

FOTO JOŽE SUHADOLNIK

Prvi, drugi, tretji – prodano!

Drugi tir – krinka Cena mora biti na videz ugodna, potem pa se bodo pojavili kraški pojavi in aneksi

Medtem ko se v svetu pripravljajo na turistične polete na Luno in nove transportne sisteme za potovanje v cavi s podtlakom, se naša država trudi z zakonodajo za iskanje investitorjev za zastarel in vsaj trikrat predrag projekt »drugi tir«.

Kanibalizem

Razprodaja pomolov pod krinko gradnje drugega tira verno sledi načrtu, kako razprodati doto, državo »srebrnino«. Scenarij je podoben, kot se je dogajalo v Leku, na letališčih Brnik in Maribor ..., ne bom našteval naprej. Morda prodaja niti ni najslabša možnost, če bo vložen sveži kapital ter morda lahko postanejo podjetja pod novim lastnikom bolje vodena in prosperirajo.

Kaj pa, če te sreče ne bomo imeli? Potem bo zadeva zelo podobna, kot je bila v Muri, bohinjskih hotelih in številnih drugih podjetjih. Najslabše pa je, če nekdo poskuša podjetje najprej zadušiti in uničiti, da bi ga nato sam lahko poceni kupil, v tem primeru govorimo o kanibalizmu, ki je uničil tudi našo gradbeno industrijo.

Vsekakor je smiselno zgraditi dobro železniško povezavo od Kopra do naših severnih meja, ne pa razmišljati samo do Divače, ker bi to bilo omejeno. Med Divačo in Ljubljano bo treba prilagoditi tudi predore, na oprtni promet pa prevoz tovornjakov, ker je tako lahko zaračunamo storitev in nadzorujemo tovarni promet na avtocestah. Počasi bi se že morali zavedati, da tovarna vozila naredijo večjo škodo, kot lahko zaračunamo cestnine, in da je bolj zamudno in dražje obnavljati avtoceste kot železniške tise. Poleg tega se za vožnjo po cesti porabi več energije, da ne govorimo o ekoloških vplivih in gneči na cesti.

Sedanje stanje finančnih izračunov nedodelanega projekta deluje, kot da sem pred izložitvijo z igračami. Na steklu izložitve je plakat, ki oznanja popolno razprodajo. Skupina aranžerjev pa namešča lističe za cene. Skupna cena samo »999.999.999,99« evrov.

Vse naj bi delovalo kot lep »blinker«, vaba utripalca, da bi se Slovenci in investitorji pognali kot lačni tuni na projekt. Potem pa bi nas počasi

potegnili, tja do 2,5 ali celo do 3 ali 4 milijarde za drugi in tretji tir skupaj. Zakaj toliko, poročje kdo, saj so se okrog finančnih izračunov trudili številni? Tudi dr. Jože Damijan je hudiča (ceno) presekal na dva kosa. Samo zato, da bi vabo »drugi tir« lažje pogoltnili.

Kras, prevrtan z 59 kilometrov predorov

Prodajajo nam ne samo 20,5 kilometra predora, ampak poleg tega še 16,5 kilometra ubežnega tira in 1,65 kilometra povezovalnih predorov ter 20,5 kilometra tretjega tira, da ne omenjam ogromnega podzemnega križanja tirov. Skupaj »samo« 59 kilometrov predorov. To je celo dva kilometra več, kot je dolžina novega dvocevne predora St. Gotthard, ki je dolg 57 kilometrov.

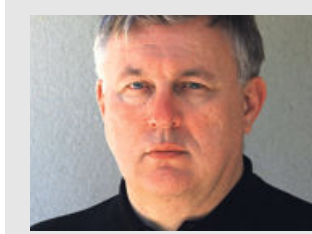
Že bežen pogled pokaže, da so se varčni Švicarji odločili za samo dve prometni cevi in tako prihranili ubežni rov in zožili traso na polovico našega drugega tira. Kje so zdaj naravovarstveniki z upravičeno zahtevo, da morajo biti posegi v varovani kraški svet, zaščiten z Naturo 2000, minimalni?

Oba predora (2 x 57 kilometrov) pod St. Gotthardom, povezovalni predori in servisni za reševanje do sredine, skupaj dolgi 150 kilometrov, so projekt, ki so ga ocenili na začetku gradnje na deset milijard evrov, med gradnjo, ki je trajala kar 17 let, podražili na 12,5 milijarde evrov, gradilo pa ga je kar 2600 delavcev. Švicarje je stal kilometer, z upoštevanjem tudi vseh zunanjih del, bogatih 83,3 milijona evrov za kilometer.

Če predpostavimo, da lahko zgradimo kilometer železniške proge za polovico švicarske cene, in to ceno pomnožimo z našimi 59 kilometri drugega in tretjega tira skupaj, dobimo 2,5 milijarde. Če nekdo objublja vse za milijardo in zamolči tretji tir, je samo klovn, ki žonglira s cenami gradnje, pri tem pa niti ne vemo, ali sploh pozna našo gradbeno stvarnost.

Cena za prvi »odmerek droge« mora biti na videz ugodna, nizka, dosegljiva.

Potem se bodo pojavile težave s kraškimi pojavi, prinesli bodo



GOSTUJOČE PERO

Andrej Čufer

uni. dipl. inž. arh. MBA

anekse, prometni infarkt bo dušil delo v Luki in mi bomo dokapitalizirali in dokapitalizirali projekt ter gradili še prihodnja desetletja.

V tej ceni še ni vključena ekološka, požarno-protihrupna sanacija trase prvga obstoječega tira, ki naj bi ostajal v funkciji do dokončanja tretjega tira ali pa še naprej kot rezerva ali dodatna kapaciteta.

Slovenci smo dobri hlapi, ker smo hitro učljivi in prilagodljivi, toda lekcija Teš 6 je bila predraga, da bi jo kar hitro pozabili.

Prodajajo nam »samo« 59 kilometrov predorov. To je celo dva kilometra več, kot je dolžina novega dvocevne predora St. Gotthard.

Prodati ali oddati Luko Koper za to, da bomo lahko zgradili enotimi drugi tir Divača–Koper, je popoln nesmisel. Ker nam še naprej ostajajo problemi požarov v naravi in zastrupljanje podtalnice.

Prihodnost dragih gradenj

V posel gradnje drugega tira vlada vabi sosedje, Madžari bi nam bili pripravljeni prispevati dvesto milijonov evrov, kar je lepa sosednja gesta, ampak to zneso natančno osem odstotkov celotne investicije, da ne govorimo, da to ne bi bilo zastoj.

Graditi nekaj, kar je trikrat dražje, in od tega pričakovati ekonomске učinke, ni smiselno; potem je res bolje, da opustijo posle v

Luki že zdaj ter jih ne mučimo s prometnimi kolapsi in odhajajočimi posli.

Gradnja bo samo za prvo fazo trajala samo desetletje, če bo denar, sicer bodo politiki samo položili temeljni kamen, použili kozarec terana, potem pa bentili, zakaj ni nepovratnih sredstev EU. Medtem pa bo mimo Slovenije veselo stekel obvoz.

Čakajo nas še druge drage naložbe, na primer satelitsko cestninjenje, druga cev Karavank,

106 kilometrov predorov na železniški progi Sežana–Ljubljana, obnova železniškega predora Hrušica, elektrifikacija slovenskih prog z 25.000-voltno dvosmernim napetostjo, opremljanje in povečanje slovenske vojske, sofinanciranje nove megalakirnice na Štajerskem; razprodajo nam lokalne ceste, zgraditi je treba tretjo avtocestno os, reševanje podjetij, kot so Cimos – in tudi ne bi bilo slabo, če bi imeli kakšen rezervni cent v nogavici, če bi se pokazala priložnost, da kupimo nazaj Mercator.

Pri poslih barantanja s Hrvati smo »najboljši«, kot smo si pulili drug drugemu Elan ali preševalni dolg v NLB. Prisiljeni bomo dati koncesijo ali prodati pomole.

V pripravi je zato novi zakon za nove dohodke, pobirali bodo predornine, cestnine, mostnine, pretovornine, žerjavnine – in naše zverine se bodo spet sončile nekje na plažah davčnih oaz in metale kamenčke v morje. Vse skupaj me spominja na čase mitnic in rokovnjačev. Morda bi bilo treba uvesti tudi bodočo žico med slovenskimi pokrajini in uveljaviti nove carine.

Dejstvo, da naše lokomotive uporabljajo enosmerno elektriko 3000 voltov in ne morejo vračati

energije v omrežje, ko se peljejo po klancu dol, daje prednost našim konkurentom, ki imajo manj stroškov z energijo.

Obstaja tudi boljša možnost

Kaj pa, če bi obstoječi nasip obstoječega tira razširili za pet do šest metrov, dodali protihrupni in protipožarni zid? Nadomestili vzhodni del proge nad vodovarstvenim območjem s 4,1 kilometra predora z vlečno in zaviralno jekleno vrvo, ki vrača električno energijo? Tako bi gotovo prihranili dva evra na tono tovora za električno energijo. Poleg tega da bi še skrajšali čas vožnje in tako v Divačo pripeljali osem minut hitreje kot po drugem tiru in v Koper kar 28 minut hitreje kot po sedanjem tiru.

Vlada bi moral razmišljati z »zdravo kmečko pametjo« ali pa vključiti ekonomiko, če jo že predavajo njeni svetovalci na ekonomski fakulteti.

Razmišljati o projektu dr. Duhovnika, v katerega je treba investirati le tretjino denarja za gradnjo dvotirne železnice in 4,1 kilometra predora. Dvotirna proga je zgrajena v treh do štirih letih, torej pravočasno, da še lovimo obvoz čez Avstrijo. Tako lahko rešimo tudi vse požarne in ekološke probleme lokalnega prebivalstva – zato so že zbrali več kot 3200 podpisov podpore projektu »dvo-tirna železnica«.

Dvomim, da bi Slovenske železnice zmogle voditi novi logistični holding in interese investitorjev Madžarov, Slovakov in Čehov, če ne zmorejo poskrbeti niti za to, da jim grafitarji ne bi »farbali« vlakov. Vladi morda uspe »nafarbat« sindikate in državljanje, da je »drugi tir« edini mogoči projekt, najprimernejši za Slovenijo in Luko Koper. Vendar zagotavljam, da obstaja za lokalno prebivalstvo ekološko in požarno boljši projekt, ki je lahko zgrajen v pol krajšem času in stane samo tretjino cene, ki bi jo plačali za »drugi tir«.

Prispevek je mnenje avtorja in ne izraža nujno stališča uredništva.

POVEZANE VSEBINE
delo.si/mnjenja

Pranje odgovornosti

Pralni stroj kupite zato, da vam pere perilo. Če se stroj pokvari in ga ne zmorete popraviti, ga odstranite in kupite novega.

Seveda, če ne želite po svetu hoditi v umazanih oblačilih. Podobno mednarodne kriminalne združbe ustvarijo pralnice denarja, da si z njimi pomagajo iz umazanega – neredko tudi s krvjo umazanega – narediti čist, legalen denar. Ko novinarji ali organi pregona tak stroj odkrijejo, se stroj pokvari in nobenega dvoma ni, da pralci hitro ustvarijo novega.

Zapletene mreže pravih in slavnatih podjetij, ki poganjajo take stroje po vsem svetu, ne bi mogle delovati le zato, ker si neki kriminalci nekje na daljnem Kavkazu želijo na sporen način oprati pridobljen denar. Pranja milijard ne bi bilo brez voljnega sodelovanja bank in slavnatih podjetij v Veliki Britaniji ali kjerkoli drugje na razvitem, a ravno prav dereguliranem Zahodu.

Kdo potrebuje urad za preprečevanje pranja denarja, ki ne prepreči pranja denarja?

Sodeč po podatkih, ki so jih odkrili novinarji mednarodnega konzorcija OCCRP, v njem sodeluje tudi Delova novinarka Anuška Delić, je Slovenija majhen člen te operacije. Od skoraj 20 milijard evrov, ki so šle skozi ruske stroje za pranje denarja, se je na račune bank v Sloveniji steklo 15 milijonov evrov. Skozi optiko celotne operacije gre za res zanemarljiv znesek.

Toda za vse, ki tu živimo, vzgajamo otroke in poskušamo skupaj z njimi soustvarjati boljši jutri v Sloveniji, je skrb vzbujajoče, da nas nekje neki kriminalci zaznavajo kot ravno dovolj deregulirano okolje, v katerem je mogoče brez policije za vratom zaključiti na drugem koncu sveta začeto »žehto« umazanega denarja.

Kako je sploh mogoče, da je v Slovenijo pricurljala kakšna sporna transakcija? Pri nas imamo vendar Urad za preprečevanje pranja denarja, ki zazna in objavi vsako 15.000 ali več evrov vredno transakcijo s tako ali drugače sporno državo. Skupina 19 javnih uslužbencev, ki jim omenjeni urad na leto plača 648.000 evrov plače, bi skladno z nazivom svojega delodajalca morala preprečevati pranje denarja.

Seveda je nemogoče ustaviti vse sporne transakcije, ker so ravbarji vedno korak pred žandarji. A treba se je vprašati, kaj preprečevalci pranja denarja sploh počno, če ne ustavijo tokov umazanega denarja. Zdi se, da so zadovoljni že s tem, da na svoji spletni strani v tabeli objavljajo podatke o transakcijah, ki jim jih sporočijo banke po nekem avtomatizmu.

Kako nas pred pralci obvaruje, denimo, če urad objavi, da so Slovenske železnice 30. decembra lani nemškemu logistu plačale 161.000 evrov na račun v Avstriji? To je seveda retorično vprašanje. Objavljanje podatkov o poslih kar povprek je nekakšna lokalna posebnost. Od tega ni velike koristi. Pomeni pa dodatno administrativno breme za banke in podjetjem lahko povzroči še več težav kot le administrativne.

Edina »korist« takšnega razkrivanja je pranje odgovornosti pristojnih za boj proti pranju denarja. Če stroj ne deluje, ga popravimo ali zamenjamo. Če preprečevalci pranja denarja ne preprečujejo pranja denarja, kdo jih sploh potrebuje?

Srhljiva rutina

V svojem bistvu je teroristični napad brezmeroma preprost fenomen. Napadalec s političnim motivom napade posameznika ali skupino ljudi, pri čemer ti niso ključni cilj njegovega dejanja, ampak ta vloga pripade širši javnosti. V svoji osnovi gre torej za akt komunikacije, v katerem poskuša napadalec s skrajno nasilnim dejanjem sporočiti javnosti, da ni varna, če se ne podredi njegovim interesom; zasejati strah in paniko torej.

Londonskemu napadalcu (oziroma napadalcem, če se bo pokazalo, da je bil skrajnež, ki je z avtomobilom in nožem ubil štiri ljudi, del širše mreže) v tem smislu podvig ni najbolj uspel. V odzivu prebivalcev večmilijonske metropole po napadu namreč ni bilo čutili pretiranega strahu, morda skrb, nikakor ne hysterije.

Že nekaj sto metrov od neposredne okolice sedeža britanskega parlamenta, ene glavnih londonskih znamenitosti, je življenje dobro uro po napadu, ko se krvava sled, ki jo je za seboj na pločniku Westminsterkega mostu pustil napadalec, še ni dobro posušila, spet mirno teklo po starih tirnicah, kot da se pravzaprav ni zgodilo nič. Teroristični napad v sredo se je Londončanom nedvomno zarezal v dušo, toda njihov odziv daje vedeti, da je tokrat napadalcu spodletelo. Njegovo sporočilo je naletelo na gluha ušesa ciljne publike.

Odziv Londončanov bi še najlažje primerjali z reakcijo na (hujšo) prometno nesrečo, ko prve trenutke panike hitro zamenja utečen postopek saniranja njenih posledic. Medijska hysterija ni bila skladna s trezno in nekako hladno racionalno (pregovorno britansko?) reakcijo javnosti in reševalnih ekip. Življenje se je za trenutek ustavilo, nato pa steklo naprej. Brutalni izpad skrajneža je opustošil življenja neposrednih žrtev in njihovih svojcev, širši britanski družbi pa je pustil prasko, a ne dosti več kot to. Terorizem je napadel – in izgubil.

Nekaj nelagodnega, celo srhljivega je bilo v mirni, tako rekoč rutinirani reakciji služb za odzivanje v izrednih razmerah in javnosti, ki je jasno pokazala, da se je London dolgo pripravil na tovrstni napad; navsezadnje ni prvi, žal najbrž tudi ne zadnji. Oblasti so nemudoma zavarovale eno turistično (pa tudi sicer) najbolj obleganih točk britanske prestolnice, ljudje so mirno, brez panike, sledili njihovim ukazom in ubirali druge poti do svojega cilja, mnogi so se odločili, da se bodo prometni gneči, ki je nastala zaradi zaprtja bližnje postaje podzemne železnice, raje izognili z obiskom bližnjih veeleblagovnic in pubov, od koder se je kmalu razlegal povsem običajen popoldanski vrvež in smeh. Terorizem je postal del vsakdana.



Novica Mihajlović o Sloveniji in svetovni pralnici denarja



Andrej Miholić o napadu v Londonu

PISMA BRALCEV IN ODMEVI PISMA@DELO.SI

Kristanov udar netočnosti in neresnic
Jožef Horvat, predsednik komisije Odbora Državnega zbora za zunanjo politiko (OMO), je na moj članek *Horvatov državni udar* (Delo, GP, 9. 3. 2017) odgovoril s člankom z zgornjim naslovom (Delo, GP, 17. 3. 2017), v katerem ni spodbil niti ene od mojih trditvev. Tako bi njegov odgovor pravzaprav zaslužil naslov *Horvatov udar netočnosti in neresnic*.

Horvat ni demantiral moje trditve, da je na skupni seji OMO in komisije za Slovence po svetu 23. februarja 2017 kot predsednik OMO dejal: »Ne bom dovolil nobene razprave v zvezi s postopkom notifikacije nasledstva avstrijske državne pogodbe oziroma uradno državne pogodbe o ponovni vzpostavitvi samostojne in demokratične Avstrije. To danes ni tema.« Pravzaprav je moja trditev potrdil.

Neverjetno pa si je pri tem svojem stališču na seji Horvat dovolil, da je v članku zapisal, da je iz magnetograma seje jasno razvidno, da je dopustil »široko razpravo o spoštovanju avstrijske državne pogodbe (ADP), predvsem pa njene 7. člena, ki je za našo narodno skupnost na avstrijskem Koroškem in Štajerskem ključen«. Horvat moje trditve, da ovira notifikacijo ADP, zavrača z argumentom (!), da notifikacija ADP do zdaj sploh še ni bila na dnevnem redu katere od sej OZP. Seveda notifikacija ADP ni bila na dnevnem redu OZP, ker Horvat kot predsednik OZP tega ni predlagal, čeprav sem ga jaz osebno k temu nagovarjal.

Jalov, za javnost podcenjujoč, je Horvatov »argument«, da po poslovniku DZ (169. člen) lahko samo vlada predlaga tovrstne akte. Ali je bilo Horvatu ali kateremu drugemu članu OZP prepovedano,

da bi na seji k temu pozvali vlado? Ali ni celo dolžnost predsednika OZP, da bi osebno zahteval od vlade, da pripravi akt o notifikaciji ADP, če je res to, kar je zapisal, da je »7. člen ADP za našo narodno skupnost na avstrijskem Koroškem in Štajerskem ključen«.

Horvat niti omenil ni svoje vloge pri pripravi Deklaracije o zunanji politiki Slovenije, ki je bila sprejeta leta 2015. Skupaj z zunanjim ministrom Karlom Erjavcem sta namreč preprečila predlog državnega sveta, da bi med cilje slovenske zunanje politike določili tudi notifikacijo ADP. Ali je morda na to svoje početje ponosen?

DR. IVAN KRISTAN
zaslužni profesor Univerze v Ljubljani

Etika, morala, nasilje
Ob spremljanju poročil s posnetki: prijetneje in varneje je bilo

živeti v zločinski teroristični komunistični diktaturi kot v polizani moralno-etični državi! In paralizatorji sploh se niso bili uporabljani! V komunizmu smo se bal, da bodo oblasti ukrepale, kot ukrepajo zdaj, pa raje nismo protestirali.

MARJAN WEISSEISEN
Golnik 142, Golnik

Eppur si muove, in vendar se vrti
Veliko zadoščanje nam Zelenim veteranom, ki smo pred leti ostro protestirali zoper nameravano gradnjo hitre avtoceste med Koprom in Izolo in smo dali prednost gradnji predora Markovec. Zdaj je cesta ob morju zaprta. S tem so uresničena naša dolgotrajna prizadevanja, da se eden najdragocenejših delov slovenske Istre ohrani v sozvočju z naravo. Verjamem, da bosta župana

Kopra in Izole vztrajala in ne popuščala vplivom politike in kapitala, ki v Sloveniji pogosto daje prednost profitu in ne ohranjanju narave.

ADO BUTALA
Kraška 2 A, Izola

Ilka Štuhec – zaslužkarica
Na 24ur.com (20. 3. 2017) berem: »Ilka Štuhec tretja zaslužkarica sezone, z nagradami pospravila ...« Slovar slovenskega knjižnega jezika: zaslužkar - ja m (u) 1. ekspr. kdor opravlja kako delo, dejavnost zlasti zaradi zaslužka, 2. slabš. kdor se ukvarja s posli, ki prinašajo velik, navadno neupravičen zaslužek.

Zame ga. Ilka Štuhec po definiciji nikakor ni zaslužkarica in zagotovo tudi za veliko večino ljudi, ki jo poznajo.

MAG. NENAD MEHLE
Zastranje 6 a, Šmarje pri Jelšah