

**SKUPINA INŽENIRJEV - ČLANOV SIZ**

**PROJEKT DRUGI TIR DIVAČA - KOPER  
ALTERNATIVNA VARIANTA POTEKA TRASE**

**PREDLOG SKUPINE INŽENIRJEV ZA SPREMEMBO  
VLADNE TRASE DRUGEGA TIRA NA LOKACIJO IZVEN  
ČRNEGA KALA IN ZA IZGRADNJO DVOTIRNE PROGE**

**V JUNIJU 2019**

## KAZALO

Uvod	1
Nekaj primerov gradenj	2
Okoliščine okrog železniške povezave Divača — Koper	3
Kronologija projekta 2. Tir	6
Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z 2. Tirom	7
Opis trase sedanje uradne variante proge Divača — Koper	8
Predstavitev variante strojnih inženirjev članov SIZ železniške povezave Divača — Koper	10
Skice preseka železniškega tunela	12
Vzdolžni prerez inženirske trase Koper —Divača	14
Karta tunelskega dela proge od vasi Loka do vasi Lokev	15
Karta predlagane inženirske trase	16
Zaključek	17

## UVOD

Razlogi za izdelavo te inženirske študije o projektu Drugi tir Divača —Koper so nedoumljivi dogodki okrog projekta, 23 let dogovarjanja, način dogovarjanja doma in z Italijo, stihija okrog izračuna cene (od 729 mio EUR - Cerar do 1,9 mrd - Dragonja) projekta in iskanja sredstev in končno izbira neustrezne in škodljive podtaknjene trase.

Naš osebni razlog je ta da skušamo odgovornim, ki očitno ne premorejo dovolj osnovnega in strateškega znanja in ne obvladujejo materije 2. tira, pomagati pri pravih odločitvah, ki jih inženirji vsekakor poznamo.

Toda vsa naša prizadevanja, da bi pomagali, stotine potrjeno oddanih dopisov in drugih intervencij, tudi prek Državnega sveta, tudi osebne obljube ministrice — so ostala brez odgovorov, kaj šele ukrepov. Kdor pravi (in to nekateri zatrjujejo), da politika stalno sodeluje z stroko, žal ne govori resnice.

Inženirji ugotavljamo, da tak samovšečni, nestrokovni in ignorantski način ne more dati zadovoljivih rezultatov. Če k temu dodamo še apetite lobijev in koruptivna tveganja po Zakonu o 2. tiru, ter nenavadno podobnost z TEŠ-6, dobimo zaključen krog, ki nam nikakor ni v ponos temveč v veliko škodo Sloveniji in državljanom.

V dopisu navajamo nekaj primerov hitrih gradenj, tako v Jugi, Avstroogrski in Kitajski danes. Navajamo, kako zlonamerno je vseskozi delovala Italija, nam podtaknila našo uradno traso in mi smo nasedli, verjetno s stimulacijo). O 2 tiru se dogovarjamo že 23 let, a smo še danes pri prvi lopati. Pri Zakonu o 2. tiru navajamo njegovo nujnost in njegov pravi namen, to so koruptivna tveganja. Opisujemo uradno traso z vsemi njenimi 'hidrogeološkimi in strateškimi pastmi, ki povzročajo škodo projektu in Sloveniji.

Opisali smo tudi našo inženirsko varianto, ki je zelo primerna, umirjena in cenejša od uradne za pribl. 350 mio €.

## NEKAJ PRIMEROV GRADENJU ŽELEZNIŠKIH PROG

Proga Brčko - Banoviči, dolžine 92 km, je bila zgrajena v letu 1946. Pod sicer strokovnim vodstvom so jo gradile pogonoma neizkušene mladinske delovne brigade s takratno tehnologijo. Proga je bila zgrajena tako rekoč na roke, z lopatami, krampi in lesenimi vozički. Zgrajena je bila dokaj slabo, pojavili so se podori pod določenimi deli proge, zato jo je bilo potrebno intenzivno popravljati. Proga je bila zgrajena v 191 dneh.

Proga Šamac — Sarajevo s tunelom Vranduk, dolžine 239 km, je bila zgrajena l. 1947. Časopisi so pisali - Vranduk je probijen. Gradile so ga ravno tako mladinske delovne brigade, toda zgrajen je bil že bolj kvalitetno in to v neverjetnih 7,5 mesecih (225 dneh), oz. dober kilometer na dan.

Kitajci so želeli vsemu svetu pokazati kako hitro znajo graditi železnice in so eno celo železniško postajo (križišče) z vso signalizacijo in ostalo infrastrukturo zgradili v enem dnevu. Ker Kitajci tako reklamirajo svoje gradbene sposobnosti, je jasno, da je le njim

treba (in morda še Turkom) dati v izdelavo železniške proge, saj imajo tehnologijo TBM in so izjemno poceni.

Leta 1857, torej pred 162 leti, je AvstroOgrska monarhija zgradila železniško progo Dunaj — Trst, ki jo je slovesno odprl v Trstu sam cesar Franc Jožef. Zgradili so jo s takratno tehnologijo, to je na roke, saj so od strojev imeli le pnevmatska kladiva. Gradili so 16 let, torej 36 km na leto.

Te štiri primere smo navedli z namenom, da lahko postavimo vprašanje KAJ JE NAROBE Z NAMI?

## **OKOLIŠČINE OKROG ŽELEZNIŠKE POVEZAVE DIVAČA — KOPER**

Evropski koridor E 5 povezuje Jadran z Baltikom in sicer naj bi bila po prvotnem stališču na Jadranu izhodiščna točka Trst. Po intervenciji Slovenije in predstavitvi zelo ugodne lege Kopra in celo njegove prednosti, je evropska komisija potrdila, da naj obstajata do Divače dva enakovredna kraka — od Trsta do Divače in od Kopra do Divače. Italiji in Sloveniji je bilo prepuščeno, kako se bosta dogovarjali in sodelovali pri realizaciji odseka koridorja E5 do Divače.

Sodelovanje z Italijo je bilo dokaj mučno in po našem mnenju neproduktivno. Takoj po potrditvi enakopravnosti kraka Koper — Divača z krakom Trst — Divača so Italijani izrazili neverjeten revolt, saj so smatrali Luko Koper za močno oz. uničujočo konkurenco Italiji. Vodja tržaškega lobija Illy je v Bruslju napadel predsednika evropske komisije Prodirja, da zapravlja evropski denar, namenjen mednarodnim povezavam, za izboljšavo notranjih državnih prog (PD, 6. 2. 2004). V Trstu je širil vest, da bo Trst z uvedbo nove kopske hitre proge doživel nepopravljiv udarec (Il Piccolo, 14. 9. 2000). Italijanski prometni minister Lunardi je na srečanju v Moskvi šel še dalje in dejal (Delo, 30. 5. 2005), da bo storil vse, da Slovenija ne bi mogla izkoristiti sredstev EU za drugi železniški tir Koper — Divača, ki naj bi kasneje prerasel v dvotirno progo, če EU ne bo dala prednosti povezavi Trsta z Divačo, ki naj bi edina sodila v 5. koridor. Kritična javnost pri tem ni skrivala ogorčenosti nad to nadutostjo Trsta in Illyja osebno. Akademik dr. Jože Pirjevec je menil da hočejo italijanski partnerji vsiliti Sloveniji odločitve, ki ciljajo k njeni kolonizaciji, in to z neprikrito nadutostjo (PD, 13. 7. 2000).

Toliko o pripravljenosti Italije na dobro sodelovanje.

Po razglasitvi enakovrednosti kraka Koper — Divača l. 2004, se je postavilo vprašanje določitve najprimernejše točke združitve obeh krakov v skupno novo hitro progo kot je zahtevala Evropska komisija.

Ob sodelovanju Italije in Slovenije je bilo ustanovljeno gospodarsko združenje (EGIZ), ki naj bi skrbelo za koordinacijo pri projektiranju nove proge, pripravi prostorskega načrta itd., ter je dobilo lepa sredstva za te priprave. Trst je predlagal traso nad dolino Glinščice in proti Malemu Krasu (Oczla, Beka, Petrinja), kar pa bi močno degradiralo alpski biser na vratih Trsta z melišči, kanjoni, plezalnimi poligoni, slapovi in izjemno floro. To je izzvalo revolt občine Dolina, zelenih, alpinistov, planinskih društev in predlog je bil umaknjen. Preostala je samo Osapska dolina. Koper je predlagal naravno stičišče prog nekje pod Črnim Kalom, vendar Trstu to ni ustrezalo in je s pritiski (morda z stimulacijami) izsilil, da se je kopski odsek odmaknil od optimalne smeri in se v velikem loku in predoru pod Plavjami približal italijanski meji na 50 m, nato

pa se usmeril nazaj proti jugu. Dobili smo serpentine z majhnimi radiji in šest nepotrebnih tunelov. Kakšni so bili pritiski Italije, kakšne morebitne stimulacije in kdo je z naše strani podpisal tak dogovor, bi bilo vredno raziskave kakšne parlamentarne komisije, morda celo komisije EU. Vsiljeno stičišče bi pomenilo, da bi italijanski krak skoraj v celoti zgradila Slovenija. Na srečanju ministrov v Ljubljani 24. 4. 2010 je Italija odstopila od trase Trst — Divača in 14. 10. 2019 je bil uradno ustavljen postopek dopolnitve DLN dvotirne proge z odcepom na Trst. Italija se je posvetila priključku na Pontebano. Ta premik je opazila tudi Evropska komisija in EU komisar za 5. koridor, g. Brinkhorst, je zabrusil Italiji (Il Piccolo, 3. 10. 2012), da bo zaradi dolgotrajnih in neučinkovitih pogajanj umaknila finančno podporo meddržavnemu odseku Trst / Koper - Divača, kar je tudi izvedel in sta državi morali vrniti lepa sredstva, Slovenija domnevno okoli 10 mio €. Objavljeno je bilo še (PD, 02. 03. 2016), da bosta državi ta projekt prenesli na čas po letu 2050. Po odstopu Italije nikomur od odgovornih ni prišlo na misel, da bi projekt popravili in izrezali vsiljeno slepo črevo serpentin in tunelov. Vlade so zaspale in tako imamo zdaj URADNO VARIANTO.

To kar niso storili v vladi, skušajo storiti predstavniki stroke, ki so pripravili alternativne predloge uradni trasi ter jih že večkrat predstavili v Državnem svetu in na medmrežju. Predstavniki stroke - dr. Miha Jazbinšek, Rudolf Varl, d.u.i.s. in dr. Jože Duhovnik - imajo vsi podobne alternativne variante poteka trase Divača - Koper, saj se vsi izognejo serpentinam v Tinjanskem gričevju, šestim nepotrebnim tunelom, nekatere tudi bazenu Beka — Ocizla in Glinščici. Dve varianti potekata od Luke po dolini Rižane in skozi Podgorski Kras, sta krajši za pribl. 4 do 6 km in cenejši za okoli 350 mio €.

V nasprotju z stroko pa vlada in Ministrstvo za infrastrukturo RS še vedno zagovarja vsiljeno uradno traso (ministrica A. Bratušek: trasa se nikakor ne bo menjala), kar kaže, da zaradi svoje drugačne profesionalnosti ne zmore akceptirati dejanskih tehničnih in strateških problemov in prodreti v njihovo materijo. Tudi visoki stroški je ne prepričajo.

Vlada bi morala EU komisiji obzirno pojasniti, da želi in mora projekt spremeniti in izposlovati od nje, da ji prizna pravico do evropskih sredstev tudi v spremenjenih okoliščinah. Vlada oz. ministrstvo bi se moralo podrobno pogovoriti z avtorji alternativnih variant, ki bi razložili škodljivost uradne trase, zlonamernost Italije, zlonamernost nekaterih naših akterjev (Zakon o 2. tiru ) ter ustanoviti mešano s stroko za gradnjo 2. tira, ki bi se gradil optimalno in brez izmišljenih dodatnih stroškov. Ministrica vsega tega ne stori. Udeleži se razprave na temo 2. tira v Državnem zboru RS, opravi svoje predavanje, potem pa pri izvajanju stroke za dolgo zapusti dvorano in argumentov stroke praktično ne sliši oz. jih noče slišati, ker so pač v kontradikciji z vladno usmeritvijo, ki se ji mora podrejati tudi ministrica.

Smatramo, da nima nihče pravice postavljati Slovenijo v položaj, da bo stoletja plačevala ceno za napake, pogojene z neznanjem, neobvladovanjem materije ali drugih vzrokov.

## KRONOLOGIJA PROJEKTA 2.TIR

Aktivnosti za povečanje zmogljivosti železniške proge Divača — Koper so se začele leta 1996 ko je takratno Ministrstvo za promet in zveze naročilo izdelavo Študije upravičenosti povečanja kapacitet enotirne proge Divača — Koper«. Projekt je zajemal raziskavo izvedljivosti dveh enotirnih prog ,torej eno dodatno k že obstoječi. Proučena je bila tudi možnost izgradnje dvotirne proge.

Osnovna ugotovitev študije je bila, da z reorganizacijo obstoječe proge ni možno obvladati predvidenega naraščanja prometa v Luki in razvoja Luke Koper. Potreben je vsaj en dodaten tir- imenovan Drugi tir. Ta bi lahko potekal paralelno ob obstoječem tiru, delno ob obstoječem tiru ali pa po poponoma novi trasi.

Do leta 1999 je bilo izdelanih 17 površinskih variant in so šle iz Divače (n. v. 430 m) najprej navzgor do Rodika (n. v. 530 m ) in nato strmo navzdol. V ožji izbor je prišlo 6 variant, a so bile vse zavrnjene. Končno se je nekdo spomnil, da je možno iz Divače iti v tunel in tako se je izoblikovala tunnelska varianta I/2, kasneje modificirana v varianto I/3, ki je bila dne 27. 11. 2003 dokončno potrjena in se za njo izdelala DLN. Dne 18. 7. 2007 je Ministrstvo za promet RS podalo Pobudo za dopolnitev DLN, ko naj bi se proga med Divačo in Kopro m načrtovala kot dvotirna, nanjo bi se priključila proga Divača —Trst. Dne 10. 7. 2008 je vlada RS sprejela sklep št. 35000-5/2008/6 o pripravah za dopolnitev DLN v novo dvotirno progo. Izdelana je bila še študija proge Divača — Trst v okviru programa Skupnosti Interreglia Slovenija — Italija. Cepišče za Trst je bilo predvideno v tunelu v višini Črnega Kala.

Torej! Proga od Divače do cepišča bi bila dvotirna, naprej pa bi bila kraka na Trst in na Koper enotirna, vendar bi sledila dopolnitev v dvotimost na odseku Črni Kal - Koper. To je bilo za Italijo verjetno preveč in je morda zato dne 24. 2. 2010 odstopila od sodelovanja. Slovenija je nato 14. 10. 2010 ustavila postopek dopolnitve DLN na odseku Divača- Črni Kal v dvotirno progo z odcepom proti Trstu.

## ZAKON O IZGRADNJI, UPRAVLJANJU IN GOSPODARJENJU Z 2. TIROM

Nobena država na svetu nima Zakona o 27 km železniške proge, ker ga pač ne potrebuje, le Slovenija ga je izdelala in tako zamudila priložnost, da se ne bi izpostavila posmehu domače in svetovne javnosti. Seveda tega zakona tudi mi ne potrebujemo. G. Rajko Pirnat je po nalogu sestavil Zakon z določenim namenom takratne politične garniture. Noben inženir takega zakona ne bi hotel sestaviti, saj imamo inženirji visok nivo osebne časti. Zakon je izdelan zato, da je v njem lahko vpletenih vrsto določb z visokim koruptivnim tveganjem.

Navajamo:

- 1) »Družba 2TDK) mora zagotavljati, da najmanj 80 % njenega skupnega prometa v treh zaporednih letih izhaja iz dejavnosti za izpolnitev nalog iz tega Zakon« (Člen 4 —Točka 1). Sprašujemo, le zakaj bo porabljenih 20 % od neznane glavnice (morda za začetek od vložka države 200 mio € = 40 mio € ). Smatramo, da bi ta denar kaj kmalu izginil po različnih poteh in na neznane naslove.
- 2) »mora biti zagotovljeno, da družbeniki (tudi tuji) odločilno vplivajo na pomembne odločitve družbe« Člen 8 —Točka 4).

To pomeni, da mora biti po tem zakonu vse izvedeno, kar se bo kateri od družbenikov zaželel, kar pomeni stihijo in koruptivnost.

- 3) »Uporabnina se poveča na podlagi dolgoročnih stroškov projekta 2. tir - saj projekta drugače ni možno izvesti« (Člen 16-Točka 2 ).

To pomeni, da lahko družba 2TDK po potrebi in lastni želji povečuje uporabnino in tako lahko izčrpava Luko Koper po lastnih željah.

- 4) »je javna železniška infrastruktura, ki sestavlja 2. tir - grajena javno dobro v lasti družbe (2TDK )«- (Člen 19- Točka 1). Tukaj si po zakonu družba 2TDK kar prilasti del državnega železniškega omrežja, služi z njim, potem pa ga po 45 letih vrne državi »v dobrem stanju«.

Toliko o Zakonu in njegovem pravem namenu.

## **OPIS TRASE SEDANJE URADNE VARIANTE PROGE DIVAČA — KOPER**

Proga z nagibom **17 ‰** se začne v Divači na višini 430 m, teče po krajšem nasipu mimo vasi Lokev in gre po 2,6 kilometrih v tunel T1 dolžine 6,7 km na višini pribl. 394 m. Nato izstopi iz stene na višini 282 m in prečka dolino Glinščice prek dveh mostov čez dva potoka in v zaprte galerije na vmesni skali v skupni dolžini 215 m. Prečenje pomeni nepotrebno degradacijo naravnega zaščitenega alpskega bisera soteske Glinščice na pragu Trsta (naša predlagana varianta ne gre skozi sotesko Glinščice). Proga nato vstopi na višini 278 m v tunel T2 in poteka 100 m pod vodnojamskim sistemom Beka-Ocizla. Po kadunji Beka — Ocizla teče več potokov, ki poniknejo v sedem zaporednih jam (Jurjeva jama, Miškotova jama, Blažev spodmol itd.) Ko smo si želeli ogledati jame, so domačini dejali ,da to ni možno, ker so jame pozimi in del pomladi do vrha polne vode. Po kratkem izračunu smo ugotovili, da v tem obdobju visi nad traso okoli 20 mio l vode. Pri vrtanju tunela pod to množino vode bi lahko prišlo pri premiku apnenčastih skladov do nenadnega vdora vode v tunel.

Če bi se tunel T2 vrtal z obeh strani bi v primeru vdora vode lahko iz južnega izkopanega dela voda odtekla, v severnem delu pa bi voda poplavela tunel in bi **bilo možno nekaj** smrtnih primerov. To je velik riziko ali drugače povedano - trasa sploh ne sme potekati pod tem bazenom, ker je to hidrogeološko najslabša in nevarna možnost (naša predlagana trasa ne poteka preko bazen Beka- Ocizla).

Po izhodu iz tunela T2 pa smo priča najbolj neverjetnemu delu trase, ki je plod italijanske vsiljene variante, ki je po našem pristanku na premik cepišča, povzročilo Sloveniji 350 mio € škode. Kar precej tragikomično in projektantsko nestrokovno poteka proga med stebri AC viadukta Črni Kal, kjer je prostora za samo en tir. V primeru dvotirne proge mora biti drugi tir med drugima dvema stebroma na drugem železniškem mostu, kar je že absurd. Jasno je, da ni nobene potrebe, da bi proga tekla med stebri viadukta (naša varianta poteka 3 km vzhodno od viadukta.)

Poleg tega je nepotrebno križanje železnice z AC med stebri viadukta poseben nacionalni varnostni problem, saj je ranljivost takega sistema izjemna. Znano je tudi mnenje NATA o tem. Našemu delegatu je bilo na sedežu NATO pojasnjeno, da bomo za projekt 2. tir dobili posojilo za samo 250 mio € in ne dodatnih 400 mio € nepovratnih sredstev za razvoj, ker nismo upoštevali standardnih pravil pri projektiranju tovrstnih objektov (nedopustno umeščanje, križanje dveh izredno pomembnih prometnic na isti lokaciji). Republika Hrvatska take neumnosti ni naredila in tudi nima nobenega Zakona o gradnji mosta na Pelješac, ampak kar



izdatna evropska sredstva. Sprašujemo se ali je tako naše poslovanje - obvladovanje materije?

Dalje teče uradna trasa skozi Tinjansko gričevje flišnih kamenin skozi šest nepotrebnih tunelov dolžine 8 km s serpentinami, od katerih ima zadnja serpentina radij manj kot 600 m. Jasno je, da pri takih radijih vlak ne more voziti predvidenih 160 km na uro ampak največ 80 km pri močni bočni obremenitvi in obrabi tirnic in koles in posledično pogostim menjavanjem tirnic in možnim nesrečam.

To so dejstva uradne trase. Navedbe okrog nastanka le-te predstavljajo poleg neznanja, nonšalantnosti itd. morda celo VELEIZDAJO interesov države Slovenije.

#### **PREDLOG STROJNIH INŽENIRJEV:**

ODPOVEJTE SE URADNI TRASI in jo nadomestite z boljšo alternativno traso, ki se izogne vsem pastem na uradni trasi, je enostavna in celo cenejša za 350 Mio €.

#### **PREDSTAVUTEV VARIANTE STROJNIH INŽENIRJEV, ČLANOV SIZ, ŽELEZNIŠKE POVEZAVE DIVAČA – KOPER**

Osnova naše variante je potek proge po dolini reke Rižane, kot je bilo že prvotno zamišljeno. Celotna trasa po našem predlogu bi bila dolga 26,9 km, toda ker so Slovenske železnice pokazale dobro voljo in same zgradile izvlečni tir dolžine 1,2 km, imamo tako po dolini Rižane že 1,2 km dvotirne proge.

Zgraditi je treba 25,7 km proge, ki sestoji iz 10,8 km površinske proge ali 42 % celotne proge in iz tunela dolgega 14,9 km ali 58 % celotne proge. Površinska odseka sta: Odsek od izvlečnega tira do vasi Loka v Kraškem robu- dolg 8,2 km in od vasi Lokev do Divače — dolg 2,6 km. Za odsek od izvlečnega tira do Loke je treba izdelati kompletne načrte trase z obema premostitvama dolin, za odsek od Lokev do Divače pa je to že gotovo, saj poteka ta del trase po uradni trasi, le dodati je treba vzporedno še en tir.

Tunel naj ima eno samo dvotirno cev širine 14,3 m preseka kot na sliki (str. 12) ali pa 15,22 m z dodano vmesno steno širine (str. 13) Predlagamo, da proga služi samo za tovorni promet, kjer ni nobenih potnikov in tudi strojevodij ne, saj tako lahko izvedemo na progi od Luke do Divače daljinsko vodenje vlakov. Tako ne potrebujemo niti dvocevne tunela niti ubežnih tunelov, saj ni nihče ogrožen. Za servisiranje služi sosednji tir, vlaki vozijo enosmerno in ni nobenih križanj ali čakanj in zastojev. To je najcenejša varianta.

#### **Prikaz poteka trase**

Od konca izvlečnega tira do zaselka Miši naj poteka proga 2,2 km po naravnem dvigu pribl. 10 ‰. Pred zaselkom Miši se dvotirna proga odmakne od obstoječe proge proti jugu v nenaseljeno in poraščeno pobočje in se dviga z nagibom 17,5 ‰. Južno od vasi Rižana je nadmorska višina proge že 77 m, južno od vasi Kortine pa 98 m. Okoli 300 m vzhodno od Kortin se začne premostitev doline Rižane, obstoječe železnice in ceste proti Kubedu. Most, dolg 600 m, ima stebre visoke do 24 m in se na koncu nasloni na severozahodni rob hriba Loško Brdo. Sledi še manjša premostitev doline pod Loko in na višini 130 m vstop v Kraški Rob 200 m zahodno od vasi Loka. Po vstopu v Kraški Rob poteka proga proti vzhodu po loku z radijem 4,5 km pod cerkvijo Marija Snežna in pod Podgorskim Krasom, nato pa naravnost proti severu



pod Kozino do vasi Lokev, kjer pride na plano na višini 391,4 m in nadaljuje še površinsko po uradni trasi do Divače. Tunel je dolg 14,9 km in ima konstanten nagib 17,5 ‰ (glej Vzdolžni prerez — str. 14). Če vodimo traso poti v rahlem loku (pod Hrpeljami), je daljša za 500 m, nagib v tunelu je 17 ‰ (karta str. 15).

Ta inženirska trasa je najbolj naravna, najkrajša in najcenejša železniška povezava Divače z Luko Koper. Izogne se dolini Glinščice, bazenu Beka — Ocizla, križanju med stebri viadukta Črni Kal in vsem šestim tunelom v Tinjanskem gričevju. Po študiji geologa in krasologa dr. Šušteršiča se izogne tudi vsem večjim jamskim sistemom. Proga je zelo pretočna, vlaki vozijo od Luke do Divače 18 minut in je tako zagotovljena odprema 140 vlakov na dan v eno smer.

Celotni prikaz predlagane inženirske trase glej na karti str. 16.

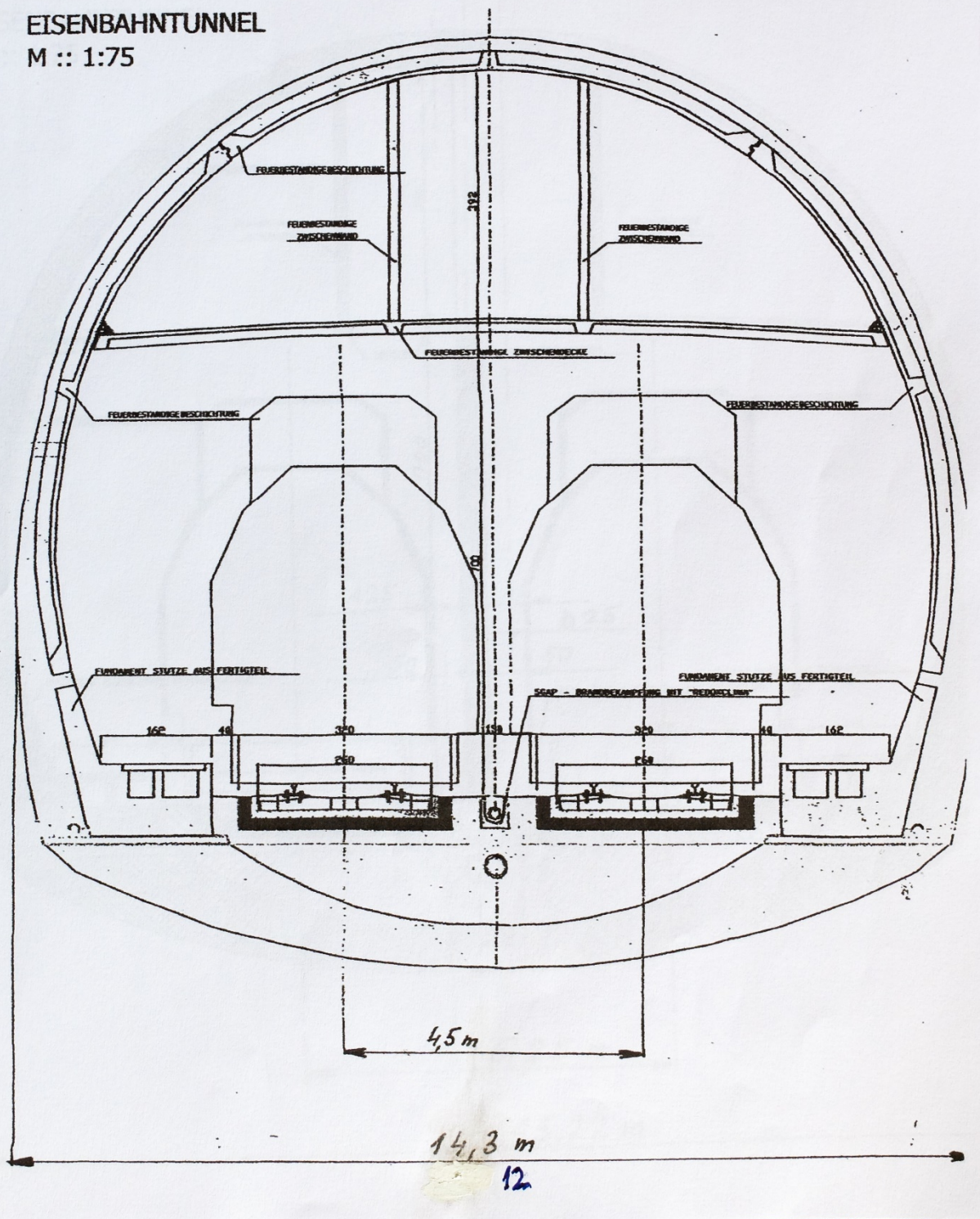
### **Izračun cene inženirske trase**

Pri izračunu smo uporabili podatke o ceni izvlečnega tira in ponudbe turške firme Cengiz za gradnjo druge cevi cestnega tunela Karavanke.

10,8 km površinske proge po 15 mio € km =	162 mio €
Premostitve	80 mio €
Tunel 14,9 km po 31 mio € km =	462 mio €
Rezerva 10 % =	70,4 mio €
Skupaj	774,4 mio €

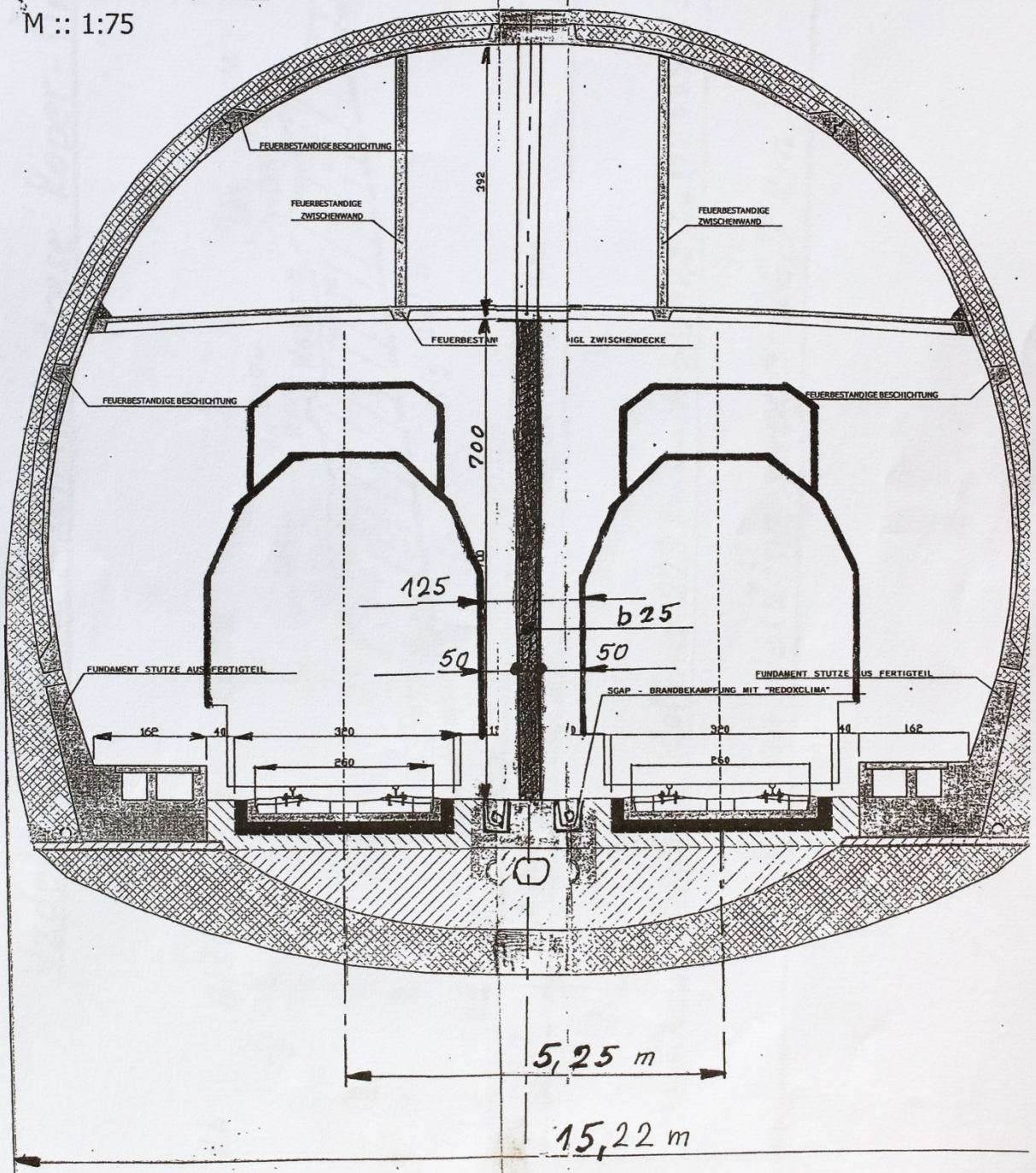
Glavni strošek — tunel - se lahko končno določi po prejemu ponudbe firme Cengiz, ki je lahko še nižja od predvidene.

EISENBAHTUNNEL  
M :: 1:75





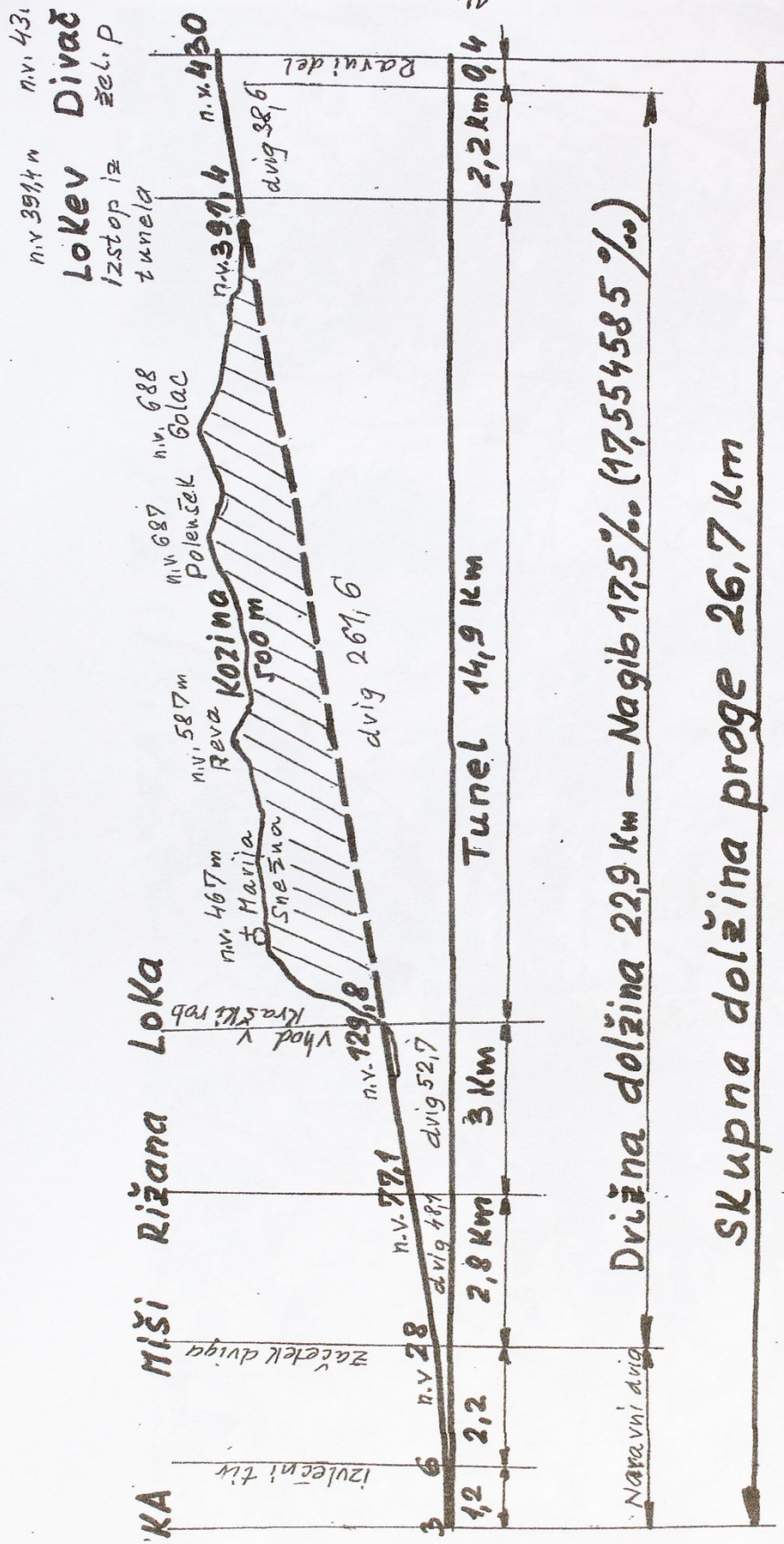
EISENBAHNTUNNEL  
M :: 1:75



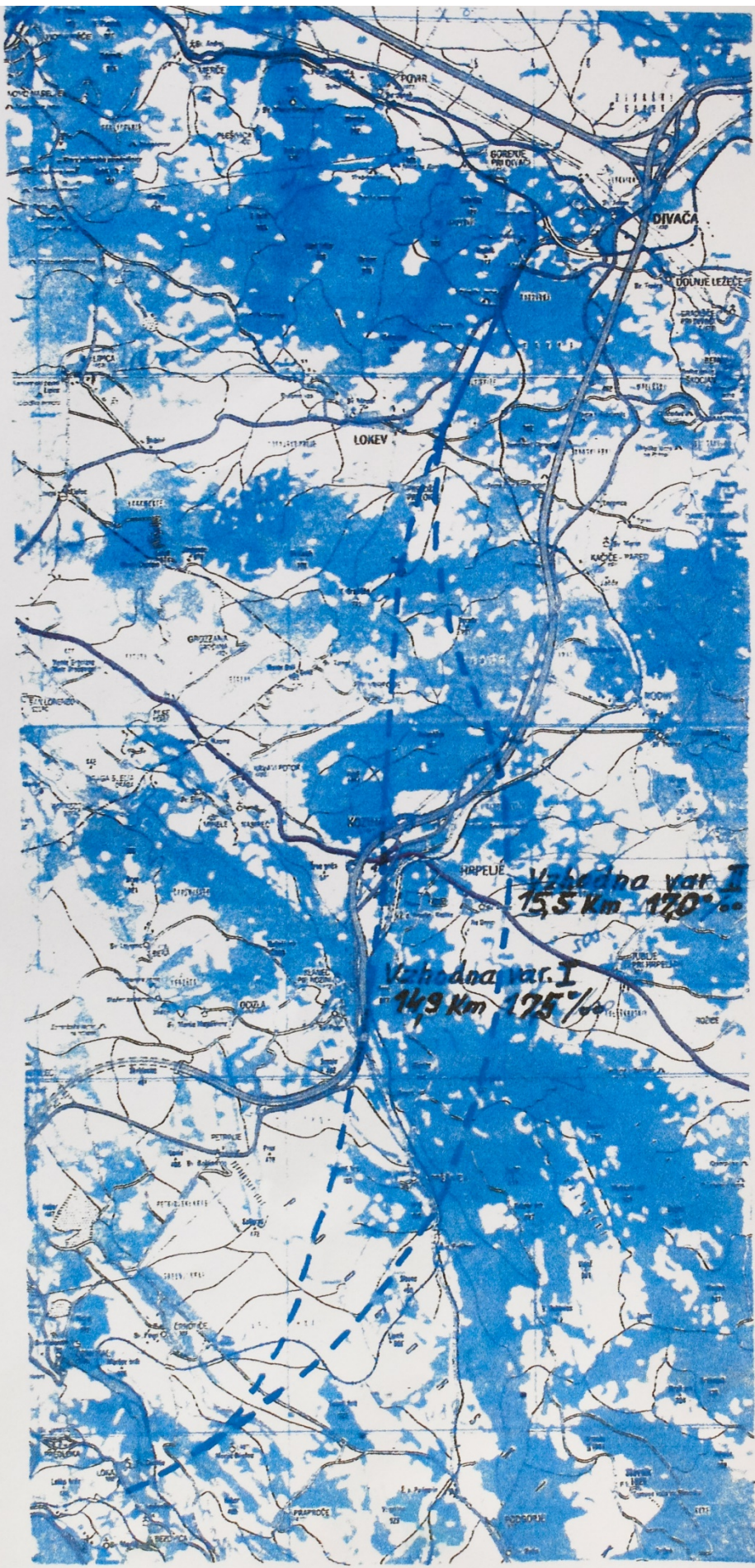
13



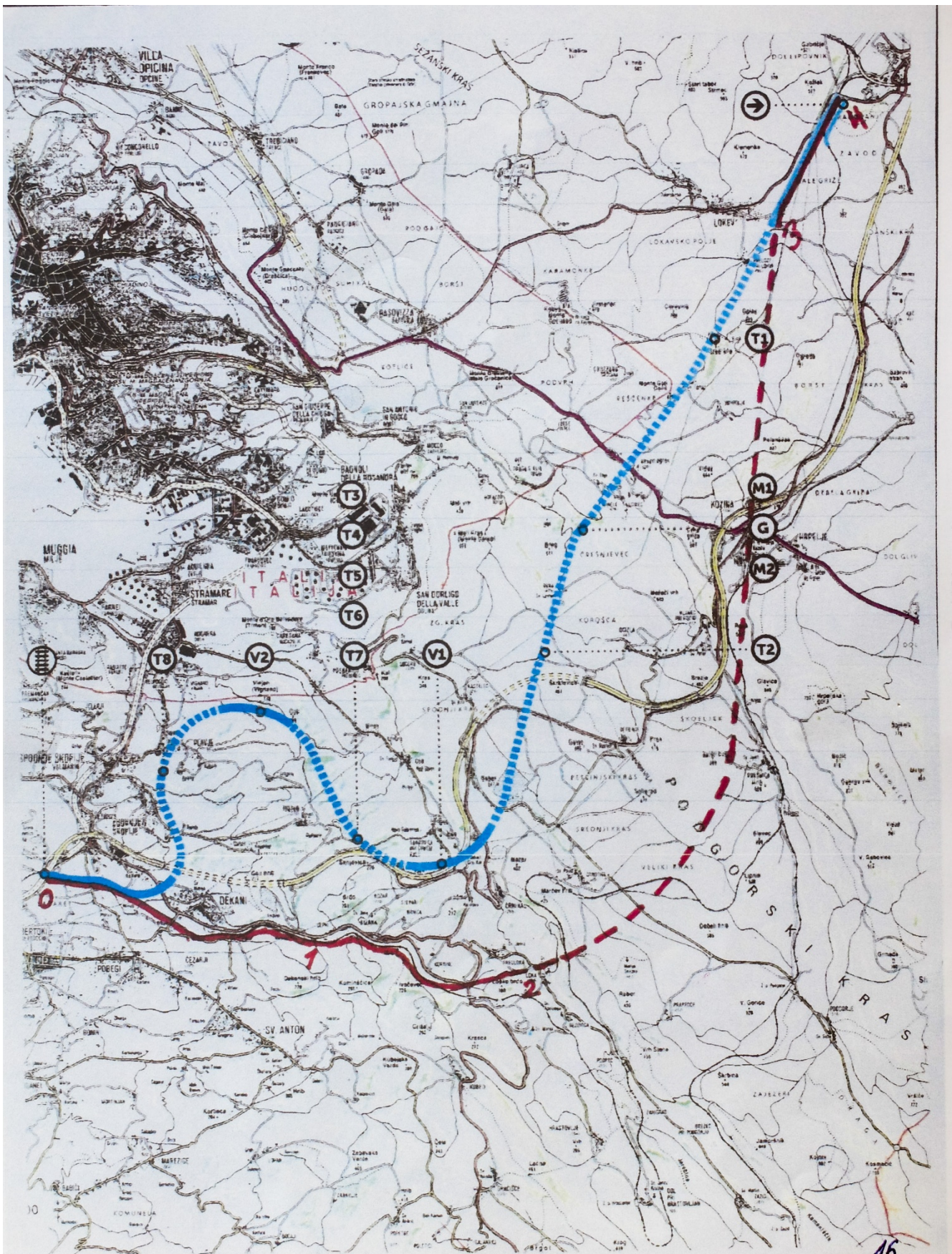
# Vzdolžni prevez inženirske trase Koper-Divača











*Predlagana inženirska trasa Divača-Koper*



## **SKLEP**

### **POZIV VLADI RS**

Vlado RS prosimo naj akceptira navedene nepravilnosti podtaknjene trase, ki je zdaj uradna, razmisli o nevzdržnih hidrogeoloških dejstvih, poteku železnice med stebri viadukta, ki je sporno za NATO, šestih nepotrebnih tunelih in previsoki ceni. Drugi tir naj bo obravnavan kot strateški projekt s stališča gospodarstva, logistike in vojaško obrambno.

Prosimo vlado RS in Ministrstvo za infrastrukturo naj OPUSTI NEPRIMERNO, ŠKODLJIVO 1 PREDRAGO URADNO TRASO, ne glede na dosedanje stroške, saj boste s tem mnogo prihranili in zgradili progo v cenovnem območju pod 800 Mio €.

VARL Rudolf d.u.i.s., tel.: 070 714 248, e-pošta: varl.rudolf@gmail.com  
GORENC Jože d.u.i.s., tel.: 041 916 891, e-pošta: jj.gorenc@gmail.com  
OMERZA Janez d.u.i.arh., tel.: 040 304 040, e-pošta: janez.omerza@gmail.com

### **Poslano:**

Vlada RS: predsednik g. Marjan Šarec  
Ministrstvo za infrastrukturo RS - ministrica ga. Alenka Bratušek  
Komisija za nadzor javnih financ - predsednik dr. Anže Logar  
SDS: g. Černač, g. Šircelj; (g. Nemeč - SD)  
Ministrstvo za obrambo RS: g. Karel Erjavec  
Ministrstvo za gospodarstvo RS: g. Počivalšek  
Slovenske železnice: g. Mes, g. Kranjc  
Državni svet RS: predsednik g. Alojz Kovšca  
Slovenska inženirska zveza: dr. Janvit Golob