

INFRASTRUKTURNI PROJEKTI IN REVIVA VENTIL



V zadnjih časih se v Sloveniji veliko govori in piše o večjih infrastrukturnih projektih. To so projekti, ki bi po mnenju večine Slovencev že davno morali biti zgrajeni. Med te lahko uvrstimo Karavanški predor, drugi tir Divača Koper, elektrarne na Muri in spodnji Savi, avtocesta na tako imenovani tretji razvojni osi, tretji vozni pas na obvoznici okoli Ljubljane in mogoče še kateri.

To je področje, v katero je revija Ventil s svojim poslanstvom le delno vpeta. Razni pomožni sistemi, ki so del teh infrastrukturnih projektov sicer spadajo v naše področje, toda to je le manjši del. Te projekte vodijo gradbeniki, ekonomisti, pravniki in predvsem totalno nesposobni politiki. Če bi na področju tehnike in naravoslovja strojniki in drugi inženirji delovali kot delujejo imenovani na teh projektih, bi bankrotirala slovenska strojna, kemična in vsa druga industrija. Slovensko industrijo vodijo predvsem strokovnjaki tehničnih smeri ter inženirji drugih strok in zato je naša industrija v tako dobri kondiciji.

Zakaj slovenski inženirji moramo konkurirati svetovni proizvodnji in svetovni konkurenci, če želimo preživeti, gradbeniki pa se lahko pri nas za posle preprosto dogovarjajo s politiki o pridobitvi posla in o ceni za izvajanje del. Razni javni razpisi so le za zatiskanje oči in za zavajanje naivne javnosti.

Slovenska vodilna politika, ki je odgovorna za zgoraj našete projekte se obnaša, kot da ti projekti niso namenjeni za kakovostnejše življenje naših državljanov. Prav neverjetno je, kako se obnaša vlada in ministri. Zakaj na primer lahko v Avstriji brez zapletov kopljejo Karavanški tunel? Zakaj so lahko v Avstriji na reki Muri zgradili trideset elektrarn pri nas pa niti ene. Zakaj drugje po Evropi širijo avtoceste pri nas pa praktično še nimamo avtoceste tremi voznimi pasovi.

Zakaj slovenski volivci take vlade in take politike ne zavržemo?

Ali slovenska vlada nima te moči, da bi v takšni zmedbi, ki vlada pri načrtovanju in izvajanju infrastrukturnih projektov, v parlamentu sprejela ustrezno interventno zakonodajo, da bi na primer Avstrijci gradili Karavanški tunel tudi na naši strani za ceno, kot ga gradijo sami. In podobno za druge projekte.

Vemo, da so velika ovira nevladne organizacije, ki jih financira vlada. A ti ljudje ne vedo, kako avtomobili onesnažujejo okolje ko stojijo v koloni. A ti okoljebrižniki ne vedo, da kamion porabi, ko vozi normalno okoli 15 litrov bencina na 100 km. Ko pa se premika v kolini je poraba goriva prek 30 litrov na 100 km. Ali ti teoretiki in filozofi doma živijo brez vozil z motorji z notranjem izgorevanjem in brez električne energije?

Ali res na reki Muri ni možno zgraditi elektrarne, s katerimi bi bili zadovoljni domačini, ki bi jim omogočile tudi namakanje polj, okoljevarstveniki, ki bi dobili del reke z brežino za ohranjanje raznolikosti narave in investitorji, ki bi s proizvodnjo in prodajo elektriko služili. Tisti, ki poznajo to področje pravijo, da se je reka Mura zaradi avstrijskih elektrarn upočasnila, da to dviguje dno struge te reke in da se stalno večja nevarnost za poplave.

Načrtovalci, izvajalci in vsi odgovorni okoli drugega tira naj preberejo, kako je pred več kot 150 leti, ko ni bilo še nobenih gradbenih vozil, ki bi jih gnali motorji z notranjim zgorevanjem, ko ni bilo hidravlike in pnevmatike, gradili železniško progo Dunaj Trst. Na tej progi so že takrat zaradi varnosti in zaradi tekočega prometa imeli vsi tuneli obvoze. Na progi Koper Divača, ki je bila grajena sto let kasneje, pa tuneli nimajo obvoza, kar se je pokazalo kot izjemna slabost ob nedavni nesreči v tunelu na tej progi.

Posebno vprašanje je, zakaj se naši politiki otepa-jo investitorjev iz tujine za drugi železniški tir. Tu smo res inovatorji. A ne bi s tujimi investitorji dobili sredstva za cenejšo izgradnjo, dobili dolgoročnega partnerja za posel v luki Koper in stalen aranžma za prevoz po železnici in še številne druge posle.

Prav tako je vprašanje zakaj ne podelimo koncesij za gradnjo avtocest. Sem prepričan, če bi pri nas gradili avtoceste tuji investitorji in s tem pridobili koncesijo za pobiranje cestnin, da bi vozniki plačevali nižje cene za vinjete. To počnejo namreč številne druge države. Politiki vedo, da smo Slovenci pohleven narod in da brez vsakega ugovora kupujemo in plačujemo visoke cene za vinjete. Dars za vsak kilometer slovenske avtoceste vsako leto kasira 300.000,00 EUR, kar je rekord v tem srednjem delu Evrope. Kljub temu, da imajo številne države po tri ali celo več voznih pasov, kot na primer Avstrija pa z avtocestami zasluži manj kot naš Dars.

Janez Tušek