

Zbirka medijskih objav

INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE,
za obdobje 7. 1. 2019

Število objav: 4

Internet: 2

Tisk: 2

Spremljane teme:

Inženirska dejavnost, ...: 1

Inženirska zbornica ...: 0

Barbara Škraba Flis: 0

Zbor za oživitev ... ZORG: 0

Gradbeni zakon: 2

Zakon o ... načrtovanju: 0

Zakon o ... arhitektih: 0

Inženir geodezije: 0

Odgovorni geodet: 0

Gradbena parcela: 1

Evidenca stavbnih zemljišč: 0

200 let ... Slovenskem: 0

Tisk	Naslov	Inženirka leta 2018		
Zaporedna št. 1	Medij; Doseg	Delo; 141.000, Slovenija	Stran: 12	Površina: 125 cm ²
	Rubrika, Datum	Posel & denar; 7. 1. 2019		
Stran v zbirki: 3	Avtor	Unknown		
	Teme	Inženirska dejavnost, inženirji		
Povzetek	...partnerjev. Je del projekta Inženirke in inženirji bomo!, ki mlade z dogodki na gimnazijah in šolskih centrih že osmo leto (od leta 2012) navdušuje za inženirstvo, tehniko, naravoslovje in inovativnost. Dogodek inženirka leta je prvi v letu 2019, ko svojo stoletnico praznuje Univerza v Ljubljani, ki je dala zagon...			

Internet	Naslov	To je uredba, ki gre na roku Jocu Pečečniku		
Zaporedna št. 2	Medij; Doseg	Reporter.si; 127.609, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 6. 1. 2019		
Stran v zbirki: 5	Avtor	STA		
	Teme	Gradbeni zakon		
Povzetek	...ministrstvu za okolje in prostor vložil zahtevo za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja, ki ga omogoča nova gradbena zakonodaja. Pri izdaji gradbenega dovoljenja po integralnem postopku, kar je novost gradbenega zakona, veljavnega od lani, je za investitorja velika prednost ta, da stranski udeleženci ne bodo mogli izpodbijati dveh...			

Tisk	Naslov	21.300.000		
Zaporedna št. 3	Medij; Doseg	Reporter; 24.000, Slovenija	Stran: 8	Površina: 49 cm ²
	Rubrika, Datum	Periskop; 7. 1. 2019		
Stran v zbirki: 6	Avtor	Unknown		
	Teme	Gradbeni zakon		
Povzetek	...pisanju Financ naj bi Pečečnikova družba med letoma 2007 in 2015 za projekt porabila kar 21,3 milijona evrov. Pečečnik upa, da bo imel s prenovljenim gradbenim zakonom več sreče, saj naj bi bil postopek za pridobitev gradbenega dovoljenja hitrejši, nad njim pa naj bi bedelo okoljsko ministrstvo....			

Internet	Naslov	Zmeda v koncesijskih razmerjih gradnje slovenske infrastrukture		
Zaporedna št. 4	Medij; Doseg	Damijan.org; , Slovenija		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 7. 1. 2019		
Stran v zbirki: 11	Avtor	Stanko Štrajn		
	Teme	Gradbena parcela		
Povzetek	...markerja, ki ga je ponosno držal pomočnik. Tudi arheološka izkopavanja so se že začela po več letih preprirov za oddajo naročila izvedbe arheoloških pregledov gradbene parcele. Srečo imamo, da ni predvideno izvajanje arheologije v globinah predorov, ker tam ne pričakujemo arheoloških artefaktov. Toda geološke raziskave v hribu,...			



Inženirka leta 2018

V sredo, 9. januarja, bodo ob 18. uri v Klubu Cankarjevega doma v Ljubljani skozi pogovor predstavili nominiranke prvega slovenskega izbora Inženirka leta in razglasili nosilko naslova inženirka leta 2018. Pri izboru inženirka leta je v ospredju prispevek inženirk k razvoju tehnologije ter napredku gospodarstva in družbe kot celote. V Evropi je na študijskih področjih STEM (ang. *sci-*

ence, technology, engineering, and mathematics) le dobra četrtnina deklet, v Sloveniji ena tretjina. Četudi smo v Sloveniji po deležu inženirk v evropskem okolju nadpovprečni, živahen tehnološki in družbeni razvoj kažeta na pomembno večje potrebe po inženirjih. Med glavnimi vzroki, da se dekleta ne odločajo za inženirske poklice, sta tudi pomanjkanje zgledov in neustrezna obrazložitev pomembnosti vloge in prispevka inženirjev k razvoju

družbe. Na odločitev, katera od nominirank je največji zgled in navdih mladim, s svojimi glasovi enakovredno vplivajo štirje déležniki izbora: deset nominirank za priznanje inženirka leta, predstavniki medijev, dijakinje srednjih šol ter predstavniki organizatorja in partnerjev. Izbor poteka v soorganizaciji revije IRT3000, družbe Mediade in drugih sodelujočih partnerjev. Je del projekta Inženirke in inženirji bomo!, ki mlade z dogodki na gimnazijah in šolskih centrih že osmo leto (od leta 2012) navdušuje za **inženirstvo**, tehniko, naravoslovje in inovativnost. Dogodek inženirka leta je prvi v letu 2019, ko svojo stoletnico praznuje Univerza v Ljubljani, ki je dala zagon slovenskemu inženirstvu, svetu pa številne inovatorje in inovacije.



To je uredba, ki gre na roku Jocu Pečečniku

STA 06. jan. 2019 6:00

DELI NA:



Poleg vloge za integralno gradbeno dovoljenje za Bežigranski športni park (BŠP), po katerem stranski udeleženci ne bi mogli ločeno izpodbijati okoljevarstvenega soglasja in gradbenega dovoljenja, je dobra novica za projekt investitorja Joca Pečečnika tudi nova uredba o hrupu. Kot piše Dnevnik, bi se gradnja tako lahko hitreje končala.

Pečečnik je na Agencijo RS za okolje (Arso) nedavno podal izjavo o umiku svoje vloge iz postopka pridobitve okoljevarstvenega soglasja za gradnjo Bežigranskega športnega parka (BŠP). S tem projekta na območju spomeniško zaščitenega Plečnikovega stadiona v Ljubljani ni opustil, pač pa je pri ministrstvu za okolje in prostor vložil zahtevo za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja, ki ga omogoča nova **gradbena zakonodaja**.

Pri izdaji gradbenega dovoljenja po integralnem postopku, kar je novost **gradbenega zakona**, veljavnega od lani, je za investitorja velika prednost ta, da stranski udeleženci ne bodo mogli

izpodbijati dveh ločenih odločb, in sicer okoljevarstvenega soglasja in gradbenega dovoljenja, temveč le eno. S tem si Peččnik lahko prihrani veliko časa, spominja Dnevnik.

Za njegov projekt pa je po pisanju časnika dobra novica tudi junija lani sprejeta uredba o hrupu na gradbiščih, ki predpisuje nekoliko blažje pogoje, kar pomeni, da bi Peččnikova družba gradnjo lahko hitreje končala. Leta 2016 je družba BŠP sicer napovedala, da bodo gradnjo stolpnice, treh poslovnih objektov ob Koroški ulici in posege na območju stadiona raztegnili na 89 mesecev oziroma približno sedem let in pol, da bi tako zadostili predpisom glede obremenjevanja okolja s hrupom.

Nova uredba o hrupu je bila sicer deležna kritik nevladnih organizacij, predstavnikov civilne družbe in komisije za preprečevanje korupcije, ki je bila kritična predvsem do načina spreminjanja uredbe. Z njo pa se ukvarjajo tudi ustavni sodniki. Pobudo za oceno ustavnosti sta vložili okoljski organizaciji Alpe Adria Green in Eko krog. Prvo so sodniki zavrnil, ker ni utemeljila pravnega interesa, Eko krog pa na odločitev o upoštevanju njihove pobude še čaka. V tem mesecu pa je vložitev pobude za oceno ustavnosti uredbe napovedala tudi varuhinja človekovih pravic Vlasta Nussdorfer, še piše Dnevnik.

Projekt BŠP oziroma prenova Plečnikovega stadiona se vleče od leta 2007, ko je Peččnikova družba GSA v partnerstvu z Mestno občino Ljubljana in Olimpijskim komitejem Slovenije ustanovila gospodarsko družbo BŠP, ki je pripravila skupni projekt prenove Plečnikovega stadiona. Januarja 2008 je družba stadion zaprla, leta 2009 pa je bil za projekt prenove stadiona na natečaju izbran berlinski biro GMP.

Marca 2011 je družba pridobila kulturnovarstveno soglasje za projekt, zapletlo pa se je pri okoljevarstvenem soglasju, ker so se nanj pritožili stranski udeleženci.



številka tedna

21.300.000

EVROV NAJ BI PEČEČNIKOVA DRUŽBA BŠP PORABILA ZA PROJEKT OBNOVE
PLEČNIKOVEGA STADIONA

Usoda projekta obnove razpadajočega Plečnikovega stadiona za Bežigradom v Ljubljani je še negotova, po več kot desetih letih je jasno predvsem to, da je investitorja Joca Pečečnika neuresničeni projekt Bežigrajski športni park (BŠP) drago stal. Po pisanju Financ naj bi Pečečnikova družba med letoma 2007 in 2015 za projekt porabila kar 21,3 milijona evrov. Pečečnik upa, da bo imel s prenovljenim **gradbenim zakonom** več sreče, saj naj bi bil postopek za pridobitev gradbenega dovoljenja hitrejši, nad njim pa naj bi bedelo okoljsko ministrstvo.

Zmeda v koncesijskih razmerjih gradnje slovenske infrastrukture

JANUAR 7, 2019

By jpd

in GOSPODARSTVO
KOMENTIRAJ

Stanko Štrajn

Instrukcijski zakonski rok za sprejem koncesijskega akta in podpis koncesijske pogodbe med Republiko Slovenijo in 2TDK d.o.o. je zamujen. Resorno ministrstvo se je odločilo, da je potrebno najprej enotno opredeliti relevantne dokumente in nato raje skrbno pretehtati vsa razmerja, kot pa hiteti in sprejeti nekvalitetne akte, ki so temelj vodenja pomembnih investicij.

Urejanje koncesijskih razmerij gradnje za drugi tir Divača-Koper ni prvi primer takšne koncesije v Sloveniji, temveč sledi praksi tovrstnega urejanja med DARS in Republiko Slovenijo, ki se je uveljavila s sprejetjem Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (ZDARS – 1, Ur. List 97/10) in Zakona o uravnoteženju javnih financ – ZUJF (Ur. List RS št. 40/12).

ZDARS – 1 je prinesel spremembo, po kateri DARS za Slovenijo avtocest kot grajenega javnega dobra ne gradi več na podlagi naročila države, temveč gradi javno infrastrukturo kot svojo investicijo na podlagi stavbne pravice na podlagi koncesije za gradnjo. Do leta 2010 je DARS v 15 letih zgradil kot prevzemnik naročila države več kot 500 km avtocest, od leta 2010 do sedaj pa je DARS zgradil predor Markovec in 13 km pirske avtoceste do Gruškovja, pa še to ne kot koncesionar, temveč kot prevzemnik naročila, ker je po prehodni določbi 21. čl. ZDARS-1 nadaljeval začeta dela na podlagi pogodbe o naročilu z dne 29.4. 2004.

ZDARS-1 določa v 8. čl: »Koncesijsko razmerje med Republiko Slovenijo in DARS nastane s koncesijsko pogodbo za gradnjo posameznega odseka.« Zakon torej nalaga DARSU in Sloveniji, torej Vladi in resornemu ministrstvu, pogodbeno urediti medsebojne pravice in obveznosti koncesijskega razmerja za vsak posamezen odsek avtoceste posebej. Do sedaj Slovenija in DARS nista sklenila še nobene koncesijske pogodbe za gradnjo posameznega odseka, pač pa sta na podlagi 206. čl. ZUJF 20.12. 2012 sklenila Dodatek št. 3 h koncesijski pogodbi za upravljanje in vzdrževanje avtocest v Republiki Sloveniji.

Osnovna koncesijska pogodba z dne 29.4.2004, ki je, enako kot pogodba o naročilu, sklenjena prav tako 29.4.2004, je obsežen in skrbno pripravljen pogodbeni akt, ki smiselno in pravno korektno določa pogodbeno razmerja glede upravljanja in vzdrževanja avtocest in daje tudi jasno podlago za finančna razmerja glede upravljanja avtocest. Zato sta dodatek št. 1 k tej pogodbi z dne 20.2.2009 in dodatek št. 2 z dne 21. 5.2010 uredila le nujne dopolnitve zaradi vključitve novo zgrajenih odsekov in zaradi uvedbe vinjet namesto do 2010 uporabljenega neposrednega pobiranja cestnine na avtocestah.

Z dodatkom št. 3 z dne 20.12.2012 sta pogodbeni stranki koncesijsko pogodbo za upravljanje predelale v koncesijsko pogodbo za gradnjo in upravljanje in v do tedaj urejeno pogodbeno razmerje vnesli zmedo, zaradi katere sedaj ni jasno, od kod in zakaj DARS gradi, kolikor gradi. Ni jasno, kako se gradnje financirajo, ni več

nadzora Državnega zbora in Vlade, ker gradnjo in upravljanje od 20.12.2012 dalje nadzira le Ministrstvo za infrastrukturo. Dodatek št. 3 v 27. čl. razveljavlja jasno pogodbo o naročilu z dne 29.4.2004. Ker DARS ni več prevzemnik naročila, pač pa koncesionar za gradnjo, bi moral imeti svoje lastne vire financiranja, vsekakor vire, ki ne izvirajo iz javnih sredstev. Toda 18. čl. Dodatka št. 3 navaja kot vire za gradnjo le vire, ki so dejansko javna in ne zasebna sredstva. Cestnina je povračilo za uporabo javne ceste in je prihodek DARS, s katerim DARS samo upravlja in z njim ne more razpolagati, pač pa ga mora uporabiti za predpisane namene kritja stroškov upravljanja in vzdrževanja avtocest, odplačilo kreditov za gradnjo pa le, če je določen del cestnine namenjen kot vložek države v javno infrastrukturo. Ker ima DARS samo stavbno pravico, je v času koncesijskega razmerja upravičen avtocesto voditi kot svoje premoženje, vendar je to premoženje kot kapitalski vložek lastnika last Republike Slovenije. Viri iz najetih kreditov in izdanih dolžniških papirjev bi teoretično bili lastni viri DARSA, če ne bi bili zavarovani z državnimi poroštvi in če ne bi imeli kot vir za odplačilo najetih posojil in zbranih sredstev iz dolžniških vrednostnih papirjev v javnem viru, to je v pobrani cestnini.

Povedano preprosto. Če bi Slovenija podarila DARSU zbrano cestnino, bi ta denar bil DARSOV in bi z njim lahko razpolagal, toda zakaj bi gradil avtoceste, če pa so le te javno dobro in kljub podeljeni stavbni pravici z avtocestami DARS ne more razpolagati, ne more jih obremeniti, ali kakor koli uporabiti za kar koli drugega kot za javni cestni promet v skladu z ustavo in Zakonom o javnih cestah. Toda Slovenija prihodkov iz upravljanja avtocest DARSU ni podarila, pač pa mu je ta sredstva dodelila v upravljanje za določene namene. Vidimo, da DARS dejansko financira gradnjo z javnim denarjem, zaradi česar mu ni mar, kako gospodarno se ta denar troši. DARSU namreč Slovenija iz cestnine pokrije vse njegove stroške, plača obnavljanje in vzdrževanje, krije vračilo kreditov, kar pa ostane, je vir za financiranje novogradnje, kot na primer predor Karavanke ali tretja razvojna os.

Seveda je ta ostanek cestnin mnogo preskromen, da bi zmožni pokriti vse stroške intenzivne gradnje. Zato se DARSU prav nič ne mudi. Zato DARS prav nič ne skrbi, če prihaja do mnogoletnih zamud, če se dela škoda, če se Korošci vozijo po vijugasti neprimerni cesti in če bodo množice Slovencev in tujih turistov stale v vrstah pred predorom Karavanke. Dobiček, če že je ustvarjen, je last Slovenije in ne DARSA. DARSU zato pri poslovanju ni motiv ustvarjanja dobička. Motiv je trošenje javnega denarja in to tako, da se pred javnostjo skriva in zamegli odgovornost vseh, ki sodelujejo v tej družini, ki se napaja iz javnih virov. Zato DARS v režiji DRI d.o.o. (to je notranji inženir, ki opravlja za državo storitve razvoja investicij, kot to pomeni njegovo ime) določa za projekte vedno daljše roke, vedno dlje se projektira, izvaja geološke preiskave, umešča v prostor, pridobiva zemljišča, vedno več časa se rabi za oddajo javnega naročila gradnje, vedno višji so ocenjeni stroški investicije. Samo tako in nič drugače lahko DARS pokrije odgovornost za negospodarno ravnanje, ko se na koncu javnost srečno oddahne, saj je kljub vsem strašnim zapletom dobila kakšen kilometer avtoceste v roku, krajšem od predvidenega, a mnogo daljšem od možnega. Na koncu je izvršna oblast pred javnostjo ponosna, da je bilo nekaj zgrajeno za nižjo ceno od predvidene, ker nihče ne opazi, da so bile predvidene cene mnogo previsoko ocenjene.

Zaključimo lahko, da je DARS od svoje ustanovitve decembra 1993 nekako do leta 2010 gradil avtoceste dokaj gospodarno in v javno korist, ker je jasno naročilo Slovenije pod nadzorom Vlade in Državnega zbora izvajal hitro in za relativno nizke cene po enoti mere, čeprav je prihajalo do podražitev in prekoračitev prvotno nizko ocenjenih stroškov. Strošek gradnje je bil tedaj kljub podražitvam še vedno nižji od stroškov, ki jih DARS sedaj zmagoslavno prikazuje kot uspeh, ker predvidene cene niso bile dosežene. Prozornost te taktike je nazorno razkrilo dogajanje pri oddaji javnega naročila za drugo predorsko cev na Karavanškem predoru. Na ocenjeno vrednost 121 milijonov

evrov je DARS prejel najugodnejšo in realno ponudbo turškega ponudnika, ki je povsem primerljiva s cenami na avstrijski strani v višini 90 milijonov evrov. Vidimo, da je bila ocenjena vrednost za tretjino previsoka. Zaradi slabih razpisnih pogojev se je zadeva zapletla, ker ni sprejemljivo, da bi najugodnejši ponudnik eliminiral slovensko-bosansko, ali slovensko – slovaško ali neko drugo kombinacijo, ki bi z veseljem zgradila predor za skoraj tretjino višjo ceno od stroškov, ki so realno možni.

Tako se po tem vzorcu gradnja zapleta in razpleta zelo počasi in po tem istem vzorcu se bo tretja razvojna os začela graditi s triletno zamudo. Ker je rok gradnje premaknjen in podaljšan, bodo na koncu vrli Korošci presrečni, če bodo tretjo razvojno os sploh dobili na primer leta 2030, saj jo lahko dobijo tudi leta 2040 ali še kasneje, ali pa je sploh ne dobijo. Koncesionar DARS, ki ima zmeden temelj v Dodatku št. 3 h koncesijski pogodbi, ki ni izrecno urejena koncesija za gradnjo za določen odsek, ne more graditi hitreje in ceneje, saj ima iz ostankov virov sredstev komaj dovolj za geodetske storitve, za arheologe, za geološke raziskave, za projektiranje in odkupe zemljišč. Ne nazadnje, da ne pozabimo, lep kos pogače ostane še za inhouse inženirja DRI d.o.o., ki funkcionira po logiki homeopatske medicine: » Manj je več«. Manj ko dela, več mu ostane. Manj ko je novozgrajenih avtocest več je denarja za njegove makete in računalniške animacije projektov, o katerih slovenska javnost sanja in po katerih hrepeni.

Kako je takšna zmeda možna? Odgovor je enostaven. Vse to je mogoče, ker pristojno ministrstvo za infrastrukturo na čelu z resornimi ministri vse od leta 2010 dalje, ko je bil sprejet nepremišljen ZDARS-1, ki vso to zmedo omogoča, svojega resorja ne obvladuje in dopušča in celo podpira in ščiti neodgovorno delo pristojnih organov in družb v državni lasti.

Najboljši dokaz, da je ta ugotovitev točna, je zrcalno ponavljanje vzorcev ZDARS- 1 v Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača- Koper (ZIUGDT). Slovenija se od leta 2010 do danes ni naučila, da vzorec ZDARS-1 ni užiten, da povzroča zmedo, temveč je prav ta vzorec smiselno preslikala še na projekt drugi tir Divača – Koper. Če pri avtocestah že vse od leta 2010 nimamo koncesijskih pogodb za gradnjo za posamezen avtocestni odsek, temveč imamo le Dodatek 3, ki formalno sledi ZDARS- 1, vsebinsko pa namen ZDARS- 1 obide, imamo pri drugem tiru zagato, ker ni neke stare dobre koncesijske pogodbe, ki bi jo lahko z dodatkom pohabili in spremenili v zmedo. Zato mora Vlada sprejeti koncesijsko uredbo, da bo na podlagi te uredbe lahko pripravila še pogodbo. Toda kako pripraviti koncesijski akt in koncesijsko pogodbo v duhu Dodatka 3, če pa se je civilna družba zarotila proti zmedi, ki jo pri DARSU nekako tolerira, ker so avtoceste v glavnem že zgrajene in bo potrebno koncesijo urediti tako, da bo omogočila hitro in gospodarno gradnjo drugega tira Divača- Koper? Odgovora na to vprašanje, kot vse kaže, ne pozna nihče. Zlasti odgovora ne ve resorna ministrica, zaradi česar je potrebno stvari v miru in skrbno pretehtati, ker je menda koristneje nekoliko potrpeti, kot pa sprejeti nedomišljen akt.

Vidimo, da v primeru DARS 8 let od sprejetja DARS- 1 ni zadoščalo za kaj več kot Dodatek št. 3. Ali bo koncesijski akt in koncesijska pogodba za drugi tir Divača – Koper bliskovito sprejeta, samo pol leta po roku, ki ga določa zakon, ali bomo to ureditev dočakali mnogo kasneje, šele po tem, ko bodo enotno definirani relevantni dokumenti, za katere ne vemo, kateri so, je seveda nemogoče vedeti. Toda z gotovostjo lahko domnevamo, da ljudje, ki so avtorji zmede pri avtocestah, ne bodo sposobni te zmede preseči, če pa že pri pisanju ZIUGDT niso zmogli kaj več, kot še bolj zamegliti zmedo ZDARS- 1, saj je dejstvo, da ZIUGD povzema logiko ZDARS- 1. In ne le to. Tudi 2TDK d.o.o., ki je imetnik stavbne pravice na javnem dobru za gradnjo javnega dobra in lastnik

bodočega tira, ki ga bo gradil iz namenskih javnih virov, je čedalje bolj zrcalna slika svojega vzornika, zlasti če sodimo po njegovih uspehih.

2TDK d.o.o. uspešno troši javni denar in je slavnostno začel zemljemerska dela, ki smo jih na TV poročilih lahko občudovali. Lepo nam je bila dokazana resnost pričetka del, ker je geometer s svojim pomočnikom zabil količek v primorsko zemljo in z instrumentom pomeril neko razdaljo do postavljenega markerja, ki ga je ponosno držal pomočnik. Tudi arheološka izkopavanja so se že začela po več letih preprirov za oddajo naročila izvedbe arheoloških pregledov **gradbene parcele**. Srečo imamo, da ni predvideno izvajanje arheologije v globinah predorov, ker tam ne pričakujemo arheoloških artefaktov. Toda geološke raziskave v hribu, v katerem že poteka avtocestni predor so neizogibno potrebne in nas še čakajo. Že oddana pripravljalna dela se še niso začela, ker iz vplačanega osnovnega kapitala do sedaj vplačanih 21 milijonov evrov ni možno pokriti vseh nujnih stroškov od plač zaposlenih v 2TDK d.o.o. do stroškov inhouse inženirja in do 800.000 evrov vrednega naročila za pripravo investicijskega programa, ki bi moral biti sprejet po mnenju Računskega sodišča že pred 10. leti.

Tudi razpis za pripravo PZI projektov v ocenjeni vrednosti 15 milijonov evrov visi v zraku, saj so projektanti v revizijski zahtevi zoper razpisne pogoje dokazali, da gre za nemogoč razpis, ker so pogoji skregani s stroko in zdravo pametjo. Kdaj bo Slovenija vplačala še manjkajočih 180 milijonov osnovnega kapitala, nihče ne more predvideti, ker potrebe obrambe, varnosti, znanosti, javnih uslužbencev, zdravstva, upokojencev in revnih zaposlenih in brezposelnih potrebnih socialne pomoči neusmiljeno pritiskajo na proračun, kar pomeni, da lahko prav hitro zmanjka virov za financiranje gradnje drugega tira Divača – Koper. Vsekakor se bo to zgodilo mnogo hitreje kot v primeru DARS, ki mu dnevno kaplja na TRR pobrana cestnina od tovornjakov in letno lepo število milijonov od prodanih vinjet. Misliti in upati, da bo takšno zmedo pri drugem tiru Divača- Koper tolerirala EU in njene pristojne institucije, ki naj bi pomagale napolniti preostanek vreče, ki je ne bo napolnila Slovenija, je popolna iluzija. EIB in druge banke, ter skladi EU postavljajo kot pogoj za črpanje odobrenih sredstev izpolnjevanje zelo jasnih in urejenih statusnih, finančnih in tehničnih pogojev. Brez urejene koncesije, verodostojne finančne konstrukcije, brez strokovno brezhibnih projektov in projektne dokumentacije, brez korektno oddanih javnih naročil, brez izkazane izvedbe del v skladu s FIDIC pogoji pač črpanje sredstev ni mogoče.

Javna infrastruktura, ceste, železnice, pristanišča, komunalne napeljave so namenjene javni uporabi in zato v civiliziranih sistemih zagotavlja te javne dobrine v javnem interesu država. Države, ki zasledujejo predvsem javne koristi, organizirajo gradnjo in upravljanje infrastrukture z javnimi viri ali pa dovolijo tudi pristop privatnega kapitala, če je to gospodarsko upravičeno. Ne glede na to, za kakšen pristop se odločijo, pa razmerja modra država uredi tako, da je jasno, kdo je za kaj odgovoren, kdo kaj in koga nadzira, kdo in kaj in od kod in zakaj plača, ter kaj kdo od investicije ima.

V državah, ki jim javna korist ni mar in zasledujejo predvsem cilj, kako izvajati investicije v infrastrukturo predvsem kot priložnost za izčrpavanje javnega denarja in lagodno življenje pristojnih organov in drugih udeležencev v gradnji in upravljanju javne infrastrukture. je to področje urejeno zmedeno, tako, da za škodo in vse tegobe, ki jih moramo prenašati državljani, nikoli nihče ne odgovarja. ZDARS – 1 in ZIUGDT sta nazoren primer povzročanja zmede in nič ne kaže, da bi kdorkoli želel to zmedo odpraviti, ter omogočiti graditev in upravljanje javne infrastrukture dejansko v javno korist.

No, nemara pa se motim in nimam prav in je na podlagi ZDARS-1 in ZIUOTD možno urediti vse tako, da je jasno, dobro in prav. In obratno. Če imam prav, se bo pa nemara le zgodil čudež in bodo organi zakonodajne in izvršne oblasti spregledali zmedo, ki jo skušam poljubno opisati in bodo le prisluhnili stroki, odpravili zmedo in začeli ravnati po vzorcu držav, ki jim je mar javna korist. Prav. Upajmo in se pustimo presenetiti, ne glede na to, koliko je naše upanje realno.