

Ljubljana, 30.3.2021

Zadeva: Odgovori na vprašalnik o sodelovanju javnosti pri projektu drugi tir železniške proge Divača – Koper

Uvodna opomba: SINTEZA-KCD spremlja potek projekta 2TDK od vsega začetka njegove aktualizacije leta 2014. To hkrati pomeni, da se nikdar nismo spuščali v geodetska, finančna in okoljevarstvena vprašanja njegove umestitve v prostor, ki je bila opravljena že prej. Po drugi strani pa smo ves čas podpirali pospešeno, toda tudi gospodarno, strokovno in pregledno izpeljavo Projekta. Zato smo na obeh referendumih aktivno podprli Projekt, pri tem pa smo striktno zavračali špekulacije o nekakšnem madžarskem sofinanciranju, ki bi bilo po našem mnenju finančno neupravičeno, zakonsko močno sporno (so-lastništvo zgrajene infrastrukture) in korupcijsko tvegano. Vendar se takratna vlada g. Cerarja na naše kritike in opozorila ni ozirala.

Zato smo takrat (25.11.2016) ustanovili Svet za civilni nadzor projekta 2TDK in pripravili svoj predlog Zakona o njegovem financiranju (Zakon o gradnji in financiranju gradnje proge Koper-Divača – v prilogi). Vlada je z raznimi nekorektnimi mahinacijami onemogočila vložitev tega Predloga v parlamentarni postopek in vanj samo nekaj ur prej vsilila svojega.

Referenduma sta bila po našem mnenju zasnovana povsem neustrezno. Problematizirala sta namreč predvsem predvideno traso, pri čemer ni bila jasna nobena nesporna alternativa, ter ponujeno tehnologijo, ki pa tudi ni imela dovolj jasne alternative. Za nameček je potek priprav na referendum pokazal, da je v ozadju politični interes takrat opozicijske SDS. To so trije razlogi, zakaj referendum nista bila uspešna; če bi uspela, bi to pomenilo konec takratnega zagona projekta in vprašanje je, če bi ga do danes sploh uspeli obuditi.

Vprašanje 1) Projekt drugi tir je pritegnil pozornost zainteresirane in strokovne javnosti zaradi različnih razlogov, od gospodarskega interesa, tveganja negospodarne rabe javnih sredstev, finančnih, okoljskih, varnostnih in prostorskih vplivov in posledic do tveganja neustreznega vodenja in nepreglednosti postopkov in tako dalje. Prosimo, da navedete svoje razloge za sodelovanje pri projektu.

Zakaj se je SINTEZA-KCD tako odločno lotila spremljanja tega projekta? To je bilo obdobje, ko še niso potihnile razprave o izvedbi projekta TEŠ 6. V analizi tega projekta smo odkrili, da je bil od vsega začetka voden nepregledno, da so bile odgovorne institucije vseskozi postavljane pred izvršena dejstva, da je temeljil na nekorektnih strokovnih analizah (Lahovnik, Križanič) oz. na sumljivi strokovni podpori (Novak). Vse to pa je vodilo v silovito dražitev projekta, za katero se je skrivala tudi plenitev javnih sredstev; po naših ocenah je bilo vprašljivih od 350 – 420 mio evrov. Prepričani smo bili, da Policija to ve in da poseduje tudi ustrezne dokaze za glavne odgovorne, vendar politika ne dovoli sodne jurisdikcije. Ker sta se v toku poteka projekta TEŠ 6 izmenjali dve povsem različni vladi, leva in desna, smo ocenili, da je potek projekta razkril očiten primer SISTEMSKÉ KORUPCIJE. Sedanje dogajanje (priznanje Alstoma) ta naša prepričanja potrjuje!

Prepričani smo bili, da obstoji resna nevarnost, da se ta scenarij pri Projektu 2TDK ponovi, zato smo vztrajali, da vlada v izogib temu ustanovi Nadzorni organ z ustreznimi pooblastili, v katerem bi imeli pomembno vlogo tudi predstavniki civilne družbe (več dopisov vladi).

Naše vztrajanje (verjetno pa tudi strah vlade pred novim referendumom) je naposled obrodilo sadove: ob razumevanju in pomoči J. Lebna in dr. R. Pirnata je pripeljalo do ustanovitve PROJEKTNEGA SVETA ZA CIVILNI NADZOR DRUGEGA TIRA (PSCN).

Pri tem moramo poudariti naslednje: ker je SINTEZA-KCD v tem organu uspela dobiti svojega predstavnika (Emil Milan Pintar), so se v naslednjem obdobju nekatera opozorila, pobude, predlogi in predvsem kritike poteka Projekta ali podvajale ali pa iz SINTEZE-KCD prenašale na PSCN, zlasti v njegova redna Poročila vladi, saj smo ocenjevali, da je PSCN verodostojnejši. Na žalost se je izkazalo, da ni tako in v zadnje pol leta opažamo upadanje dejavnosti PSCN ali vsaj pomanjkanje energije s strani predsednika.

Vprašanje 2) Predpisi določajo sodelovanje javnosti pri pripravi predpisov in v postopkih umeščanja v prostor. Predlagatelj gradiva mora prejete pripombe preučiti, do njih zavzeti stališče in o tem obvestiti javnost.

2.a) Prosimo navedite vaše glavne predloge, ki ste jih posredovali ministrstvu ali vladi na predlog Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača-Koper (v nadaljevanju: ZIUGDT) oziroma projekt drugi tir (predložite dopise, ki ste jih posredovali pristojnemu ministrstvu ali vladi in prejete odgovore).

Ker je PSCN pričel delovati, ko je Projekt že potekal in so bile že naročene številne študije (večina je bilo zaključenih, druge v teku), je bil naš uvodni napor usmerjen v to, da se izvede natančen pregled in strokovna evalvacija rezultatov končanih študij in smotrnost (upravičenost) porabljenega denarja. Po naših večkratnih predlogih in zahtevah je postalo očitno, da MZI ne le ni zainteresiran za tak strokovni in finančni pregled, temveč ga direktno onemogoča. Ocenjujemo, da je bila celotna primopredaja pristojnosti oz. odločanja z MZI (in DRSI) na podjetje 2TDK izpeljana nekorektno in s strani direktorja »2TDK« naivno, saj je z njo 2TDK prevzel odgovornost tudi za potek projekta v preteklosti.

Med temi študijami sta po naših podatkih sporni predvsem dve:

- Geološki raziskavi (druga je dopolnitev in »poglobitev« prve; obema zdaj izvajalec dostopnih cest očita pomanjkljivosti);
- Pogodba (in aneks) za izdelavo IP in posledično celotna vsebina IP.

2.b) Ali je ministrstvo upoštevalo vaše predloge oziroma vas seznanilo s svojim stališčem? Prosimo utemeljite vaš odgovor.

Zlasti na drugo smo prek PSCN in njegovih Poročil vladi ves čas opozarjali. Ker niti MZI niti investitor (podjetje 2TDK) nista bila pripravljena razčistiti teh vprašanj, smo o nastali situaciji in povsem neustreznem IP, ki ga MZI ni hotelo (dopustilo) revidirati, obvestili sekretarja vlade (delegacija predstavnikov PSCN). Ker tudi to ni spremenilo ničesar, smo dne 15.10.2019 na Računsko sodišče naslovili predlog za uvedbo izredne revizije (glej prilogo). Tam je pojasnjen celoten potek dogodkov, razlogi za našo pobudo in strah pred veliko plentvijo javnih sredstev.

O celotni problematiki smo obvestili tudi ministra (dopis z dne 13.7.2020) in predsednika nove vlade (dopis z dne 7.8.2020), kar pa je bilo uradno zanemarjeno.

2.c) Ali menite, da bi ministrstvo, glede na že sprejete prostorske načrte, dolgotrajno umeščanje v prostor in nujnost izgradnje drugega tira, lahko upoštevalo vaše predloge na ZIUGDT oziroma projekt drugi tir? Prosimo utemeljite vaš odgovor.

Vprašanje je zelo splošno, zato bomo poskušali nanj odgovoriti po segmentih:

- Predlogov o spremembi trase po našem mnenju ni več mogoče upoštevati, ne da bi se zaustavil projekt. Vendar se v kritiko trase SINTEZA-KCD ni nikoli spuščala in za tako presojo mi nismo ustrezno kvalificirani;
- Kar zadeva pogodbo o izdelavi IP, menimo, da jo je smiselno RAZVELJAVITI in razdeliti na dva dela. En del bi zadeval izdelavo IP, katerega vrednost se pri podobnih projektih giblje med 20 in 25.000 evri (vključno z DDV), drugi del pa vse ostalo, kar je bilo ocenjeni skoraj na 1 mio evrov, po našem mnenju dvomljivo oz. neupravičeno. Ocenjujemo, da je v ta del pogodbe vključena (in iz sredstev projekta financirana) vrsta del in opravil, ki so bila v pristojnosti MZI in bi morala biti tam tudi financirana. Ker smo v SINTEZI-KCD dobivali informacije, da so bile nekatere teh dejavnosti plačane z obeh strani (teh informacij nismo nikoli preverjali), menimo, da celotna zgodba v zvezi z naročilom in izdelavo IP zahteva podrobno analizo RS ali celo NPU. Ob tem ne gre spregledati dejstva, da je MZI z angleško verzijo IP razpolagalo že sredi leta 2018 (kar odpira vprašanje datuma podpisa pogodbe!), vendar je ni hotelo posredovati PSCN (ali javnosti) kljub večkratnim zahtevam. Nazadnje je januarja 2019 nastala verzija, za katero izdelovalec, podjetje Deloitte, ni hotelo prevzeti odgovornosti (glej uvodno pojasnilo na prvi strani IP). Tak izdelek po našem mnenju ne bi smel biti s strani naročnika niti sprejet niti plačan – dejansko pa je bil nagrajen z aneksom za dodatnih skoraj 200.000 evrov!
- Če bi hoteli vrniti Projekt v »področje normale«, bi morali izdelati povsem nov IP oz. Projekt »reprojektirati«, saj je sedanji IP strokovna sramota oz. kot je zapisal eden naših strokovnjakov«, »strokovna podlaga za rop javnih sredstev«. Tak, kot je, ne more biti strokovna podlaga za sprejemanje odločitev o poteku projekta. Tega se je zavedal tudi pogodbeni izvajalec (avtor), zato ni hotel sprejeti nobene odgovornosti zanj. Kljub tem dejstvom neodvisne strokovne revizije IP nista odobrila oz. zahtevala ne bivša ministrica ga. Bratuškova ne sedanji minister g. Vrtovec, kar kaže, da ozadja celotnega problema ali nista razumela ali pa so interesi tistih, ki na takem poteku projekta vztrajajo, presegali njuno politično moč oz. kompetentnost. Kakorkoli, dejstvo je, da neodvisna strokovna revizija IP ni bila opravljena niti na začetku (kršitev zakonodaje), niti kasneje, ko so se njegove napake in pomanjkljivosti jasneje razkrile. Močno sporen pa je tudi način, kako ga je sprejela vlada (kar razkrivajo datumi izdelave): vlada ga je sprejela brez mnenja PSCN, na seji, kjer niti ni bil na dnevnem redu!
- Reprojektiranje projekta bi moralo zajeti vsaj naslednje točke:
 - a) Zmanjšanje profilov na evropske standarde (prihranek cca 80 -100 mio; dejansko že izvedeno, vendar ne korigirano v IP);
 - b) Zmanjšanje predvidenih stroškov za vodenje in nadzor za približno 30 – 40 mio;
 - c) Projektiranje gospodarjenja z izkopanim materialom, ki je v sedanjem IP v celoti izpuščeno, za potrebe izdaje gradbenega dovoljenja pa je podtaknjena neresnična in nesmiselna trditev, da se predvideva prevoz vsega materiala v Anhovo, kar je strokovni nesmisel in služi zgolj kot podlaga za oceno stroškov v višini 50 mio. Pri tem je treba poudariti, da IP tu navede samo stroške, ne opredeli pa gospodarjenja z izkopanim materialom, (cc 4 mio m³), ki ima svojo vrednost. Ta denar v IP preprosto izgine!
 - d) Na novo projektirati elektrifikacijo in sicer sedaj predvideni sistem zastarelega enosmernega toka nadomestiti s sistemom izmeničnega toka;
 - e) Definirati vprašanje »drugega tira« na tej trasi. Sprejet je bil sklep Cerarjeve vlade, da se k temu takoj pristopi, toda nova vlada (Šarčeva) pri tem ni vztrajala, strokovne institucije pa so ta sklep bolj ali manj zanemarile. Dogovorjeno je sicer bilo, da se vzporedno gradita oba predora v polnem obsegu (prej je bil predviden en predor v presežnih dimenzijah (glej tč. A),

drugi pa kot reševalni), toda strokovnjaki nas opozarjajo, da niso bile izvedene vse potrebne projektantske korekture, kar zna povzročiti večje težave pri gradnji, zlasti na področju križanja železniške proge z AC na Črnem Kalu;

- f) V tem kontekstu ostaja odprt problem obnove sedanje proge, ki je bilo s sklepom Cerarjeve vlade predvideno in vneseno v načrte del, vendar jo je prejšnje MZI izbrisalo iz aktualnih načrtov, kar je zakonsko sporno, dejansko pa zelo tvegano;
- g) Poseben problem, ki ga je treba re-programirati, je finančni načrt projekta in v tem kontekstu jasno in enoznačno opredeliti tudi predvideno porabo »viška sredstev«, ki se zbirajo namensko za financiranje projekta. Po sedanjem IP se bo namreč dolgoročno in namensko za ta projekt zbralo nekaj več kot 3 Mrd evrov (!), izvedba projekta pa naj bi stala 1.195 mio. V sedanjem IP naj bi bil del preostalih sredstev namenjen »plačilu dostopnosti do tirov«, kar je nesmisel, saj bodo tiri po zakonu v lasti Investitorja, ki je v lasti vlade, torej države (tudi sicer je po zakonu lastnik železniških tirov lahko le država). Zakaj naj proračun plačuje dostopnost nečesa, kar je v lasti države, IP ne utemeljuje. (Verjetno je to ne-korigiran ostanek načrta o Madžarskem sofinanciranju projekta, ki pa v tej verziji lahko služi kot oprijemališče za nenadzorovan odliv javnih sredstev!)
- h) Drugi del tega viška sredstev je namenjen »vodenju in upravljanju prometa« (IP ne pojasnjuje, katerega). Gre torej za nadomestilo prenizke prevoznine, ki ne pokriva stroškov transporta. S tako prevoznino SR Slovenija dejansko subvencionira železniški transport Madžarski in Češki itd. in to blaga, s katerim te zaledne države nato konkurirajo Sloveniji na odprtem trgu. Absurd! Da je ta prevoznina bistveno prenizka in ne pokriva stroškov vzdrževanja, smo večkrat opozorili tako investitorja kot (oba) MZI in posebej predstavnike SŽ, vendar brez haska. SŽ uživajo blagodati sistema, da jim izgubo pokriva država in to brez resnega nadzora porabe teh sredstev.
- i) Vsa ta sredstva, ki pritekajo »za financiranje Projekta« (tako so bila tudi utemeljevana v EU; glej ustrezna Odloka o povečanju cestnine in pretovorne takse v Luki Koper, bi morala biti ob prispetju v Proračun usmerjena na poseben, namenski podračun, ki bi omogočal nadzor porabe. Njihovo »izgubljanje« v integralnem Proračunu je po našem mnenju kršitev zakonskih obvez.
- j) In nazadnje, korigirati je treba ne le IP, temveč tudi ZIUGDT glede vprašanja sofinanciranja projekta s strani zalednih držav in posledično njihovega solastništva zgrajene infrastrukture, ki bi verjetno bilo nezakonito.

2.d) Ali menite, da je sodelovanje javnosti s predpisi zadostno urejeno in se ustrezno izvaja? Prosimo utemeljite vaš odgovor in navedite morebitni primer dobre prakse.

Sodelovanje javnosti pri nadzoru velikih investicijskih projektov zakonsko ni dobro opredeljeno. Dejansko bi moral vsak velik projekt, financiran iz javnih sredstev, nujno spremljati Nadzorni organ, sestavljen iz strokovnjakov Civilne družbe. Ustanovitev PSCN smatramo v tem oziru kot velik dosežek demokratizacije sistema, ki pa sta ga zadnja dva Ministra za infrastrukturo (Bratuškova in Vrtovec) s svojimi kršitvami ustanovnega akta PSCN in drugih aktov praktično povsem izničila. (Glej poročila PSCN vladi). Pa ni vprašljiv le nekorekten odnos do PSCN, tudi v širšem kontekstu potek projekta kaže na številne kršitve zakonodaje in ne-transparentnost odločanja (skrivanje podatkov, nedovoljeno definiranje javnih gradiv kot »tajnih«, ne-obveščanje, prepozno ali zavajajoče obveščanje parlamentarnih teles in javnosti, itd.).

Vprašanje 3) Projekt drugi tir se v skladu z ZIUGDT izvaja že poltretje leto. Kakšno je danes vaše stališče do njegovega izvajanja? Katere ukrepe bi po vašem mnenju morala sprejeti vlada in ministrstvo, da bi bilo izvajanje večjih projektov v prihodnosti bolj uspešno in učinkovito? Prosimo utemeljite vaše odgovore.

Če hoče Slovenija normalizirati potek velikih investicijskih projektov in njihovo izvedbo zadržati v predvidenih časovnih in finančnih okvirih, bo morala:

- racionalizirati zakonodajo na tem področju in sprejeti mednarodne norme;
- regulirati racionalen sistem pravic pritoževanja potencialnih izvajalcev;
- pravico aneksov zvesti na »izredne dogodke« oz. »višjo silo«;
- predvsem pa bistveno spremeniti in okrepiti nadzor ter sprotno izvajanje ukrepov za odpravo ugotovljenih napak.

RS bi moralo LETNO REVIDIRATI VSE TAKE PROJEKTE (državna lastnina), Nadzorni organ civilne družbe bi moral dobiti konkretne pristojnosti (prijave kršitev pristojnim organom), nespoštovanje zakonodaje bi moralo biti takoj sankcionirano (zamenjava ministra in/ali uprave investitorja), politične stranke bi morale uvesti ničelno toleranco za kršitve, tudi iz lastnih vrst. Korupcija oz. prisvajanje javnih sredstev bi moralo biti strogo kaznovana. Če Slovenija tega ne stori, bo še naprej drsela po lestvici najbolj korumpiranih držav.

Na podlagi vseh poznanih dejstev in obsega prikrivanih oz. zamolčanih podatkov ocenjujemo, da je normalen potek in zaključek projekta 2TDK močno ogrožen, tako časovno kot finančno. V času poteka projekta sta se izmenjali dve vladi, leva in desna (enako kot pri projektu TEŠ 6!). Obe sta bili s strani PSCN in SINTEZE-KCD ter številnih drugih neodvisnih strokovnjakov večkrat opozorjeni, da Projekt poteka ne-transparentno, negospodarno, po samem robu legalnosti, s prevelikim korupcijskim tveganjem, s preplačili določenih storitev (npr. izdelava PZI) in uveljavljanjem »mafijске manire aneksov«. Nobena vlada oz. MZI ni ustrezno reagiralo. Razlogi so lahko različni:

- da je za nadzor in vodenje tako velikega projekta MZI strokovno skrajno NEKOMPETENTNO in ne vidi, kaj se dejansko dogaja;
- da je pri takem negospodarnem in finančno nečistem poteku projekta na nek nerazjasnjen način interesno soudeleženo,
- oz. da projekta dejansko ne vodi niti MZI niti investitor (in še manj aktualna vlada), temveč iz ozadja nelegitimna združba, ki je stkala mrežo od projektantov (v literaturi se to označuje kot »prodana stroka«) in izvajalcev do ključnih odločevalcev v politiki (»neizvoljenih decisions-makers«). Voljeni državni funkcionarji pri tem praviloma služijo samo kot pokritje za javnost.

Ocenjujemo, da se bo Projekt v najboljšem primeru končal z 2 – 3 letno zamudo, nekaj deset aneksi in veliko podražitev, čeprav so apetiti plenitve zdaj prvenstveno usmerjeni predvsem na sredstva, ki se zbirajo »za financiranje Projekta«, vendar za to dejansko niso niti predvidena niti potrebna (1,5 Mrd evrov). Že odstop turškega podjetja Cengiza od kandidature za izvajalca nakazuje, da je finančna projekcija projekta 2TDK močno sporna.

Vprašanje 4) V reviziji bomo v skladu s ciljem revizije med drugim preverili, kako sta ministrstvo in vlada sodelovala z javnostjo pri pripravi predpisov. V kolikor menite, da je pomembno, da se seznanimo s še kakšno informacijo, bomo veselili vašega mnenja in morebitnih priporočil.

Glede ne-sodelovanja MZI in investitorja z javnostjo posebej opozarjamo na redna Poročila PSCN vladi, zlasti Tretje poročilo. V odzivu nanj je vlada ta odnos poudarila kot nujen in sprejela posredovane predloge, v praksi MZI in 2TDK nista uresničila nič od tega. Nasprotno, z naraščanjem kritičnosti PSCN je ta še bolj evidentno izključen iz celotnega poteka Projekta, s tem pa tudi strokovna in druga javnost, ki bi jo moral PSCN redno obveščati.

Za SINTEZO-KCD

Predsedujoči

Emil Milan Pintar



Priloge:

[Zakon o gradnji in financiranju gradnje proge Koper-Divača](#), datum: 14.3.2017

[Pismo ministru za infrastrukturo g. Jernej Vrtovc – Opozorilo o neustreznem poteku Projekta 2TDK](#), datum: 13.07.2020

[Pismo Predsedniku vlade RS g. Janez Janša v zvezi s projektom 2TDK-a](#), datum: 07.08.2020

[Pobuda za revizijo poteka Projekta nove železniške povezave Divača – Koper](#), datum: 15.10.2019