

**Javni odgovor članom Odbora za infrastrukturo in
Ministrstvu za infrastrukturo na trditve izrečene dne 9.3.2017**

Državni sekretar g. Jure Leben je dne 9.3.2017 na izredni 49. seji DZ RS Odbora za infrastrukturo in promet v imenu Ministrstva za Infrastrukturo ustno odgovoril na pismo Strokovne skupine s prvopodpisanim dr. Jože Duhovnikom (v nadaljevanju StrokSk), ki vsebuje tudi 11 točk dejstev nedodelanosti vladno protežiranega projekta za Drugi tir. Odgovore je podal ustno ob prisotnosti ministra dr. Petra Gašperšiča, ki med 15 minutnim izvajanjem državnega sekretarja, niti po njem, ni imel dopolnitev. Tako lahko ugotovimo, da iz lista prebranim, izrečenim odgovorom v celoti pritruje.

Eno od odprtih vprašanj na seji Odbora za Infrastrukturo je bilo:

»Zakaj se je šele sedaj pojavil nov predlog? Zakaj ne prej?«

Odgovor: Zato, ker je bila prva ocena vrednosti projekta s strani ministrstva za drugi tir v letu 2010 okoli 700 milijonov EUR, v letu 2015 (minister Gašperšič) pa jo je podvojilo na 1,4 milijarde EUR! Ta finančni cenovni preskok je projekt spravil na popolnoma nov nivo in sprožil naše dejavnosti. Konec leta 2015 smo začeli iskati rešitev, ki je nato v letu 2016 pripeljala do patentne prijave in tako do zaščite inovacije. Državni svet je imel prvo javno obravnavo predlogov Drugega tira v marcu 2016. Nosilec projekta Jože Duhovnik je z inovativno rešitvijo Drugi tir Ministrstvo za infrastrukturo seznanil na prvem sestanku z ministrom Petrom Gašperšičem v juniju (po telefonu) in osebno s skupino v avgustu 2016.

Opozarjamo, da dvakratno povečanje vrednosti predvidenega projekta bistveno spreminja bistvene sestavine pogodbenih razmerij s projektantom kar zahteva razveljavitev pogodb s projektantom in smiselna ponovitev projektnega razpisa.

Ali je torej narobe, ko se nekateri igrajo z milijardnimi vsotami več kot petnajst let, čeprav poznajo razmere pri gradnji predorov in mi nato poiščemo rešitev? Zakaj ni ista skupina projektantov in inženirja objavila resnične podatke v letu 2008 ali 2010, ko so imeli popise gradbenih del narejene? Zakaj je bila prikrivana ocena stroškov za eno tirno povezavo do konca leta 2015? Zakaj je skupina strokovnjakov iz gradbene fakultete odklonila podpis za soglasje pri poročilu GEODATA po oktobru 2016?

V odgovorih na pismo StrokSk je bilo s strani državnega sekretarja izrečeno veliko netočnosti in neresničnosti. V nadaljevanju bomo predstavili samo bistvene poudarke, ki lahko dokazujejo zavestno zavajanje javnosti iz tehničnega zornega kota, kar ima lahko za posledico novo investicijsko blokado v razvoju države Slovenije.

Ugotavljamo, da se v predlog sploh ni poglobil, ker bi v nasprotnem primeru ugotovil, da v projektu StrokSk zagotavljamo posodobitev sedanje proge tako, da se bo njena nosilnost povečala na osno obremenitev do 22,5 ton (skupaj 90 ton na vagon – prometna koda F1) ob hitrosti do 100 oz. 120 km/h pri naklonu do 12 promilov na odprti progi, ki jo zahteva Ten-T omrežje. Za navedena dela je v oceni stroškov predvidena vrednost 13 milijonov evrov/km za dolžino proge 26,4 km ali skupaj okoli 420 milijona evrov. V to ceno je vključena zaščita ljudi, živali in vegetacije vzdolž proge, ki je opredeljena po TSI predpisih. Razlika do 800 milijonov EUR predstavlja izgradnja 4,1 km dvotirnega tunela, kakovostna požarna zaščita, mehanizem za potiskanje in zadrževanje vlakov ter vsa elektro oprema za proizvodnjo 2,5 MW električne energije, ki jo dobimo pri spuščanju vlakovnih kompozicij v Kraškem robu.

V našem predlogu zagotavljamo kapaciteto 2 x 80 vlakov na dan za 800 milijonov EUR stroškov, pri vladni nameri projekta dvotirne inčice pa imamo 2 x 67 vlakov na dan in 2.200 do 2.400 milijonov EUR. Preprosto povedano za 20% večjo kapaciteto je potrebna investicija za trikrat manjša. Vsak razumen investitor bi prisluhnil predlogu, omogočil primerjave in se po detajlni analizi odločil za boljšo rešitev. V našem primeru pa z manj kot polovico razdelane tehnične dokumentacije drvimo v investicijsko brezno.

Uredba EU komisije št. 1299/2014 z dne 18.nov.2014 v 10. členu jasno določa postopke verifikacij inovativnih rešitev v javnem prometu in v 1. alineji določa: Da bi se ohranil korak s tehnološkim napredkom, bodo morda potrebne inovativne rešitve, ki niso skladne s specifikacijami iz Priloge Torej je res, da so pomembne inovacije zaradi tehnološkega napredka in ne ponavljanje starih konceptov.

Projekt Drugi tir v končni fazi ne bo 1,0 milijarde, ampak se lahko z gotovostjo napoveduje vrednost med 2,2 do 2,5 milijarde. Tako velika razlika pa lahko nastane samo zaradi namena sistematičnega zavajanja in prikrievanja dejanskih stroškov. Takemu plenu državnega denarja nobeden resen strokovnjak in resna ekonomska študija iz tujine ne more pritrditi.

Projekt Dvotirna proga, ki ga predlagamo ima stroške v eksploataciji za 2,6 EUR/tono na relacijo Koper - Divača, predlagana rešitev za en tir pa kar 4,6 EUR/tono na relacijo. Pri dvotirni progi bo strošek v eksploataciji narasel na 6,2 EUR/tono na relacijo. Kako to, da ni podpisanega ekonomskega strokovnjaka pod tako nerazumljivo oceno stroškov? S tako površnim pristopom bodo vsi akterji vladnega projekta zavestno pripeljali državo v položaj, ko bomo imeli razvojni kolaps, saj predvidena proračunska sredstva ne zagotavljajo zaključitev projekta. Vladno protežirani projekt Drugi tir za zagotavljanje polne operabilnosti zahteva ceno po enoti 81 do 88 milijonov EUR/km, medtem ko projekt dvotirna proga StrokSk predstavlja ceno po enoti okoli 26 milijonov EUR/km.

Poudarjamo, da enosmerno napajanje nikoli ne bo niti doseglo niti na drug način omogočilo zeleno energijo pri sproščanju potencialne energije. Preprosto povedano, projekt, ki ga sedaj zagovarja vladni projektant in inženir je izpred 60 let prejšnjega stoletja, ko se je razviti svet odločal za izmenični tok na železnicah. Pri nas pa je bilo v tistem času, tako kot vse bolj očitno tudi sedaj. SŽ PP z imeni projektantov in pritrkovalcev norih političnih odločitev, brez zdravo razumskih temeljev gradi na istih izhodiščih, ob isti strokovni otopelosti kar vodi v isti način plenjenja državnega denarja.

Državni sekretar ne razlikuje reliefne značilnosti našega prostora, vlakovno kompozicijo je namreč treba dvigniti na določeno višino. Povezuje jo z zahtevami, ko povezujemo eno dolino z drugo, tako da je višina vstopa v tunel z izstopom, praktično enaka. Trdimo da ne razlikuje med projektantsko nalogo, ko se enkrat moramo dvigniti na določeno geografsko višino in drugič, da se prebijamo iz ene doline v drugo skozi predore na praktično istih geografskih višinah. To mu sicer lahko štejemo v dobro, saj ni nikoli delal na projektih, medtem ko projektantu rešitve lahko štejemo za slabo, če take razlike ne razume.

Sklicevanje na TSI standarde je samo en dokaz več, da je podajanje napačnih podatkov v kulturi in neprofesionalnosti državnega sekretarja stalna praksa. TSI v nobenem primeru ne dovoljuje neposredno uporabo 17 promilov strmine v interoperabilnostni mreži, ampak tak povečan nagib lahko posamezna država izsili ali zaradi slabih projektov ali zanemarjanja inženirske kreativnosti. Taka izsiljevanja so značilna za okolja, ki ne proklamirajo inovativnosti in razvoj na podlagi znanosti in zraven v zaprtem okolju države sistematično zatirajo inženirsko kreativnost.

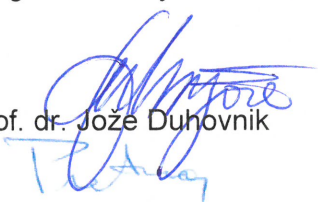
Po TSI je dovoljen naklon nad 12 promilov samo s posebnim dovoljenjem, oziroma vlogo. Torej je izvedba z večjim nagibom (do 80 promilov) prav tako izvedljiva, samo če vlada razume, da je za njo pomemben, več kot pol cenejši in tudi manj zahteven, projekt za domača podjetja v mednarodni konkurenci pa bistveno bolj dosegljiv.

Namerno se v odgovoru tudi izpušča pomembna alineja inovativnost pri iskanju interoperabilnosti zato, da se proračunskim plačnikom že 21. let preko drugačnih naslovov prodaja isti projekt istega projektanta. Po uradnih dokumentih lahko potrdimo, da je dejanska starost projekta sedem let (od leta 2008). Če pa ministrstvo trdi, da se je delalo to varianto 21. let, kar vseskozi trmasto ponavlja, pa lahko trdimo, da je bilo v celotnem obdobju posiljevanje vseh vlad in ustreznih organov, s ponujanjem samo ene rešitve in ene ideje enega in istega projektanta, stalnica.

Prav tako lahko ugotavljamo, da je projektna dokumentacija nepopolna in neprimerna za resno analizo stroškov in predvsem ni na nivoju za pripravo PZI projektov. Inženirska zbornica, ki tako delovanje očitno pokriva, se mora o tem javno in pisno izreči na način, da pregleda kakovost in primernost projektov, tako za pripravo investicijskega programa kot za pripravo PZI projektov.

Vlada RS ni naredila investicijskega programa v katerem bi pretehtala vse variante projekta in odpravila spornosti. Na podlagi le tega je šla neposredno v postopek pridobitve gradbenega dovoljenja in ostale dokumentacije. Poslance očitno ne moti, da na Vladi RS oddajajo naročila mimo postopkov javnega naročanja. V tem je podobnost z izvajanjem projekta TEŠ 6 enaka. Tudi v primeru Drugi tir se kot pri TEŠ 6, razpolaga z javnim denarjem, kot da gre z privatnim. Dokapitalizacija 2TDK je v nasprotju z Zakonom o financiranju zato dovoljuje črpanje sredstev brez zakonskih podlag in omogoča, da bo 2TDK prenesel upravljalne pravice Luke Koper na nosilca dokapitalizacije. Vlada RS tudi ne sledi sklepom Računskega sodišča, ki jo je leta 2010 že opozorilo na napake pri projektu Drugi tir.

Predlagamo, da se omogoči predinvesticijska študija variante s 4 km predora, ki bo omogočila resno primerjavo s doslej sprejeto varianto 20,4 predora, saj je razlika v ocenjeni investiciji obeh predlogov prevelika, čas izgradnje bistveno krajši in pospeševanje pretočnosti transporta že v času gradnje. Državni organi pa naj uveljavijo enako odzivnost kot v primeru drugih investicij ter se k temu zavežejo.



prof. dr. Jože Duhovnik



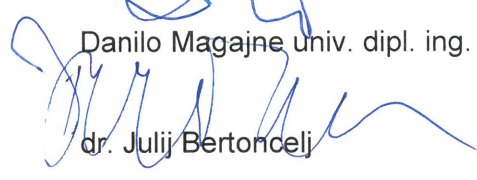
prof. dr. Bojan Pretnar



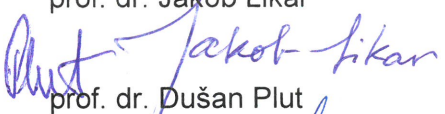
prof. dr. Jože Hlebanja



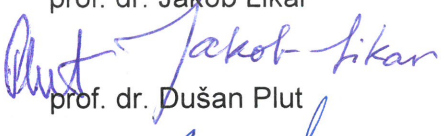
Danilo Magajne univ. dipl. ing. gradb.



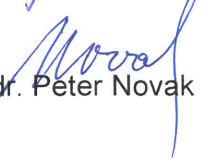
dr. Julij Bertoncelj



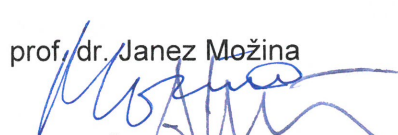
prof. dr. Jakob Likar



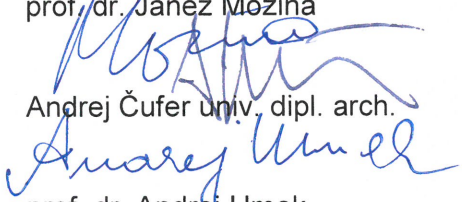
prof. dr. Dušan Plut



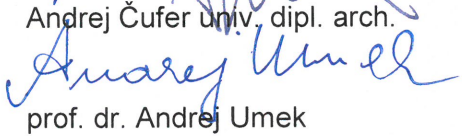
prof. dr. Peter Novak



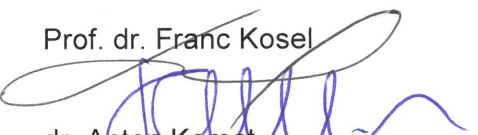
prof. dr. Janez Možina



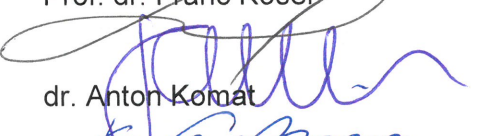
Andrej Čufer univ. dipl. arch.



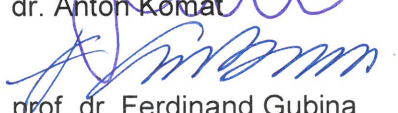
prof. dr. Andrej Umek



Prof. dr. Franc Kosel



dr. Anton Komar



prof. dr. Ferdinand Gubina



prof. Janez Koželj univ. dipl. arch.

V Ljubljani dne 14.3.2017