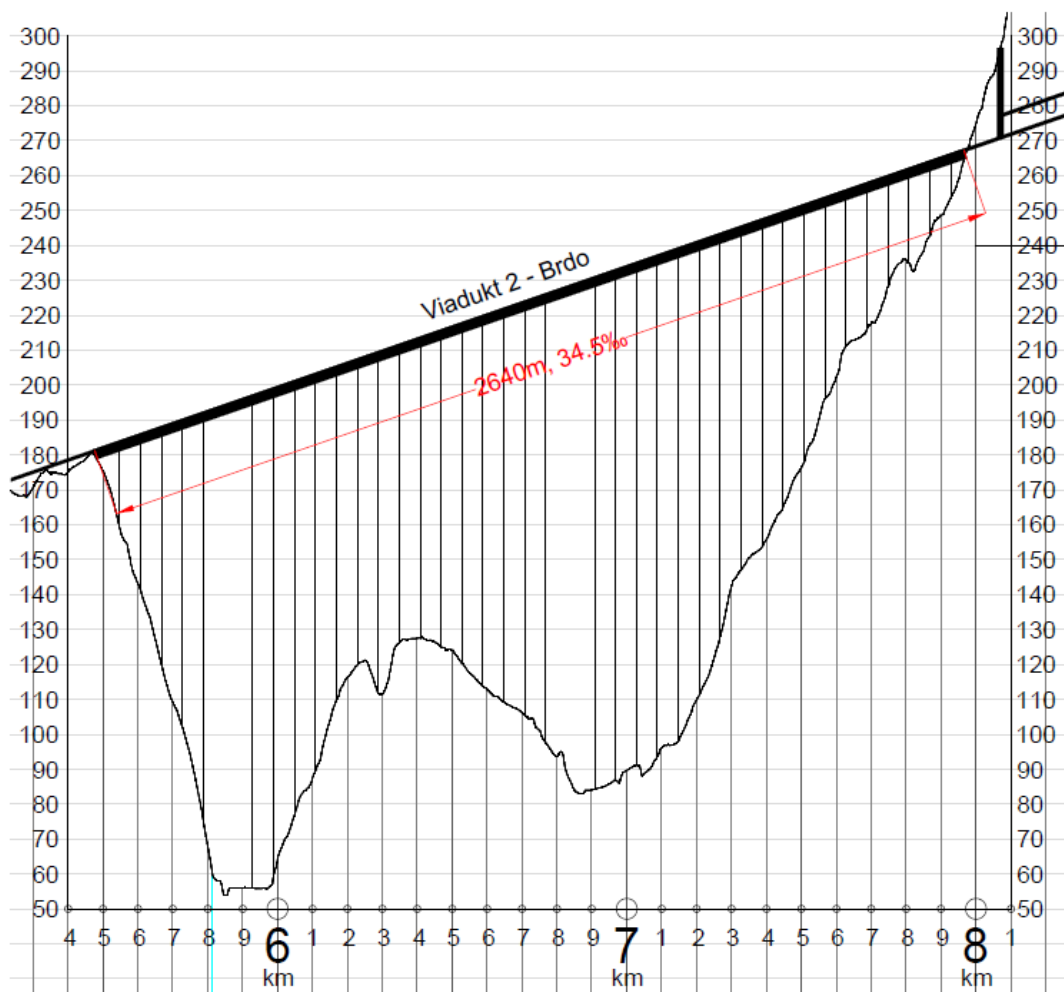


Slika 3.1: Viadukt V1 Dekani. Zaradi stranskih nasipov, ki vplivajo na okolico izvedemo začetek Viadukta že pri višini 3,5 m.

Tako omogočimo uporabo prostora pod viaduktom še za druge namene.

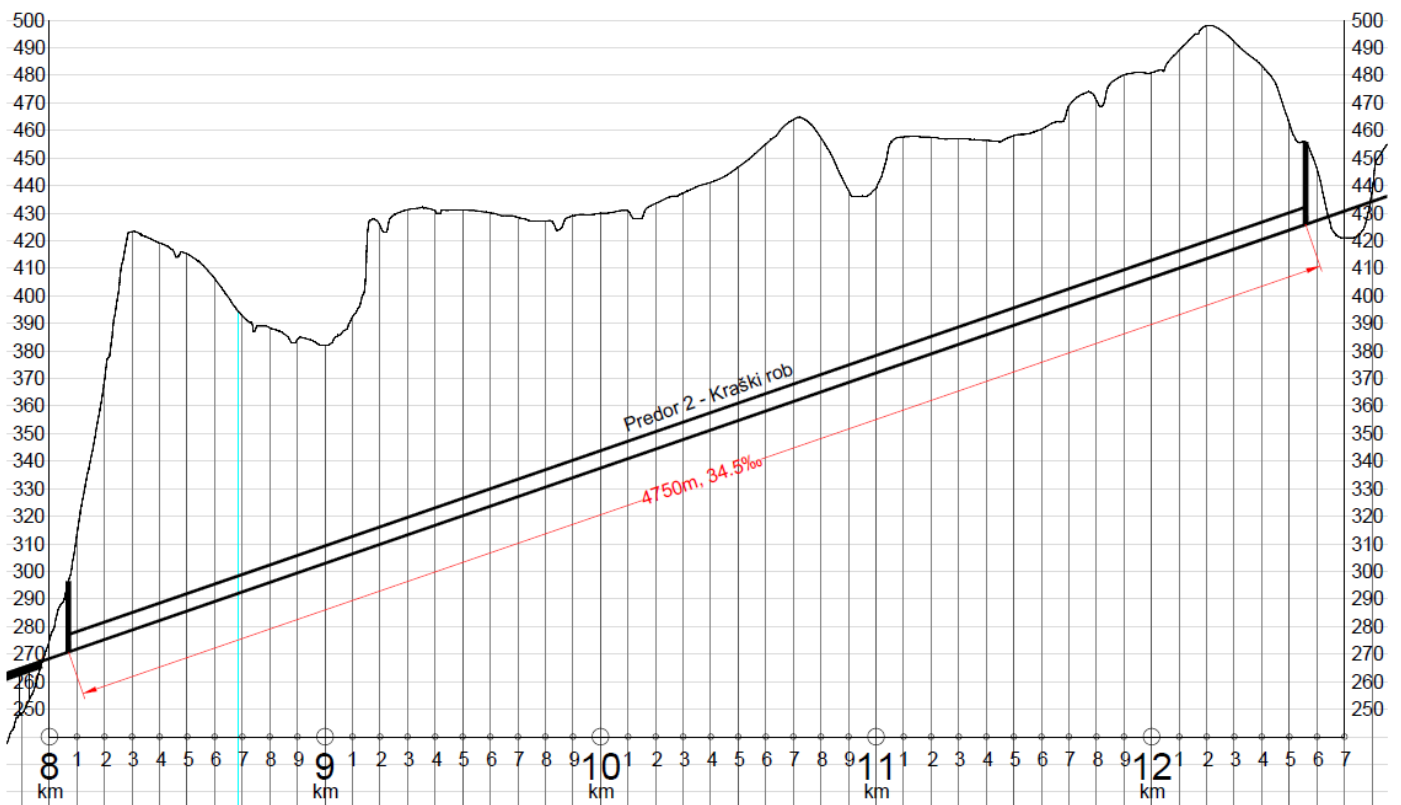


Slika 3.2: Predor TU1 Dekanski hrib z glavnimi podatki o legi portalov.

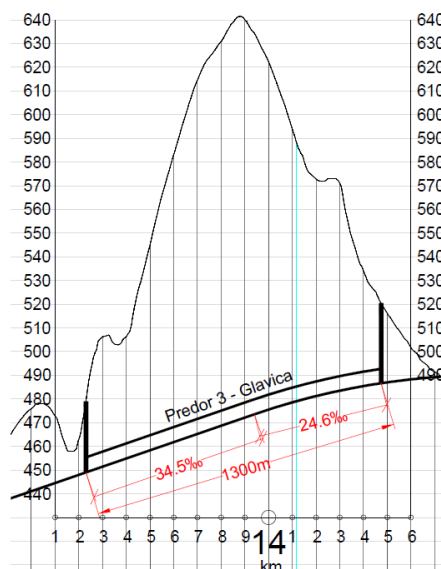


Slika 3.3: Predstavitev viadukta Brdo sestavljenega iz dveh delov.

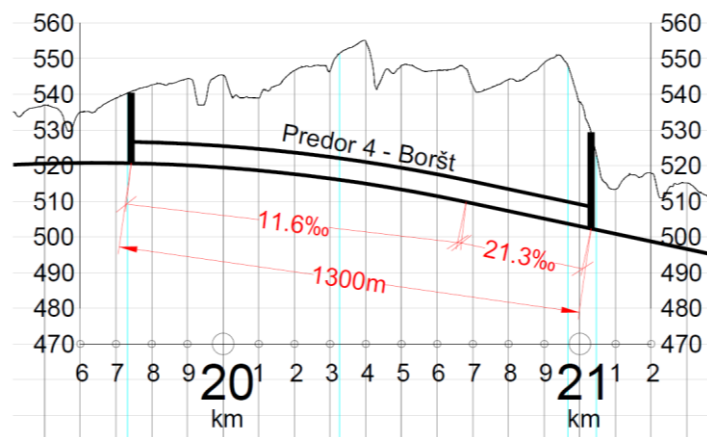
Vstop v predor št. 2 je na koti 220 m n.v. in je lokacijsko nameščen v sredini »Suhega grabna«.



Slika 3.4: Prerez skozi predor TU2 Kraški rob z glavnimi podatki o legi portalov.
 Vstop v predor št.2 je na koti 270 m in je lokacijsko nameščen na vrhu »Suhega grabna«.
 Predor TU 2 ima največji nagib 34,5 ‰. Če pa ga spustimo na koto 220 m (detajlna umestitev dobimo manjši nagib na začetku v vidauktu. To določimo z detajlno analizo.



Slika 3.5: Predor TU 3 Glavica z glavnimi podatki o legi portalov.
 Iz predora TU 3 se vlakovna kompozicija zapelje na ravnino pri Kozini, kjer imamo vlakovni terminal za ustrezno logistično doziranje mednarodne proge Videm - Ljubljana



Slika 3.6: Predor TU 4 BORŠT s spustom proti Divači in gre pod avtocesto. Predor je predstavljen z glavnimi podatki o legi portalov. Predor TU 4 zmanjša naravno višinsko razliko pri Rodiku.

4.0

Elektrifikacije železnice in proge Koper – Kozina – Divača

Prof. Ferdinand Gubina in Alojz Zupanc, Ljubljana

4.1 Izhodišča

Razvoj Luke Koper je eno od temeljnih vprašanj, ki je povezano z načrti za razvoj turizma na slovenski obali in s celotnim gospodarstvom. Državne usmeritve turizma ni, gospodarskega pa tudi ne in razvoj Luke Koper je prepuščen samemu sebi. Okolica Kopa in Ankarana posedujeta precejšnje zaledje, ki bi ga bilo treba nameniti smiselnemu razvoju. Umestitev logističnega centra v ta prostor verjetno ni prava rešitev. Glede Luke Koper bo treba pristati na njen učinkovit razvoj s sodobnim logističnim centrom, verjetno v oddaljenem zaledju, kjer je dovolj prostora za razvoj. Omogočiti bo treba tudi učinkovito povezavo slovenske obale s turističnimi znamenitostmi Slovenije. Dejavnost Luke bi morala biti temu ustrezno prilagojena, saj ni mogoče imeti velike raznovrstnosti tovora v okviru koncepta, ki zahteva njeno določeno specializiranost.

4.2 Transportna povezava z zaledjem

Vsekakor pa Luka in tudi Koper potrebujeta kakovostno transportno povezavo s svetom za tovor pa tudi za ljudi. Povezava mora zadostiti povečanju obsega in hitrosti transporta tovora

iz Luke in tudi potnikov iz in v Koper. Luka Koper že sedaj prevažata velik del tovora po železnici v primerjavi z drugimi jadranskimi pristanišči in nujno bo bistveno povečati ta del.

Zaradi toplogrednih plinov bo treba v prihodnosti tudi del prebivalstva in turistov preusmeriti na sodobno železnico. Cestna povezava bo sicer konkurirala železnici, vendar bo tudi na cesti treba intenzivno izrabljati energijo obnovljivih virov in varčevanje z energijo.

Železniško progo Koper – Divača je zato nujno obravnavati kot del transportne infrastrukture, ki bo morala slediti nizkoogljičnim ciljem Slovenije in EU ter ciljem sodobnega prometa. Slovensko železniško omrežje potrebuje ob tem temeljito konceptno prenovo v smislu maksimalne izrabe obnovljivih virov energije.

4.3 Časovno, tehnično in finančno zamujene priložnosti

Delne rešitve, kot je proga do Madžarske in verjetno do Planice, so le lokalno krpanje brez kakršnega koli koncepta. V EU so bila desetletja in so še vedno na razpolago sredstva, ki bi Sloveniji pomagala obnoviti železniško omrežje, pa ni vlade, ki bi ta sredstva uporabila s pravim konceptom in s strategijo izgradnje. Sosedni Italija in Avstrija sta že zgradili hitre proge, ki predstavljajo obvoz okrog Slovenije in nimamo več časa čakati, ker bistveno zamujamo.

Skrajni čas je torej, da se nova vlada loti načrta obnovitve železniškega omrežja z ustrežno elektrifikacijo. Sedanje napajanje železnice z enosmerno napetostjo je za muzej pa še v okolju povzročata težave zaradi vagabundovskih (blodečih) tokov, ki požirajo napeljave v zemlji, npr. Rižanski vodovod, in pregrevanje zavor pri vožnji vlaka navzdol čez Kraški rob. Verjetno tudi vpliva na periodično obnavljanje ceste pri Ravbarkomandi, ki leži ob električni progi in je idealna pot za te tokove.

Izmenična napetost s 25 kV oba problema izloči in omogoča veliko večje moči lokomotiv. Bistveno pa je, da omogoča rekuperacijo energije pri zaviranju navzdol v velikosti vsaj petih sodobnih vetrnih elektrarn (padec pribl. 500 m), neodvisno od vetra, torej v stalnih ciklih vožnje vlakov, ki bi lahko intenzivneje vozili od sedanjega stanja neprimerne napajanja. Pri tem je Slovenija po nepotrebnem prizadeta tudi finančno.

4.4 Projekt dvotirne proge Koper – Kozina – Divača

Obstoječa ideja tira te proge zajema le en tir, gre proti Trstu glede na prejšnje dogovore z Italijo, ki so zaradi njene gradnje obvoza skozi Kanalsko dolino že davno brezpredmetni, in nato v loku skozi množico tunelov do Kopra. Železniška povezava **mora imeti dva tira**, izrabiti padec in potencialno energijo za vrnitev v omrežje večino porabljene energije pri vzponu.

Očitno je glede na dejanske tehnične omejitve padcev, kot jih predpisuje EU, mogoče izbrati smer po sedanji trasi in delno po vzporedni trasi, se z enim kratkim predorom izogniti številnim predorom in stalno pobirati energijo zaviranja, ne pa zažigati okolje zaradi stare enosmerne vleke. Poleg tega bo mogoče dosegati večje hitrosti in dobiti dva sodobna s tira.

Slovenija ima dovolj svojih strokovnjakov, ki bi lahko takšno progo hitro načrtali in uporabili sodobne koncepte varčevanja z energijo in varovanja narave. Potrebno bo doseči, da bi politika upoštevala stroko, ne pa ciljev strank po preživetju, ki so se pokazali pri prejšnjih

infrastrukturnih projektih in pri tem seveda bistveno povečali ceno projekta. Imamo vrhunske strokovnjake, ki lahko najdejo ustrezne tudi finančne rešitve brez velikih časovnih zamikov, le uporabiti jih je treba.

4.5 Energetska oskrba železnice

Sedanja napajalna napetost proge Divača – Koper je 3 kV in ne omogoča prevoza ustreznega tovora ne z eno ne z dvema lokomotivama, ker je na razpolago premalo moči električne enosmerne napeljave. Napetost 25 kV nudi 64 krat večjo trifazno in več kot 20-kratno večjo enofazno moč lokomotivam v primerjavi z enosmerno 3 kV napetostjo.

Nujen je torej prehod na izmenično napetost 25 kV, 50 Hz, kar je nujna strateška usmeritev Slovenskih železnic, vpeta v strategijo posodobitve slovenskega in EU železniškega omrežja. Razlogi za to so naslednji:

- sedanje napajalne postaje ne zadoščajo potrebam obremenitev v prihodnje;
- bistveno (pribl. 20-kratno) povečanje dosegljive moči za lokomotive;
- nižji stroški obratovanja in vzdrževanja;
- zmanjšanje števila napajalnih postaj, priključenih na 110 kV prenosno omrežje, do katerega obstoja povsod dostop;
- nižje električne izgube;
- bistveno znižani uhajajoči tokovi skozi kovinske napeljave v zemlji;
- rekuperacija potencialne energije vlaka v električno omrežje pri vožnji navzdol čez Kraški rob;
- bližina RTP 400/110 kV v Divači;
- 110 kV vod do Kopra;
- varovanje okolja pred požari.

Razlogi so številni, tehnično utemeljeni in bi z zmanjšanimi stroški ugodno vplivali na finančno stanje tudi v pogledu **dolgoročnega obratovanja in vzdrževanja** proge.

4.6 Sklep

Glede na kratko analizo stanja in možnih rešitev se ponujajo naslednji zaključki, ki bi omogočili sodobno rešitev za transport tovorov in ljudi iz Kopra proti Divači in nazaj:

1. Vzpostaviti je nujno pogoje za sobivanje Luke in turizma v Kopru z zasnovo izrabe slovenske Obalne regije.
2. Luka Koper in Slovenija potrebujeta sodobno železnico z dvema tiroma in s sodobnim napajanjem in izrabo naravnih potencialov glede na skrbno ravnanje z električno energijo.
3. Takoj začeti tudi z oblikovanjem zasnove posodobitve slovenskega železniškega omrežja z izrabo sredstev EU za te namene.

4. Edina smotrna in dolgoročna energetska usmeritev za slovenske železnice je v izmenični napetosti 25 kV, 50 Hz, vse druge rešitve predstavljajo ovire in težave pri obratovanju.

Cilje je mogoče doseči zadovoljivo hitro z izrabo strokovnega in tehnološkega potenciala slovenskih podjetij in posameznih strokovnjakov.

5.0

Umeščanje infrastrukturnih objektov v prostor kot ključna determinanta regionalnega razvoja in mednarodne prometne vpetosti Slovenije

Doc. Damir Josipovič, Ljubljana

5.1 Geostrateški položaj Slovenije – izhodišče vseh premislekov

Slovenija je tranzitna država »*par excellence*«. Glede na svojo površino ima nadpovprečno pomemben geostrateški položaj, saj ločuje Avstrijo in Hrvaško ter Italijo in Madžarsko:

- s svojim kratkim obalnim območjem Hrvaški preprečuje kopenski dostop do Italije;
- Hrvaški preprečuje skupno mejo z Avstrijo, ki ju ločuje le nekaj deset kilometrov in Avstriji hkrati zapira dostop do morja;
- Madžarska je prav tako odvisna od Slovenije, ko gre za kopensko povezavo s Padsko nižino in dostop do pristanišč severno od Kopra;
- Italiji in predvsem Trstu omogoča do sedaj najkrajšo pot iz Padske nižine v Panonijo in v širši pontsko-podonavski prostor.

Kljub površini komaj 20.271 km² (po arbitražni razsodbi, junij 2017) in samo s 46 km obale Slovenija predstavlja geostrateško konfiguriran teritorialni tampon, ki ni povsem nenaključno postal samostojna in neodvisna država. Vendar politična vodstva do danes tega geopolitičnega potenciala niso znala pravilno izrabiti.

Ozemlje današnje Slovenije je bilo pomembno zaradi svoje geostrateške lege že v bivši Avstro-Ogrski, ki je v času svojega razcveta prilagodila vso prometno infrastrukturo dvema centroma – Dunaju in Budimpešti – in njunim najpomembnejšim pristaniščem: Trstu in Pulju ter Reki in Splitu. Po njenem razpadu sta ostala dva sistema, ki sta le delno ustrezala novim banovinom, republikam in sedaj državam. Lahko pa ugotovimo, da je prometni sistem bolje odgovarjal Hrvaški kot pa Sloveniji. Ljubljana za svojo centralno lego v Sloveniji ni imela optimalno položenih tras. Te so radialno izhajale iz Dunaja in so se generalno usmerjale (razvejale) že v sedanji Avstriji (pri tem se kaže potreba po četrti razvojni osi).

Vzpostavitev luke v Kopru in njen razvoj ter izgraditev »industrijskega« tira leta 1967 med Prešnico (odcep od proge proti Pulju) in luko Koper je šele pomenila inkorporacijo tega teritorija (Slovenske Istre) v okvir Slovenije.

Železna zavesa in neustrezna gradnja prog glede na geomorfološke pogoje, šibak zgornji ustroj in deformirane trase so pripeljale, z današnjega stališča, do prehitre odstranitve raznih, takrat lokalnih prog iz Slovenije proti Madžarski, tako da so proti slednji ostale samo proge skozi Hrvaško.

Politično vodstvo Slovenije se je zaradi blokavske delitve sveta, ki je vztrajala do leta 1990, nekolikanj resneje zavedelo geostrateške pozicije države šele ob razpadu Jugoslavije. Prav to je bil tisti dejavnik, ki je po moji presoji pretehtal pri mednarodnem priznanju Slovenije, saj je imela pičlo površino in skromno število prebivalcev. Prav tradicionalno povezani Avstrija in Nemčija sta podprli osamosvojitve Slovenije, saj je izpolnjevala ključni geostrateški pogoj – to pa je posest Prekmurja in izhoda na morje v severni Istri. Slovenija je zato geopolitični trn v peti vsem svojim sosedam prav zaradi pomembnega položaja na prehodu iz Padske v Panonsko nižino in z morja v Vzhodne Alpe in druge kontinentalne države. Vendar je ta prehod zaradi svoje morfologije pomembnejši za ceste kot za železnice.

Izjemno šibka geopolitična podkovanost "odločevalcev" še naprej odmeva, še zlasti v zadnjih letih s projektom »Drugega tira«, ki je bil doslej tudi s stališča Projektnega sveta za civilni nadzor nezadovoljivo voden, in je eksemplarični indikator šibkega zavedanja pomena politično-geografskega, regionalnega in strateškega planiranja v luči mednarodnih prometnih povezav. Slovenija bi si morala prizadevati, da vzpostavi celovito alternativo avstrijsko-italijanskemu železniškemu obvozu na koridorju Baltik -Jadran (končan okrog leta 2025) zato bi morala pričeti intenziven dialog z zalednimi državami, ki so brez morja in da zlasti z Madžarsko (namesto njenega finančnega vložka v gradnjo »drugega tira«) doseže dogovor o železniški navezavi Slovenije prek zahodne Madžarske (Csorna, Győr) na Slovaško (Bratislava-Žilina, Nitra, Banská Bystrica) ter Poljsko v katoviško-krakovskem bazenu.

Obe državi, tako Avstrija predvsem pa Madžarska, sta do nedavnega vztrajali na centričnem – radialnem prometnem sistemu. Avstrija se je takemu sistemu dokončno odrekla z južno-koroško tangento, madžarska pa pred kratkim z zgraditvijo AC med Sombotelom in Győrom in rekonstrukcijo med slovensko mejo pri Hodošu z obvoznico Zalalövőja proti Sombotelu (Priložene karte na slikah od 5.1 do 5.4).

5.2 Determinante gospodarskega razvoja slovenske obale – ranljivost okolja in čezmejni vplivi ter problemi oskrbe s pitno vodo

Slovenija ima preobremenjeno avtocestno omrežje s tovornim prometom, ki je pretežno v tranzitu. Okoljske škode, ki jo tovorni promet povzroča, s cestninami in dajatvami ne moremo kompenzirati. Slovenija zaostaja tudi za zavezami za znižanje izpustov toplogrednih plinov, zlasti CO₂, pred nekaj meseci je bila označena celo kot država brez perspektive znižanja.

Spomnimo, da **strategija o varovanju podnebja in energetske politiki »Evropa 2020« predvideva 20 % znižanje emisij toplogrednih plinov, 20 % zmanjšanje porabe energije, 20 % povečanje deleža obnovljivih virov in 20 % povečanje energetske učinkovitosti glede na leto 1990! Elektrifikacija »Drugega tira«** z izmeničnim tokom bi pomembno doprinesla k doseganju vsaj dela omenjenih okoljskih ciljev, saj bi bistveno zmanjšala porabo energije, kar bi lahko enostavno dosegli edino z rekuperacijo električne energije. S tem bi se tudi dokončno lahko iznebili žalostne in zastarele dediščine predvojne Italije, ki je zasedala Slovensko primorje.

Slovenska Istra ima zelo omejene zaloge pitne vode, povirje Rižane je prešibko vodnato, zato je nujno čimprej vzpostaviti dodaten stabilen in zadosten vir pitne vode, saj možnosti so in nekateri načrti za to že obstajajo (Brkinsko povirje, porečje Notranjske Reke). Obala je hkrati tudi prenaseljena, nosilnost okolja pa je na samih mejah obnovitvenih zmogljivosti. Zaradi kar treh pristanišč v Tržaškem zalivu (Trst, Tržič, Koper) in bližnjega v Benetkah je že sedaj promet zelo gost, ker pa gre za plitvo morje (v severni fleksuri globine okrog 20 metrov), je nevarnost havarije toliko večja.

Morje je tudi že zelo onesnaženo, kažejo pa se tudi učinki pregrevanja morja in spremenjenih morskih tokov. Razvoj Luke Koper ima zato svoje pomembne omejitve. Potrebno je stalno poglobljanje vplovnih kanalov v luški akvatorij.

Pretovor v Luki Koper sedaj za približno dvakrat presega prepeljani tovor po železnici na odseku Koper – Prešnica – Kozina – Divača. Luka je **v letu 2018 pretovorila 24 mio ton**, kar pomeni, da bi ob sodobni dvotirni povezavi praktično ves tovor (vključno z rezervami v kapaciteti Luke ob obstoječih pogojih) lahko bil prepeljan zgolj po železnici. Pri tem je nujno zavedanje, da je ohranitev stare proge med Prešnico in Kopro (»industrijskega« tira) tako rekoč *»conditio sine qua non«*, saj Luka ne more ostati brez »rezerve« v primeru kakršnekoli nesreče, ali bistvene odpovedi delovanja nove dvotirne proge.

Pri tem ne smemo zanemariti potniškega in turističnega vidika stare proge ter njenega **doživljajskega potenciala ter privlačnosti vedut in pejzaža na območju črnokalske kraške stopnje**, kar v razvitejših državah v veliki meri izkoriščajo prav s potniškim prometom na odprtih progah s krajšimi tuneli. To sta ključna razloga, zakaj bi bila opustitev stare proge za potniški promet (četudi v primeru gradnje nove dvotirne proge) zelo nespametna. Po novi progi po trasi 1/3 bi Kozina ostala brez železniške povezave do Kopra.

5.3 Determinante sedanjega železniškega omrežja v Sloveniji in potrebe po dvotirnosti sodobnih prog

Preveč tovora po cesti hkrati pomeni, da ga je manj na železnici, slednja pa ima v Sloveniji še bistveno širše implikacije in omejitvene razvojne pogoje. Obstoječe in planirano enosmerno napajanje »Drugega tira« je izrazito potratno. S predstavitvijo tovarnega prometa na železnico z večjo pretočnostjo, ob enakem napajanju kot doslej (enosmerni tok 3 kV) se poveča poraba električne energije in poveča stroške vzdrževanja električne infrastrukture, predvsem pa je povečanje prometa vezano na instalacijo dodatnih napajalnih postaj (ki pri AC 25 kV niso potrebne). Nadaljnji dolgoročni problem enosmernega napajanja so tako imenovani blodeči tokovi, ki tanjšajo kovine v bližnjih armiranobetonskih konstrukcijah. Tak problem so denimo večne obnove viadukta Ravbarkomanda, ob katerem teče proga (vir: Gubina 2019). Isti problem bo nastopil pri križanju železnice s črnokalskim avtocestnim viaduktom, če se ne bo v fazi projektov za izvedbo elektrifikacije prilagodilo napajanje na izmenični tok 25 kV. Relativno kratka zračna razdalja in bistvena sprememba v višinski razliki (+500 metrov) pomeni izrazito priložnost za vračanje porabljene energije ob vzponih in spustih kompozicij.

Potrebno je opozoriti tudi na izraz »Drugi tir«, ki je vseskozi zavajajoč, saj ne gre za vzporedni tir, pač pa po obstoječem projektu za popolnoma novo enotirno progo. Pri tem, kot sem že omenil, obstoječa proga ne bi smela biti opuščena. Kljub sklepu Vlade RS iz leta 2017 so na Ministrstvu za infrastrukturo šele sredi letošnjega leta (2019), zlasti na pritisk lokalne skupnosti in PSCN, pričeli s pripravo vloge za spremembo državnega prostorskega načrta za umestitev »levega tira« za polno dvotirnost nove proge.

5.4 Izključevanje javnosti – problem transparentnosti vodenja projekta

Do pred dvema letoma se je na projektu »delalo« precej na »po tiho«, zato zljajnani očitek strokovni javnosti „Kje ste bili pa prej?“ ne vzdrži. Spomnimo, da se je umeščanje trase I/3 v letih 2004 in 2005 po analizi dokumentov izkazalo kot pomanjkljivo in s tem neustrezno ter nepravilno. Uredba o enotni metodologiji... (UEM) ni bila v celoti spoštovana. Hkrati je nastopil ključni dogodek, ki bi moral projektu po trasi I/3 (italijanska smer) prižgati rdečo luč, in sicer izstop Italije iz bilateralnega projekta. To popolnoma spremeni pogoje umeščanja v prostor, saj s tem trenutkom Slovenija postane samostojen »igravec«, saj mora izraziti svojo potrebo po izboljšanju povezanosti Obale z notranjostjo. To pa pomeni, da trase ni smotrnno umeščati neposredno ob mejo in to še na območje geološko in ekološko labilnih formacij, saj tako postane talka vsakokratnih »dobrososedskih« odločitev o blokiranju obratovanja proge. Obenem je do izraza prišlo še pomanjkljivo regionalno planiranje ter odsotnost zavedanja, da se z izstopom Italije iz projekta dejanske potrebe zalednega območja s težiščem v Kozini lahko ustrezneje in razvojno bolje rešijo.

Prav tako se ne spremenijo potrebe po varnosti in prepustnosti, ki jo zagotavlja zgolj dvotirna proga z ločenim prometom pred »banalnim prometnim režimom« izmenjave prometnega toka. Tudi potrebe po povezanosti zaledja ter osrednje in drugih delov Slovenije z Obalo, tako za tovorni kot potniški promet, se niso izničile ali zmanjšale.

5.5 Kakšno je stanje danes in kaj imamo dejansko projektirano?

Po investicijskem programu (IP) imamo zelo drago ENOTIRNO progo (1,5 mrd EUR z DDV indeksirano na cene april 2018) po trasi I/3, možnost nadgradnje v polno dvotirnost je šele na preizkusu in ni samoumevna. Za umestitev manjkajočega „levega“ tira je šele potrebno dopolniti DPN (državni prostorski načrt), ARSO pa je dala soglasje zgolj za širitev treh servisnih cevi v vzporedne predorske cevi, za vzporedne cevi ostalim predorom pa vloga še ni bila podana.

Dovozne poti so projektirane za enotirno progo, kar pomeni, da bi jih bilo potrebno preprojektirati v take, da bi omogočale kasnejšo gradnjo dvotirne proge, v kolikor ta ne bo istočasno grajena.

Po investicijskem programu (IP) za Drugi tir imamo zelo drago ENOTIRNO progo (1,5 mrd EUR z DDV indeksirano na cene april 2018) po trasi I/3, možnost nadgradnje v polno dvotirnost je šele na preizkusu in ni samoumevna. Glede na »tesno« umeščanje v prostoru že sedaj za enotirno progo se pričakuje večje težave. Za umestitev manjkajočega „levega“ tira je šele potrebno dopolniti DPN (državni prostorski načrt), ARSO pa je dala soglasje zgolj za širitev treh servisnih cevi v vzporedne predorske cevi, za vzporedne cevi ostalim predorom pa vloga še ni bila podana.

Dovozne poti so projektirane za enotirno progo, kar pomeni, da bi jih bilo potrebno preprojektirati v take, da bi omogočale kasnejšo gradnjo dvotirne proge, v kolikor ta ne bo istočasno grajena.

Na vsak način ostaja in bo ostal problem križanja avtocestnega in železniškega viadukta: v primeru dvotirne proge dveh ločenih železniških viaduktov med stebri avtocestnega viadukta, v primeru enotirnosti pa enega. Veduta s tem morda deluje na daleč impozantno, vendar pa je imeti dva primarna objekta dveh strateških prometnih komunikacij Slovenije v slučaju vojne ali terorističnih napadov kot imeti vsa jajca v enem peharju.

Na problem bistveno dražje in zahtevnejše gradnje »levega tira« ob že zgrajenem »desnem tiru« in potrebo po preprojektiranju poznamo že iz mnogo enostavnejše cestogradnje pri nas in v naši bližini na Hrvaškem (Reka–Delnice–Karlovec).

5.6 Posledice odsotnosti regionalnega planiranja za zaledje

Nova 2TDK proga v svojem poteku od Kopra do Divače NIMA priključkov ali postajališč, na katere bi se lahko navezovalo okoliško prebivalstvo, razen izogibališča (in to celo v predoru, kar pri dvotirni progi ne bi bilo potrebno). Popolnoma se izpusti pomembno prometno vozlišče na Kozini (transverzalna cestna povezava po geografskem podolju med Trstom in Reko; turistični pomen za tranzit v Hrvaško Primorje in Dalmacijo ter nemajhno število dnevnikih vozačev), ki ima vzhodno od mesta odlične pogoje za razvoj zalednih dejavnosti.

Nova 2TDK proga je v poteku do Divače neprijazna prebivalstvu zaledja:

- Utesnjena Divača ne omogoča npr.: zalednih dejavnosti Kopra, saj ob njej že sedaj

potekajo 4 prometnice (avtocesta, regionalna in lokalna cesta, železniška proga), transformatorska postaja in magistralna daljnovoda, ob AC priključku Divača pa je industrijska cona. Območje Divače je tudi manj primerno za zgoščanje prebivalstva in za priseljevanje, ki se veže na nova delovna mesta ob izgraditvi pomembne prometne infrastrukture. Vse skupaj je v vplivnem območju Škocjanskih jam, ki so na Unescovem seznamu svetovne naravne dediščine.

- Kozini in njeni okolici se s tem poveča perifernost in poslabša prostorsko mobilnost prebivalstva zlasti na območju kraškega zaledja z Brkini, kar še povečuje pritisk na izseljevanje (upad prebivalstva z 8000 po vojni na okrog 4000 danes) in dodaten priliv v že tako obremenjene Koper in druge obmorske kraje.
- Centralna varianta proge KKD (Koper – Kozina – Divača) po južnih pobočjih Rižanskega prometnega koridorja, ki žal ni bila pravočasno vzeta v pretres, bi odpravila vrsto prej naštetih problemov in bi pomenila pospešitev razvoja sub-mezo-regionalnega centra na Kozini, omogočila rast števila delovnih mest, ublažila izseljevanje in prenaseljeno Obalo razbremenila priselitvenega pritiska.

5.7 Kje smo na panevropskih koridorjih?

Kot smo videli, ni dovolj planirati le lokalno, oziroma povezovati točko A s točko B, temveč je potrebno gledati na širši zaledni razvoj tako v regionalnem kot v mednarodnem smislu. Obstoječa železniška proga med Divačo in Koprom je del mednarodnega železniškega omrežja in povezave s Puljem na delujoči turistični smeri Bavarska – Istra in ki jo Hrvaška v to smer tudi razvija. Tudi zato ta proga ne bi mogla biti ukinjena brez soglasja Hrvaške. Slovenija lahko svojo progo ukine le na odseku Prešnica – Koper, vendar s tem odreže vse dnevne migrante med Kozino in Koprom.

V mednarodnem, še posebej v srednjeevropskem prostoru pa nas mora skrbeti avstrijsko forsiranje koridorja Baltik – Jadran in »zapiranje« Slovenije na koridorju IX (cona 11 – zahodna Madžarska), s tem pa povečanje razdalje med Koprom in generatorji prometa v zalednih državah. Tak razvoj terja nujnost čimprejšnjega dogovora z Madžarsko in nadaljevanje gradnje/rekonstrukcije železnice v koridorju Zalalövő – Körmend – Sombotel – Csorna v smeri Győr – Bratislava (Slika 5.1 **Karta 1**) in naprej Kraków – Katowice. Bistven podatek pri tem je veliko skrajšanje razdalje, saj je med Zalalövőm in Győrom samo 150 km (Slika 5.2 **Karta 2**), prek Avstrije pa nastopi problem »vračanja« v Alpe prek Gradca, Semeringa na Dunajsko Novo mesto in nato v Panonsko nižino, namesto nadaljevanja od Pragerskega prek Hodoša po aluvialni ravnini Rabe do Donave, na meji s Slovaško in naprej po dolinah do Južne Poljske (Slika 5.3 **Karta 3**).

Poleg tega je za Luko Koper v podonavskem koridorju in razširjeni coni Győr (cona 11 koridorja IX) glavni industrijski bazen za avtomobilsko proizvodnjo (Audi City, Opel, Suzuki na Madžarskem in Hyundai, Kia na Slovaškem), za katero je bila med leti 1993 in 1995 že izdelana študija izvedljivosti (vir: TEAM group; Gunde, marec 1995; Slika 5.4 **Karta 4**) in skozi katero je Madžarska že zgradila avtocesto.

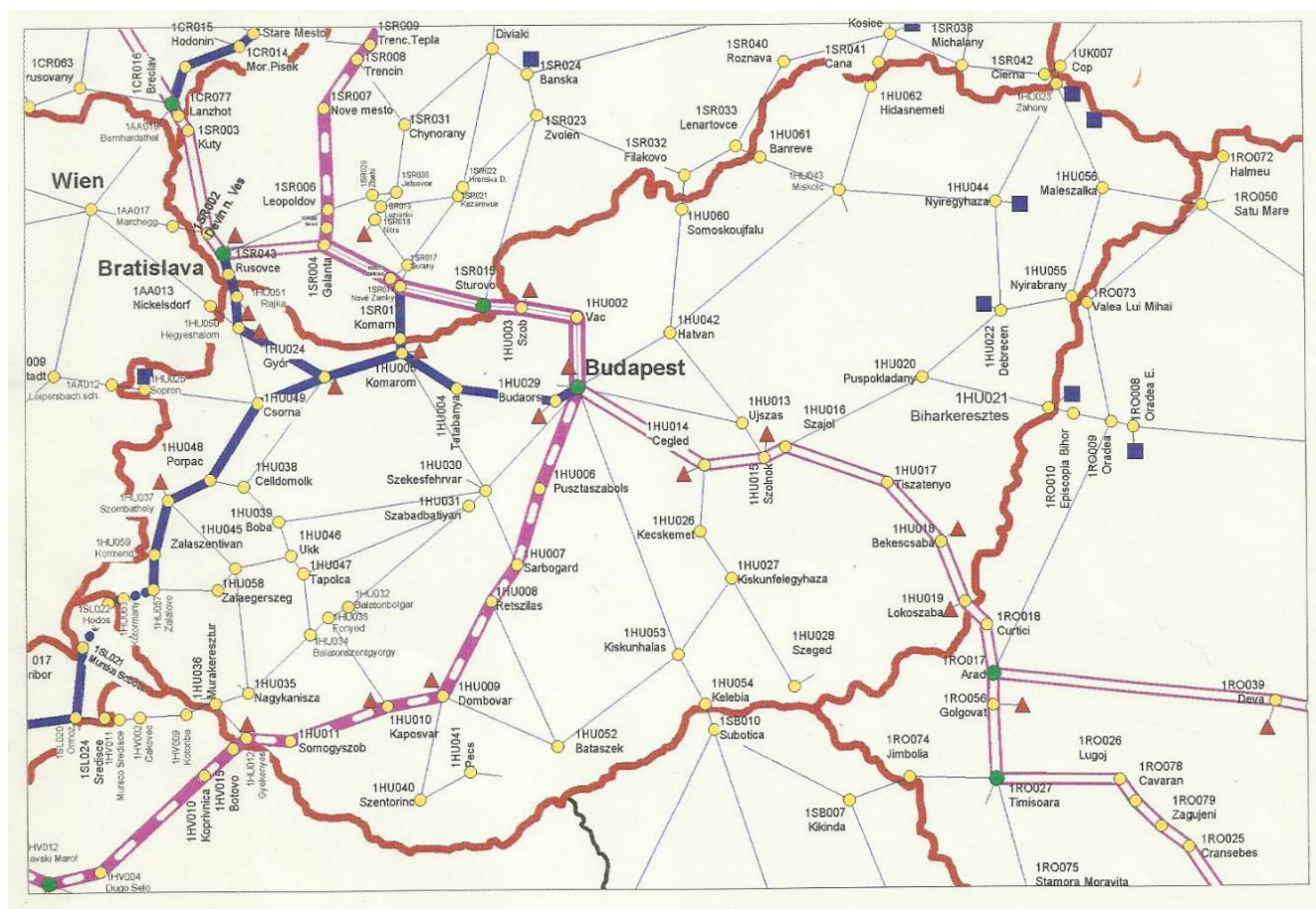
5.8 Sklep

Sklenemo lahko, da obstoječa, s strani Vlade RS sprejeta varianta trase I/3 (enotirna proga z enosmernim napajanjem) ne upošteva regionalno-geografskih razmer v Slovenski Istri, saj območje občine Hrpolje-Kozina odraiva še bolj na periferijo, kljub temu, da je tam pomembno prometno vozlišče mednarodnih povezovalnih cest in železnice (Trst – Reka, priključek AC, železniška povezava proti Pulju in Kopru), prebivalstvu pa bi bilo v primeru opustitve stare proge onemogočena železniška trajnostna mobilnost proti Obali.

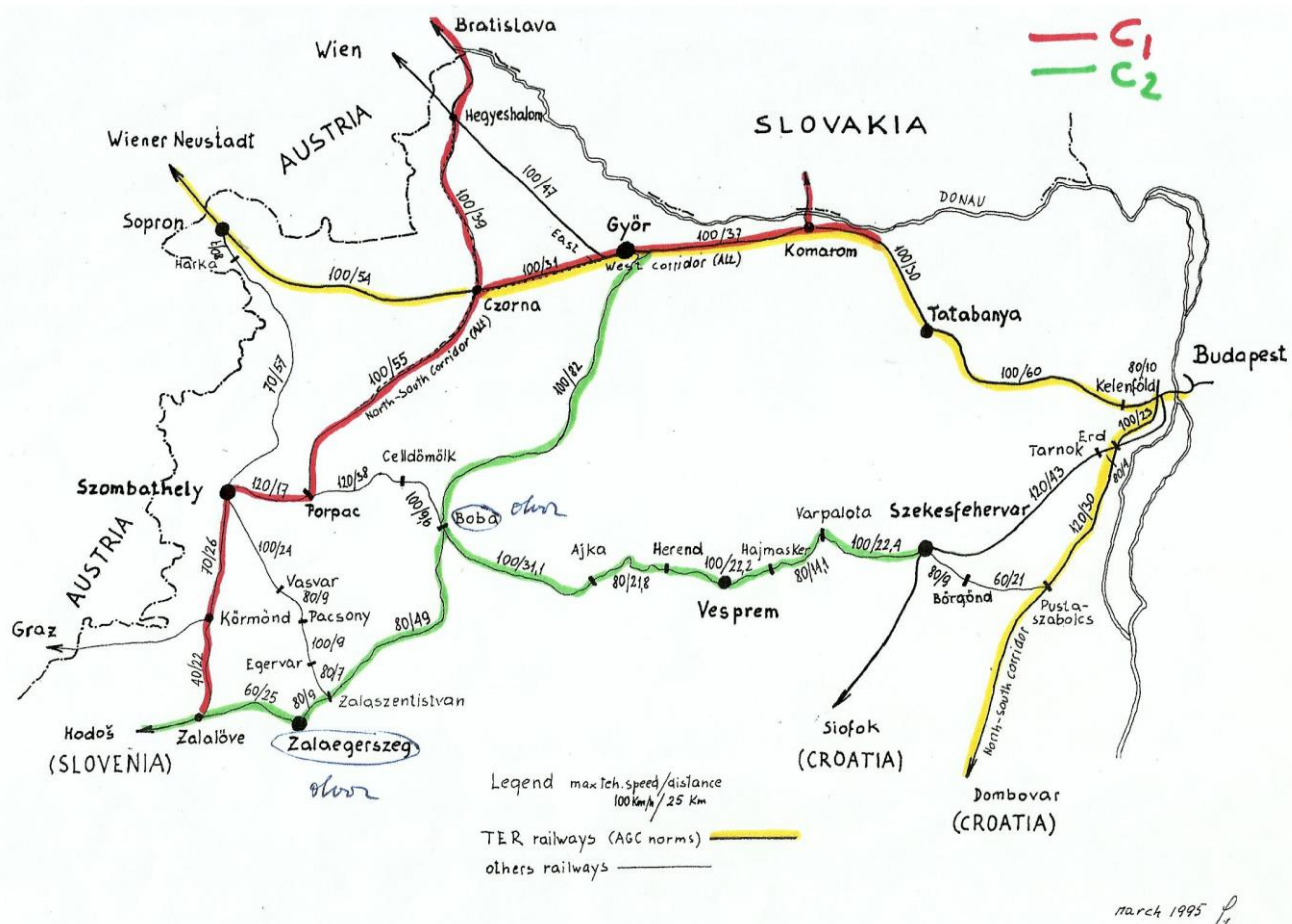
Glede na to, da stojimo pred »fait-accompli«, je mogoče vztrajati na:

- Pripravi dokumentacije in spremembe DPN/DLN za čimprejšnjo zaporedno ali še bolj vzporedno gradnjo obeh novih tirov do polne dvotirnosti (LEVI+DESNI TIR na 2TDK).
- Doseči spremembo napajanja za omogočitev rekuperacije vsaj na tem odseku visoke reliefne energije.
- Pričeti z obratovanjem HKRATI in ŠELE PO dograditvi obeh tirov nove proge in tako preprečiti morebitno vodenje prometa samo v smeri navkreber po novi progi in navzdol po stari.

PRILOGE:



Slika 5.1: Karta 1 Prikaz magistralnih prog skozi Madžarsko iz uradnih prometnih dokumentov



Slika 5.2: Karta 2 Prikaz maksimalnih hitrosti in razdalj (vir: Gunde, marec 1995)



Slika 5.3: **Karta 3** Koridorska karta iz Investicijskega programa 2019 (vir: MI, Vlada RS) s ponazoritvenimi dopolnili (vir: 2TDK 2019)

ZONING OF THE AREA OF INFLUENCE OF THE STUDY INCLUDING
TOTAL LONG DISTANCE FREIGHT TRANSPORT DEMAND
YEAR 1993

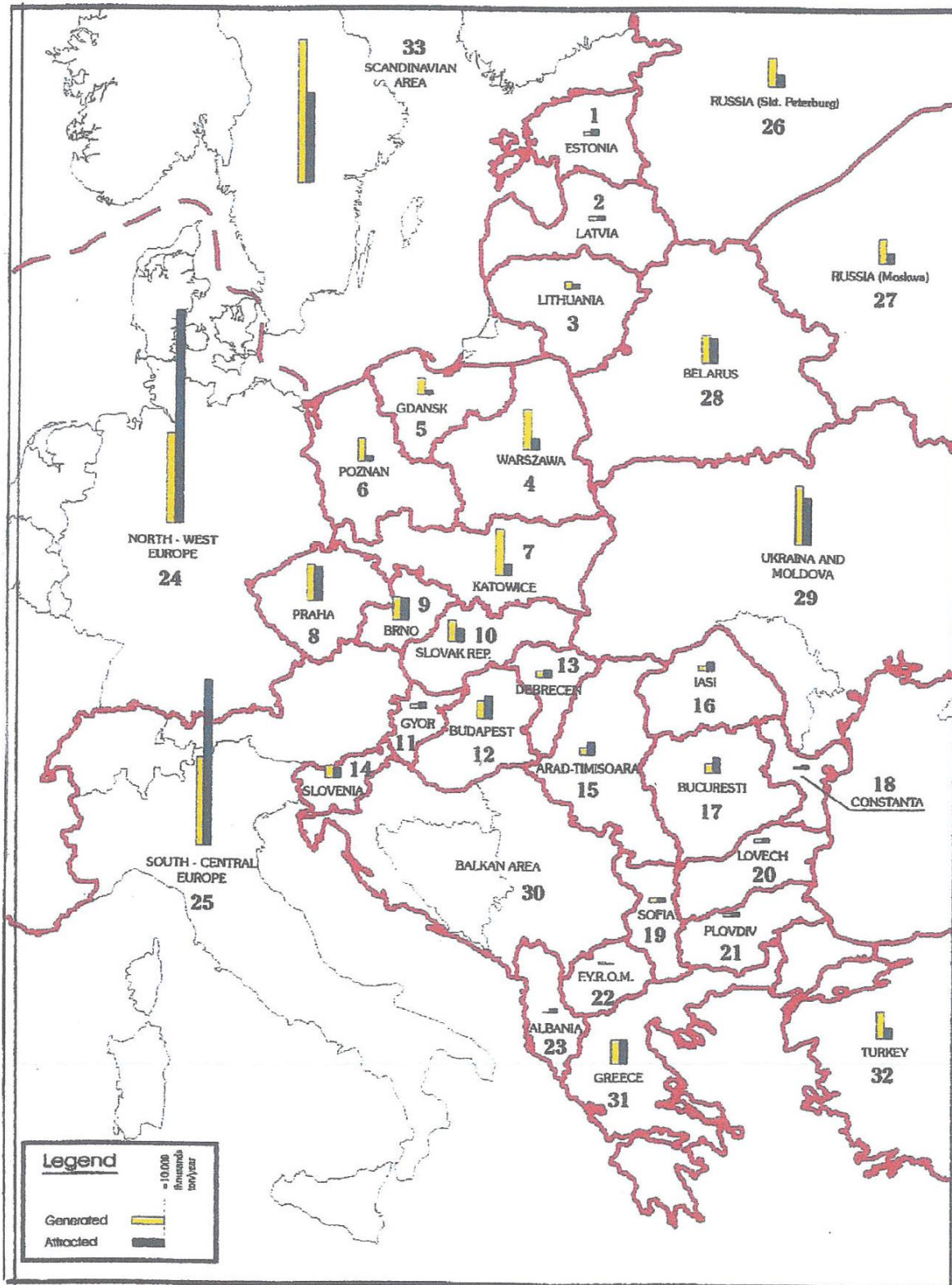


Fig. 1/2

Slika 5.4: Karta 4 Karta coniranja na koridorju IX (vir: Team Group 1993)

6.0

Čezmejni vpliv gradnje Drugega tira železniške proge Koper – Divača

Alen Kermac in Guiseppe Prašel,
Verdi-Zeleni-Gruene, Trst, Furlanija Julijska krajina

6.1 Uvod

Na območju občine Dolina se kraška planota zareže v dolino Glinščice, kjer teče edini površinski vodotok Tržaškega krasa, reka Glinščica. Le-ta že od zdavnaj napaja tamkajšnje rastlinje, nudi zatočišče številnim živalskim vrstam in ustvarja pogoje za življenje ljudi in za njihove dejavnosti. Krajevni prebivalci, katerih večinski delež spada k slovenski manjšini v zamejstvu, so skozi stoletja prispevali k ohranjanju naravne in kulturne dediščine tega območja. Bogata naravna dediščina doline Glinščice dandanes privablja številne izletnike, plezalce, jamarje in naravoslovce iz celotne Evrope.

Naravni deželni rezervat doline Glinščice je bil ustanovljen z D.Z. št. 42 z dne 30. 9. 1996, 52. čl. Območje je vključeno v zaščitena območja na Državnem seznamu italijanskih zaščiteneh območij in v evropsko omrežje Natura 2000 kot Območje evropskega pomena (SIC IT3340004) in Posebno zaščiteno območje (ZPS).

V uvod naj izrecno navedemo, da podpiramo preusmeritev prometnih tokov iz ceste na železnico, ker spada med osnovna načela naravi prijaznega družbenega razvoja. Istočasno se zavedamo pomena primerne propustnosti železniške povezave Luke Koper z zaledjem za njen nadaljnji razvoj in načelno ne nasprotujemo gradnji prepotrebne obnovitve železniških infrastruktur na odseku Koper – Divača. Ne moremo pa sprejeti projekta t. i. drugega, in *po novem še dodatno napovedanega* tretjega tira železniške proge Koper – Divača, katerih

trenutno predvidena proga teče vzdolž meje med Italijo in Slovenijo, ker njihove učinke in posledice bomo čutili na celotnem območju občin Dolina in Milje, od miljskih gričev, skozi osapsko dolino do Gročane. Aprila leta 2012 smo prisostvovali razgrnitvi t.i. načrta za drugi tir na odseku Koper – Divača in na osnovi podane dokumentacije smo naše pomisleke in pripombe poslali v imenu krajevnih organizacij občine Dolina na odgovorno Ministrstvo za infrastrukturo in prostor vlade Republike Slovenije. Takratnim našimi zahtevami smo dobili v odgovor pomanjkljiva in neustrezna zagotovila. Kmalu za tem pa smo, na osnovi razpisa Uprave Dežele Furlanije in Julijske Krajine za sprejem prispevkov in pripomb čezmejni okoljski presoji zgoraj omenjenega načrta, poslali naše pomisleke tudi na Direkcijo za Okolje pri Upravi Dežele Furlanije Julijske Krajine.

6.2 Ključni pomisleki o sedanji trasi Drugega tira oz. trasi 1/3

V Uvodu smo poskušali predstaviti postopke in ta namen ponovno navajamo pomisleke na sprejeti načrt proge:

- Negativni učinki na območju Krajevnega parka Beka bodo posredno ali neposredno vplivali tudi na nekatera območja vzdolž Italijansko-slovenske meje kjer živi pretežno slovensko prebivalstvo. Da je skrb pred negativnimi učinki utemeljena nam potrjuje že samo okoljsko poročilo projekta (*Okoljsko poročilo za spremembe in dopolnitve državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača – Koper, v izvedbi Acquarius d.o.o. Ljubljana, marec 2012*), iz katerega citiramo:

»Upoštevajoč lastnost parka in posege, ki so načrtovani z DLN za II.tir železniške proge na odseku Divača-Koper ... ugotavljamo, da bodo že ti posegi povzročili nepovratne spremembe v zavarovano območje in presegli mejo dopustnosti, ki zagotavlja ohranjanje tistih značilnosti, zaradi katerih je območje zavarovano. Glede na to naj se v varovanem območju ne načrtuje dodatnih gradbenih posegov oz. posegov, ki bi pomenili povečanje negativnih vplivov glede na že sprejet načrt.«
(Smernica 7-III-1/2-O-09/TT.21.1.2009 "Konkretni pogoji in usmeritve za varstvo zavarovanega območja")

- Vodovje med Škocjansko jamo in Črnim Kalom (kot dokazujejo sledilni izvidi – IZRK 2007 okoljskega poročila) se izteka v izvire in podtalnico območja občine Dolina. Del te vode se pojavi v številnih izviroh na področju med Dolino in Boljuncem, v dolini Glinščice, med Prebenegom in Črnim Kalom. Iz tega vodnega sistema se napajajo reki Glinščica in Osp ter kmetijski vodovod na območju Dolge krone. Obstaja resna nevarnost, da se zaradi gradnje spremeni kompleksni sistem ponikalnic, kar bi lahko povzročilo izginotje ali oslabitev nekaterih izvirov, in s tem imelo negativne učinke tako na ekološka ravnovesja v zakonsko zaščitene naravovarstvenih območjih na tem predelu kot tudi na krajevne gospodarske dejavnosti v občini Dolina.

Poleg Naravnega rezervata doline Glinščice, je tudi biotip »Osapskih jezer« (*it. biotipo »Laghetto delle Noghere«*) v sosednji občini Milje, ki je zaščiteno z zakonom dežele Furlanije Julijske krajine. Med ogrožene gospodarske dejavnosti gre naštetih turistične in pomožne dejavnosti, katerih osnova je omenjeni naravni rezervat, visoko-kakovostno kmetijsko proizvodnjo v občini (vinogradništvo, oljkarstvo, sadjarstvo) in ribogojniške dejavnosti v vasi Boljunec. Vse te gospodarske panoge so za svoj obstoj odvisne od razpoložljivosti in neoporečnosti vodnih virov iz tega vodnega sistema.

- Hrup in tresljaji gradbenih del in železniškega obratovanja bodo vplivali na habitat Naravnega rezervata doline Glinščice in biotipa Osapskih jezer.

- Če zopet citiramo iz Okoljskega poročila:

»Glede na lastnosti in naravovarstveni pomen zavarovanega območja je treba možne tehnične rešitve, ki zagotavljajo čim manjši negativni vpliv na zavarovano območje, tako pri načrtovanju, kot pri gradnji oz. izvajanju del in obratovanju objekta...«

(Smernica 7-III-1/7-O-09/TTACGBF.21.1.2009 "Konkretni pogoji in usmeritve za varstvo zavarovanega območja")

in upoštevamo grenke izkušnje ob priliki nedavne gradnje avtocestnih predorov in novogradnji mostnih stebrov tako v okolici Trsta kot pri avtocestnem odseku Kozina - Črni Kal, opažamo da bodo novonastale razpoke ob izvajanju izkopa z razstrelivom glavni vzrok, da se spremenijo podzemni vodotoki; ob gradnji odseka Kozina - Črni Kal se je vodostaj vodnih virov reke Glinščice izrazito znižal.

- Za premoščanje Glinščice je predvidena izgradnja mostov. Zelo verjetno je, da bo depresija izkopa povečala hitrost iztoka vode v reko ob deževju in s tem povečala prekomerno količino vode v strugi med deževjem in istočasno odvzetje vode napajanju vodnih vire doline Glinščice. Drugače rečeno bo projekt spremenil strugo reke v odtočni kanal deževnice, v upanju, da tu ne bo prišlo do kakih izlivov škodljivih tekočin iz notranjosti predora.

- Ravno tako je neobhodno potrebno preprečevanje katerokoli izgube onesnažujočih tekočin v tako občutljivo območje tako med gradnjo kot med obratovanjem železniške proge. Vemo, da so predvideni lovilni bazeni, ne vemo pa kako bo potekalo stalno vzdrževanje in redno izpraznjevanje le teh, saj bi prelitje odplak ogrozilo celoten podtalni sistem rek Glinščice in Osp. Ta zaskrbljenost ni zaman, saj se to že zdaj dogaja z bazeni avtoceste Kozina – Koper in obenem potrjuje možnost omenjenega tveganja.

- V zvezi z 41. členom Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača – Koper:

»Investitor izgradnje drugega tira železniške proge zagotovi celostni načrt monitoringa za področja, ki jih določajo poročila o vplivih na okolje in izvajanje monitoringa v skladu s predpisi, ki urejajo področje varstva okolja in usmeritvami poročil o vplivih na okolje... Naravovarstveni monitoring je treba izvajati tudi v času pripravljanih del glede na določila poročila o vplivih na okolje.... Rezultati monitoringa so javni, investitor poskrbi za javnost podatkov...v času gradnje in obratovanja se izvaja monitoring onesnaženosti tal... zraka... podtalnice z usedalnikov ... pojavljanja poškodb v strugah odvodnikov ... hrupa...«

Ugotovili smo, da investitor nima nobenih stikov z Deželo Furlanijo Julijsko krajino, kar pomeni, da na omenjenem ozemlju občin Dolina in Milje ni predvidena uvedba nikakršnega sistema monitoringa na čezmejnem zavarovanem območju, kar postavlja velike dvome nad obstoj čezmejnih protiukrepov v primeru negativnih učinkov gradnje in obratovanju projekta, oziroma splošnih postopkih zaščite teritorija pred morebitnim izlitjem odplak, oziroma splošnemu onesnaževanju voda (površinske vode, podzemne vode in vodnih virov), vplivi nad biotsko pestrost (flora, favna, habitatne tipe, ekološko pomembna območja, biotsko raznovrstnost), in obremenitev okolja s hrupom. To potrjuje dejstvo, da Dežela FJK ne nastavlja nobenega sistema merjenja naravoslovnih indikatorjev (geoloških, hidroloških, živalskih, rastlinskih, itd.), čeprav so se dela projekta že začela, in obenem ne vključuje nobenega raziskovalnega inštituta v ta namen.

Na osnovi zgoraj navedenega je razvodno, da RS in Dežela FJK ne sodelujeta pri zaščiti obmejnega teritorija pred morebitnimi škodljivimi učinki na ekosistem, in niti ni pričakovati, da bi v prihodnje do tega sodelovanja prišlo v slučaju potrebnega saniranja zaradi povzročene škode ali odpravljanja posledic na kmetijskih in gospodarskih

dejavnostih, ki bi jih s katerokoli obliko onesnaževanja ekosistema povzročil čezmejni vpliv gradnje II in III tira Divača – Koper.

6.3 Sklep

Iz vseh teh razlogov smatramo, da je od samega začetka zasnove načrta proge drugega tira do njene gradnje in nastopa izvajalcev politika matične države do zaščitenej območij doline Glinščice, Ospa, biotipa »Osapskih jezer« ter njihove okolice popolnoma neodgovorna. Ogroženi vodni viri so od vedno ustvarjali pogoje za naselitev in razvoj teh krajev, na katerih že tisočletja domuje človek in kjer dandanes živi slovenska manjšina. Glede na to, da postaja voda vedno bolj dragocena dobrina, imamo dolžnost, da jo zaščitimo pred škodljivimi posegi tako za današnji rod kot za bodoče rodove.

7.0

Sporna uporaba zakonodajnih postopkov pri projektu Drugi tir

Stanko Štrajn, univ. dipl. prav., Ljubljana

7.1 Uvod

EIB je pred dokončno odločitvijo o odobritvi kredita v višini 250 milijonov EUR, ki naj bi bila sprejeta 9. 4. 2019, zahtevala javno obravnavo tega projekta z ciljem, da pristojni organi in gospodarske družbe Republike Slovenije, ki vodijo ta projekt celovito predstavijo slovenski javnosti to največjo slovensko investicijo in zlasti obrazložijo vsebino sprejetega investicijskega programa.

Komisija za infrastrukturo Državnega zbora je zato v veliki dvorani slovenskega hrama demokracije 21.3. 2019 sklicala javno predstavitev projekta in povabila k razpravi o tem projektu zainteresirano javnost, ki prek različnih oblik civilnega delovanja izraža zgražanje in gnev zaradi očitnih zlorab proračunskega denarja pri vodenju tega trenutno največjega investicijskega projekta v Sloveniji. Predstavitve je bila režirana tako, da so besedo najprej za neomejen čas dobili resorna ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek, nato pa še predstavnik pripravljavca investicijskega programa Deloitte Slovenija ter uprava koncesionarja 2TDK d. o. o. Po uvodnih predstavitvah, v katerih so zbranim udeležencem predstavitev ministrica, predstavnik Deloitte Slovenija in namesto navzoče uprave 2TDK d. o. o. mlad uslužbenec te družbe, katerega ime si avtor članka ni zapomnil, na dolgo in široko razlagali vse, kar že več let poslušamo in beremo po medijih o nujnosti in potrebnosti drugega tira za

slovensko gospodarstvo. Po dvournem leporečenju, v katerem smo navzoči pogrešali jasne odgovore o javno znanih dejstvih, ki vzbujajo dvom o zakonitosti in gospodarnosti vodenja te investicije, so besedo dobili prijavljeni udeleženci s strani civilne družbe. Toda svoja mnenja so smeli predstaviti le v strogo odmerjenih sedmih minutah, to je v času, v katerem je možno postaviti trditve in vprašanja, ni pa mogoče strokovno obrazložiti zakaj je vodenje tega projekta pravno, ekonomsko in tehnično zgrešeno.

Razumljivo je, da države izvajajo velike infrastrukturne investicije grajenega javnega dobra prek projektnih podjetij, ker se tako izognejo težavam financiranja zaradi proračunskih omejitev, ki zadevajo neposredne proračunske uporabnike. Ker je projektno podjetje posredni proračunski porabnik in ker najeti krediti, čeprav so najeti z garancijo države, niso v bilanci šteti kot javni dolg, je tak način financiranja tudi ugoden za javno finančne bilance držav. V primeru, da se država odloči za vodenje investicije prek posrednega proračunskega uporabnika, morata projektno podjetje in država za gospodarno in uspešno gradnjo projekta javnega dobra izpolniti naslednje ključne pogoje:

1. Projektno podjetje mora imeti urejen pravni status investitorja.
2. Finančna konstrukcija mora biti realna in mora zagotavljati vire za izgradnjo in nato še vire za odplačilo kreditov in vzdrževanje zgrajenega javnega dobra.
3. Projektno podjetje mora biti tehnično usposobljeno obvladovati gradnjo.
4. Država in njene nadzorne institucije morajo efektivno izvajati nadzor nad porabo javnega denarja.

Za uspešno, gospodarno in racionalno vodenje gradnje morajo biti zagotovljeni vsi štirje pogoji. Za gradnjo 2. tira Divača – Koper pa ni zagotovljen niti en pogoj in zato ni mogoče pričakovati, da bomo kljub hitremu črpanju proračunskega denarja v razumnem roku dobili zgrajen drugi tir Divača - Koper, ki ga slovensko gospodarstvo nujno potrebuje.

7.2 Opredelitev statusa 2TDK

Pravni status 2TDK d. o. o. ureja Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača – Koper(ZIUGDT), ki določa, da je 2TDK d. o. o. koncesionar, ki bo izgradil in upravljal drugi tir na podlagi stavbne pravice železniške infrastrukture, ki je grajeno javno dobro na parcelah proge, ki je prav tako javno dobro. Ker je stavbna pravica opredeljena kot pravica graditi na tujem zemljišču, je vsekakor pravno vprašljivo, kako je javno dobro tuja nepremičnina na parcelah, ki so prav tako javno dobro. V 22. čl. ZIUGDT je določeno, da koncesija v tem primeru ni javno - zasebno partnerstvo, zakon pa ne pove kakšno partnerstvo je ta koncesija, ki pravzaprav sploh ni koncesija, temveč naročilo države posrednemu proračunskemu porabniku, naj za javen denar zgradi javno infrastrukturo.

Ministrica je na predstavitvi demantirala floskule izpred treh let Cerarjeve vlade o tem, kako bomo ta tir zgradili brez javnega denarja, zaradi česar je Cerarjeva vlada ustanovila 2TDK, ki naj bi bil zasebni partner, ki bo zagotovil potreben denar brez pomembne udeležbe javnega financiranja. Sedaj je že jasno, da bo vsa investicija pokrita izrecno samo s proračunskim denarjem Republike Slovenije, nepovratnimi sredstvi EU, ostalo pa bodo krediti EIB in poslovnih bank, pridobljeni na podlagi garancije države, zaradi česar ministrstvo že pripravlja zakon o soglasju in zakon o garanciji za najetje posojil za drugi tir. Kljub izteku zakonskih rokov, vlada še ni sprejela koncesijskega akta in tudi koncesijska pogodba zato ne more biti sklenjena.

Očitno imajo strokovnjaki, ki naj bi pripravili koncesijski akt in na njegovi podlagi še koncesijsko pogodbo hude težave, ker vedo, da ta koncesija ni javno - zasebno partnerstvo, ne vedo pa, kakšno naj bi bilo partnerstvo, za katerega trdi resorno ministrstvo, da je to javno- javno

partnerstvo. Prav to partnerstvo je po mnenju dr. Mojmirja Mraka nebuloza, torej zmeda, nejasnost, celo neumnost. Kakor koli, vidimo, da je 2TDK d. o. o. koncesionar, ki nima sklenjene koncesijske pogodbe in je imetnik stavbne pravice, ki v zemljiški knjigi ni vpisana.

Kako bo torej ob takšni statusni zmedi 2TDK d. o. o. investitor in ali mu bo EIB odobrila kredit, bomo videli 9. 4. 2019 po sprejemu odločitve uprave EIB. Nemara je možno, da bo 2TDK d. o. o. banki pojasnil vse pravne kontradikcije svojega statusa in da bo Slovenija zagotovila garancije, toda na javni predstavitvi ta vprašanja niso bila jasno odgovorjena, oz. sploh niso bila odgovorjena.

2.5. Investicijska vrednost mora biti mednarodno primerljiva ali pa je v zasnovi nekaj napačno

Po spletu je dostopna primerjava med ceno kilometra železnice na najtežjih terenih v Nemčiji, ki znaša pribl. 25 milijonov EUR in ceno drugega tira, ki po Investicijskem programu znaša 47 milijonov EUR na kilometer. Bivši direktor direkcije za infrastrukturo, Gregor Ficko, postreže s primerjavo cene kilometra avtoceste na najtežjem odseku čez Trojane, ki znaša 25 milijonov EUR in je za 28 metrov široko traso pol cenejša kod znaša cena km proge na 8 metrih širokem pasu. Slovenska javnost označuje razliko med dejansko vrednostjo proge okoli 600 milijonov EUR in ocenjeno vrednost po IP faktor korupcije.

Preprosto, na vsak korektno porabljen evro investicije potrebuje slovenska oblast še dober evro za napajanje vseh interesov, ki so usmerjeni na ropanje proračunskega denarja. IP ne analizira cene po enoti mere, ki je za predore na drugem tiru predvidena na mnogo višjem nivoju kot so znašali stroški gradnje avtocestnih predorov nekaj deset metrov proč od predvidenih predorov drugega tira. Iz ZIUGDT sledi, da bo 2TDK d. o. o. dokapitaliziran s 200 milijoni proračunskega denarja, kar se poveča še za 200 milijonov, če ne bo madžarskega vložka v osnovni kapital.

Tako vidimo, da bo 2TDK d. o. o. razpolagal s svojim osnovnim kapitalom, ki je javen denar, ne pa pod nadzorom države s tem denarjem zgolj upravljal. Ko bo železnica zgrajena, če bo kdaj zgrajena, bo ta železnica po ZIUGDT 45 let last 2TDK d. o. o. in ne last Slovenije, ki bo to investicijo plačala. Ker bo 2TDK d. o. o. z progo upravljal bo po IP predvidoma še 45 let prejemal nadomestilo za dosegljivost iz proračuna v višini 35 milijonov EUR na leto, kar bi mu naj omogočilo vračilo kreditov. Luka Koper, Slovenske železnice in DARS bodo od uporabnikov luških, železniških in avtocestnih storitev pobirali takse in uporabnine, kar bo vse vir sredstev za pokritje enormnih investicijskih stroškov tega projekta.

Povedano drugače. Drugi tir ne bo stal le 1,2 milijarde EUR, kolikor nam zavajajoče razlaga IP in za njim resorna ministrica, temveč je treba k tej vsoti prišteti še nadomestilo za dostopnost v višini 35 milijonov X 45 let = 1,575 milijarde EUR. Vse to bomo plačali državljani Slovenije. Iz IP ni mogoče razbrati, kakšne bodo obresti na najete kredite, še manj pa je razvidno, kam je prišteti 55 ali po nekaterih informacijah skoraj 100 milijonov evrov, ki so bili za ta projekt iz proračuna že porabljeni. Vsekakor nam IP razkriva, da je za DRI kot notranjega inženirja, ki se financira iz proračuna, predvideno za inženirsko delo več kot 2 % investicije, kar zagotavlja prijetno življenje 200 inženirjem, zaposlenih v DRI, ne glede na to, ali bo drugi tir zgrajen ali ne. Povedano preprosto. Ves finančni model je nastavljen tako, da je 2TDK d. o. o. kot vmesnik stimuliran razmetavati proračunski denar, zaradi česar gospodarna, hitra in racionalna gradnja očitno ni zaželena.

7.4 Vodenje projekta oziroma uporaba mrežnega planiranja z jasno opredeljeno linijo vodenja

2TDK d. o. o. ni usposobljen vzpostaviti linije vodenja tega projekta. To pomeni, da njegov inženir DRI d. o. o. lahko počne kar se mu zljubi. Za DRI je značilna homeopatska logika, po kateri je manj = več. Manj kot dela, več dobi. Natanko enako je pri projektu NUK 2, kjer je Ministrstvo za šolstvo in znanost porabilo že 2,5 milijonov EUR za projekte, pa še vedno nima niti PGD projektov, kaj šele da bi že imelo PZI projekte in bi lahko razpisalo gradnjo NUK 2. Pri NUK 2 gre v primerjavi z drugim tirom za majhne zneske, toda gre za enako logiko, ki je splošen ideal slovenske izvršne oblasti.

Vsaka gradnja je priložnost, ne za izgradnjo objekta v javno korist, pač pa za izčrpavanje proračuna, kar pridno izvajajo številne inženirske ekipe strokovnjakov. Pristojni državni organi, vlada in Ministrstvo za infrastrukturo ali za šolstvo ali za zdravstvo ali za kulturo pa zgolj prikrivajo to izčrpavanje in kot v primeru aфере MAKETA prevzemajo odgovornost, namesto da bi glede na zaupana pooblastila ukrepali in preprečili zlorabe. Vzrok za tako neumno prevzemanje odgovornosti, kjer vsekakor prednjači Ministrstvo za infrastrukturo, je gotovo po zdravi pameti samo neka korist, ki jo akterji teh zlorab pridobivajo na škodo javnega denarja.

Če investitor obvladuje inženirja, ki vodi projekt, lahko obvladuje finančno in tehnično plat izvedbe del in v tem primeru imamo gospodarno, hitro in racionalno vodeno izvajanje del. V obratnem primeru imamo projekte na papirju, makete in računalniške animacije, o potrebnih infrastrukturi pa lahko sanjamo, saj je na tak način v času naših življenj verjetno ne bomo dočakali.

7.5 Vodenje mora v načelu preprečiti zlorabe in sklicevanje na preobremenjenost je samo dokaz omejene usposobljenosti

Očitno je, da pristojni organi nadzora in zlasti Ministrstvo za infrastrukturo ne nadzorujejo vodenja investicije, saj v primeru ustreznega nadzora ne bi moglo priti do zlorab, kot smo jim bili priča v aferi MAKETA. Gotovo razpis za PZI projekte ne bi z razpisnimi pogoji tako očitno diskriminiral vse projektantske biroje v Sloveniji, razen kombinacije edinega ponudnika. 2TDK d. o. o. ne bi mogel za IP plačati kar 800.000 evrov in ne bi mogel svoj osnovni kapital trošiti predvsem za nerazumno visoke plače svoje uprave in zaposlenih, ki že tri leta delajo, pa kljub njihovem delu še vedno niso zagotovljeni ne pravni, ne finančni ne tehnični pogoji za izvedbo projekta.

Računsko sodišče na primer odklanja izvesti revizijo nad dosedanjim delom 2 TDK d. o. o., ker ta revizija ni predvidena v letnem programu dela Računskega sodišča in tudi sicer Računsko sodišče ne želi delovati preventivno, temveč razglša grešne kozle šele po tem, ko škode Sloveniji ni več mogoče popraviti. Vlada in resorna ministrica ščitita akterje zlorab v tem projektu in čakata na ukrepanje tožilstva in sodišča, kar pomeni, da bodo minila leta, preden bo pravosodje zmoglo dokazati krivdno odgovornost, ali pa bodo postopki zastarali ali bodo ustavljeni, ker ne bo mogoče onkraj vsakega dvoma dokazati kaznivih dejanj. Tako imamo izgovor za toleriranje malomarnosti, nesposobnosti ali namernega škodljivega ravnanja, v posledici česar se odgovorni javni uslužbenci in funkcionarji gospodarskih družb odgovornih za ta projekt brezskrbno lahko norčujejo iz države in iz celotne slovenske javnosti.

Nič se ne bo spremenilo, dokler bo oblast dopuščala neodgovorno vodenje projekta in dokler za škodljivo ravnanje ne bo nihče zares odgovarjal; materialno, moralno in politično, saj

ugotavljanje kazenske odgovornosti očitno ni dovolj ažurno, da bi lahko služilo svojemu namenu.

Javnost, ki ni tako neumna, da bi verjela, da je vse res, kar pišejo naši mediji in kar nam razlaga resorna ministrica, ni zgolj kazala na napake in kritizirala, temveč je državnemu zboru in vladi tudi svetovala, kaj ukreniti, da bi nujno potreben drugi tir čim prej zgradili, ne da bi ga mnogo preplačali. Nasveti kaj storiti so bili zelo jasni in sicer:

1. Razveljaviti ali vsaj spremeniti ZIUGDT.
2. ZTDK d. o. o. kadrovsko usposobiti za vodenje investicije, tako da bo sposoben obvladovati finančni inženiring, svojega inženirja in postopke javnega oddajanja del tako, da bo zagotovljena linija vodenja del. To pomeni v nadzorni svet in upravo imenovati strokovne kadre ne glede na strankarsko pripadnost.
3. V DRI d. o. o. je nujno zamenjati nadzorni svet in upravo družbe s strokovnimi, apolitičnimi kadri, ki bodo sicer sposobno inženirsko podjetje kot notranjega inženirja zopet usposobili za strokovno vodenje gradnje, namesto za strokovno izčrpavanje proračuna po homeopatski logiki: MANJ = VEČ.
4. Resorno ministrstvo za infrastrukturo in vlada morata odrediti nadzornim institucijam države permanentno vsebinsko spremljanje projekta in na podlagi ugotovljenih malomarnosti ali zlorab položaja takoj uveljaviti odgovornost zoper nosilce negospodarnega trošenja proračunskega denarja.
5. Državni zbor in odbor za infrastrukturo morata tekoče spremljati vodenje najmanj gradnje drugega tira in tretje razvojne osi in uveljaviti politično odgovornost v primeru nadaljevanja sedanje prakse negospodarnega trošenja proračunskega denarja in neaktivnega vodenja investicije.

Ministrica za infrastrukturo ne razume, da slovenska javnost ni proti gradnji drugega tira, temveč je proti zlorabam javnega denarja in proti negospodarnemu vodenju gospodarske politike, saj bi sicer odgovorila na kritiko javnosti, ne pa ponavljala mantre, ki smo se jih vsi že krepko naveličali. Ministrica ne razume, da vprašanje javne obravnave te investicije ni vprašanje za PIAR, temveč gre za vsebinsko konkretno odgovarjanje na vsebinska opozorila o malomarnem, nestrokovnem ali pa celo namerno zlonamernem vodenju tega projekta.

Če bi ministrica za infrastrukturo razumela, kaj ji je slovenska javnost na javni predstavitvi projekta skušala dopovedati, bi ukrepala v smeri nasvetov civilne družbe, ali pa bi razumno in prepričljivo dokazala, da razmišljajoči državljani, ki izražajo ogorčenje nad ravnanjem državnega zbora in vlade pri vodenju tega projekta nimajo prav, ker je pravilno, da se delajo projekti, makete, da se konstruirajo koncesije in stavbne pravice na javnem dobru in da odgovorni funkcionarji pri tem projektu dosledno skrbijo, da se sprejemajo najslabše in najmanj gospodarne odločitve. Skratka, prepričati bi morala slovenske državljane, da je prav, da se porabljajo proračunski milijoni za to, da potrebne infrastrukture ne gradimo hitro, gospodarno in po zdravi pameti. Dvomim, da je PIAR služba Ministrstva za infrastrukturo dovolj sposobna nejeverne Tomaže med občestvom Slovencev prepričati, da se pri tem projektu oblast trudi za narodov blagor. Očitno je poskus z molkom in ignoranco civilne družbe obsojen na neuspeh, žal pa se bo to dejstvo ugotovilo šele na naslednjih volitvah.

Javna predstavitev projekta drugi tir Divača – Koper je neposredno razkrila, da vsaj za enkrat nova vlada Marjana Šarca dosledno nadaljuje prakso Cerarjeve vlade, saj nam odgovorna

resorna ministrica ne pove nič novega, ni nobenih resnih postopkov ugotavljanja odgovornosti, kadrovska politika je še vedno politična in ne strokovna in še vedno je oblast gluha za sporočila javnosti, ali pa je tako nesposobna, da dejansko ne razume, kaj ji državljani govorimo in sporočamo. Predsednik vlade sicer grozi, da bo preprečil nadaljevanje prakse prejšnje vlade, toda javna predstavitev nam dokazuje, da je res prav obratno; PSI LAJAJO, KARAVANA PA GRE DALJE PO SVOJI NAČRTOVANI POTI. Torej drugi tir Divača – Koper bo koncesionar 2TDK d. o. o. skupaj s svojim inženirjem DRI d. o. o. pod nadzorom ministrice za infrastrukturo še naprej mečkal, tako, da se bo gradnja vlekla v nedogled med tem pa bomo vsi skupaj »LUZERJI«, kajti izgubili bomo milijone, drugega tira Divača – Koper pa še dolgo ne bomo imeli.

Vse to je tako, kot poje pesmica, ki se je spomnim iz čitanke za prvi razred osnovne šole in gre nekako takole:

»Lenka se šeta, metla pometa.
Lenka pred duri, peč se zakuri.
A kokotiček skoči v lončiček,
Lenčica Lenka kikiriki,
Sem že pečenka, jest se mudi!«

Pripomba avtorja glede na razvoj dogodkov:

Ta članek je avtor napisal konec marca 2019, ko vlada še ni sprejela koncesijske uredbe in tudi še ni bila podpisana koncesijska pogodba. Tekst zato obravnava projekt izgradnje Drugega tira Divača – Koper po stanju pred sprejemom uredbe in pred sklenitvijo koncesijske pogodbe. Koliko je status 2TDK d. o. o. po koncesijski uredbi in pogodbi skladen z osnovami vodenja investicijskih projektov bo mogoče oceniti, ko bomo vedeli, koliko je za ta projekt Slovenija dejansko porabila in kdaj bodo po tej progi pričeli voziti prvi vlaki.

8.0

Drugi tir v predloženi trasi ni vodnogospodarsko utemeljen

Prof. Mitja Rismal, Ljubljana

8.1 Uvod

V članku obravnavam vodnogospodarsko vprašanje zaščite pitne vode Slovenske Istre z obalo in naravnega parka na Kraškem robu, ki je neločljivi del prostorsko in naravovarstveno kompleksnega vprašanja o poteku nove železniške proge med Divačo in luko v Kopru. Luka Koper je za državo pomemben del gospodarske in prometne infrastrukture. Sedanja in nova železniška proga Divača – Koper ter avtocesta posegajo v varovano naravno okolje Kraškega robu, ki je tudi prispevno območje izvira Rižane, vira pitne vode za Slovensko Istro z Obalo.

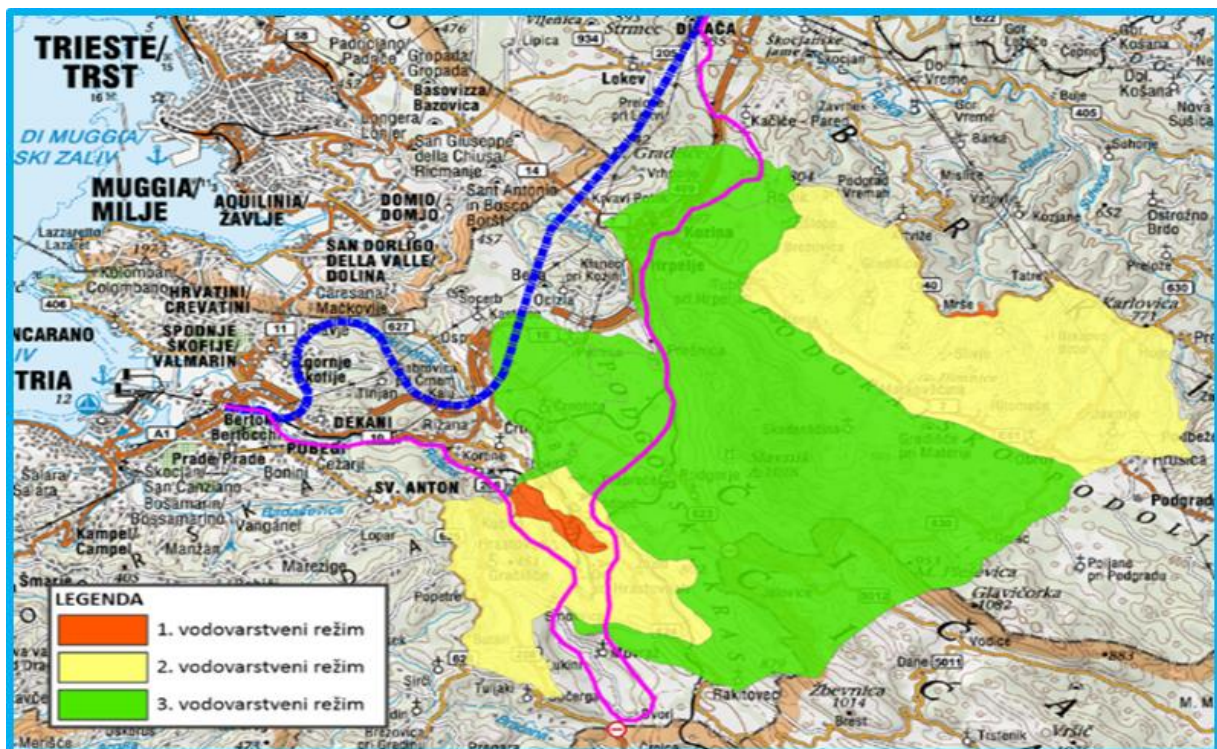
Produktivna rešitev tega konflikta med gospodarskim razvojem in potrebo po zaščiti naravnega okolja ter varne oskrbe s pitno vodo potrebuje celostno obravnavo z uravnoteženim upoštevanjem pomena teh nasprotujočih si potreb. Pri tem prometno infrastrukturnem objektu, kot je tretji tir, pa obravnavam znake nekoherentnega, strokovno prostorsko, ekološko, vodnogospodarsko, pomanjkljivega interdisciplinarnega načrtovanja, ki je za to območje in za celo državo izjemno pomembna investicija.

V obravnavanem prispevku **ljudsko poimenovani Drugi tir** naslavljamo z **uradnim nazivom Projekt 1/3**, tako kot je v idejnih zasnovah tudi poimenovan.

Ker pa potrjeni projekt tira 1/3, nasprotno od izjav predstavnikov Ministrstva za infrastrukturo na RTV, ne rešuje celostne zaščite pitne vode na izviru Rižane, sem opozoril že na Državnem

svetu in prej stroko: vodarje na Miševih dnevih 2016 in v Gradbenem vestniku 2017 [3], z naslovom: »**Preložitev železniškega tira Divača – Koper na vodnogospodarsko ni utemeljena**«, ker ostaja izvir pitne vode **Rižane**, z načrtovano traso tira **1/3** v tunelih skozi sam kraški vodonosnik, zaradi prepustnih kraških tal, na varovanem prispevnem območju, (Slika 9.1.) enako kot doslej, nezaščiten pred nepredvidenim onesnaženjem.

Prav zgoraj navedene trditve bi morale biti alarm za vsakega presojevalca tako iz področja vodogradbenih soglasij kot iz splošnega okoljskega. Alarm pomeni v običajnem svetu sklic vseh načrtovalcev in oponentov, da se usedejo za skupno mizo in z argumentirano razpravo utemeljeno potrdijo ali ovržejo argumente in protiargumente. Takega strokovnega omizja ni bilo in zato v nadaljevanju ponovno predstavljamo problematiko, ki bo dolgoročno imela posledice za Slovensko primorje.



Slika 9.1. Potrjena trasa novega tira 3/1 in obstoječi tir Divača – Koper z varnostnimi pasovi za zaščito Rižane. V prvem krogu vrednotenja variant za novi tir proge Divača – Koper je bila predlagana varianta 4/0 z dolžino trase 47,8 km, po optimizaciji pa nekoliko daljša, 51 km dolga, investicijsko ugodnejša varianta 4/1.

Projekt tega tira 1/3 omenja, zaradi drenažnega vpliva v sam vodonosnik položenih tunelov, le možno manjšo izdatnost izvira Rižane, ne pove pa cene, kje, kako in koliko te izgubljene drenirane vode bo lahko Rižanski vodovod tudi zajel. Ne rešuje pa nevarnosti, ki preti Rižani iz sicer obsežnih varnostnih pasov (slika 9.1.) na prepustnem kraškem svetu, ki pa za varnost pitne vode na izviru Rižane, pred nepredvidenim onesnaženjem, ne zadostujejo.

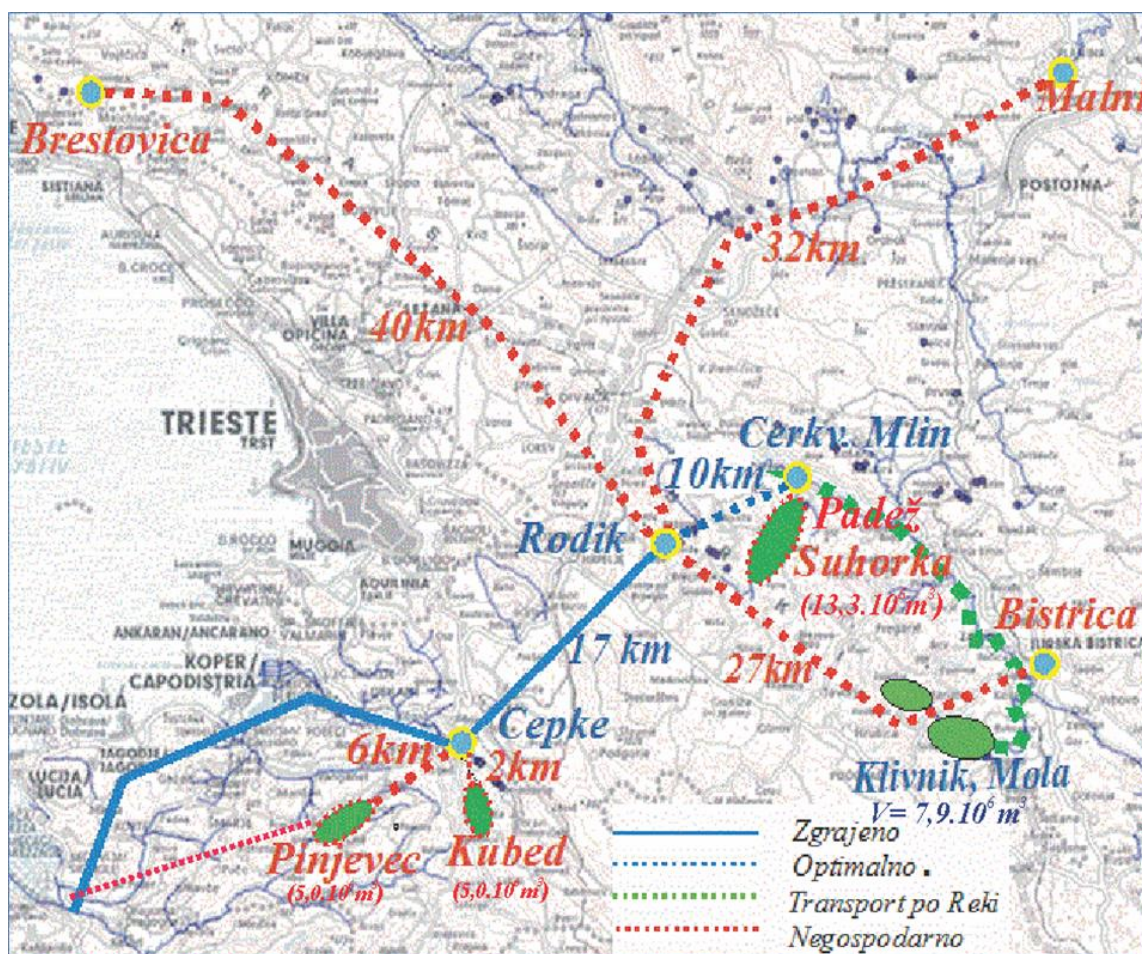
Da načrtovane potrebe RV za Slovensko Istro z obalo ne bodo prizadete je potrebno, in je tudi mogoče, onesnaženje Rižane, v največji suši, kot je bila leta 2003, premostiti najmanj 4 mesece z vodo iz neizkoriščenih akumulacij na Moli in Klivniku, (Slike 9.2; 9.3; 9.4; 9.5 in 9.6), Daljši izpad Rižane od 4 mesecev pa nadomestiti iz vodnih črpališč na Brestovici in na izviru Bistrice, Kraškega in Ilirskobistriškega vodovoda.

Takšna rešitev v projektu tira 1/3 ni bila predvidena. Opozorilo o prepotrebnosti zagotovitvi virov pitne vode je tudi namen tega prispevka.

Edini problem za zagotovitev z določeno varnostjo pitne vode RV pa je, da MOP te vode, iz obeh akumulacij, že 20 let ne dodeli Rižanskemu vodovodu. MOP v Reki, po nerazumnem predpisu, ne dovoli manjših od »ekološko še sprejemljivih minimalnih pretokov $Q_{es} = 925 \text{ l/s}$ in 1.388 l/s na v. p. Trnovo in Cerkvenikov mlin, (po zadnjem predpisu za ribiče na v. p. Trnovo pa najmanj 610 l/s), kar je vodnogospodarsko in ekološko nesmisel. »Strokovnjaki« bi morali vedeti, da taka pogoj minimalnih pretokov za reko Reko v suši, kot je bila po zakonih narave leta 2003, od izvira do Škocjanskih jam, ostane 48 dni brez vode (slika 9.9). Tako ja pisanje o zagotavljanju potrebnega minimalnega pretoka popolnoma odveč, kaj šele zagovarjanje takega pogoja.

O tem sem poročal na posvetu o tem tiru 1/3 na Državnem svetu, kjer je skupina inženirjev predstavila k potrjenemu projektu 1/3 alternativno traso, za katero trdijo, da je tehnično-prometno enakovredna in ekonomsko ugodnejša od projekta 1/3. Po poteku trase in po podolžnem profilu, pa manj od tira 1/3 posega v kraški vodonosnik (slike 1; 7; 10).

Zato informacije na TVS, da projekt za tir 1/3 rešuje pitno vodo na izvira Rižane, brez sodelovanja obeh akumulacij, strokovno ne držijo ali bolje zelo nestrokovno, brez podlag javnost zavajajo.



Slika 9.2. V obeh akumulacijah na Moli in Klivniku (slike 3 – 6) in iz Rižane je dovolj vode načrtovano 50 letno porabo Rižanskega vodovoda in tudi za 4 mesečni izpad Rižane v primeru onesnaženja ter za 33 % manjši izdatnosti obeh vodnih virov zaradi klimatskih sprememb.

Odbor za pripravo in izvedbo aktivnosti povezanih z izgradnjo drugega tira proge v smeri Divača – Koper, ki ga je z odločbo dne 9. 7. 1996 imenovalo Ministrstvo za promet, je sklenil, da se varianta 4/1, ob trasi sedanjega tira, ki bi stala 800 milijonov EUR, vključi v nadaljnjo obravnavo in načrtovanje.

Vendar pa Urad za prostorsko planiranje od Uprave RS za varstvo narave (oba v sestavi Ministrstva za okolje in prostor) za to varianto ni dobil pozitivnega mnenja (dopis 135001-15/00-jih z dne 11. 7. 2000), kar je bilo utemeljeno s tem, da bi trasa 4/1: »po dolžini dvakrat presekala Kraški rob, ki je v sklopu Kraškega regijskega parka v celoti predviden za zavarovanje, »kar bi pomenilo degradacijo prostora in naravnih vrednot«.

Zato je bil v okviru Uredbe o DLN (dne 1. 8. 2014). narejen in predlagan nov potek trase tira izven Kraškega roba, t.i. varianta 1/3 (Slika 9.2), ki pa bi stal 1.400 mio EUR (Slika 9.2). Ta varianta se je nato upoštevala pri izdelavi PGD.



Slika 9.3. Neizkoriščena akumulacija Mola



Slika 9.5. Neizkoriščena akumulacija Klivnik



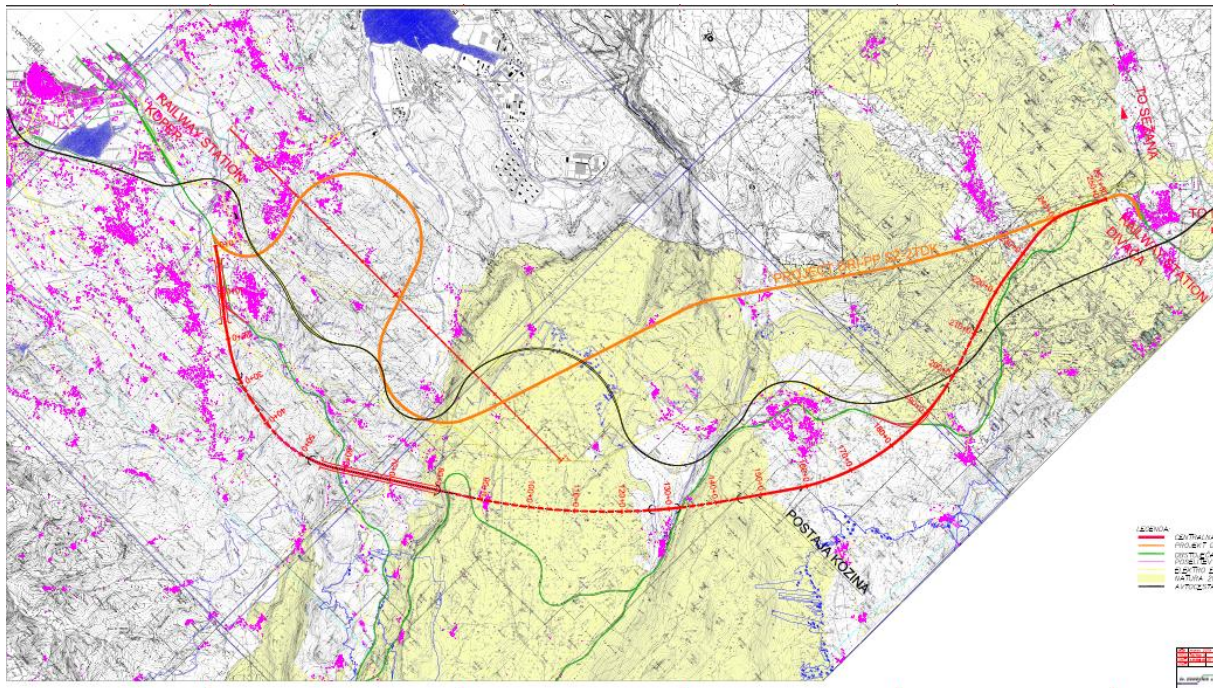
Slika 9.4. Akumulacija Mola s prelivom in izpustom vode



Slika 9.6. Akumulacija Klivnika s prelivom in izpustom vode

Iz poteka obeh tras (Sliki 9.1. in 9.7.) vidimo, da poteka trasa 1/3 po skrajnem zahodnem robu vodovarstvenega območja Rižane iz katere Rižanski vodovod oskrbuje s pitno vodo Slovensko Istro z Obalo.

Po mnenju hidrogeologov (Ratej in Prestor, 2012) [2] gradnja in obratovanje železniške proge Divača – Koper po tej varianti 1/3, ob doslednem upoštevanju vseh za zaščito Rižane predvidenih ukrepov, vira pitne vode ne bo prekomerno ogrožala, »ker je tveganje onesnaženja med gradnjo in obratovanjem železnice sprejemljivo, saj bi bil vodni vir lahko ogrožen le v primeru nesreče v scenariju najslabše možnosti«.



Slika 9.7. Potrjena trasa projekta 1/3 in od skupine inženirjev predlagana nova rešitev.
BISTVENO: podrobnejša predstavitev te trase in vzdolžnega profila je predstavljena v poglavju 2.0 in 3.0.

8.2 Z Drugim tirom po trasi 1/3 se lahko pričakuje celo zmanjšanje zmogljivosti zajetij pri Rižani

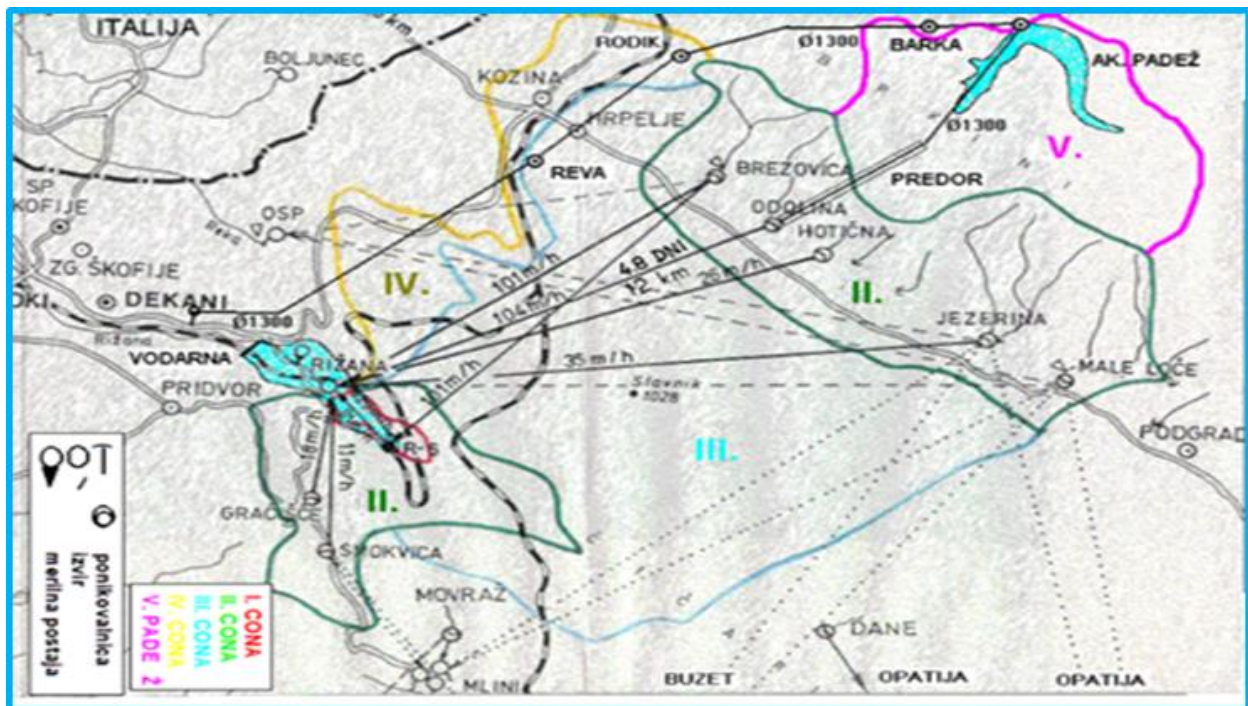
Z izgradnjo potrjenega tira 1/3 ostaja problem pitne vode pred onesnaženjem izvira Rižane tudi po meritvah toka podtalnice (Slika 9.8.), zaradi poselitve in prometnic na prepustnih kraških tleh prispevnega območja na Matarsko Podgrajskega podolja (Slika 9.1.), še naprej nerešen, kar potrjujejo, poleg navedenega, številni drugi primeri: Zaradi prevrnitve cisterne na cesti pod Črnim Kalom, je bil leta 2016 onesnažen izvir Rižane. Pojav nafte v izviru Globočec vodovoda Suhe krajine iz rezervoarjev nafte v pribl. 13 km oddaljenem Ortneku. Druga primera sta onesnaženje Krupe in izvira Obrh v Loški dolini. Pred dnevi pa razlitje kerozina na obstoječem tiru v Hrastovljah itd.

Zato obsežni varnostni pasovi na krasu, zaradi velike prepustnosti razpoklin v kraških tleh, ne zadostujejo. Onesnaženje kraške podtalnice se največkrat opazi šele na

njenem izviru, ko uspešna in pravočasna intervencija v kraškem vodonosniku (kot je v prodnih vodonosnikih) ni več mogoča.

Zato mora stroka za večjo varnost pitne vode, po teoriji rizika, upoštevati in zgraditi, za premostitev obdobja nenadnega onesnaženja, rezervne vodne vire, kot je, v tem primeru, že 40 let neizkoriščena voda v obeh akumulacijah na Moli in Klivniku, če je potrebno tudi z dodatno kombinacijo postopkov čiščenja onesnažene vode itd.

Uporaba obeh akumulacij Mole in Klivnika, za varnost pitne vode pred onesnaženjem, pa istočasno in za isti denar, za 50 let rešuje tudi preskrbo s pitno vodo z nižjimi energetske stroški, poleg Rižanskega tudi za oba, Kraški in za vodovod Ilirske Bistrice. Rezervna črpališča obeh vodovodov na Brestovici in Bistrici (ki bodo v rezervi) pa se vključijo le v največji suši, kot je bila leta 2003, ali če traja onesnaženje Rižane, več od 4 mesece.



Slika 8. Sledenje dotoka z kraške podtalnice v izvir Rižane z barvanjem toka podtalnice iz varnostnih pasov.

Za Rižanski vodovod najbližja vodna vira sta že 40 let neizkoriščeni akumulaciji na Moli in Klivniku in sama reka Reka z enkrat večjim pretokom od Rižane. Tukaj je še, kot so Škocjanske jame, zaščiteni Dragonja, če bi na njenem pritoku Pinjevec zgradili novo akumulacijo. Gradnja načrtovane 57 m visoke zemeljske pregrade Suhorka - Padež v parku zaščitene Škocjanske jame z investicijo prek 100 milijonov pa več kot 50 let ni potrebna, dokler so na voljo, na prvem mestu neizkoriščeni ukrepi za bolj gospodarno porabo vode in cenejša akumulacija na sicer zaščitenem območju Dragonje, enako kot so s parkom zaščitene Škocjanske jame.

8.3 Izgradnja novega Drugega tira po trasi 1/3, ne rešuje zaščitene pitne vode v zajetju pri Rižani, kvečjemu jo poslabšuje

Z izgradnjo novega tira 1/3 bo zmanjšana dolžina trase 4/1. **Po hidrogeologih [Ratej, Prestor 2012] bodo pritoki v izvir Rižane, izven varovalnega pasu, zaradi dreniranja podtalnice ob tunelih, nekaj manjši.** Ker bodo drenirane podzemne vode z vidika kemijskega stanja ustrezne, predlagata, da se ta drenirana voda zajame, obdela v ustrezni vodarni in priključi na Rižanski vodovod.

Poseg v prostor bo torej na tak način, da najprej trdimo, da bo dotok v območje zajetij nekaj manjši nato pa domnevamo, da bi bilo dobro zajeto vodo ob prevrtanem podzemlju zajeziti in nato priključiti na Rižanski vodovod. To dokazuje, kako šibko je poznavanje resničnega kraškega območja na območju poseganja v podzemeljski svet. In zato brez jasnih pregledov stanja trdimo in temeljimo tak projekt na domnevah. Dejstvo je, da po obravnavani trasi 1/3 prerežemo flišno plast, ki zadržuje podzemeljsko vodo zato, da imajo zajetja v Rižani kolikor toliko dovolj vode.

Vendar pa, kot rečeno, ostane, kot pri trasi 4/1, tudi po načrtu tira 1/3, možnost onesnaženja Rižane iz širšega vodovarstvenega območja, še naprej prisotna (Sliki 9.1; 9.8). **Ni torej res, kot trdijo njeni investitorji, da bo z izgradnjo tira 1/3 problem pitne vode iz Rižane rešen.** Varnostni pasovi (Sliki 9.1 in slika 9.8) rešujejo le problem trajnega onesnaževanja podtalnice, iz zaledja tunelov, ki ga je, z identifikacijo lokacije, vrste in količine onesnaženja, s čiščenjem na mestu nastanka mogoče preprečiti, v skrajnem primeru pa povzročitelje odstraniti, ker kot rečeno, onesnaženja vode, ki se pretaka po množici razpoklin v kraških tleh, največkrat ne opazimo prej ko priteče v zajetja pitne vode.

Zato morajo imeti, po pravilu stroke, vsi pomembnejši vodovodi rezervne vire pitne vode s primernim koeficientom varnosti pri zagotavljanju količin.

Problem je v obravnavanem primeru rešljiv le z rezervnim vodnim virom z vodo iz dveh, že narejenih pa že 40 let neizkoriščenih akumulacij na Moli in Klivniku. Pri daljšem onesnaženju od 4 mesecev pa tudi z vodo iz Kraškega vodovoda na črpališču kraške podtalnice v Brestovici in na izviru Bistrice vodovoda Ilirske Bistrice.

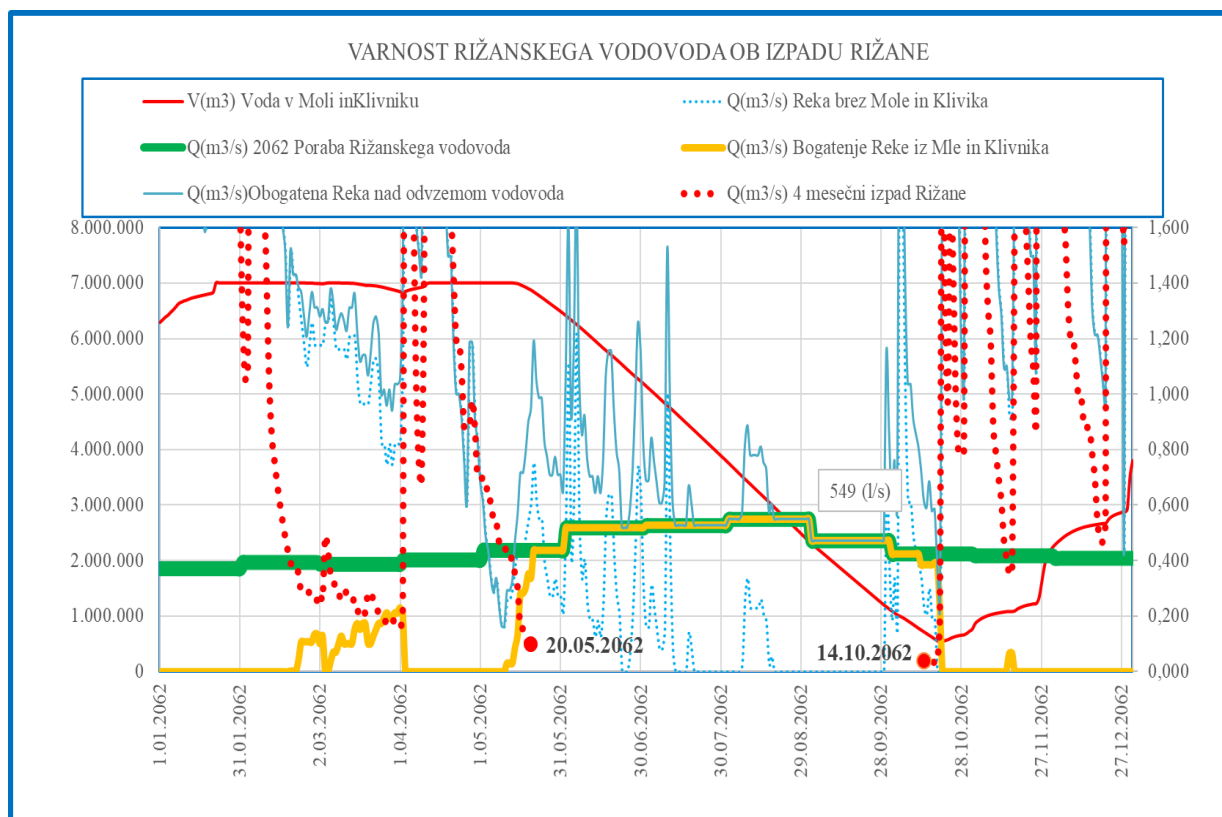
Od nepotrebne nove akumulacije Suhorka – Padež cenejša uporaba vode iz obeh akumulacij je tudi naravovarstveno pozitivna, ker se ob sušah z bogatenjem za vodovod izdatno poveča naravne nizke pretoke Reke (ki sicer tudi presuši) na 20 km dogem odseku do odvzema vodovoda na v.p, pri Cerkvnikovem mlinu, na Rižani pa 11 km do izliva v morje.

Vodne bilance pokažejo (Slika 9.9), da imata Mola in Klivnik za pokritje izpada Rižane tudi po odvzemu vode za vodovod tudi v največji suši leta 2062, zaradi klimatskih sprememb za 33 % manjšim pritokom, za 4 mesece dovolj vode.

Uporaba že zgrajenih akumulacij Mola in Klivnik, ki ležita 400 m nad morjem, omogoča tudi energetske pozitivno dobavo vode za potrebe Rižanskega vodovoda.

Rižane pred onesnaženjem, pred onesnaženjem tudi z izgradnjo tira 1/3, ali z prvotno izbrano traso tira 4/1, ali katere druge trase tira na krasu, brez uporabe že zgrajenih Mole in Klivnika, pred nepredvidenim onesnaženjem, ni mogoče zavarovati.

Problem pa je, da za uporabo Mole in Klivnika, kot vira vode za Slovensko Istro z Obalo, ki so ga že leta 2007 potrdili tudi mednarodni izvedenci, MOP že več kot 20 let ne izda soglasja, obenem pa ne popravi tudi napačno določenih količin Qes za reko Reko.



Slika 9.9. Po načrtu vodovoda z uporabo Mole in Klivnika je mogoče pri izpadu onesažene Rižane za 4 mesece pokriti potrebe Rižanskega vodovoda tudi v načrtovanem ekstremno sušnem letu 2062, takšnem kot je bilo 2003 in zaradi klimatskih sprememb za 33 % zmanjšanih pretokih. Rdeča prekinjena črta označuje trajanje izpada vode zaradi onesaženja Rižane.

8.4 Predlog središčne variante železniške povezave Koper – Kozina – Divača po predlogu skupine inženirjev zagotavlja enako stanje kot je sedaj brez vpliva na podzemeljske vode

Ta rešitev je vodnogospodarskem in ekološkem in varnostnem pogledu z uporabo obeh akumulacij Mole in Klivnika najmanj enakovredna projektu 3/1, ker poteka le po robu III. varnostnega pasu (slika 9.7.).

Nasprotno pa od predloženega tira 3/1 pomembno manj posega v kraški vodonosnik in zato Rižani ne jemlje vode. Inženirsko dobro domišljeno namreč ne posega v področje flišne plasti, ki zagotavlja vodo za zajetja v Rižani (ker se s tuneli začne nad flišno mejo, to je nad 200 m, dejansko pa je kota prvega tunela nad 220 m n. v.).

Če je tehnično ekonomsko in prometno funkcionalno enakovredna in cenejša od potrjenega projekta pred projektom 3/1 ne bom sodil, zato ker nisem strokovnjak za železnice.

V drugem primeru pa so januarja 2007 na območju po UNESCO zaščenega Regijskega parka Škocjanske jame, dali soglasje k okoljskemu poročilu (Brilly, 2009), ki je bilo »predmet podrobnih razprav z nosilci urejanja prostora (UNESCO, PŠJ, ZVND!)«, in soglašali z »naravovarstveno in bilančno napačnim načrtom za novo akumulacijo na Suhorki, z megalomansko 57 m visoko zemeljsko pregrado v samem parku zaščenih Škocjanskih jam!

Postavlja se temeljno vprašanje konsistentnosti predloženih poročil z dejanskim stanjem ter logika strateškega načrtovanja zavarovanja izvirov pitne vode.

8.6 Sklep

V prispevku sta obravnavana dva med seboj prostorsko in naravovarstveno povezana projekta, tj. izbira med variantama trase novih tirov 1/3 in 4/1 od Divače do Kopra in preskrbe s pitno vodo Slovenske Istre z Obalo s pitno vodo, s katerima želim opozoriti na, v tem primeru, strokovno nekonsistentne odločitve o varovanju voda in naravnih krajinskih vrednot.

V obeh primerih gre za arbitrarno in ožje strokovno naravovarstveno kontradiktorno določanje za Qes in rabo različnih kriterijev pri varovanju naravnega okolja v po UNESCO zaščenem Regijskem parku Škocjanske jame in na Kraškem robu, kot da ravnanje z okoljem ne bi zahtevalo strokovno preišljenih in gospodarnih rešitev.

Zaradi napačne določitve Qes s strani MOP problem vode za Rižanski vodovod že 30 let ni rešen.

Gospodarska škoda za že osem (8) napačnih projektov, za nepotrebni uvoz vode iz sosednje Hrvaške in z mrtvim kapitalom države v obeh neizkoriščenih akumulacijah Mola in Klivnik, je že večja od 150 milijonov EUR. Obeh akumulacij pa, zaradi teh nepravilnosti, investitorji novega tira in Rižanskega vodovoda ne bodo uporabili. Načrtujejo pa novo nepotrebno akumulacijo Padež-Suhorka, ki bo stala s še neizkoriščenima Molo in Klivnikom več kot 100 milijonov EUR.

Napačno pa trdijo, da je, po naravovarstveno kontradiktornem predpisu MOP za Qes, načrtovana 57 m visoka zemeljska pregrada na Suhorki – Padežu, v parku zaščenih Škocjanskih jam, ekološko in krajinsko optimalna rešitev, bogatenje nizkih voda Reke in Rižane za Rižanski vodovod in za varnost pitne vode v primeru onesnaženja Rižane, pa naj bi bila ekološko negativna rešitev.

Investitor RV in MOP nista preverila, da projektanti tega vodovoda z visoko pregrado Suhorka – Padež nimajo potrebnih formalnih niti empiričnih referenc iz ekološke in zdravstvene hidrotehnike (Ecological and Sanitary Engineering) za načrtovanje vodnogospodarsko in ekološko zahtevnih projektov za pitno vodo kot je ta.

Kljub napakam, kot so navedene v tem prispevku, so investitorji potrdili načrt tira 1/3. O prelagani rešitvi inženirjev pa doslej strokovno regularna obravnava na MOP in na Rižanskem vodovodu po pravilih stoke in proti zahtevam Vodnega zakona in Uredbe o javnih investicijah, ni bila in tudi sedaj ni, kot že od 1990 ni mogoča.

LITERATURA

[1] Brilly, Kompare, Kryžanowski. A., Pismo KSH na UL FGG Rižanskemu vodovodu, Ljubljana, št.17-KSH, 1. 4. 2009.

[2] Ratej, J., Prestor. J., Analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode zaradi gradnje II. tira železniške proge Divača-Koper, Razprave 6. posvetovanja slovenskih geoteknikov, Lipica, 14. - 15. junij 2012.

[3] Rismal M., Slovenske vode, največje naravno bogastvo, potrebujejo odgovorne strokovnjake, Mišičevi vodni dnevi 2016.

9.0

Podlage za umeščanje v prostor

Peter Černigoj, univ. dipl. ing. grad., Ljubljana

Besedilo je predstavitev na posvetu SIZ aprila 2019
in ne vsebuje kasnejših pomembnih ugotovitev.

9.1 Uvod v podlage za umeščanje v prostor

Podlage za umeščanje v prostor so določene v zakonih, kot so Zakon o urejanju prostora (ZUreP-2, Uradni list RS, št. [61/17](#)), na primer 1. člen:

(2) *S tem zakonom se v slovenski pravni red prenašajo:*

- **Direktiva 2001/42/ES o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje;**
- **Direktiva 2011/92/EU o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje;**
- **Direktiva 92/43/EGS o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst;**
- **Direktiva 2014/89/EU o vzpostavitvi okvira za pomorsko prostorsko načrtovanje.**

Zakonodaja nalaga logični razmislek in celovito presojo učinkov na okolje (CPVO), ob upoštevanju načrtov regionalnega razvoja za regije, na katere vpliva projekt. Projekt drugega tira je del načrtovanja povečevanja tranzitnega prometa po železnici skozi Slovenijo v okviru TEN-T. Projekt ima pomembne daljinske vplive, ki niso omejeni na lokacijo samega drugega tira med Divačo in Koprom. Ocena vpliva vladnega projekta na habitate je bila narejena brez poznavanja in upoštevanja hidrologije. Hidrološke raziskave so bile naročene po izdaji gradbenega dovoljenja (2015). Decembra 2018 je bilo izdano poročilo Geološkega zavoda, ki

vključuje hidrološke ocene v območju načrtovane gradnje, ki pa niso dokončne in se preiskave nadaljujejo, kot navaja to poročilo! V splošnem lahko ugotavljamo, da ni bila izvedena po zakonu obvezna Celovita presoja vplivov na okolje (CPVO). Pridobljene so bile delne presoje, vendar šele mnogo let po »umestitvi v prostor« leta 2005 in brez nujnih osnovnih strokovnih podlag, na primer hidrološkega poročila.

Za projekte, ki vplivajo na javne finance, ureja postopke umeščanja v prostor tudi Zakon o javnih financah in posebej Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ. Za področje železnic dodatno velja Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javne železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 6/08 in 5/17).

9.2 Vplivi na okolje

Gradnjo drugega (in tretjega?) tira na odseku Divača – Koper se utemeljuje s **povečevanjem tranzitnega tovornega prometa po koridorju TEN-T v zaledne države**. Tovorni tranzit v zaledne države že sedaj (leto 2018) predstavlja 70 % vsega tovornega prometa na tej progi. Samo 30 % sedanjega prometa na odseku Divača – Koper je sedaj za potrebe Slovenije.

V investicijskem programu napovedujejo, da bo po realizaciji projekta drugi tir 90 % železniškega tovornega prometa na odseku Divača – Koper tranzit za zaledne države. V bodoče naj bi se torej delež za potrebe Slovenije zmanjšal na 10 %. Projekt drugi tir narekuje **več sočasnih investicij**, ki skupaj presegajo 3.000 mio EUR (širitev Luke Koper na kakovostna kmetijska zemljišča, 3. pomol – 800 mio EUR, poglobljanje morja, širitev v morje, lokomotive in vagoni, strojevodje in osebje, povečanje železniške postaje in tirov v Kopru, povečanje kapacitet postaje Divača, vozlišča v Ljubljani ... in drugo). Povečevanje tovornega tranzita po železnici narekuje nadaljevanje ukinjanja potniških vlakov, zlasti primestnih in medmestnih potniških vlakov tudi v območju Ljubljanskega vozlišča in v Ljubljanski urbani regiji, LUR.

Strategija razvoja prometa (2016) in Resolucija (2017) predvideva izdelavo celovitih prometnih študij. Teh nimamo in jih MI ne naroča, kljub obvezam iz Strategije. Ignorirani so tudi **regionalni razvojni načrti**, ki jih zahteva poleg slovenske tudi zakonodaja EU. Manjkajo načrti rabe morja in obale, manjkajo izhodišča za načrtovanje razvoja občutljivega območja Južne Primorske, zlasti občin Koper, Kozina, Divača, Sežana. Ne obstajajo razvojni načrti za koordiniranje s sosednjimi državami.

Projekt 2TDK je bil "umeščen v prostor" ob ignoriranju vseh teh omejitev. Umeščanje je trajalo 10 mesecev, od junija 2004 do aprila 2005. V tem času se je zamenjala vlada. Začetek in konec postopka dokazujejo datumi objav v Uradnem listu RS. Vladni predstavniki zavajajo javnost z navedbami, da traja umeščanje v prostor 10 in več let. Tudi Magna je bila umeščena zelo hitro!

9.3 Prekoračitve pooblastil v postopkih MI in vlade RS

Ob spremljanju medijev smo lahko opazili naslednjo vest:

*"Odločitev ustavnega sodišča je pozdravilo ministrstvo za infrastrukturo, kjer jih odločitev ni presenetila, saj **so imeli, kot so zapisali v odzivu, vsa potrebna zagotovila, da so bili postopki za sprejem uredbe o DPN izvedeni v skladu z uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije ter v skladu z veljavno zakonodajo.**"*

Postopki **zanesljivo** niso bili skladni z UEM, "Uredbo o ...". Že brez podrobnega poznavanja postopkov in dokumentov informacije iz medijev jasno kažejo, da je bila UEM kršena in s tem tudi Zakon o javnih financah. Morda za te kršitve niso predvideni odvrtačni ukrepi, sankcije in zato to lahko nemoteno tako delajo dalje in se raznim koalicijam ni treba odzivati na kritike.

Ampak kdo je dal Ministrstvu za infrastrukturo omenjena **"zagotovila o skladnosti postopkov"**? Po 22. členu UEM bi morala vlada imenovati strokovno komisijo, ki bi ocenila DIP, PIZ in IP. Vlada bi morala razpolagati s temi dokumenti in bi morali biti javni. Prav tako bi morale biti dostopne informacije o stališčih članov komisije po 22. členu UEM. Vlada ima določene obveznosti s tem v zvezi tudi v 23. členu UEM.

Vlada ni imela sprejetih strateških dokumentov o razvoju prometa in regionalnem načrtovanju, zato ni imela ene od ključnih obveznih podlag za pripravo DIIP, kot to nalaga UEM. Ker v DIIP niso bile določene potrebe in cilji, je namesto tega nekdo samovoljno napisal projektno nalogo za projektiranje variant - ali jo vsaj podpisal. S tem je nekdo (minister?) **prekoračil svoja pooblastila**, saj projektna naloga za projektiranje variant ni temeljila na pravilo izdelanem in potrjenem DIIP, ker za tak DIIP ni bilo podlag.

Tudi pri pripravi variant - če so bile variante obravnavane - niso imeli podlage ne za ocenjevanje in ne izbiro "najugodnejše" variante. Pri ocenjevanju Pred-investicijske zasnove (PIZ) ni bilo na razpolago primernih in utemeljenih meril za ocenjevanje primernosti projekta in niso mogli identificirati razmerja med koristmi in stroški in žrtvami. Torej je tudi s potrditvijo in z izbiro variante nekdo **prekoračil svoja pooblastila**. Postopek umeščanja v prostor ne more nadomestiti ali izničiti obveznosti ministra in vlade, da delajo in zagotavljajo gospodarno in učinkovito izbiro variante, kot jih predpisuje UEM. Vprašanje "gospodarnosti in učinkovitosti" ne zadeva samo finančnih posledic, ampak tudi vplivov na okolje, rabo zemljišč, socialni razvoj itd. UEM je glede tega jasna.

Ponovno je MI in vlada RS prekoračila pooblastila s tem, da omogoča proračunsko financiranje dostopnih cest. Dostopne ceste so integralni del investicije, Njihova gradnja se ne bi smela začeti preden je bila zaprta finančne konstrukcija za celotno investicijo in potrjen investicijski program. Gradnja dostopnih cest ne more škodovati za pripravljeno delo. Na dosedanjih podobnih gradnjah so izvajalci v svojih ponudbah za gradnjo viaduktov in ostalega sami v svojih ponudbah predlagali dostopne ceste, kot ustrezajo njihovem načinu gradnje. Enako velja za ureditve gradbišč, ki jih sedaj po naročilu investitorja 2TDK d. o. o. načrtujejo projektanti, namesto da bi organizacijo gradbišča in dostope prepustili izvajalcem, ki poznajo svojo tehnologijo in si znajo znižati stroške v svoji konkurenčni ponudbi.

Vlada in MI so poskusili **nadoknaditi te ključne praznine v njihovih podlagah** za delo s Strategijo razvoja prometa do leta 2030 ter z Resolucijo o strategiji ...2030 v letih 2017, in podobno v ZUreP-2. Vendar MI in vlada ignorirata te dokumente in delata v nasprotju z Resolucijo in ne sanirata preteklih napačnih ravnanj pri umeščanju v prostor, ki jih je ugotovila Evropska komisija. Nekateri strateški dokumenti formalno obstajajo, nimajo pa vsebin, ki so nujno potrebne za to, da bi bilo možno na njihovi podlagi identificirati konkretne potrebe in osnovne značilnosti projekta, da bi lahko pripravili DIIP. Zato je »*de facto*« izbira, kaj graditi, v rokah vsakokratne koalicije, to je politikov, ki se skrivajo za vlado in ministrstvi - torej v rokah globoke države, ki jo personificirajo stranke na oblasti.

Ustavno sodišče ni presojalo o gospodarnosti in učinkovitosti projekta. Ustavnemu sodišču je bilo dano v presojo bolj skromno in omejeno vprašanje, o katerem je US odločilo, kot je odločilo. Pri vseh spornih vladnih umeščanjih v prostor **je greh v izhodiščih** ter v odsotnosti in ignoriranju strateških dokumentov in predpisanih postopkov.

9.4 TEN-T in povečanje tovarnega tranzita

V investicijskem programu je predvideno povečanje tovarnega tranzita po železnici za 2,8 x, to je na 43,4 mio ton in od sedanjih do 96 vlakov dnevno na 231 dnevno po obstoječi in po novi progi skupaj. Praktično vsi vlaki vozijo skozi Ljubljano.

Načrtovana dograditev Tivolskega loka je potrebna zlasti za tovorni železniški promet v Avstrijo. Prometna strategija Regionalne razvojne agencije za Ljubljansko urbano regijo (RR LUR) ne predvideva bistvenega povečanja vloge železniškega potniškega prometa za razbremenitev cest in zastojev na cestah zaradi dnevnih konic. Promet v Luki Koper naj bi se povečal na 42 mio ton letno. Površina Luke Koper naj bi se podvojila s širitvijo na prvorazredna kmetijska zemljišča. Potreben bo velik poseg v morje, poglobitev, uničevanje morskega dna, deponiranje mulja. Zastojev na vpadnicah v mesto in na avtocestah v dnevnih konicah zaradi poti v službo ne bo možno zmanjšati brez izboljšane ponudbe železniškega potniškega prometa, ki ga izpodriva načrtovani tranzit. Ta prometni problem je zlasti prisoten in kritičen na območju Ljubljanske urbane regije (LUR), vendar prometna strategija, ki jo je pripravila Regionalna razvojna agencija LUR, to očitno pomanjkljivost ignorira v prometni strategiji, ki jo je pripravila za LUR.

9.5 Subvencioniranje tovarnega tranzita v Avstrijo in Madžarsko?

Ker vlaki v tranzitu ne plačujejo uporabnine za tire, jim to plačujejo iz državnega proračuna slovenski davkoplačevalci!

- Že sedaj, brez drugega tira, plačujemo več kot 100 mio EUR letno samo za obnavljanje tranzitnih prog.
- Vsak vlak skozi Tivoli požre davkoplačevalskih 10.000 EUR neplačane uporabnine!
- Za železnice gre iz državnega proračuna (DP –NRP) – 2019 420 mio EUR – 2020 1.248 mio EUR

Postavlja se temeljno vprašanje: Za koga??? In komu koristi?

- Drugi tir ne bo ustvarjal nobenih lastnih prihodkov.
- Vsi dosednji in predvideni prihodki 2TDK d. o. o. so zgolj odhodki, točneje izplačila iz državnega proračuna RS.
- Dodatna obremenitev proračuna RS za vzdrževanje tunelov 10 mio EUR in ne 5 mio EUR, kot jev IP.
- Odplačila posojil za železnico – kdo bo plačeval? To se sedaj imenuje “Plačilo za pripravljenost”? Kje ima Vlada pravno podlago, da plačuje »Plačilo za pripravljenost« - razen v čudnem zakonu o financiranju!

Iz dostopnih informacij in iz povedanih informacij **Slovenija praktično ne zaračunava uporabnine za tire**. Tako izdatno s proračunskimi državnimi sredstvi “subvencioniran” tranzit po železnici povečuje interes prevoznikov, zlasti za kontejnerski tranzit. Tranzit po železnici zato nenormalno narašča. Ta nezdrava rast je ena ključnih utemeljitev za gradnjo nove proge Divača – Koper.

Slovenija z ne-zaračunavanjem primerne uporabnine za tire subvencionira vhodne stroške gospodarstvom zalednih držav. Zmanjšanje vhodnih stroškov zalednim državam povečuje njihovo konkurenčnost v primerjavi s slovenskim gospodarstvom, ki ga poleg tega bremenijo še stroški vzdrževanja in gradnje železnic za tranzit. Poleg tega Slovenija dopušča brezplačno uporabo prostora za prometnice in negativne učinke na okolje ter na energetsko bilanco Slovenije. To škodljivo politiko dodatno podpira nepravilno in v nasprotju s predpisi izdelan investicijski program za drugi tir.

9.6 Povečanje uporabnine po zakonu o železniškem prometu

Vlada RS ne poskrbi za pobiranje sredstev, ki Sloveniji pripadajo po Zakonu o železniškem prometu (21. 12. 2015), ki ga citiramo:

15. d člen (uporabnina)

*(5) Uporabnina za minimalni paket storitev dostopa do javne železniške infrastrukture iz tretjega odstavka tega člena in za dostop do infrastrukture, ki povezuje objekte iz prejšnjega odstavka se lahko: – poveča za dajatve, **ki odražajo nezadostno infrastrukturno zmogljivost na določenem odseku v času preobremenjenosti infrastrukture**; – poveča za stroške vplivov železniškega prometa na okolje, vendar samo če se ti stroški zaračunavajo tudi cestnemu tovornemu prometu skladno s pravom EU, pri čemer mora biti zagotovljena sledljivost izvora in zaračunavanja teh stroškov;*

Pristojno ministrstvo in vlada brez obrazložitve in brez odgovorov na utemeljena opozorila ignorira določila Zakona o železniškem prometu o uporabnini ter direktivo EU. V škodo slovenskih javnih financ opušča pridobitev sredstev, kot to določa zakon o uporabnini na preobremenjenih delih železnic. Zlasti to velja za odsek Divača – Koper. Na to anomalijo je bilo opozorjeno že v zborniku SIZ leta 2018, kakor tudi na treh posvetih v DS (2017, 2018 in 2019) in na predstavitvi projekta v DZ 2019

9.7 Razvoj javnega potniškega prometa v Ljubljani ignorira primestne železnice.

Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture 1996 (Uradni list RS, št. in 75/16 – ReNPRP30) <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=NACP13> je bil obvezna osnova vladnim službam za pripravo projektov po tem Nacionalnem programu, vključno z drugim tirom na odseku Divača – Koper, kot je to razvidno tudi iz dela Nacionalnega programa 1966:

1.1. Obseg prometa in tržni delež železnice Skupni obseg prevoza potnikov v Sloveniji v letu 1992 znaša 163 mio potnikov ali 4,4 milijard potniških kilometrov. V to ni vključen prevoz oseb z osebnimi avtomobili. Od tega je delež prevoza potnikov po železnici brez osebnih avtomobilov 7,5% oziroma 12,4% potniških kilometrov.

	pkm (%)	ntkm (%)
Italijanske železnice	12,40	12,10
Francoske železnice	9,50	26,60
Nemške železnice	6,30	21,40
Švedske železnice	7,80	45,20
Španske železnice	7,30	5,80
Avstrijske železnice	10,30	48,50
Švicarske železnice	11,60	39,90
Nizozemske železnice	7,00	3,00
Belgijske železnice	6,40	10,00
Portugalske železnice	7,50	14,30
Slovenske železnice	5,00	30,00

Vir: FS – Subsidiarisation and diversification in european railways; Rim, april 1992.

----- 4.2. Dograditev obstoječih prog in vozlišč

Dograditev obstoječih prog obsega dopolnitev zmogljivosti in višjo stopnjo posodobitve obstoječe infrastrukturne mreže. Ta je potrebna zaradi predvidenega povečanja obsega prevoza, pritegnitve novih prometnih tokov, povečanja stopnje varnosti in uvajanja višjih standardov ob upoštevanju varstva okolja in racionalizacije poslovanja.

Sem uvrščamo naslednje projekte:

- gradnjo nove proge za povezavo Slovenije z Madžarsko (25,0 km),
- gradnjo **drugega tira** na odsekih:
 - Koper – Divača (**45,8 km**)
 - Ljubljana – Jesenice (71,2 km)
 - Maribor – Šentilj (16,5 km),

5.2.2. Nove proge, gradnja drugega tira. V obdobju od leta 1998 do leta 2000 je predvidena gradnja drugega tira Divača – Koper v dolžini 45,8 km. S tem se bo na tem enotirnem odseku bistveno povečala zmogljivost proge in s tem izboljšala zaledna povezava pristanišča Koper. V obdobju od leta 2001 do 2005 je **predvidena tudi gradnja obvoznih prog ljubljanskega prometnega vozlišča** in s tem povezanega **systema mestnega in primestnega prometa v Ljubljani**. Za bolj pospešen razvoj primestnega prometa na železnici in s tem povezanim

nakupom novih voznih sredstev bo do leta 2000 treba zgraditi dodatna postajališča na vpadnicah, zlasti v ljubljanski regiji.

Že v Nacionalnem programu leta 1996 so predstavljeni podatki o nenormalno slabem razmerju med tovornim in potniškim prometom po železnici v R. Sloveniji. Od takrat se je to nesorazmerje samo še poglobljalo. Od leta 1992 do 1994 je opazen upad obsega potniškega prometa iz 16 mio na 14 mio potnikov letno. V Nacionalnem programu leta 1996 je bila predvidena gradnja drugega tira na odseku Divača – Koper v dolžini 45,8 km. Očitno je bila mišljena dograditev vzporednega drugega tira ob obstoječi progi. Dograditev vzporednega drugega tira **ob obstoječi progi** je predvidena tudi v Resoluciji (2017). Med mnogimi dokumenti o pripravah na gradnjo drugega tira ni zaslediti dokumenta, ki bi ugotavljal neprimernost ali ne-možnost dograditve vzporednega tira. Strokovno oceno možnosti dograditve vzporednega tira izrecno nalagajo predpisi (UEM, UEM-Ž). Dokumentov, ki so bili naročeni in financirani na račun priprav za drugi tir, je mnogo več, kot jih zahtevajo predpisi, manjkajo pa ključni dokumenti, ki jih nalagajo predpisi (Glej na primer spisek v Investicijskem programu!). Vladne službe sistematično zavajajo javnost in poslance z navajanjem, da je osnova za vladni projekt drugega tira v Nacionalnem programu 1996. To ne drži. Vladni projekt konceptualno odstopa od strategij in od Nacionalnega programa.

9.8 Jutranja pot v službo v okolici večjih mestnih jeder

Regionalni in primestni železniški potniški promet ni urejen tako, da bi pritegnil potnike, ki sedaj z osebnimi avtomobili dnevno preobremenjujejo mestne vpadnice in avtoceste ter nezadostne parkirne površine v mestu. Železniškemu tovornemu tranzitu se daje nesorazmerna in nerazumljiva prednost pred potniškim prometom. Morda pripravljavci voznih redov za potniški promet naredijo najbolje, kar morejo, vendar so kapacitete železniških prog, zlasti na ljubljanskem vozlišču omejene.

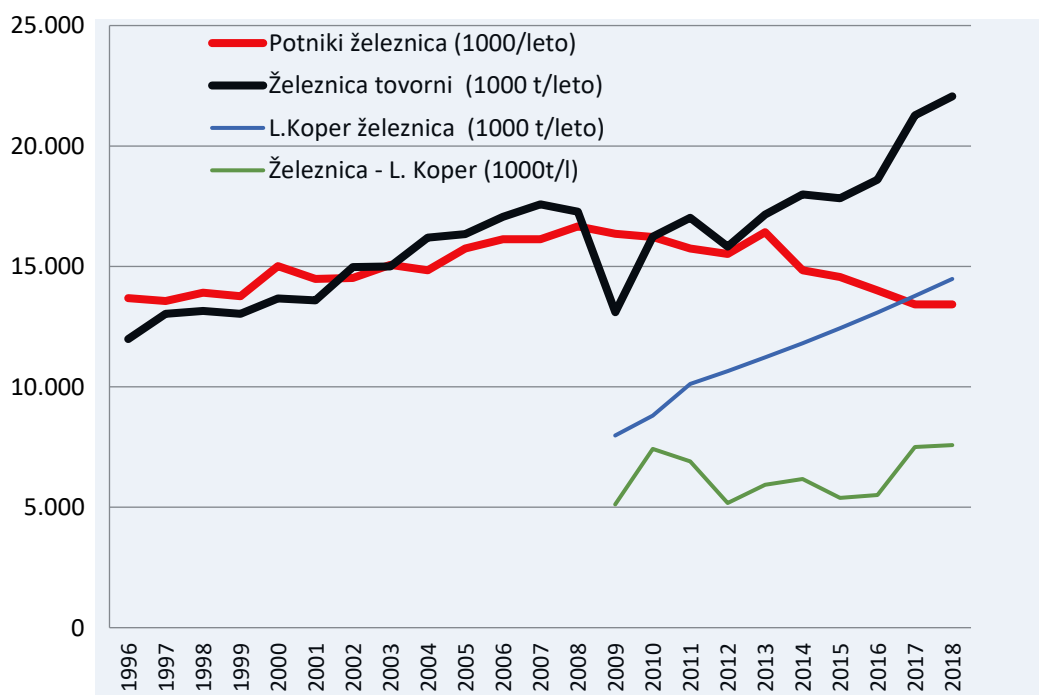


Slika 10.1: Značilni vsakodnevni zastoji v času konic na vpadnicah v mesta, ki so posledica neustreznega delovanja javnega potniškega prometa zlasti železniškega.

Očitno in sistematično prednost imajo izdatno subvencionirani tovorni vlaki v tranzitu – vključno z naftnimi derivati. Število potniških vlakov se zmanjšuje in vozijo vedno bolj poredko. Tudi če bi vozili dovolj pogosto, bi bilo treba za dnevne poti v službo investirati v številna dodatna postajališča ter seveda v nove vlake, urediti vstopne postaje s primernimi parkirišči – skladno z slovenskimi in evropskimi strategijami itd. Namesto tega država sistematično investira davkoplačevalski denar v povečevanje kapacitet za tovorni tranzit, zanemarija pa javni železniški potniški promet. To se odraža tako v voznih redih kot v trendu padanja števila potnikov in zlasti tudi v programu investicij v državnem proračunu, v načrtu razvojnih programov.

9.9 Železniški promet v obdobju od 1996 do 2018

Iz podatkov **Urada za statistiko RS** število potnikov v železniškem prometu upada od leta 2008 dalje v obratnem sorazmerju s povečevanjem tranzitnega tovornega prometa po železnici (Slika 10.2). 2/3 tranzita je za Luko Koper, to je do višine modre črte v grafu. Tranzit v večjem delu izvira iz prometa v Luki Koper (modra črta na Sliki 10.2).



Slika 10.2: Neobičajna rast železniškega tovornega prometa in vidno upadanje potniškega prometa po železnici sočasno z rastjo pretovora v Luki Koper

9.10 Ali je morda TEN-T res namenjen povečanju tovarnega tranzita na račun ukinjanja potniških vlakov? Kaj je v resnici TEN-T?

The Trans-European Transport Networks are a planned set of road, rail, air and water transport networks in the European Union. The TEN-T networks are part of a wider system of Trans-European Networks, including a telecommunications network and a proposed energy network.

Uradna spletna stran: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_sl
- ni v slovenščini, čeprav smo imeli komisarko prav za to področje!

(TEN-T: Trans European Network – Transport): Koridorji skozi Slovenijo? Kakšne so obveznosti R. Slovenije iz naslova TEN-T? Kateri dokument določa te obveznosti in kaj določa? Vladni projekt Drugega tira načrtuje povečanje kapacitete iz sedanjih 129 na 231 dnevno, vsi vlaki iz Luke Koper ali v Luko Koper nadaljujejo pot skozi Ljubljano. Povzročil bo onesposobitev železniških zmogljivosti za potreben lokalni regionalni in za daljinski potniški promet? Ne-izraba železnice v območju Ljubljanske urbane regije (LUR) za primestni promet je praktično akceptirana v strategiji razvoja prometa v LUR. Posledice bodo usodne za prometne razmere, ekologijo v območju LUR ter za povečevanje deleža stroškov za promet v družinskih proračunih. Po deležu stroškov za mobilnost je že sedaj Slovenija med rekorderji. Razvoj prometa od leta 1996 dalje je povsem neskladen s Nacionalnim programom, prav tako Ministrstvo za infrastrukturo in vlada po svoje razlagata in ignorirata Strategijo razvoja prometa in Resolucijo o strategiji ... do leta 2030. Oba dokumenta sta novejša, sprejeta sta bila v Državnem zboru leta 2017. Obvoz po železnici okrog Ljubljane iz Resolucije je že pozabljen, aktivnosti so namesto v obvoz usmerjene v gradnjo tivolskega loka, namenjenega predvsem hitrejšemu tovarnemu tranzitu itd.

9.11 Širitev Luke Koper

Površine Luke Koper v uporabi delniške družbe Luka Koper d.d. se bodo praktično podvojile – ko bodo potekle pogodbe o zakupu zemljišč s Skladom kmetijskih zemljišč. Luka se po državnem prostorskem načrtu povečuje za 124 ha. To je površina 20 povprečnih slovenskih družinskih kmetij po 6,5 ha v zelo ugodnem mediteranskem podnebnju. Skupna površina bodoče luke je 62 povprečnih slovenskih družinskih kmetij.

Povprečna velikost kmetije v Sloveniji je 6,5 ha (povprečna velikost kmetije v EU 25 je 16 ha, v EU 27 pa 11,9 ha).

[\(http://www.mkgp.gov.si/si/delovna_podrocja/kmetijstvo/kmetijski_trgi/poljedelstvo/\)](http://www.mkgp.gov.si/si/delovna_podrocja/kmetijstvo/kmetijski_trgi/poljedelstvo/)

Luka Koper bo čez nekaj let večja

Uredba o upravljanju koprskega tovornega pristanišča odreja tudi način delitve koncesnine med občino Koper in Ankaran

Koper – Odhajajoča vlada je na eni svojih zadnjih sej spremenila uredbo o upravljanju koprskega tovornega pristanišča in z njo omogočila njegovo povečanje za 43,6 hektara. Na odločitev so v Luki čakali več kot sedem let. Večino dodatne parcele bodo lahko začeli uporabljati šele v prihodnjih letih. Še vedno pa ni jasno, kdaj bodo pridobili še preostalih 80 hektarov, ki jih je Luki leta 2011 namenil sprejeti državni prostorski načrt.

Luka Koper zadnjih 12 let posluje na približno enakih površinah. V tem času so na isti površini promet podvojili. Zahtevajo dodelitev novih površin vse od sprejetja državnega prostorskega načrta. Tega so sprejeli leta 2011 in je predvidel, da bi se tovorno pristanišče lahko povečalo na 404 hektare površin. Pričakujejo, da jim vlada dodeli še pripadajočih 80 hektarov. Najhitreje bi vlada lahko zagotovila okoli 15 hektarov površine, ki jih zdaj zasedata ankaranska občina in podjetje Grafist ob ankaranski vpadnici.

DELO Objavljeno
19. junij 2018 06.00

Slika 10.3: Širitev površin Luke Koper je uničevanje prvorazrednih kmetijskih zemljišč kot posledica divje urbanizacije s skladiščnimi površinami v Luki Koper namesto povečanja hitrosti pretovora in zmanjšanja časa zadrževanja tovora v Luki Koper.



Slika 10.4: Širitev Luke Koper zahteva »stoječi tovor«, to je skladiščenje v Luki Koper. Namesto, da bi povečevali hitrost na relaciji »ladja - odvoz, cestni ali železniški tovorni«. Luka služi na račun skladiščenja na račun zasedanja in oddajanja v najem skladišč in znatne površine kvalitetne slovenske obale. Za »just in time« dobavo svojim odjemalcem naj si uredijo skladišča v notranjosti Slovenije, kjer so na razpolago primerna zemljišča, ki jih ni možno uporabiti za druge namene, ker zemljišča drugod niso primerna za kmetijstvo in ne za turizem ali za poselitev. Na primer v območju občine Kozina. Na Madžarskem in v Avstriji so si svoje uspešne logistične centre že sistematično uredili. O tem pišejo magistrske naloge na Ekonomski fakulteti v Ljubljani.

9.12 Ogrožanje okolja s prevelikim tranzitnim prometom

Zakaj Luka Koper d.d. ne širi svoje skladiščne in podobne dejavnosti na manj kakovostna zemljišča v območju Kozine? Območje Kozine je bolj ugodno za skladiščenje in /ali kopenski terminal zaradi podnebja v primerjavi s Koprom!

Luka Koper je delniška družba in zasebni koncesionar. Po veljavni zakonodaji bi morala država oddati dodatne površine v koncesijo najugodnejšemu ponudniku na javnem razpisu (Zakon o javno – zasebnem partnerstvu). Neposredna oddaja Luke Koper je tudi kršitev evropskega konkurenčnega prava. Neposredna oddaja dodatnih površin v koncesijo LK omogoča korupcijo, ker je Luka Koper d. d. 30 % v zasebni lasti.

Do kdaj bo Sermin še zelen? Do kdaj bo dolina refoška še namenjena kmetijstvu?

Namesto pogleda na zelene kmetijske površine bomo po širitvi Luke Koper tu, po izvozu iz avtocestnega predora Dekani, gledali naprave Luke Koper. Slovenija bo izgubila znaten del prvorazrednih kmetijskih površin, ki jih ima tako malo v mediteranskem podnebjju.



Slika 10.5: Sedanji pogled na kmetijske površine, ki je po sprejetem Državnem prostorskem načrtu namenjen za skladišča Luke Koper, ki skromne dobičke ustvarja na račun tovarnega tranzita po železnici, ki ne plačuje uporabnine za tire. Torej služijo na račun davkoplačevalcev.

9.13 Železniški tovorni promet ogroža okolje

V Sloveniji železnica prevažna nafto in druge nevarne tovore po mnogih vodonosnih območjih, iz katerih se napajajo javni vodovodi (Ljubljana, Maribor, Kranj, Koper ...). Kakšna je nevarnost? Upravičeno se sprašujemo, ali so narejene analize nevarnosti in ali so predvideni zadostni varnostni ukrepi, da tovorni promet po železnici ne bi ogrožal pitne vode ter naravnega okolja? Vlaki z nevarnimi snovmi vozijo skozi najgosteje poseljene dele Slovenije, zlasti Ljubljane, prek

površin, kjer bi razlitje resno ogrozilo oskrbo s pitno vodo. Težko si tudi predstavljamo posledice požarov večjih količin naftnih in drugih gorljivih snovi po železnici na primer v mestnem okolju. Kako je poskrbljeno za to, da do večjih požarov ne more priti? Ali so proge in njeni občutljivi deli v takem stanju, da ne morejo povzročiti iztirjenj in razlitij ter požarov?

Koga oz. katera območja v Sloveniji ogrožajo požari v primeru takih nesreč? Katera gosto naseljena območja so ogrožena? Kako nas ščitijo ukrepi in ravnanja javnih služb in Slovenskih železnic? Kako na nevarnosti vpliva naraščanje obsega tovarnega tranzita?

Primer železniške nesreče – iztirjenje vlaka z nafto na sliki - se je zgodila v Kanadi (poročalo in slike iz Slovenske Novice).



Iztiril se je vlak cistern z nafto

Slika 10.6: Cisterne z nevarnimi snovmi po odstranitvi iz lokacije nesreče. Kanada. Vir: Slovenske novice

Okoli tisoč ljudi je moralo zapustiti domove, nekaj jih še pogrešajo.



Slika 10.7: Primer hude železniške nesreče z razlitjem in požarom naftnih derivatov v Kanadi.
Vir: Slovenske novice

9.14 Nujnost obnovitve in temeljite nadgradnje obstoječe proge

Po dostopnih informacijah je proga Divača – Koper potrebna temeljite obnove in nadgradnje. V vsakem primeru bo morala proga prevzemati naraščajoči promet do dograditve drugega tira. To je praktično vsaj še 10 let. Tudi v nadaljevanju bo morala prevzemati znaten del tovora. Stanje proge je tako, da obstajajo utemeljeni dvomi o varnosti železniškega prometa na njej.

Temeljita obnova (nadgradnja) obstoječe proge Divača – Koper je v Resoluciji (2017) predvidena v letih 2019 do 2022. V Državnem proračunu pa ni obnove obstoječe proge, niti ni znano, da bi bili naročeni načrti obnovitvenih del. V investicijskem programu pa je nadgradnja kopske proge odmaknjena v leta po 2025, to je po dograditvi predorskega projekta.



Slika 10.8: Po sprejetem investicijskem programu in po Zakonu o financiranju bo sedanja proga obratovala še vsaj deset let, drugi tir pa še 45 let. Progo je treba brezpogojno temeljito obnoviti kot to predvideva Resolucija v letih 2019 - 2022. Nedopustno je, da Ministrstvo za infrastrukturo pristaja na odložitev obnove na dokončanje drugega tira – brez strokovne analize nevarnosti, ki jo s tem povzroča.

9.14 Komu morje?

V primerjavi integralnih vsebin strateškega načrtovanja lahko ugotovimo, da sploh nimamo pomorskega prostorskega načrtovanja skladnega z po Direktivi 2014/89/EU o vzpostavitvi okvira za pomorsko prostorsko načrtovanje in po Zakonu o urejanju prostora -2 (glej tudi 9.1 Poglavlje!). Kje je vladni in v DZ sprejet strateški razvojni dokument, v katerem so utemeljeni načrti za ravnanje z morjem in z rabo obale ter uskladitev rabe morja s sosednjimi državami? Povečevanje pretovora v Luki Koper očitno prehiteva dinamiko, po kateri deluje ministrstvo za infrastrukturo na strateškem in razvojnem področju. Zakaj tega akta ni v programu dela vlade in MI in kdaj bo?



Slika 9.6 in 9.7: Ko odločamo o širitvi Luke Koper in o povečevanju pretovora, odločamo o bodoči rabi morja in o življenjskem prostoru delfinov, ki potrebujejo čisto morje.

Povečevanje ladijskega prometa močno obremenjuje morje v Severnem Jadranu in posebej v plitvem Koprskem zalivu. Vedno večje ladje uničujejo favno in floro na morskem dnu. Ladje

praznijo v morje umazano balastno vodo. Potrebno je stalno poglobljanje dna luke, ostaja strupeni mulj. Delfini se bodo prisiljeni umakniti bolj na jug, kjer je morje bolj čisto.

Severni Jadran je zaliv Sredozemskega morja in kot tako spada pod ogroženo morje.

Besedilo je povzeto po mojem nastopu na posvetu SIZ v dvorani DS 24. 5. 2019 in ne vsebuje kasnejših pomembnih ugotovitev.

Posnetek posveta je na <https://www.youtube.com/watch?v=zw3pU-hYOA8>

10.0

Uporaba pozitivne zakonodaje pri umeščanju strateških objektov

Martina Lipnik, u.d.i.a., Ljubljana

10.1 Uvod

V pričujočem prispevku želimo osvetliti posamezna stališča glede zakonskih obveznosti v primeru projekta »Drugi tir«, ki so opredeljena v »Uredbi o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača – Koper (Uradni list RS, št. [43/05](#), [48/11](#), [59/14](#) in [88/15](#))«.

Iz predstavitvenega gradiva na spletni strani vlade (<http://www.drugitir.si/trasa-drugega-tira/premisljena-izbira>) lahko prepoznamo javnosti sporočene podatke.

10.1.1 Opis

Zgodba drugega tira železniške proge Divača – Koper se začne pred več kot 20 leti. Njegova gradnja ima ves čas številne zagovornike. Projektiranje enega največjih projektov Slovenije predstavlja primer dobre prakse. Prva varianta trase je bila izdelana leta 1996. Po preučitvi 17 variant v času 10 vlad je kot najustreznejša, tudi zaradi upoštevanja okoljskih vidikov, potrjena aktualna predorska trasa.

Vrsta proge:

enotirna s predpripravo dvotirnosti

Dolžina:

27,1 km

Ocenjena vrednost gradbenih del:

1.047 mio EUR

(po stalnih cenah 31.12.2017, brez DDV in že porabljenih stroškov)

Vir financiranja:

Predvideni delež nepovratnih EU sredstev:

Prepusna zmogljivost:

Prevozna zmogljivost:

Največji naklon:

Število predorov:

Skupna dolžina predorov, servisnih in izstopnih cevi:

Skupna dolžina viaduktov:

Skupna dolžina dostopnih in vzdrževalnih cest:

**kapitalski vložek Slovenije in zalednih držav,
evropska nepovratna sredstva in posojilo**

21 %

231 vlakov na dan (obstoječi in drugi tir)

43,4 milijonov ton na leto (obstoječi in drugi tir)

17 ‰, (obstoječi tir 26 ‰)

8 (najdaljši: 6.714 m)

37,4 km

1,1 km

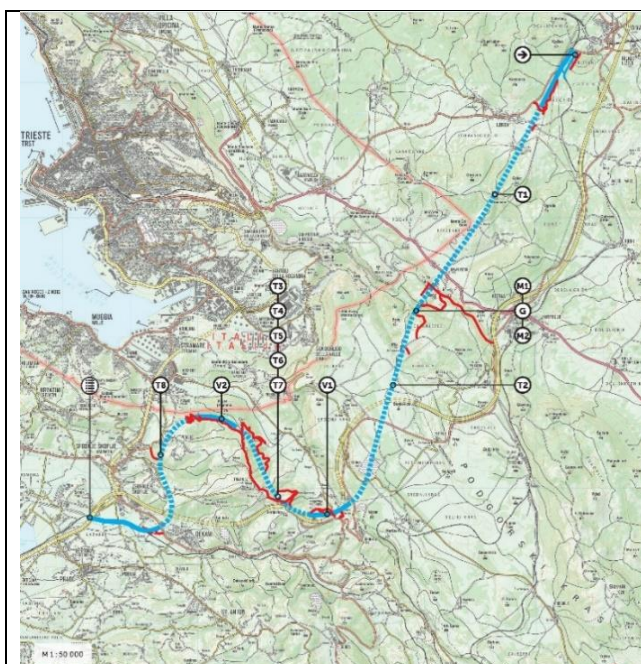
20,6 km

10.1.2 Trasa Drugega tira

Trditev: Trasa je bila izbrana po najvišjih kriterijih glede vplivov na okolje, varnosti, maksimalne pretočnosti in hitrostih na progi.

Zaradi velike koncentracije naravnih vrednot in zavarovanih ekološko pomembnih območij, prek katerih bo potekala proga, se je večina prvih predlaganih variant izkazala kot nesprejemljiva. Ob upoštevanju strokovnih smernic in stališč z javnih predstavitev in obravnnav variant, se je izoblikovala končna predorska varianta, ki so jo podprle stroka, vse lokalne skupnosti in pristojna ministrstva.

Vlada Republike Slovenije je predlagano traso drugega tira potrdila leta 2005 s sprejetjem Uredbe o Državnem lokacijskem načrtu.



Prikaz poteka trase



Prikaz ocenjevanih variant trase

10.1.3 Pomembni dokumenti

Označeni so v **zeleni barvi**:

Aktualna trasa drugega tira je bila potrjena leta 2005, ko so jo kot najustreznejšo podprle stroka, vse lokalne skupnosti in pristojna ministrstva. Zanj je takratna vlada sprejela **Uredbo**

o Državnem lokacijskem načrtu. Leta 2014 so bile sprejete dopolnitve uredbe, na podlagi katerih je bila trasa dokončno umeščena v prostor. Gradbeno dovoljenje je bilo izdano konec marca 2016 in 2018 preneseno na družbo 2TDK, ki je pripravila investicijski program (v letu 2019) in podpisala z državo koncesijsko pogodbo. Zakon o drugem tiru je stopil v veljavo julija 2018.

10.2 Osnovni pomisleki pri umeščanju Drugega tira v prostor

10.2.1 Strategija prostorskega razvoja RS z novimi razmisleki

Program (Strategija) prostorskega razvoja RS bi moral podati končne cilje, v okviru njih pa se bo treba odločiti o naslednjem:

- Pretirana prometna obremenitev prostora (v celotnem prostoru republike) je hudo breme za okolje, ki ni nikjer celostno preverjeno, niti nima uvedenih »omilitvenih ukrepov«
- Če vlada ne bo poskrbela za umiritev povpraševanja po »brezplačnem in subvencioniranem« tovornem tranzitu skozi Slovenijo in bo prišlo do preseganja povpraševanja nad kapaciteto, bo morala vlada ukrepati po pristojni Uredbi, kar tudi vključuje povečanje uporabnine.
- Vladni investicijski program predvideva pobiranje takse 11 mio EUR in uporabnine na 7 mio EUR. Zneski po vladnem konceptu (taksa na pretovor + uporabnina = 17 mio EUR letno) ne zadostujejo za umiritev povpraševanja po praktično brezplačnem, iz proračuna RS subvencioniranem tovornem tranzitu skozi Slovenijo po železnici. Tranzit v zaledne države subvencioniramo Slovenci iz proračuna v višini več kot 200 mio EUR!
- Omejitev prometa bi morala biti temeljno izhodišče za načrtovanje novih prometnic v prostoru, vse v okviru in s ciljem »trajnostnega razvoja prostora«.

V sedaj veljavni Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (SPRS) je postavljen koncept razvoja Luke Koper, kar je samosvoj problem, ter prometni koncept, kar je poseben, s prvim povezan problem, v okviru njega pa ne dovolj premišljeno trasiranje – glej:

Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. [76/04](#), [33/07](#) – ZPNačrt in [61/17](#) – ZUreP-2) lahko dobimo na spletni strani http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/sprs_slo.pdf

Naslov ang. Ordinance on Spatial Planning Strategy of Slovenia

10.2.2 Strategija prostorskega razvoja Slovenije in njena odprta vprašanja

Iz veljavne Strategije prostorskega razvoja RS povzemamo splošne in koristne ugotovitve:

- V Sloveniji se soočamo z neučinkovitostjo JPP in potrebo po njegovi reorganizaciji.

- Prometni zastoji v konicah so posledica prevelikega deleža uporabe avtomobila pri dnevni delovni migraciji.
- Dejstvo so velike obremenitve (tranzitnega) tovornega prometa na poseljenih območjih in odsotnost trajnostne logistike v urbanih središčih.
- Manjka vizija celostne prometne strategije.

10.2.3 Drugi strateški dokumenti in njihova neskladnost

Dejstva, ki nakazujejo neskladnost med posameznimi strategijami so naslednja.

V celostni prometni strategiji Ljubljanske urbane regije (CPS LUR) je navedeno:

»Razvoju trajnostne mobilnosti se v Sloveniji, še posebej pa v LUR, v zadnjih dvajsetih letih posveča posebno veliko pozornosti. To dokazuje vedno več sprejetih razvojnih dokumentov in strategij (npr. Strategija prostorskega razvoja Slovenije, 2004; Resolucija o prometni politiki RS (Intermodalnost: čas za sinergijo), 2006; Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030, 2016; Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030, 2017) ter tudi raziskav, ki vsem udeleženiim nalagajo bolj proaktivni premik k izvajanju zastavljenih zavez v praksi.«

Iz vsakodnevnih poročil o stanju prometa pa so podani tudi kritični opisi (v javnih medijih – primer) : Vlaki okoli Ljubljane v 15-minutnem taktu? Za začetek prihaja še ena študija (Finance, 11.3.2019)

<https://tl.finance.si/.../Vlaki-okoli-Ljubljane-v-15-minutnem-taktu-Za-zacetek-so-na-infr...>

Iz vsebine:

Pred približno šestimi leti so pri PNZ izračunali, da bi morali v primestne proge za Ljubljano investirati približno 200 milijonov evrov, v nakup potniških vlakov pa sto milijonov evrov.

Odpri ostajajo naslednja vprašanja:

- Kakšen je potencial prog okoli Ljubljane?
- Koliko dnevni potnikov zdaj prihaja v Ljubljano z železnico in koliko bi jih lahko?
- Katere naložbe so nujne na petih krakih okoli Ljubljane in zakaj se zapleta že pri Tivolškem loku?

Iz vsega je razvidno, kako zelo so odgovorni zanemarili odnos do potniškega prometa po železnici, čeprav je urejanje tega DIKTAT EU okoljevarstvenih direktiv, ki morajo biti spoštovane v primeru »trajnostnega razvoja« prostora in s tem prometa.

Kot je izjavil župan MOL:

»V Celostni prometni strategiji Ljubljanske urbane regije podajamo konkretne ukrepe na področju urejanja trajnostne mobilnosti in predstavljamo inovativen pristop k reševanju prometnih izzivov na ravni regije. Hkrati je to ena izmed ključnih strokovnih podlag za regionalni prostorski plan ter temelj za iskanje virov za izvedbo razvojnih projektov.«

»Zavedati se je treba tudi, da se bosta v naslednjih letih bistveno povečala tako osebni kot tovorni promet. Kot kažejo napovedi do leta 2030, prvi za več kot 20 % in drugi za več kot 60 %, kar je zelo skrb vzbujajoče.«

Iz zgoraj navedenega ni jasno, kako naj bi se tako zelo povečan promet ustrezno okoljsko vzdržno kompenziral v prostoru!

Kljub vsemu Strategija razvoja prometa v RS (Ministrstvo za infrastrukturo) prenaša potniški promet na ceste, njihovi predstavniki trdijo, da je Slovenija preveč razpršeno pozidana, da bi lahko potniški (ali tovorni) promet bolj intenzivno urejali prek železnic. V sedaj veljavni Strategiji prostorskega razvoja (SPRS) je še predvidena nova železniška povezava med Velenjem in Slovenj Gradcem, v novi v pripravi so to železniško traso ukinili; podoben je odnos do železnice proti Kočevju, pa Drugi tir, kjer potniški promet do sedaj ni vključen v obravnavni načrt, ter obravnava za 3RO na Koroško in v Belo Krajino, itd.

10.2.4 Pomisleki urbanistične stroke glede načrta Drugega tira

Pomisleki iz urbanistične stroke glede načina umeščanja Drugi tir v prostor:

Medijska debata se je večinoma zožila samo na finančno plat projekta in na afere, podpira se samo vprašanje povezave postaje Divača in samo Luke Koper.

Vse je v hudem nasprotju s pomanjkljivim odzivom, ki ga praktično ni bilo v času, ko so bili dokumenti DLN vsebinsko v postopku javne razgrnitve in obravnave.

Res je nepravilno, da se ne sliši in razpravlja o tem, komu in za koliko potniškega in tovornega prometa naj bi ta železniška povezava služila, in kako se navezuje širše na kraje in potrebe v RS. Problem te drage investicije na 27 km razdalje je prav v tem, da se je načrtovalsko usmerila le na tovorni promet in na Luko Koper. Če bi bila zastavljena za regijo v celoti in povezano z ostalimi subjekti in prometnimi sistemi, bi bila razprava o stroškovniku bolj smiselna in vsebinska. Leta 2007 je prav z ministrstva MOP, torej z vlade, prišla zahteva za ustavitev projektiranja regionalnega prostorskega plana za južno Primorsko, v katerem je sodelovalo 14 občin (in je bilo dobro finančno pokrito), čeprav je bil projekt že v zaključni fazi.

Po drugi strani je pa prav strokovno srečanje urbanistov v sklepih 27. Sedlarjevega srečanja leta 2016, v pismu predsednikoma RS, takoj po sklicevanju na "jasno vizijo razvoja železniške infrastrukture", pod 1. - Drugi tir Divača – Koper, v Predlogih DUPPS, navedlo: naj se zaradi drage investicije in izvedljivosti zasnovo prilagodi "le zahtevam tovornega prometa". Temu je sledila neposredna ponudba za izdelavo "prilagoditve projekta".

Ob tem obstajajo resni strokovni pomisleki:

- Ali so združenja strokovnjakov sposobna videti probleme in variantne rešitve za realizacijo dolgoročnih vizij?
- Kot DUPPS bi morali zagovarjati celovitost in možne poti za realizacijo vizij in ne prilagoditve slabo zastavljenih projektov.

Preveriti bi bilo treba tudi dokument in njegovo vsebino, vse ovrednotiti na strateškem nivoju RS, in sicer vsebino, ki jo določa:

- Uredba o državnem prostorskem načrtu (DPN) za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru (Uradni list RS, št. [48/11](#))

10.3 Procesne nepravilnosti pri uveljavljanju trase za Drugi tir

10.3.1 Izdelava Primerjalne študije za iskanje primerne trase

V letu 2000 je bila izdelana "Primerjalna študija poteka tras drugega tira železniške proge na odseku Divača – Koper" (izdelal Investbiro Koper d. d., št. proj. 2000-46, december 2000). Ne glede na referenčno kapaciteto izvajalca se postavlja nekaj bistvenih vprašanj, ki bi jih morali v procesu izvajanja študije odgovorni sodelavci zastaviti sebi in naročniku ter nato celovito obravnavati v sami študiji. Vprašanja so naslednja:

- **Ali ta študija vsebuje ocene vplivov na okolje za posamezno varianto?**
- **Ali bi vzdržala postopek »celovite presoje vplivov na okolje« (CPVO) po vseh pravilih danes (kar je aktualno in obvezno, ne glede na starost še neizvedenega projekta, za vsak projekt, preden ta stopi v današnji dobi izvedbo), in s kakšnimi rezultati?**

10.3.2 Primerjalna študija ni vključevala postopek CPVO

Iz znanih podatkov izhaja:

Pred izdelavo lokacijskega načrta (DLN) je bil investitor dolžan zagotoviti izdelavo strokovnih podlag, med drugim:

- **poročilo o vplivih na okolje (PVO), izdelano v skladu z navodilom, ki ureja metodologijo za izdelavo poročil o vplivih na okolje, vključno z revizijo poročila o vplivih na okolje;**

ni bil pa zadolžen, da zagotovi izdelavo:

- **celovite PRESOJE vplivov na okolje (CPVO) z Okoljskim poročilom (OP - zahtevnejša vsebina kot za PVO - Poročilo o vplivih na okolje) ob upoštevanju vsebin EU Direktiv s področja varstva okolja in narave.**

10.3.3 Izbrana varianta se je določila na podlagi Predloga in ne na osnovi CPVO

Izbrana varianta se je določila v okviru in na podlagi Predloga, Predlog je bil dokumentiran z gradivom »Predlog stališč do izbora variant 2. tira Divača – Koper« (izdelalo SŽ – projektivno podjetje Ljubljana d.d., januar 2000); Očitno naknadno je podjetje Investbiro izdelalo še primerjalno študijo v sklopu priprave državnega lokacijskega načrta z naslovom "Primerjalna študija poteka tras drugega tira železniške proge na odseku Divača – Koper", Investbiro Koper d.d., pod številko projekta 2000-46, decembra 2000 (v nadaljnjem besedilu: primerjalna študija).

Po teh opisih sodeč dokument DLN za Drugi tir v osnovi nima CPVO postopka, zato bi ga bilo treba izdelati danes, pred pričetkom kakršnih koli del.

10.3.4 Podlaga za prijavo nepravilnosti na EU Komisijo za varstvo okolja

Smisel izdelave CPVO za traso, z upoštevanjem vseh mogočih vplivov na okolje, na podlagi vseh Direktiv s področja varstva okolja, sprejetih v EU, in uveljavljenih v našem pravnem redu (ali pa kar direktno) je: obvezno je treba analizirati ob tem že osnovno, izhodiščno »projektno nalogo« ter variante, in ugotoviti v okviru CPVO postopka, katera varianta je lahko optimalna glede »vplivov« na okolje (glej ZVO zakon), vključno in primerjalno z izhodiščnim stanjem, kot je v prostoru danes.

Če vsega tega ni storjenega, se tak pomanjkljiv projekt prijavi EU Komisiji za varstvo okolja, z navedbo, kaj od EU Direktiv ni pravilno upoštevano.

Bistvena pripomba je v tem, da moramo zagotavljati minimalno legalnost v vseh postopkih ne pa s preimenovanjem dokumentov ustvarjati vtis o pravilnosti postopkov.

10.4 Osnovni okvir podaja že EU regulativa, Okoljski akcijski programi, okoljska politika EU

Vir podatkov je uporabljen iz naslednje spletne strani in naj bi bil v pomoč, kako se smiselno izvajajo tako posegi v okolje z upoštevanjem povečevanja kvalitete okolja in ne z zmanjševanjem.

www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/sl/FTU_2.5.1.pdf

Presoja vplivov na okolje in sodelovanje javnosti.

*Za nekatere posamezne projekte (bodisi zasebne ali javne), ki bodo verjetno močno vplivali na okolje, na primer gradnja avtoceste ali letališča, je treba opraviti presojo vplivov na okolje (EIA = PVO). Prav tako je treba za vrsto javnih načrtov in programov (na primer v zvezi z rabo zemljišč, prometom, energijo, odpadki ali kmetijstvom) opraviti podoben postopek, imenovan **strateška presoja vplivov na okolje** (SEA = CPVO). V tem primeru so okoljski pomisleki vključeni že v fazi načrtovanja in morebitne posledice upoštevane, **še preden je projekt potrjen oziroma odobren**, s tem pa se zagotovi visoka raven varstva okolja. V obeh primerih ima osrednjo vlogo posvetovanje z javnostjo. To sega nazaj vse do Aarhuške konvencije, večstranskega okoljskega sporazuma pod pokroviteljstvom Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE), ki je začel veljati leta 2001, EU in njene države članice pa so njegove pogodbenice. Javnosti zagotavlja tri pravice: do sodelovanja pri odločanju o okoljskih zadevah, dostopa do okoljskih informacij, ki jih hranijo javni organi (na primer o stanju okolja ali zdravju ljudi, kadar okolje vpliva nanj), in do pravnega varstva, če prvi dve pravici nista upoštevani.*

Zaradi razlik med državami članicami glede ravni izvajanja sta Evropski parlament in Svet leta 2001 sprejela (ne zavezujoče) minimalne standarde za okoljske inšpekcije. Da bi izboljšali izvrševanje okoljske zakonodaje EU, morajo države članice zagotoviti učinkovite, sorazmerne in odvrčalne kazenske sankcije za najhujša okoljska kazniva dejanja. To so na primer: nezakonite emisije ali izpusti snovi v zrak, vodo ali tla, nezakonita trgovina s prostoživečimi živalmi in rastlinami, nezakonito trgovanje s snovmi, ki tanjšajo ozonski plašč, in nezakonito prevažanje ali odlaganje odpadkov.

ltd.

Ugotovitev:

Javnost lahko že v »javni obravnavi« ugovarja, da bi se dovolila možnost nastanka »okoljske škode«; proti temu bi morale ugovarjati tudi državno odvetništvo, računsko sodišče ...

V Sloveniji je zadeva Magna lep primer tudi državne neodgovornosti, kar sedaj preganja organizacija ROVO, oz. njihov predstavnik, g. Marinček, podobno velja za projekt kanal C0 v Ljubljani, kar je prijavila v obravnavo neustreznosti s področja varstva okolja nevladna organizacija AAG. Podobne posledice ima lahko premalo odgovorno umeščanje v prostor za projekte 2TDK ali 3RO.

10.5 Akcijski načrt kot instrument EU zakonodaje in prakse za učinkovit razvoj s pozitivnimi učinki na varstvo okolja

Za področje urejanja prometa, za potrebe zmanjšanja hrupa (podobno za čistejši zrak ipd ...) je zelo uporabna »dobra praksa«, kot jo narekuje EU Direktiva END, v našem pravnem redu, in z njene strani narekovan OBVEZEN Operativni program (akcijski plan):

10.5.1 Primer »dobre prakse« za uveljavljanje zahtev iz EU Direktive END:

http://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm?fuseaction=search.dspPage&n_proj_id=1869#PD

SMILE - Sustainable Mobility Initiative for Local Environment LIFE00 ENV/F/000640

http://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm?fuseaction=home.showFile&ep=file&fil=SMILE_guidelines_noise_en.pdf

Uredba o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju: Uradni list RS, št. 121/04 Uredba o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04)

10.5.2 Kako izvajati pozitivno zakonodajo EU v prostoru in času

Iz navedenih določil je razvidno, da je treba dokaj natančno opredeliti stanje in načrtovati KONKRETNE aktivnosti, da se stanje izboljša, ter vse nadzorovati s poročili na 5 let, to pa pošiljati na EU Komisijo.

Podobno narekujejo aktivnosti druge Direktive, ki vključujejo promet kot enega glavnih virov neželenih ali pretiranih emisij v okolje itd.

V obravnavanem primeru projekta Drugi tir, in prometnih razmer v Sloveniji na sploh, manjka obravnava konkretno obdelanega »MODAL SPLIT« možnih prometnih razporeditev udeležbe (tudi v variantah?!) in ovrednoteni vplivi na okolje za akcijski načrt (na primer vpliv hrupa na okolje, in drugi vplivi – na zrak, PM10, CO₂, energetska poraba, racionalna raba prostora, neobnovljivih virov (kmetijska tla), itd...) – najmanj po vzoru Operativnega programa po END (Uredba o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju...) – vse za posamezno varianto (najmanj za 3 variante).

Strategija je »strategija« – in ni dovolj konkretna. Brez izdelanih »akcijskih programov« (oziroma v našem pravnem redu »operativnih programov« po posamezni okoljski uredbi)

nismo uredili nič zadovoljivega; bistvo akcijskih programov je tudi soočenje s konkretnimi izvedbenimi vprašanji, kot je zagotovitev finančnih sredstev. Taka je praksa ukrepov v razvitih evropskih državah, ki so v osnovi dogovorile EU okoljsko politiko.

10.5.3 Ključna ugotovitev

Izvirna težava za današnje stanje je priprava DLN v letih pred uveljavitvijo uredbe za DLN ter nato sprejem in uveljavitev uredbe za DLN v letu 2005, vse z dokončno definirano traso. Iz tega se izhaja v vseh kasnejših letih. Tudi obdelave in SPREMEMBE v DLN/DPN v letih 2014/2015 niso spreminjale trase.

Traso bi bilo treba ponovno obravnavati zaradi novih spoznanj in razmer v »pravu in okoljskih ter tehničnih zahtevah« znotraj EU po letu 2005, vendar tega pristojni organi ter strokovnjaki niso naredili do danes, in tudi danes je to velika zahteva, zaradi bojazni, da lahko oddalji začetek gradnje, to pa pomeni izgubo veljavnosti »gradbenega dovoljenja« in mogoče izgubo za to odobrenih finančnih sredstev.

10.6 Slovenija sistematično neprimerno vodi postopke državnih posegov v prostor

Dogajanje okoli projekta Drugi tir je primerljivo z zadevo Magna, kanal C0 na ljubljanskem vodonosniku, ali 3RO (objavljeno): <https://www.vecer.com/nov-zaplet-za-magno-6677967>

»Organizacija ROVO je začela izpodbijati okoljevarstveno soglasje_ Okoljevarstveno dovoljenje je postalo pravnomočno, a lahko se zgodi, da se zamaje predhodna odločitev – okoljevarstveno soglasje. Gorazd Marinček potrjuje: »Upravnemu sporu glede okoljevarstvenega dovoljenja smo se odpovedali, nismo pa se odpovedali upravnemu sporu v zvezi z nezakonitim okoljevarstvenim soglasjem in gradbenim dovoljenjem.« Izpodbijajo torej predhodni akt, kar lahko, če upravno sodišče pritrdi nevladnikom, tvori specifičen pravni zaplet (komentar avtorice: v takem primeru gre za »nelegalno gradnjo«, »črno gradnjo«). Marinček uporablja »izredna pravna sredstva, ki se uporabijo v natančno določenih primerih: nezakonitost, možnost kaznivega dejanja ogrožanja okolja z večjim onesnaženjem ...«. V tožbi je še navedeno, da Magna ni izpolnila zahtev iz okoljevarstvenega soglasja: »Po logiki upravnopravne službe tožene stranke je okoljevarstveno soglasje očitno zgolj birokratska ovira.«

Marinček že ves čas postopka opozarja na neskladje v **Zakonu o vodah**. Ta v **69. členu prepoveduje delovanje obratov, ki v proizvodnji uporabljajo nevarne snovi, na vodovarstvenih območjih** in ministrstvo za okolje je napako priznalo, a vlada ni spreminjala posebnega zakona o Magni, temveč napovedala prenovo zakona o vodah«

10.7 Slovenija ob postopkih državnih posegov v prostor brezbrizno posega v naravovarstvene režime

V primeru projekta Drugi tir je Slovenija enostransko spremenila pogoje za varovano naravo v Krajinskem parku Beka, Natura 2000, za to, da je lahko umestila v to edinstveno območje traso železnice, ki bi jo morala prej bistveno bolj premisliti.

10.8 Trajnostni promet v Sloveniji z vidika varstva okolja

10.8.1 Določila Zakona o varstvu okolja

Zakon o varstvu okolja uvaja v slovenskim pravni red naslednje EU okoljske direktive:

- **Direktiva 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje (UL L št. 197 z dne 21. 7. 2001, stran 30);**
- **Direktiva 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2011 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (UL L št. 26 z dne 28. 1. 2012, stran 1);**
- **Direktiva 2003/4/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. januarja 2003 o javnem dostopu do informacij o okolju z razveljavitvijo Direktive Sveta 90/313/EGS (UL L št. 41 z dne 14. 2. 2003, stran 26);**
- **Direktiva 2003/35/EGS Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. maja 2003 o zagotavljanju udeležbe javnosti pri sprejemanju določenih planov in programov, ki se nanašajo na okolje, in dopolnitvah, ki se nanašajo na udeležbo javnosti in dostop do pravice Direktive 85/337/EGS in 96/61/ES (UL L št. 156 z dne 25. 6. 2003, stran 17);**
- **Itd.**

10.8.2 Nacionalni program varstva okolja

Na podlagi navedenih določil manjka v Sloveniji obvezen Nacionalni program varstva okolja (NPVO), ki je bil veljaven samo do leta 2013, od takrat dalje pa teh vsebin Slovenija sploh nima obdelanih. Pripravlja se nov, bil je že javno predstavljen, ki ima kar nekaj nedoslednosti, na kar opozarja organizacija ALPE ADRIA GREEN.

V NPVO bi moral biti promet obravnavan na ravni države celostno, z analizo vplivov in možnosti omilitve teh vplivov, vključno z energetsko, prostorsko, in drugo racionalizacijo virov (neobnovljivih in komercialnih ...)

10.8.3 Načrtovani Projekt za izvedbo Drugega tira

V primeru 2TDK je država prenesla velik del idejnega reševanja projektne problematike na še preostali del neizdelanih projektov in sicer v fazo Projekta za izvedbo.

Razpis za »projekt za izvedbo« (PZI) za Drugi tir je pripravila tako, da bo kar PZI reševal problematiko spreminjanja gradbeno tehnične dokumentacije (torej PGD) iz enotirne v dvotirno progo, s tem pa seveda tudi vsebine DLN/DPN (državnega prostorskega načrta) – tak način izpusti opredelitve glede vplivov na okolje, javnih obravnav gradiva, strank v postopkih, itd.,

saj se tega v postopkih izdelave PZI ne počne – gre za izigravanje principov pravilnega umeščanja novogradnje v prostor ter okoljevarstvenega postopka z vsemi posegi v naravo, v prostor itd.

V zadnjem času je bila sicer objavljena javna obravnava Pobude za spreminjanje DLN/DPN za celotni projekt Drugi tir iz enotirne v dvotirno železniško povezavo, vendar razpisni pogoji za PZI še niso umaknjeni.

TV poročila (TV SLO1) najavljajo, da se z investicijo Drugi tir nadaljuje, očitno kot za enotirno progo, z razširjenimi »servisnimi tuneli« za naknadno uvedbo še enega tira v prostor.

10.8.4 Vprašljivo soglasje ARSO za spremembo gradbenega dovoljenja za 2TDK

Za te razširitve je ARSO dala soglasje brez kakšne okoljevarstvene presoje (češ, da ni potrebna). To pomeni, da se razširitev v Investicijski program (IP) vključuje stroškovno brez ustrezne prostorske in legalne gradbene dokumentacije, saj pravne podlage za dva tira (za dvotirno progo) ni, pa s tem tudi popolnoma brez kakršne koli ustrezne okoljevarstvene presoje – torej »denarji« za razširitev servisnih tunelov so »nenamenski«, gre za napačno uporabljanje »javnih sredstev«?

Dodatni tir bo projektiran na način »bo, ko bo ali kar bo«, ali bo sploh izvedljiv po »namišljeni« trasi vzporednice, pa ni jasno. Dodatnega tira ni niti v DPN, niti v načrtih za gradbeno dovoljenje ... – ali je vsaj v (javnosti neznanih) »idejnih« prostorsko - gradbenih načrtih, kot »strokovna podlaga« za bodoči DPN, oziroma sedanji IP, da bi ga ta »ovrednotil«?

10.9 Predlog za poziv državnim (nadzornim in odločujočim) organom

Gre za problematiko, ki zadeva predvsem varstvo okolja, in bi morala biti, v imenu boja proti podnebnim spremembam, usklajena z EU direktivami s področja varstva okolja, predvsem glede pravilnega urejanja prometnih sistemov in režimov v državi, vse povezano s pravilno nastavljenim energetskim konceptom, konceptom varstva zdravja, naravnih virov in vrednot ter skladno z demokratičnimi pravicami javnosti. Glede nezadostnega izpolnjevanja teh zavez si je Slovenija že prislužila ne le en »opomin« EU Komisije, med drugim na podlagi pritožbe prizadetih v povezavi z umeščanjem 3RO (3. Razvojnne osi v prostor).

Sodnemu pregonu EU sodišča se je Slovenija izognila s popravki v državni zakonodaji, dolžna pa je tudi do sedaj napačno vodene projekte revidirati tako, da bodo sledili vsebini »opomina« EU komisije. Sicer bodo verjetno sledile tožbe raznih prizadetih na sodiščih (vključno z nevladnimi organizacijami in civilnimi iniciativami), z realnimi izgledi v škodo države (kot je opisano v poglavju 11.6).

Državni zbor bi moral od vlade zahtevati predstavitev zahtev EU Komisije in revizijo vseh problematičnih projektov, načrtovanih in sprejetih v nasprotju z EU Direktivami, med katere sodi tudi DPN za Drugi tir in obstoječi tehnični projekt (PGD) tega, v nadaljevanju pa seveda na tem sloneči investicijski program.

- <https://www.drustvo-novo-mesto.si/natisnili-smo/izziv.html>

- <https://drustvo-novo-mesto.si/item/150-izsla-je-nova-stevilka-drustvenega-glasila-izziv.html>

Izvleček iz omenjenih virov:

»Evropska komisija nam je 23. 7. 2018 poslala obvestilo, da v zvezi s pripravo in sprejemom Uredbe o DPN (in OPPN za razbremenilno cesto Bled – Soteska) neskladnost z direktivami EU še vedno ostaja. Ugotavlja, da je Republika Slovenija na podlagi naše pritožbe sicer sprejela zakonodajo, ki je skladna z evropsko okoljsko zakonodajo, a je problem s tem rešen le na splošno in zgolj za vnaprej, niso pa rešene težave v zvezi z Uredbo o DPN, ki je bila sprejeta na podlagi prejšnje nacionalne zakonodaje. Evropska komisija pričakuje, da bo Slovenija ugotovitve glede neskladnosti Uredbe o DPN, na podlagi katerih je dobila opomin, upoštevala pred državnimi organi in kršitve odpravila sama. Pričakuje torej, da bodo slovenski pristojni organi **sami razveljavili Uredbo o DPN**, oziroma jo spremenili na način, da bo skladna tako z Ustavo RS kot s stališčem Evropske komisije oziroma predpisi EU. Ocenila je tudi, da bo lahko Društvo Novo mesto to dejstvo uveljavilo po zdaj veljavni novi nacionalni zakonodaji, tako da bo vložilo tožbo zoper gradbeno dovoljenje, in da zato ni potrebe, da sama nadaljuje postopek pred sodiščem EU. Zato je primer zaprla.«

Slovenija ima trenutno s področja okolja odprtih 7 EU Pilotov ter 11 kršitev.

RS se je izognila nadaljnjim sankcijam s tem, da je v lansko leto sprejeto zakonodajo (ZUreP-2, GZ ipd.) vključila določila, ki omogočajo večjo soudeležbo in nadzor s strani javnosti (pravica do pritožbe nad prostorskimi akti na Upravnem sodišču ipd.), kar vse velja za v bodoče, pri starih obstoječih, vendar še ne realiziranih, prostorskih aktih pa s tem nepravilnosti niso odpravljene (in so ti torej še vedno neskladni z EU pravnim redom) – kar velja enako za projekt Drugi tir.

Glej: <https://www.dnevnik.si/1042844621>

10.10 Določbe iz Kazenskega zakonika

Z namenom, da odgovorni prepoznajo potrebo po uveljavljanju Zakonov v RS navajamo nekaj členov, ki jih lahko opredelijo kot kršitelje obstoječe zakonodaje in kakšne posledice bi bile lahko za njih, če bi npr. delovala pravna država v celoti in za vse:

Šestindvajseto poglavje

Kazniva dejanja zoper uradno dolžnost in javna pooblastila

Nevestno delo v službi

258. člen

Uradna oseba, ki zavestno krši zakone ali druge predpise, opušča svoje nadzorstvo ali kako drugače očitno nevestno ravna v službi, čeprav predvideva ali bi morala in mogla predvidevati, da lahko nastane zaradi tega hujša kršitev pravic drugega ali škoda na javni dobrini ali premoženjska škoda, in res nastane kršitev oziroma večja škoda, se kaznuje z denarno kaznijo ali zaporom do enega leta.

ltd...

Dvaintrideseto poglavje

Kazniva dejanja zoper okolje, prostor in naravne dobrine

Obremenjevanje in uničevanje okolja

332. člen

Država odgovarja za nepravilno vodene lastne postopke; vendar je pa po Zakonu o varstvu okolja odgovornost za »okoljsko škodo« naložena vedno »povzročitelju«, ki mora s svojimi projektanti sam paziti, da spoštuje vse zakone in predpise s področja varstva okolja – vsekakor obsežen in dolgotrajen dokazovalni postopek, tudi glede »okoljske škode« (kadar je ta že storjena (?), ne samo predvidena).

Nekaj primerov

https://oe.finance.si/8943733/Mnozica-podjetij-ne-pozna-zakonskih-podlag-o-okoljski-skodi?src=pj_2019-01-22&utm_content=link_49&utm_medium=email&utm_campaign=poslovno_jutro&utm_source=pj_2019-01-22&f_tid=ebf56028417714935ef6870b3a052036

Objavljeno dne 22. 1. 2019; Množica podjetij ne pozna zakonskih podlag o okoljski škodi

10.11 Potrebne spremembe izhodiščnih idejnih zasnov za projekt Drugi tir

V izhodiščih za obravnavani projekt (v točki 11.1.1) so objavljeni podatki, katerim se pridružujejo tukaj predlagane možne in okoljsko bolj vzdržne spremembe:

Vrsta proge: enotirna s predpripravo dvotirnosti

– ***predpriprava dvotirnosti v veljavni DLN varianti ni obdelana, to naj bi se obravnavalo s spremembo DLN/DPN, oziroma bi bil potreben nov DPN s CPVO preveritvijo trase z dvotirno progo, z novimi parametri naklona, električnega napajanja, ipd.***

Dolžina: 27,1 km

– ***verjetno je možna krajša različica.***

Ocenjena vrednost gradbenih del: 1.047 mio EUR

– ***vrednost del bi se lahko pocenila ob novi različici trase.***

Vir financiranja:

– ***kapitalski vložek Slovenije in zalednih držav, evropska nepovratna sredstva in posojilo???***

Predvideni delež nepovratnih EU sredstev:

– ***21 % ???***

Prepustna zmogljivost: 231 vlakov na dan (obstoječi in drugi tir)

– ***potrebna bi bila dodatna analiza potreb in vplivov tako zastavljenega prometa; potrebno bi bilo opredeliti, koliko od tega je treba nameniti učinkovitemu potniškemu prometu z trajnostnim prometnim ciljem preusmerjanja potnikov (zaradi vsakodnevnih migracij in zaradi turističnih destinacij).***

Prevozna zmogljivost: 43,4 milijonov ton na leto (obstoječi in drugi tir)

– ***potrebna bi bila optimalna vključitev potniškega prometa, kar je zaveza Slovenije v okviru EU za trajnostni razvoj okolja, prostora in prometa.***

Največji naklon: 17 ‰, (obstoječi tir 26 ‰)

– **ni razloga, da se ne vključi možnosti večjega naklona.**

Število predorov: 8 (najdaljši: 6.714 m)

– **ob preveritvi novih pogojev bi se lahko izognili marsikateremu načrtovanemu predoru.**

Skupna dolžina predorov, servisnih in izstopnih cevi: 37,4 km

– **ob preveritvi novih pogojev bi lahko racionalizirali načrtovanje.**

Skupna dolžina viaduktov: 1,1 km

– **ob preveritvi novih pogojev bi lahko racionalizirali načrtovanje.**

Skupna dolžina dostopnih in vzdrževalnih cest: 20,6 km

– **ob preveritvi novih pogojev bi lahko bistveno racionalizirali načrtovanje potrebnih cest.**

Manjka pogoj glede električnega izmeničnega napajanja, in s tem pogoji o vlečnih zmogljivostih za lokomotive in možnostih večjih vzdolžnih naklonov proge.

10.11.1 Dejstva sorazmerij

Ocena stanja: Sosedje - konkurenti imajo dvotirno progo in sodobno in varčno elektriko 25 kV AC, njihova proga je zasedena okoli 30 % in lahko kapaciteto ostalih 70 % prodajajo po zelo ugodni ceni.

Kot navedeno, argumenti glede višine tarif za prevoze tovora do Luke Koper presegajo obravnavo že veljavnega projekta Drugi tir, pač pa se vračajo na izhodišče – na nivo Strategije prostorskega razvoja RS, gospodarske strategije, itd. ... (kot je navedeno v točkah pod 11.2.)

Z vsemi navedenimi argumenti bi bilo treba ponovno pristopiti k obravnavi »projektne naloge« za Državni prostorski načrt za Drugi tir, to je na izhodišče pred 2004.

10.12 Načrtovanje razvoja Slovenskega primorja

V slovenski prostorsko-ureditveni praksi je velik pečat ureditvi Slovenskega primorja dal arhitekt Edo Mihevc.

Iz objavljenih gradiv: »Najobsežnejše poglavje je načrtovanje razvoja Slovenskega primorja, ki se je začelo leta 1951 (hotel Triglav) in končalo z izgradnjo novega Portoroža, oziroma z večnamensko zgradbo v marini v Luciji (1980). Postavil je temelje urbanističnega urejanja slovenske obale, Kopra, Izole in vseh turističnih področij. Vpeljal je inovativne tipologije v stanovanjski in turistični gradnji, vtisnil osebni pečat celotni regiji ter ohranil njeno regionalno identiteto. Njegovo delo je odmevalo doma in v tujini. Ugledna italijanska revija *Casabella* je leta 1963 predstavila planersko delo in arhitekturne realizacije. Urednik Tentori je ureditev slovenske obale italijanskim urbanistom predstavil kot zgled pravega regionalnega planiranja. Švicarski strokovnjak za turizem Oscar Michel je v svojem poročilu o obisku v

Jugoslaviji zapisal, da bi moral napredek, ki ga je opaziti na slovenski obali, služiti kot zgled razvoju celotnega jugoslovanskega **turizma**.

Mihevc je že pred desetletji videl Istro kot celoto.

Arhitektu Mihevcu je bila v povojnih časih zaupana gradnja in urbanizacija slovenske Istre (od Debelega rtiča do Pirana). Še vedno je aktualna tudi Mihevčeva vizija urbanizacije domala celotne slovenske obale, ki obenem ohranja vse elemente kulturne identitete in zaščite naravnih krajinskih rezervatov. Lahko zaključimo, da je arhitekt Mihevc že pred desetletji videl Istro kot celoto. Z umestitvijo Drugega tira pa Istro razbijamo v več delov, preobremenjujemo Slovensko obalo s skladiščenjem kontejnerjev in zavestno kopičimo transportno obremenitev bolj infrastrukturno kritično točko, to je Divača.

Šele danes lažje razumemo daljnosežnost in pogum Mihevčevih zamisli, saj je že pred šestimi desetletji Slovensko Istro videl kot celoto, sestavljeno iz funkcionalnih in medsebojno povezanih delov: Koper kot poslovno in industrijsko mesto, Izolo kot ribiško mesto z zaledno infrastrukturo, Portorož in Piran kot izrazito turistični mesti, v Luciji, Strunjanu, Fiesi, Simonovem zalivu in Ankaranu pa je predvidel letovišča.

Mihevc je za Koper načrtoval natančen razvoj celotnega jedra, pri čemer je opustil nujnost po ohranjanju vizualne identitete (silhete starega mestnega jedra) v prid markantnim gradnjam, ki bi kljub impozantnosti (za tiste čase) ohranjale mediteransko identiteto. (glej: 24. Regionalni modernizem, <http://www.obalne-galerije.si/index.php/si/article/818/1>)

Vsemu temu bi morali dodati nadgradnjo tudi z vidika prometnega urejanja.

Brez ustrezno trajnostno koncipiranega (javnega) potniškega prometa po železniških tirih se bodo primorska mesta zadušila v pločevini, njihove turistične kapacitete bodo omejene zaradi pomanjkanja parkirišč, ves tranzit po slovenskih avtocestah pa uničuje za slovensko okolje, zdravje prebivalcev, varstvo narave, itd.

Predvsem mesto Ljubljana je že danes talec nevzdržnih prometnih razmer, kot osrednje stičišče prometnih tokov v državi.

Postavlja se temeljno vprašanje: ali zmore sedanja generacija toliko modrosti in strateškega razmišljanja da projektu, ki sicer ima pravico graditi (gradbeno dovoljenje) odvzame pravico zaradi nedomišljenih pogojev umeščanja v prostor ter zagotovi in uveljavi moderne koncepte umeščanja v prostor, ki si ga država Slovenija kot članica EU zasluži.

V tem zborniku je nekaj podatkov in idej, da je v Sloveniji tak razmislek potreben.

11.0

Sklep

Prof. Janvit Golob, prof. Jože Duhovnik

Zainteresiranemu bralcu predstavlja vsebina Zbornika 2019 celovit pregled, ki ga je zagnana skupina Inženirjev v okviru Slovenske inženirske zveze želela predstaviti javnosti kot plod večletnega dela na temelju “pro bono”.

Podatki, ki so zbrani celovito predstavijo problematiko, in jo nato iz različnih strok predstavijo kot zrcalo usposobljenosti načrtovalcev. Poudarimo naj, da so avtorji strokovnjaki vsak za svoje področje, ki so sposobni integralnega razumevanja problematike. Z delovanjem v različnih podjetjih, ustanovah in državnih uradih so lahko osvetlili problematiko dovolj široko, da se lahko vsak bralec na koncu povpraša: »Ali je mogoče, da se to dogaja v 21. stoletju na tleh demokratične države, ki ima razvito kakovostno naravoslovno in inženirsko znanje? Kako je mogoče, da je diktat strok, ki samo pobliže spoznavajo življenje prek vremena ali visoke ali nizke temperature, lahko doseže tako nizko usposobljenost za komunikacijo oziroma argumentirano razpravo?« Res se lahko vprašamo ali je komunikacija prekinjena zato, ker se bojijo določene skupine odkrite in javne razprave ter z znanjem, ki so ga pred 30 leti dobili ali pa sploh ne na univerzah, delajo take projektne spačke, kot je tudi Drugi tir.

V Uvodu predsednik Slovenske inženirske zveze prof. Golob želi opozoriti prav na to, da je načrtovanje razvoja mogoče samo ob integralnem poznavanju problematike s širokim poznavanjem stroke, nikakor pa ne z omejenim znanjem in strahom pred javnim diskurzom.

V nadaljevanju je celovito predstavljena središčna varianta dvotirne proge, ki jo je strokovna skupina inženirjev različnih strok sistematično obdelala. Posebno vrednost tega prispevka je v tem, da se je med različnimi javnimi razpravami pojavilo večje število vprašanj in avtor smelo odgovarja na dileme, zabeležene v zadnjih treh letih. Dopolnitev te predstavitve pa poda ing. Anton Gunde, dolgoletni načrtovalec in kreator umeščanja najbolj zahtevnih avtocestnih in železniških tras v slovenskem prostoru.

V času iskanja energetskih varčevanj je prav sprememba napajanja iz enosmerne v izmenično napetost dokaz usposobljenosti tako politike kot upravljalcev železniškega omrežja. Če tega niso sposobni priznati za zaprti odsek največje višinske razlike, je to dokaz za strokovnjake, zaposlene pri načrtovanju, da še vedno ne razumejo razlike med enosmernim in izmeničnim tokom, v politiki pa dokaz da resnično živijo v 19. stoletju, času Edisona in Ercole Marellija, ustanovitelja Fiata. Samo z ustrezno rešitvijo napajanja (izmenični tok) bo na tem odseku mogoče zagotoviti dodatno 0,2 TW. To bo v letu 2020 eno od ključnih vprašanj za slovensko elektro gospodarstvo glede na dogovore v Evropi.

Slovenija je lahko razvita država, če so vsi njeni kraki, vključno s podeželjem, enakomerno razviti. In prav Slovenska Istra s prečudovitim solnim pišem z Jadranskega morja daje temu delu poseben čar. Zato ga moramo naseliti tako, da bodo tam živeči državljani Slovenije imeli možnost zaposlitve in življenja. Prav zato tako poudarjamo razvoj industrijske cone (žametne proizvodnje) in s tem povezanim zalogovnim terminalom. Dodatno pa prispevamo z zagotavljanjem meddržavne železniške povezave s Pulo novo kvaliteto za vse bodoče transportne poti, ki bodo zaradi varčevanja z energijo prav gotovo železniške.

Slovensko primorje je last vseh tam živečih ljudi, še posebej pa naših zamejcev, bolj natančno slovenskega življa v Dolini. Njihov glas bi moral biti razumljen v vsej širini sožitja ob meji s pravico, da nadaljujejo bivanje tam, kjer so njihovi predniki živeli in ustvarjali sožitje med dvema velikima narodnostnima skupinama – Slovani in Romani.

Posebno vrednost daje temu Zborniku 2019 prispevek pravnik, ustvarjalca legalnosti pri gradnji slovenskega cestnega križa. Marsikomu gre v nos izvedba gradnje, priznati pa bo moral, da so bili graditelji cestnega križa pokončni strokovnjaki, saj so nam pred petdesetimi leti omogočili povezanost države Slovenije, ki si jo danes malokdo predstavlja. Pravni strokovnjak do podrobnosti razdela postopke in napake snovalcev polomije v zakonodajnih postopkih. Zakaj ni bil poklican vsaj za nasvet, se danes lahko vpraša aktualna politika. In tako sama sebi izmeri sposobnost vladanja. V Sloveniji se je nekaj projektov ustavilo, če je takratna Vlada imela v sestavu odločne ljudi, bila je nakupljena oprema in začeti so bili gradbeni objekti. Sem ter tja je šel kakšen zagretež malo počivat, veliko posameznikov pa so zaradi znanja uporabili za druge projekte. To je treba zapisati zato, da se razume, da je vsak dan pri zavoženem projektu mogoče ustaviti dela in zagotoviti korak v pravo smer, če je le zato izkazana volja in predvsem usposobljenost.

Kako politika ne razume in hlasta za dnevnimi zadostitvami pred javnostjo je prav dokaz zadnja nesreča v Hrastovljah. Trditev da je rešitev vseh problemov Drugi tir je popolnoma zmotna, kar prof. Rismal zelo jasno pove. Snovalce središčne variante pa je opogumil razgovor z domačini o tem, kje leži vstopni portal tunelov pod Kraškim robom. Trasa se pravokotno na Kraški rob uvede v tunel prav v področju »Suhega grabna«. In če domačini rečejo nekemu grabnu, da je »suhi graben« potem je nekaj narobe, če drugi tiščijo prav tam, kjer bodo podzemeljske zaloge za Rižanski vodovod presekali in jih odpeljali v Italijo prek Glinščice.

Ena od bistvenih vrednosti zbornika je celovita analiza umeščanja vsakega infrastrukturnega objekta v prostor. Dolgoletni analitik velikih projektov, ing. Černigoj, podrobno osvetli nastavke za strategijo načrtovanja v širšem prostoru, ki jo pri projektu Drugi tir sploh niso obravnavali. Posebej povzame kriterije za načrtovanje železniških prog in se poglobi v trditev snovalcev središčne variante. Prav tako predstavi bistvene logistične parametre, kot podlago za načrtovanje dvotirne proge. In na koncu postavi temeljno vprašanje: Komu slovensko morje? Skupini delničarjev Luke Koper, ki čakajo v zasedi za čimprejšnjo realizacijo predragega projekta ali zagotavljanje sonaravnih posegov v okolje z ustreznimi politikami izrabe prostora?

Uporabo pozitivne zakonodaje pri umeščanju strateških objektov je podrobneje osvetlila odlična poznavalka tega področja, arh. Martina Lipnik. Ugotovila je, da smo z projektom Drugi tir prekršili kopico Direktiv iz področja varovanja narave, pa ne tiste topoglave, da se ne sme nič zgraditi ali pa če je treba je treba vse zgraditi samo zato, ker se ga bojim. Tako otopelo razumevanje varovanja narave jer res mogoče samo pri državnih uradnikih, ki ne razumejo kaj je razvoj ali pa in zato še posebej, nalašč pri določenih projektih spregledajo naravne omejitve. S primeri avtorica dokazuje, kje so napake in nespametne poteze in kje je treba uveljaviti pozitivno zakonodajo. Ni ostala dolžna niti za središčno varianto, ki sicer želi, da se izvede, samo ob vseh zaščitnih ukrepih.

Po zaključku pa smo dodali poglavje, ki dokazuje, da so avtorji prispevkov po duhu široki ljudje in da se znajo argumentirano pogovarjati. Zato je avtor tega poglavja kar napisal, kdo vse je »imel prste v marmeladi« in poziva, da ja pametna politika tista, ki vlada in ne joče in kaže s prsti na predhodnike. Taka vlada je sama sebi namen in zato, ker želi vsaki vladi zaradi Slovenije vse dobro, ji predlaga, da sprejme ukrep, da tako zmečkanega projekta, kot je Drugi tir, pač ne bomo zgradili. Vladi svetuje, da naj uporabi sklep Odbora za nadzor javnih financ, da se pospešeno razpiše nova naloga brez nespametnih omejitev, da mora projektant znati slovenski jezik (MI to dobro pozna pri DRSI-ju) in da se organizira pospešeno funkcionalno idejno rešitev, preprosto kdo zna več in ali ima sploh kaj pripravljeno za resne ocene.

12.0

Priloga: razvoj projekta skozi čas

Peter Černigoj, univ. dipl. ing. grad., Ljubljana

12.1 Uvod

Pri snovanju prispevkov in urejanju zbranega gradiva je bilo kar nekaj vzpodbud in misli, da bi morali za celovito presojo stanja okoli delovanja vlad države Slovenije, lokalnih skupnosti pa tudi Slovenskih železnic in z njim legalno? ali navidezno ločeno delovanje tako Prometnega inštituta, dela Fakultete za gradbeništvo ter Projektivnega podjetja Slovenske železnice ter Direkcije za infrastrukturo zagotoviti nekaj nespornih datumov in postopkov, ki že predstavljene datume v posameznih prispevkih temeljito osvetljujejo in tako resnemu ocenjevalcu dajejo možnost, da se seznani in da ne ponavlja napačnih podatkov ali zagotavlja javno obveščenost po principu »rekla kazala«.

Neutrudni sodelavci so tako zbrali poročila, odločitve in datume, ki bodo marsikateremu bralcu zagotovili korektno pripravo osebnih sklepov oz. zaključkov.

12.2 Kako so sodelovale različne vlade pri različnih sklepih

Večna dilema napol razdeljenega naroda kateri Naši ali Vaši so imeli prste vmes. Podatki so smiselno zbrani v Tabeli 13.1.

Bistveno pri tem je, da smo sposobni razumeti, da je prenos pooblastil od ene vlade do druge manj problematičen kakor je vprašanje iniciranja ali pa pospeševanje projekta z nerazumnim uveljavljanjem stroke, ki je naredila napako ali pa sploh delala sklepe na napačnih izhodiščih. Vlada, ki napačna izhodišča prepozna, bi morala po načelih logike uveljaviti zahtevo ali s ponovnim premislekom, usklajevanjem z dopolnjenimi spoznanji o varovanju okolja ali pa projekt enostavno prekiniti. Torej je bistveno, da tista vlada, ki ni sposobna preveriti prepoznane pomisleke in jih uskladiti za novimi razvojnimi spoznanji prevzame največjo krivdo oziroma kar krivdo samo.

Tabela 13.1: *Kdaj in koliko dni možnosti je imela kakšna vlada za ustavitev slabega in z zakoni neskladnega projekta je razvidno iz spodnje tabele, po podatkih na vladni strani http://www.vlada.si/o_vladi/pretekle_vlade/*

	Od	Do	SD	JJ
Deveto vlado je vodil Borut Pahor (21. 11. 2008 - 10. 2. 2012), koalicijo so sestavljale stranke SD, LDS, Zares in DeSUS.	12.11.2008	10.02.2012		
Predsednik desete vlade je bil Janez Janša (10. 2. 2012 - 20. 3. 2013), koalicijo so sestavljale stranke SDS, DLGV, SLS, NSi in DeSUS.	10.02.2012	20.03.2013		404
Predsednica enajste vlade je bila mag. Alenka Bratušek (20. 3. 2013 - 18. 9. 2014), koalicijo so sestavljale stranke PS (ZaAB), SD, DL in DeSUS.	20.03.2013	18.09.2014	547	
Predsednik dvanajste vlade je bil dr. Miro Cerar (18. 9. 2014 - 13. 9. 2018), koalicijo so sestavljale stranke SMC, DeSUS in SD.	18.09.2014	13.09.2018	1456	
	13.09.2018	24.07.2019	314	
			2317	404

Za kakovostno oceno, koliko možnosti pa je kdo imel, je treba imeti mnogo detajlnih informacij in dejansko izvedenih postopkov z vsebino posameznega akta.

Zakaj ni bila nobena vlada sposobna preveriti kakovost vsiljenih rešitev s strani enih in istih strokovnjakov, brez da bi omogočila javno razpravo in/ali pa se zavestno skrivala z javnimi razpisi, je pa seveda drugo vprašanje. Kaj pomenijo javni razpisi z omejenimi in vnaprej postavljenimi vsebinami s strani bodočih izvajalcev pa nam iz dneva v dan dokazujejo polomije pri javnih razpisih.

12. 3 Ali ni še dovolj negativnih mnenj pri projektu Drugi tir, da lahko »politični izbranci stroke« nadaljujejo projekt

Ustavitev velikega projekta, ki je stvar koalicijske pogodbe, ni tako enostavna stvar. Odločitev o ustavitvi zahteva trdno utemeljitev z dejstvi, iz katerih se nedvomno vidi, da je ustavitev bolj koristna kot nadaljevanje.

Trdimo da je danes je dovolj informacij za dobro utemeljeno odločitev o ustavitvi projekta. Naj jih naštejemo samo nekaj:

- Zbornik DS 2018,
- poročilo Geodata,
- poročilo ITF OECD,

- negativno mnenje JASPERS,
- ZUreP-2,
- nova geološka in hidrološka poročila,
- Investicijski program Deloitte.

Teh informacij je sedaj več kot dovolj za utemeljitev ustavitve. Ignoriranje vseh teh informacij za odklanjanje ustavitve projekta je pa res huda in nepopravljiva napaka, sčasoma taka napaka postane "škandal" podobno kot TEŠ 6. Opustitev ustavitve danes je neprimerljiva z ne-ustavitvijo projekta v zgodnji fazi v letu 2012.

Treba se je tudi spomniti, da se je leta 2012 vlada JJ pretežno ukvarjala s krizo in z zategovanjem pasov (ZUJF) in kakšne milijardne investicije v koprsko železnico, v 3-Razvojno os in podobno niso mogle biti njihova primarna skrb. Bolj je bilo pomembno, kako ohraniti plače v šolah in javnih ustanovah, popraviti najbolj dotrajane ceste itd. Vlada JJ se je poleg tega soočala s takrat že očitno zavoženo investicijo v TEŠ 6 in z naraščajočo in pretirano zadolženostjo R. Slovenije, kar je podedovala od prejšnje vlade B. Pahorja.

Vlada JJ je morala upoštevati tudi silno navdušenje lokalne skupnosti iz območja Kopa in drugih volivcev za drugi tir za to, da postane Koper »drugi Hamburg«, ki jih nobena vladajoča stranka ne bi želela razočarati. Pri tem pa nobeden iz strokovne javnosti lokalne skupnosti ni povedal primerjave med Koprom in Hamburgom. Niti ni povedal, koliko prostora zavzame Luka Koper na obali v primerjavi z Luko Trst glede na letni pretovor. Stiskaška vlada JJ določenim krogom ni bila všeč in je v njihovo zadovoljstvo padla po 13 mesecih (po 404 dneh). Ali bi v tem času res lahko prekinila projekt? Na kakšni podlagi? Projekti se običajno ustavijo na podlagi investicijskega programa in ne kar tako, ko projekta niti ne poznamo še, ima pa veliko podporo v delu javnega mnenja.

Naslednja vlada AB je vladala 18 mesecev (547 dni), pretežno se je ukvarjala z finančnimi zahtevami EB in EK ter z realizacijo preveč radodarne transfuzije iz državnega proračuna v oživitvev NLB za bodočo prodajo.

Vlada MC je prva imela več možnosti in dovolj časa, to je 4 leta oziroma točno 1456 dni. V tem času se je dogajalo marsikaj v zvezi z drugim tirom. Za to investicijo se je v njenem času in ob pomoči njene PIAR službe začela zanimati tudi strokovna in druga javnost.

Sedanja vlada MŠ po podatkih deluje od 13. 9. 2018 do 24. 7. 2019, to je 314 dni. Iz njihovih javnih izjav je videti, da ne vedo, v kaj se spuščajo in jo torej uspešno vozijo strici iz ozadja, ki pa že vejo, zakaj to delajo.

S prenosom pooblastil na DRI iz privatnega »by-pass« DSI je minister za promet leta 2012 verjetno dobil nekoliko boljšo možnost vpogleda, kaj se dogaja s projekti, saj se je moral s projektom najprej seznaniti. Tudi prenos pooblastil se ne izvede čez noč, DRI se morala organizirati in prevzeti projekt.

Sicer pa minister za promet nima ključne vloge pri umeščanju v prostor. Ključne naloge pri umeščanju cest in železnic v prostor in pridobivanje CPVO in ostalega so bile takrat in so še danes v pristojnosti MOP. MOP ima še danes pretežno enako neprimeren kadrovski sestav strokovnih služb z enakim nezadostnim znanjem, še vedno imajo

težave z razumevanjem umeščanja prometnic in drugih večjih infrastrukturnih projektov v prostor, še vedno jim večinoma ni jasno, zakaj se rabi UEM in čemu so namenjene strategije, zakaj se rabi regionalne razvojne plane ter o čem govorijo tiste štiri direktive in 1. člena ZUreP-2. To se vidi tudi iz pavšalnega odgovora MOP.

Iz vsega lahko zaključujemo, kar že ves čas trdimo, da **ne gre za politiko, temveč za redno izvajanje (sicer napačno zastavljenega in pripravljenega) projekta..**

Dokler niso znana vsa dejstva, ki so danes znana o tem projektu, bi lahko govorili o »rednem izvajanju projekta«, kot na primer leta 2012. Ko pa je vse to znano in je o tem obveščena vlada, ki ne reagira, je pa to že (neodgovorna) politika na najvišjem nivoju v državi.

Iz takih izhodišč bi ga bilo treba tudi obravnavati ter - malo pozno - poskusiti preprečiti škodo – vendar še najmanj z vpletanjem finančnih ali političnih škandalov.

13.4 Sklep

Ob vseh spoznanih dejstvih in predvsem vseh vedno istih vpletenih tako pri načrtovanjih idejnih rešitev kot projektiranju ter navsezadnje izvajanju, bi so morali odgovorni ministri resno vprašati, kakšno odgovornost prevzemajo nase, če se jim podtaknjeni taki projekti kot so omenjeni v tem zborniku.

Čas bi bil da se stroka sama povpraša, kako igra in prikazuje strokovnost, namesto da bi sama v sebi tekmovala v inventivnosti. Primer neposredne uporabe inventivnih odločitev je v svetu čedalje več in ponovno se vzpostavlja razlika tako kot v letih 1970 do 1980, ko se je razviti svet začel srečevati z mislijo o tovarnah brez ljudi, medtem, ko so industrijski giganti na vzhodu preštevali mogočnost s številom zaposlenih. Seveda pa je to intimna odločitev posameznika, ki si upa in zagovarja misel, da države ne sme podpirati inventivnih projektov (Leben 2017).

