

Kdo je destruktiven in skrajno neodgovoren glede drugega tira?

prof. dr. Marko Pavliha

Pravna praksa, št. 11/2017, str. 3 (uvodnik)

Ko smo prejšnji torek člani koordinacijskega odbora Sveta za civilni nadzor projekta Drugi tir na tiskovni konferenci predstavili predlog Zakona o gradnji in financiranju gradnje proge Koper-Divača, je oblast reagirala dokaj predvidljivo: burno, panično in žaljivo. Našo potezo so označili za "destruktivno" in "skrajno neodgovorno," ker naj bi v kratkem ministrstvo za infrastrukturo vložilo v parlamentarno proceduro svojo verzijo zakona.

Pristojni državni sekretar je za medije nekako zmogel prebrati izjavo, da gre "za zahteven in celovit zakon, ki bo opredelil temeljne pogoje in pravni okvir za izvedbo financiranja, gradnjo in upravljanje drugega tira," zato tisti, ki ponujajo nov projekt ali "nadaljujejo z vlaganjem novega zakona, čeprav vedo, da je osnutek zakona že pripravljen, poskušajo prepričati, da se drugi tir sploh začne graditi," kar naj bi imelo gospodarske posledice za Luko Koper in celotno logistiko. Bržkone po navodilih svojih vrhovnih šefov in piarovcev nam še očita(jo), da gre predlagateljem "preprosto za lastno promocijo in igračkanje, ki škodi enemu najpomembnejših slovenskih projektov."¹

Sleherna "medalja" ima dve plati, zatorej tule priobčujem še našo, nepolitično in neobremenjeno s kakršnimikoli finančnimi ali drugimi interesi, razen državotvornimi in gospodarsko edinole smotrnimi.²

V tem duhu in zaradi vladne pasivnosti ter nezaslišanih izjav resornega ministra še pred ustoličenjem, da drugega tira ne potrebujemo vsaj trideset ali štirideset let, nas je nekaj zaskrbljenih zanesenjakov oktobra 2015 spisalo Manifest za nujno izgradnjo II. tira Koper-Divača, ki ga je podpisalo okoli 1500 strokovnjakov, profesorjev, menedžerjev in preostalih poznavalcev problematike.³ Marca 2016 nas je na mojo pobudo sprejel predsednik vlade v družbi dveh državnih sekretarjev, ministra in kabinetnega svetovalca ter nas po dvournem pogovoru navdal s skeptičnim optimizmom: zagotovil je sodelovanje in napovedal delovni sestanek na Brdu, rekoč, naj sporočimo imena naših predstavnikov. Žal potem brez pojasnila ali opravičila nihče od "civilistov" ni bil povabljen, zato smo oktobra ustanovili svet za civilni nadzor, z namenom, da budno spremljamo pripravo in izvedbo tega trenutno največjega investicijskega projekta, ker je doslej potekal netransparentno z indici, da se bodo pojavile nepravilnosti, ki so spremljale projekt TEŠ-6, denimo neupravičene dražitve, nezakovitosti pri odločanju, sklepanju pogodb in financiranju projekta, dvomljiva kakovost izvedbe in nepreverjene posledice za okolje.

Večkrat smo v skladu z Zakonom o dostopu do informacij javnega značaja⁴ od državnih organov poskušali pridobiti relevantno dokumentacijo in odgovore na pereča vprašanja, vendar smo bili deležni le polovičarskega in mačehovskega tretmaja. Zategadelj smo brezplačno (sic!) in v prostem času pripravili predlog zakona, da bi preprečili še eno naložbeno polomijado oziroma zaustavili vladno zavlačevanje,

¹ <http://www.primorske.si/Novice/Slovenija/Na-ministrstvu-kriticni-do-potez-sveta-za-civilni-> (18. 3. 2017).

² Več na sijajnem blogu **prof. dr. Jožeta P. Damjana**: <https://damijan.org> (18. 3. 2017).

³ <https://iniciativa-infra.gzs.si/vsebina/Manifest> (18. 3. 2017).

⁴ Uradni list RS, št. 24/03 in nasl.

nepreglednost, napihnenost stroškov za približno pol milijarde evrov, kolebanje glede načina financiranja in skrivnostnost nepotrebne podjetja 2TDK. Slovenska vlada že več kot leto dni napoveduje pripravo zakona, čeprav gre za izjemno pomemben projekt za razvoj Slovenije in zagotavljanje vitalnih gospodarskih interesov, pri čemer bi morali za nameček ali nemara kar za začetek upoštevati še poglobljene politično-pravne zaveze, ki jih kršijo odločujoči politiki.⁵ Sosednje države pospešeno posodablajo in dograjujejo železnice na baltsko-jadranskem jedrnem vseevropskem koridorju, zato se lahko pripeti, da bo po končani gradnji Koralske proge (Celovec-Gradec) in Semmerinškega predora - predvideno odprtje nove proge in tunela je leta 2025 - vzpostavljena zmogljiva in hitra železniška povezava med jadranskimi in baltskimi pristanišči, ki nas bo zaobšla. O katastrofalnih posledicah je bilo že veliko tehtnega povedanega, toda očitno zgolj za razsvetljene, politični akterji pa so zaradi pohlepnega domačega in tujega lobističnega hrupa gluhi za vsa dobrohotna prizadevanja.

Naš zakonski predlog je skladen z veljavnimi slovenskimi in evropskimi predpisi in zagotavlja transparentno, gospodarno in učinkovito vodenje in financiranje tega investicijskega projekta. Osnovan je na modelu javnega financiranja gradnje javne železniške infrastrukture, kakršnega uporabljajo vse evropske države, neposredno pa se zgleduje po avstrijskih in švicarskih izkušnjah. Predpisane so pristojnosti in odgovornosti nosilcev javne investicije v izgradnjo proge kot grajenega javnega dobra Republike Slovenije na podlagi mandatne pogodbe, opredeljeno je upravljanje z novozgrajeno progo kot dela celotnega železniškega omrežja. Predpostavljen je realen in najugodnejši način financiranja projekta, na primer tridesetletni kredit, ki bi ga v svojem imenu in za svoj račun z državnim poroštvom najela hčerinska družba Slovenskih železnic – Infrastruktura, hkrati pa so zagotovljeni temelji za finančne vire za poravnavo obveznosti pri financiranju gradnje drugega tira kot so povečane koncesnine in dividende Luke Koper, uporabnina in bencinski cent. Predlagatelji smo prepričani, da bi sprejem našega zakona zagotovil trdne pravne temelje za čimprejšnji začetek gradnje, kar bi pomembno prispevalo k spodbujanju rasti slovenskega gospodarstva in dolgoročni mednarodni konkurenčnosti slovenske transportno-logistične panoge.

Ko odpove politika, je pravica in dolžnost civilne družbe, da vzame vajeti v svoje roke in prepreči pobegli vpregi, da državno kočijo raztrešči zaradi pogoltnosti posameznikov, ki računajo na milijonske zalogaje pri enem od zadnjih velikanskih infrastrukturnih kolačev. Upamo, da bo skupina ozaveščenih poslancev "posvojila" naš zakonski predlog in ga formalnopravno vložila v državnem zboru, sicer bomo pač zbrali pet tisoč podpisov volivcev. Med tem nas klicarijo vladne oprode in nas prepričujejo, naj odnehamo; halo, kje ste bili pa doslej, nesrečni politikanti? Kdo je torej destruktiven in neodgovoren?

⁵ Več v **Pavliha, M.:** Odmika se železna cesta, PP, št. 44/2015, str. 3.