



Kdo si upa v javnosti trditi, da ni primerjave med TEŠ 6 in Drugim tirom?

Bil je zadnji sončen dan prvega septembra 2017. Dva nosilca političnih idej **Borut Pahor** in **Gregor Golobič** se srečata v državnem zboru in trdita naslednje: Pahor se projektu ni posvečal zaradi pomembnejših nalog in tudi zaupanja svojim ministrom, »tak je moj način dela«. Vesel je bil, da je »vsaj ena investicija takrat ostala«. Golobič je očital, da takrat za Teš 6 finančna konstrukcija ni bila zaprta, ni bilo dovoljenj, niti soglasij za priklop na omrežje. Uprava in nadzorni svet Holdinga Slovenske elektrarne, poleti 2009 je direktor uprave postal **Borut Meh**, nista obveščala vlade, niti kot skupščine družbe. (Delo 1.september 2017)

Oster kritik Golobič in zasanjano nedolžen Pahor



Dva akterja si podajata izjavi o njihnih vlogah o odločitvi, ki sta jo podedovala iz časov debelih krav in mlatenje z davkoplačevalskim denarjem. Danes vsak s svojim pogledom, eden nabit z ocenjevanjem svojih kolegov in njihovih napak, drugi

želi biti zraven in vedno zasanjano nedolžen. Bistveno pa je: stara zgodba energetskega lobija več kot 10 let let prežvekovanega projekta s staro tehnologijo v trdni koruptivni navezi porivajo lokalci s trmo skozi vladno proceduro tako, da parlament na koncu opravi Pilatovo delo. V ozadju pa resnica, ki jo ne upajo takrat in še danes strokovnjaki pošteno povedati: lignit iz Velenja ob sestavi 30 do 40% kamnitega drobirja, da pravo kurilno vrednost samo tako, če se mu dodaja od 8 do 10 % indonezijskega črnega premoga. Za tako dejstvo so takrat potrebovali podpise strokovnjakov, ki se dejansko podpisovali, saj vedno obstoja možnost nagrade, take ali drugačne.

Skupne korenine TEŠ6 in 2TDK

[wp_ad_camp_4]



Jože Duhovnik, KITAJSKA 2014, slike iz simulatorja na univerzi, simulacija vožnje z vlakom do 450 km/h, Beijing Jiaotong University , Beijing · International center for informatics research

Drugi tir in TEŠ 6 imata korenine prav v načinu delovanja velemož slovenske najnovejše zgodovine, ki želijo Slovenijo razvojno umestiti vsaj za eno stoletje naprej, torej iz 18. stoletja v 19. stoletje.

Premier **Miro Cerar** namreč trdi, da ga želimo potegniti s predlogom dvotirne proge nazaj v 18 stoletje, pa ne ve, da je bil konec 18 stoletja razvit parni stroj, ki je omogočil pomemben razvoj železnice v 19. stoletju. Ali pa je to samo dokaz pomanjkljive izobrazbe PR v njegovem okolju, ki mu pripravlja govore?

Za Luko Koper je bistveno da se zgradi dvotirna proga, ker bo okolje z dvema ločenima tiroma preveč prizadeto. Človek, ki je samo gradbenik ne more lomastiti po majhnem koščku zemlje, kakor se mu vzljubi. Zato ga je potrebno ustaviti in z drugimi naravoslovno-tehničnimi znanji dopolniti. Projekt Drugi tir je bil ves čas risanja variant izključno z neposrednimi naročili med prijatelji gradbeniki. Bil je jama kvazi javnih naročil za 45 milijonov, medtem ko smo drugi samo spremljali „velike“ in

zahtevne raziskave. Projektna naloga pa je pogojena ne o gradbeniku, ki bi rad naredil veliko stavbo ali viadukt ampak je izpeljana iz pogoja z obsegom pretovora v naslednjih 50 letih.

Negativna ocena OECD

[wp_ad_camp_3]

Če Luka Koper začne TAKOJ z izgradnjo tretjega pomola in v desetih letih poveča kapaciteto pretovora na 50 milijonov ton iz sedanjih 24 milijonov ton, bi v naslednjih 50 letih (izhajamo iz 2 % amortizacije gradbenega objekta) prepeljala največ 1,4 milijarde ton blaga po železnici. Pri tem upoštevamo sedanjih 12 milijonov ton na leto po železnici pri 25 milijonov ton pretovora v Luki Koper in po 30 letih predvidenih 35 milijonov ton po železnici pri 50 milijonov ton pretovora v Luki. V letih med 2045 do 2065 pa računamo da se zmogljivosti ne bodo spreminjale. Ta pogoj je izpolnjen, če ne bo nobene blokade gospodarstev zaradi vojn, potresov ali energetske omejitve. Navedena prognoza pretovora pri dodatni obremenitvi stroška prevoza 0.60 EUR/tono /(Koper-Divača) lahko zagotovi največjo možno višino investicije 840 milijonov EUR za kakršnokoli za povečanje železniških zmogljivosti. Poudarjam da je to ocena vrednosti za kakršnokoli tehnično rešitev. Multiplikativni učinek za splošno ekonomsko oceno pa upoštevamo kot 22 % davka na dodano vrednost, ki gre v integralni proračun, torej za penzije, šolstvo in zdravstvo. To je ekonomija realnega razvoja in potreb za vsakršno tehnično zahtevo, vse ostalo je konkurenčnost med izvajalci gradnje. Zaradi nerazumevanja enostavne ekonomije imamo za omenjeni odsek projekta Drugi tir s strani OECD-ja NEGATIVNO OCENO.

Strokovnjaki: Vam ni nič nerodno?

[wp_ad_camp_2]

✘ Druga še bolj kruta resnica pa je za operaterja na tem odseku. 80 vlakov na dan, 300 dni v letu in povprečno 1200 ton na vlak omogoča maksimalno 28,800 milijonov ton na leto po železnici. Če upoštevamo faktor operativne zmogljivosti 0,80 ali 80% izkoriščenosti relacije je to 23,0 milijona ton na leto. Podatek o 12 milijonih ton na leto pretovora po železnici je v letu 2017 manjši za 11 milijonov ton!! To je vprašanje organiziranosti dela oziroma splošne transportabilnosti na določenem odseku, ki bi jo morali na ministrstvu za infrastrukturo postaviti sedanjemu upravljavcu tega odseka. Ker imamo težave z mednarodno konkurenčnostjo raje povečujemo tehnične zmogljivosti, kakor da bi znali in predvsem razumeli, kaj je organizacija dela. Zato je projektirani drugi tir projektiran za vlakovno kompozicijo do 2000 ton in 160 km/h pri radiju 600 m!!! Ali vam strokovnjaki, ki sta napravili tak projekt, ni vsaj malo nerodno!

Eni se igramo z tehniko, drugi za zakoni. Eni lahko delamo, drugi nas usmerjajo po zakonih.

Ko je obdobje debelih krav, to je današnji čas, si otroci z nedolžnim nasmehom spominjajo, kako je bilo lepo in se igrajo z obljubami zaprašenih projektov. Pa bo prišlo čez tri do pet let obdobje suhih krav, denarja zmanjka in igre je konec. Za stratega razvoja je govorjenje o zmanjšanju brezposelnosti iz 120.000 na 80.000 pri odhodu 30.000 mladih in 25.000 dnevni migrantov največja prevara vredna Goebelsove doktrine PR. Zato sedaj opozarjam na prihajajoča leta suhih krav!

Koliko bo država morala vrniti Bruslju?

[wp_ad_camp_1]

Govoriti o projektu Drugi tir, da je to preverjen projekt, da so ga mednarodne inštitucije ocenile kot dobrega je spet ena debela laž. Državni sekretar **Jure Leben** (si zamislite državni sekretar iz neke – moje- države), po njegovi izjavi hodi pol leta vsak teden na Dunaj v Jaspers (svetovalna firma), da so ga vlekli za ušesa in naredili projekt kolikor toliko užiten.

Da, hodil je državni sekretar iz moje države v neko tuje podjetje in naredil mojo državo za državico Čum mu Lunga! Nadaljevanje v zavajanju pa še trditev, da smo že dobili 44 mil EUR iz Evrope. Res je, da smo jih dobili z odložnim pogojem, ker moramo skozi realizacijo dokazati, da bodo sredstva učinkovito porabljena. Vprašanje za vse: Koliko je Slovenija morala vrniti sredstev v Bruselj zaradi nepravilnega prikazovanja stroškov na projektih? Resnica je samo ta, da bomo na ta način zavestno zamudili končno majhno povečanje kapacitete iz Luke Koper, ker bodo spretni Avstrijci dve leti pred nami. Isti državni sekretar neče, ne more in ne zna razumeti, da se lahko z dvotirno progo da zgraditi povečanje kapacitet na 45 milijonov ton po železnici že v štirih letih. Angleži temu pravijo „one way thinking“, mi pa po naše „fijakarski konj“.

V čem sta TEŠ in 2TDK povezana?



Poglejmo naprej, kaj piše DELO (1.septembra 2019) TEŠ 6 in (Drugi tir – vedno pisano v oklepaju zaradi aktualnih igralcev) sta

si povezana v naslednjem: Golobič (Židan) je očital, da takrat za Teš 6 (Drugi tir) finančna konstrukcija ni bila zaprta, ni bilo dovoljenj (vseh dovoljenj in raziskav zato namišljenih 44 milijonov iz EU), niti soglasij za priklop na omrežje („zato smo zgradili pri Hrastovljah pomemben objekt, napajalno postajo za 3 milijone EUR“). Uprava in nadzorni svet Holdinga Slovenske elektrarne (Slovenskih železnic), poleti 2009 (2018) je direktor uprave postal Borut Meh (???), nista obveščala vlade, niti kot skupščine družbe. (Delo 1.september 2019) Pahor (Cerar) se projektu ni posvečal zaradi pomembnejših nalog in tudi zaupanja svojim ministrom (Gašperšiču in Počivalšku) , »tak je moj način dela« („zato sem zahteval sprejem zakona, ter tako omogočil

legalno – KRAJ0, z obžalovanjem sem spoznal, da tega državljan ne cenijo“). Vesel je bil, da je »vsaj ena investicija takrat ostala« („ostala mi je ključna investicija in tako dosegel, da sem lahko 2,2 milijarde prevalil na davkoplačevalce, ker so bili vsi ostali projekti zaradi globalnega stanja gospodarstva brez mojega osebnega vpliva, mene ni bilo nikjer zraven. Menim, da to pa ni prav, predsednika države se mora vedno pohvaliti, ko gre državi dobro, ne pa da se hvali samo gospodarstvenike oziroma državljane. Saj imajo oni izključno pravico delati! Ali se Vam moje razmišljanje ne zdi pravilno“). (Delo 1.september 2019)

*Avtor **Jože Duhovnik** je dovolil objavo Spletnemu časopisu. Jože Duhovnik je redni profesor in bivši dekan Fakultete za strojništvo v Ljubljani. V preteklosti je vodil Litostroj. Leta 2008 je s somišljeniki ustanovil Krščansko demokratsko stranko. Članek je objavljen tudi na spletni strani Cenzura.si.*