

ŠTEVILKA: 024-9/2023/24

PREDSEDNIK VLADE RS
g. ROBERT GOLOB
KABINET PREDSEDNIKA VLADE
GREGORČIČEVA 20-25
1000 LJUBLJANA
Gp.kpv@gov.si

Datum: 29.3.2024

**ZADEVA: SEDMO POROČILO PROJEKTNEGA SVETA ZA CIVILNI NADZOR NAD
IZVAJANJEM PROJEKTA IZGRADNJE DRUGEGA TIRA ŽELEZNIŠKE PROGE
DIVAČA-KOPER VLADI REPUBLIKE SLOVENIJE**

**PROJEKTNI SVET ZA CIVILNI NADZOR NAD IZVAJANJEM PROJEKTA
IZGRADNJE DRUGEGA TIRA ŽELEZNIŠKE POVEZAVE DIVAČA – KOPER
(PSCN)**

SEDMO POROČILO

Ljubljana, 29. sušca 2024

O. PREAMBULA

Na podlagi Sklepa Vlade RS o ustanovitvi Projektnega sveta za civilni nadzor nad izvajanjem Projekta izgradnje drugega tira železniške proge Divača–Koper (v nadaljevanju: PSCN) sprejema PSCN na svoji 38. redni seji dne 24. februarja 2023 svoje

SEDMO POROČILO

1. UVOD

1.0. DELOVANJE PSCN

1.1. Ustanovitev PSCN

Vlada Mira Cerarja je ustanovila PSCN na pobudo in vztrajanje koalicije civilne družbe SINTEZA dne 30. novembra 2017, člani pa so bili imenovani dne 10. maja 2018.

1.2. Namen in cilji ustanovitve PSCN

Ustanovitev PSCN je temeljila na negativnih izkušnjah takratne Vlade glede vodenja in potekanja Projekta TEŠ6 in spoznanju, da si mora Vlada poleg rednega informacijskega kanala (vodstvo projekta – pristojno ministrstvo – vlada – DZ) zagotoviti možnost dodatnega in strokovno neodvisnega pridobivanja informacij o poteku velikega infrastrukturnega projekta, kot je projekt 2TDK. Zato ustanovitve PSCN ni prepustila pristojnemu ministrstvu (MZI), temveč je PSCN kot »nadzorni organ civilne družbe« imenovala sama, obenem pa je v ustanovnem aktu zapisala, da mora PSCN poročati ustanoviteljici, torej Vladi RS neposredno. S tem je vzpostavila neodvisen kanal za pridobivanje informacij, pomembnih za njeno odločanje in hkrati preprečila, da bi bila odvisna samo od enega, oziroma istovrstnega vira informacij in ocen o poteku (izvajanju) projekta. Na ta način je vzpostavila pogoje za odpravo nevarnosti, da bi projekt zaradi prepoznega informiranja izvršne in zakonodajne veje oblasti (Vlade RS in DZ RS) potekal na način »izvršenih dejstev«, kar je bilo značilno za projekt TEŠ6. Prav tako je Vlada RS z ustanovitvijo PSCN želela zmanjšati ali celo povsem odpraviti tveganje, da bi omenjeni politični subjekti sprejemali svoje odločitve na podlagi pomanjkljivih, selektivnih ali celo zavajajočih informacij.

1.3. Družbeno-politični pomen ustanovitve PSCN

Z vidika obstoječega družbeno-političnega sistema v Sloveniji je ustanovitev PSCN izjemnega pomena, saj je to bila prva tovrstna oblika legitimnega in organiziranega (institucionaliziranega) nadzora javnega investicijskega projekta. Z njegovo ustanovitvijo je vlada *de iure* in hkrati v izvedbeni praksi priznala, kar jamčijo že mednarodna zavezujoča zakonodaja, ki jo je prevzela Slovenija s pristopom k Evropski uniji. In sicer, da ima civilna družba (državljeni in državljanke) legitimno pravico spremljati poteke oz. izvajanje javnih projektov, ki se v celoti ali deloma financirajo iz javnih sredstev in/ali imajo daljnosežne posledice za družbeno-gospodarski razvoj države. Zato je s sklepom zadolžila PSCN, da strokovno in drugo javnost tekoče seznanja s potekom projekta in svojimi ugotovitvami v zvezi z njim ter tako prispeva h krepitvi zaupanja v izvajanje projekta in njegovih nosilcev.

1.4. Ustanovitev PSCN kot oblika demokratizacije političnega sistema

Ustanovitev PSCN je izjemno pomemben akt demokratizacije našega družbeno-političnega sistema. Kot se je v letih njegovega obstoja in pomembne vloge ter zaupanja, ki ga uživa v javnosti, izkazal kot posnemanja vreden vzvod vzpostavljanja javnega nadzora nad izvajanjem velikih investicijskih projektov, v katerih se je v preteklosti dogajal dobršen del tiste dejavnosti, ki jo generalno državno tožilstvo označuje kot » sistemsko korupcijo« in negospodarno trošenje javnih sredstev. Ocenjeno škodo takega dogajanja GD tožilstvo ocenjuje na več kot 3 (tri) milijarde EUR letno ali približno eno tretjino državnega proračuna škode na leto. Institucije EU in OECD redno opozarjajo Slovenijo, da je neuspešna pri odpravljanju korupcije. Razmere so se še poslabšale z nastopom pandemije in razvpito afero mask in zaščitne opreme, ki jo je preiskovala tudi Protikorupcijska komisija. V takih razmerah PSCN sklepa, bi bilo skrajno neodgovorno verjeti, da se v tako velikem projektu, kot je projekt 2TDK, ne bi pojavljala korupcijska tveganja. Zato je PSCN zavezan k odgovornemu ravnanju in naznanjanju sumov za taka ravnanja, kar pa je izključno odvisno od pravočasne dostopnosti dokumentov, ki jih potrebuje, da o njih sprejme ustrezna stališča in ukrepe. Ob tem za razjasnitev odprtih vprašanj PSCN konzultira tudi posamezne strokovnjake ali organizacije civilne družbe.

1.5. PSCN kot podpora transparentnemu in gospodarnemu vodenju projekta 2TDK

Člani PSCN so zavezani etičnemu ravnanju zato mora PSCN vse politične subjekte in posameznike, ki njegove dejavnosti oz. izpolnjevanja od vlade določenih ciljev in nalog ne omogočajo ali jo ovirajo s prikrivanjem ali zadrževanjem podatkov, gradiv, odločitev itd., razglasiti ne le kot nedemokratično »motnjo v sistemu«, temveč take blokade nemudoma sporočiti ustanoviteljici, kršitelje pa na zaznane kršitve opozoriti. Brez takega ravnanja bi projekt težko potekal v načrtovanih časovnih in finančnih okvirih, temveč prej nasprotno, v smeri povečevanja koruptivnih tveganj.

2. DOSEDANJA POROČILA PSCN TER OCENE O POTEKU PROJEKTA

2.0. Obdobje poročanja

Podatki o članih PSCN in delovnih poročilih so objavljeni na spletni strani spletišča gov.si:

<https://www.gov.si/zbirke/delovna-telesa/projekt-ni-svet-za-civilni-nadzor-nad-izvajanjem-projekta-izgradnje-drugEGA-tira-zelezniske-proge-divaca-koper/>

2.1. Prvo poročilo PSCN: od 10. maja 2018 do 10. oktobra 2018

OPOMBA: Prvega poročila ni na uradnem spletišču gov.si! Povzemamo ga s spletne strani Koalicije civilne družbe za prenovo.

http://koalicijacivilnedruzbe.si/wp-content/uploads/2018/11/PSCN_1-poro%C4%8Dilo.pdf

2.2. Drugo poročilo PSCN: od 11. oktobra 2018 do 30. junija 2019.

OPOMBA: DrugEGA poročila ni na spletni strani gov.si! Povzemamo ga s spletne strani Koalicije civilne družbe za prenovo.

http://koalicijacivilnedruzbe.si/wp-content/uploads/2019/08/PSCN_2-poro%C4%8Dilo.pdf

2.3. Tretje poročilo PSCN: od 30. junija 2019 do 31. decembra 2019.

<https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/3.-porocilo-projektneGA-sveta-za-civilni-nadzor-nad-izvajanjem-projekta-izgradnje-drugEGA-tira.pdf>

2.4. Četrto poročilo PSCN: od 1. januarja 2020 do 31. decembra 2020.

<https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/4.-porocilo-projektneGA-sveta-za-civilni-nadzor-nad-izvajanjem-projekta-izgradnje-drugEGA-tira.PDF>

2.5. Peto poročilo PSCN: od 1. januarja 2021 do 28. februarja 2022.

<https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/5.-porocilo-projektneGA-sveta-za-civilni-nadzor-nad-izvajanjem-projekta-izgradnje-drugEGA-tira.pdf>

2.6. Šesto poročilo PSCN: od 28. februarja 2022 do 24. februarja 2023

https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/SESTO-POROCILO-PSCN_kon.verzija.pdf

Opomba: zaradi slabo vodenega arhiviranja in dokumentiranja delovanja PSCN na MZI, ki je zadolžen za administrativno podporo, zlasti na začetku delovanja PSCN, smo morali nekatere od teh poročil pridobiti iz zunanjih virov.

Sedmo poročilo PSCN: od 24. februarja 2023 do 29. februarja 2024, končna redakcija 29.3.2024.

Poročila PSCN so dostopna na spletni strani MZI v zavihku PSCN.

PSCN je v vseh svojih poročilih ocenil, da projekt ne poteka optimalno in da posamezne odločitve niso sprejemane transparentno in gospodarno.

Doslej glavna žarišča težav so bila naslednja:

- Ocene vrednosti projekta, revizija IP z novelacijami in problem pogodbe z Deloitte

PSCN je Vlado opozoril na vrednost projekta, ki ga je prvi IP neupravičeno postavljajal na 1.195 mio. EUR, in na strukturo angažiranih sredstev zanj. Osnovni IP (1IP) je v poglavju 14.8.2 razkril, da se bo samo na podlagi dveh osnovnih virov zbralo 2.659 mio. (iz »Pribitka k cestnini« 1.592 mio. in iz »Takse na ladijski pretovor« 1.067 mio.), skupaj (s sredstvi EU in komercialnih bank) več kot tri milijarde. Večina teh sredstev (1.485 mio.) naj bi bila namenjena »plačilom za dosegljivost« po zgraditvi infrastrukture, pri čemer teh plačil in razlogov zanje 1IP vsebinsko ni opredelil, prav tako pa ni pojasnil, kako namerava sedanja vlada zagotavljati namenskost teh sredstev oziroma vplačil v 45 letih do izteka upravljanja teh sredstev. Izdelavo prvotnega IP s strani Deloitte je že takrat PSCN ocenil kot preplačano v primerjavi s podobnimi IP-ji infrastrukturnih projektov (npr. »III. Razvojna os«). Zato je bil povsem neprimeren in zakonsko sporen tudi Aneks k prvotni pogodbi (vrednost neto 680.000 EUR oz. bruto 829.600 EUR) o izdelavi IP, ki ga je sklenilo takratno vodstvo 2TDK v višini 199.616,40 EUR bruto, tako da je skupna vrednost te pogodbe znašala že 1.029.216,49 EUR. Določbe omenjenega Aneksa v ničemer ne zadevajo IP, temveč se nanašajo na nerealizirane naloge iz drugega dela prvotne pogodbe. Zato je PSCN pozval družbo 2TDK kot investitorja, da ta aneks razveljavi kot neupravičen in brezpredmeten ter zahteva vračilo preplačila, prvotno pogodbo pa po ustrezni evalvaciji rezultatov zaključi in poplača le realno opravljeno delo – torej brez vložka državnega podjetja DRI v pridobitev in osnovno pripravo vhodnih podatkov. PSCN je še predlagal, da namesto te pogodbe 2TDK sklene novo pogodbo z ustrezno namembnostjo in z najugodnejšim kvalificiranim izvajalcem preko novega javnega razpisa. Do uresničitve teh predlogov ni prišlo. PSCN pa še vedno čaka na rezultate preverbe smotrnosti porabe javnega denarja za namen izdelave prvega IP.

- Vpliv makroekonomskih razmer in omejitvenih ukrepov ter sledenja evropskim usmeritvam varčevanja z energijo, smotrne rabe virov in elektrifikacije

Makroekonomske razmere so se močno spremenile zlasti pod prvim lock-downom, ko se je znatno zmanjšal pretovor v Luki Koper, ključnemu gospodarskemu subjektu, kateremu je posvečena nova dvotirna povezava z notranjostjo Slovenije in z zalednimi državami. PSCN je ugotovil, da mora Vlada zagotoviti tudi nadgradnjo in obnovo preostalega železniškega omrežja na območju panevropskih koridorjev, pri čemer je poleg povečanja povprečnih potovalnih hitrosti (za potnike in tovor) nujen prehod na ustrezno elektrifikacijo (napajanje z izmeničnim tokom 25kV napetosti, ki omogoča enostavno rekuperacijo električne energije) in polaganje dodatnega tira na približno 100 kilometrih za gradnjo manj zahtevnega subpanonskega dela Slovenije, za najenostavnejšo in najkrajšo povezavo s ključnimi zalednimi gospodarstvi Madžarske, Slovaške in južne Poljske. Obseg tovarnega prometa kaže, da sta oba odseka podobno zasedena, tako odsek od Pragerskega proti Šentilju, kot proti Hodošu. Za Slovenijo strateškega pomena je boljša povezava od Hodoša ob zahodni madžarski meji do zahodne Slovaške. V tem primeru odpade problem, ki je sedaj očiten, da se tovor v našete države preko Šentilja in Gradca po dolini reke Mure odmika globoko v Alpe in se nato preko zelo strmega prelaza Semmering (28,1 promila najvišjega vzpona) ponovno vrača v Panonsko nižino. Prav pri teh vprašanjih je ključno bilateralno sodelovanje z Madžarsko, kjer bi ta izboljšala povezave s krajšo dograditvijo na relaciji Zalalövő–Körmend do Slovaške meje (idejni projekti obstajajo že od 1993 (cona XIII), Slovenija pa dodala tir za polno dvotirnost elektrificirane proge Pragersko–Hodoš.

- Problem dvotirnosti in prepočasno pripravljane in sprejemanje potrebnih dokumentov na MZI in DRSI

PSCN se je večkrat zavzel za tako gradnjo drugega tira, ki bo čimbolj reducirala stroške, posege v okolje in pripeljala do prave polne dvotirnosti. Zamude v dosedanjem poteku projekta povečujejo možnosti za čedalje večji delež sočasnosti gradnje »desnega« in »levega« tira nove proge, za katerega predolgo poteka priprava strokovnih podlag.

Poleg posebej obrazloženih problemov je PSCN izpostavil še naslednje:

- Počasnost in neuskkljenost dela državnih organov pri projektu »Nadgradnje predvidene proge v dvotirno prog«. Sklep o tem je sprejela vlada že dne 08. junija 2017 (št. Sklepa 37500-7/2017/2). Do zaključka redakcije tega poročila še vedno ni zaključen postopek dopolnitve DLN/DPN, čeprav je po sedmih letih z dne 4.3.2024 pripravljena dokumentacija v enomesečni javni razpravi. Ob tem posebej opozarjamo na nenormalno visoko ceno priprave strokovnih podlag, ki bi nedvomno zahtevala podrobnejše preverjanje;
- Problem uporabe obstoječe nevarne proge za tovorni promet mimo vodnega vira in mimo neposredno ogroženih prebivališč lokalnega prebivalstva v smeri navzdol proti Kopru vse do dograditve nove proge v polno dvotirnost;
- Problem projekta premostitve kanjona Glinščice s pritokom in gradnje pokrite galerije, ki ga je terjala izbrana trasa poteka nove proge, in ki je posegel v zaščiteno

naravno območje; ta je ob trčenju na nesondirano labilno zemljino vodil v podaljšanje izdelave pr ojekta ter podražitev zaradi nepričakovanih del dodatnega temeljenja, in je zato bistveno vplival na zamik rokov dograditve in nadaljevanja na izkopu najdaljših tunelov T1 in T2 iz vseh štirih »napadnih« točk. Posebej pa moramo opozoriti, da težav in zamud niso povzročala samo nepričakovana naravna dejstva, temveč predvsem neracionalno odločanje investitorja v iskanju izvajalca, torej težave sistemske narave;

- Problem vrednotenja razpisanih cen na javnih natečajih in finančnih evalvacij ter sistematično oddajanje previsokih ponudb z elementi kartelnega dogovarjanja (npr. konzorcij, ki združuje siceršnje ključne izvajalce razpisanih storitev);
- Nezadostno komuniciranje z javnostmi in način odzivanja, ki ni usmerjen v predhodno preprečevanje nesporazumov, pač pa v takoimenovano sanacijsko odzivanje;
- Problem odločitve za elektrifikacijo z enosmernim 3kV napajanjem, ki ni podprta s primerjalno študijo prednosti in slabosti obeh tipov napajanja (enosmerno 3kV in izmenično 25kV), postavlja »Drugi tir« v vrsto projektov z nepopolno pripravljenimi strokovnimi podlagami;
- Problem rezervacije ter (ne)namenske razporeditve sredstev državnega proračuna, ki se bodo natekla iz naslova takse na pretovor in pribitek k cestnini za tovorna vozila za takoimenovano nadomestilo za dosegljivost;
- Problem definiranja območij deponij in sortiranja ter odlaganja in gospodarjenja z materialom na deponijah ter s tem povezanim permanentnim monitoringom, katerega podatki niso dostopni javnosti;
- Problem nižanja kakovosti bivalnega okolja lokalnega prebivalstva v območjih gradbišč zaradi prašnih delcev in hrupa ob prevozu materiala na deponije;
- Problem lokalnih ponavljajočih se onesnaženj z izlitji odpadnih voda v vodotoke, ki jih javljajo domačini, stanovska združenja in okoljevarstvene organizacije, zlasti Alpe Adria Green;
- Problem potrjenega in merodajnega terminskega plana, ki bi kazal realno stanje poteka projekta, na kar v zadnjih dveh letih stalno opozarja PSCN; trenutno ni mogoče transparentno ugotavljanje odstopanj in opredeljevanje zamud oz. rezerv;
- Problem neizročanja dokumentacije zlasti s strani ZTDK na zaprosilo PSCN (npr. rezultati izvajanja okoljskega monitoringa pri prevozih materiala na deponije – merjenje emisij);
- Problem poročanja o poteku projekta s strani ZTDK s pogosto nečitljivimi grafi in preglednicami ter v nelikvidni elektronski obliki, ki podaljšuje potreben čas za analizo gradiv.

3. OCENA PSCN ZA OBDOBJE OD 24.2.2023 DO 29.2.2024

3.1. POROČILO PSCN ZA OBDOBJE FEBRUAR 2023 — FEBRUAR 2024

V obdobju od zadnjega Poročila PSCN (februar 2023) se je Projektni svet za civilni nadzor sestel na desetih rednih ter eni izredni seji. V teku leta PSCN ugotavlja, da se nekateri problemi še vedno vlečejo brez odgovora ali konkretnih rešitev. To so:

- a) nadgradnja v polno dvotirnost z izvedbo vseh potrebnih objektov (viadukti, dostopi) poleg širitve servisnih cevi v profil standardnih predorov;
- b) izvedba ustreznega električnega napajanja: doslej PSCN ni dobil prepričljivih pojasnil o izboru primerne napajanja; še več, PSCN ugotavlja, da dokumentacija o odločitvi za izbor enosmerne 3kV napajanja namesto izmeničnega 25kV napajanja sploh ni bila pripravljena. Zato kvalificiranega izbora napajanja sploh ni bilo, temveč je šlo za inercijo zastarelih odločitev izpred dveh desetletij;
- c) problem neučinkovitosti in slabega medsebojnega sodelovanja med državnimi organi na eni strani med MZI vključno z DRSI in MOP ter Vlado RS na drugi strani, za kar pa so se v zadnjih dveh ocenjevalnih obdobjih pokazali znaki izboljšanja;
- d) nesprejemljiva organizacija razpisov, ki vodijo v konzorcije z eno ponudbo, ki praviloma visoko odstopa od predvidene skupne dopustne vsote razpisa;
- e) nesprejemljive zamude pri načrtovani noveli Zakona o drugem tiru;
- f) nezadostna raven podrobnosti noveliranja IP, ki je zgolj upošteval podražitve zaradi covidne krize, pretrganja nabavnih verig, s tem povezane rasti cen surovin in materialov, in nenazadnje povišanja cene energentov zaradi rusko-ukrajinske in izraelsko-palestinske vojne. To povzroča težave ne le pri kritičnem spremljanju izvajanja projekta, temveč pri realizaciji projekta samega, saj odsotnost ažuriranega IP zahteva številne provizorične rešitve urgentnih vprašanj, ki se pojavljajo v procesih same gradnje, predvsem na relaciji razumevanja dvotirnosti;
- g) poseben problem predstavlja tudi dejstvo, da so ti »rezervna sredstva«, to so sredstva za pokrivanje izjemnih dogodkov, prikazana kot stroškovna postavka v vsakem razdelku posebej in nato še enkrat v seštevku. Zato so ta sredstva nenormalno visoka, hkrati pa jih izvajalec oz. investitor v primeru, da se ta izredni dogodek ni zgodil, interpretirata kot rezultat posebej uspešnega dela. Zato predlagamo, da se v naslednjem noveliranju IP ta sredstva prikažejo ločeno, izven osnovnega izračuna stroškov;
- h) nesprejemljivo dolgo zapiranje finančne konstrukcije projekta 2TDK, kjer so se na relaciji RS – institucije EU v zadnjih dveh letih odpirala nekatera vprašanja financiranja projekta, ki bi morala biti po dosedanjih informacijah in zagotovilih MZI rešena že pred pričetkom projekta. Problematična je zato odobritev kreditov

- z »visečo« obrestno mero, kar onemogoča realnejše planiranje stroškov in terja uvedbo projiciranih pričakovanih stroškov. Takšna prokrastinacija ni v korist projektu še manj pa lokalnemu prebivalstvu, okolju in javnim financam;
- i) široke posledice prokrastinacije nekaterih segmentov projekta, ki se kažejo v neenakomernem poteku faz projekta: po eni strani prehitevanje določenih faz, preskakovanje drugih, ali pa zaostajanje bistvenih delov. To pomeni, da se izgublja dragoceni čas za pripravo dokumentacije za čimbolj simultano gradnjo polne dvotirnosti (izvedba levega tira), za izbiro ustreznega, okolju prijaznejšega napajanja, preprečevanje dodatnih okoljskih stroškov in degradacije človeških virov v regiji graditve, ogrožanje talne vode, virov pitne vode in prebivalstva neposredno ob obstoječi dotrajani progi, preprečevanje nepotrebnih dodatnih stroškov kasnejšega nameravanega prehoda na izmenično napajanje na celotnem slovenskem električnem omrežju, in koneckoncev zniževanje narodno-gospodarskih prihodkov Slovenije od trajnostnega transporta, zlasti še od luškega pretovora in tovarnega tranzita skozi Slovenijo;

3.2. OCENA SODELOVANJA Z INVESTITORJEM TER PRISTOJNIMI DRŽAVNIMI ORGANI

3.2.1. Podjetje 2TDK – izvajanje obstoječe investicije

Kljub vsem problemom na terenu in kabinetno noveliranje IP, PSCN ugotavlja, da je sodelovanje z vodstvom družbe 2TDK razmeroma korektno, vendar se je poslabšala odzivnost investitorja, ki v zadnjem ocenjevalnem obdobju ni izročil kar nekaj pomembnih gradiv, ki bi PSCN-ju omogočila osvetlitev določenih vprašanj in problemov. PSCN zato predlaga, da tajništvo PSCN s strani MZI uvede in vodi seznam zahtevanih oz. zaprosenih dokumentov in gradiv z datumi zaprosil in datumi izročitve gradiv.

Če je PSCN še lani ugotavljal, da se vodstvo 2TDK odziva v realnem času in da nastajajoče težave pretežno sproti in zadovoljivo odpravlja, mora letos podeliti nižjo oceno. Pri tem PSCN poudarja, da se prevečkrat pojavljajo enaki problemi in da zanje ni v ustrezni meri poskrbljeno.

➤ Izvajanje predhodnih raziskav

Pomanjkljivo predhodno sondiranje terena in neustrezen izbor trase je pri projektu premostitve kanjona Glinščice s pritokom potrdilo sistemski problem projektiranja, saj je zaradi nekorigitirane trase v območju najvišje biotske pestrosti in zaščitenih habitatov prišlo do kumulativnega degradacijskega učinka še zaradi predela labilne zemljine, kjer je prišlo verjetno do nenadomestljive izgube časa in zamude v planirani realizaciji projekta (zlasti tunelov). Vrh vsega so nastopili še nepredvideno obsežni jamski sistemi, ki podaljšujejo čas gradnje, povečujejo kumulativne zamude in višajo sicer predvidene nepredvidene stroške.

➤ **Terminski plan in roki**

Glede na pridobljene podatke s strani investitorja PSCN meni, da bo zastavljene roke za pričetek obratovanja proge zelo težko doseči, predvsem zato, ker v obstoječih razmerah primanjkljaja kadra in težav z napotovanjem ter nameščanjem delavcev (ob poročilih Delavske svetovalnice v medijih, da izvajalci slabo skrbijo za zaposlene in da se dogajajo številne zlorabe prekomernega dela, prenizkega plačila itd.).

➤ **Sistemske problemi načrtovanja**

Projekt »Drugi tir« kljub boljšemu nadzoru kaže na nekatere temeljne sistemske pomanjkljivosti načrtovanja in umeščanja v prostor velikih infrastrukturnih objektov. Kjer ni temeljitega vključevanja javnosti in civilnega nadzora nad izvajanjem projektov, so razmere še težje, konflikti z lokalnim prebivalstvom in pritiski na okolje pa še hujši (npr. »III. razvojna os«, povezovalni kanalizacijski vod »C0« itd.).

➤ **Drugo noveliranje Investicijskega programa (NIP2)**

V petek, 23. junija 2023 je bil na izredni seji PSCN v prostorih 2TDK v Ljubljani s strani družbe 2TDK predstavljen drugič novelirani IP (NIP2). Že v uvodu predstavitve je bilo poudarjeno, da sta bili pri oblikovanju novega IP upoštevani dve izhodišči (1) Zakon o drugem tiru (Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper - ZIUUGDT) in (2) Dogovori in sklepi organov EU o financiranju (nepovratna sredstva) in kreditiranju (nekomercialni kredit EIB) enotirne železniške proge Divača – Koper (projekt 2TDK).

Po daljši razpravi smo ugotovili, da tudi v novem IP (NIP2) ostajajo odprta nekatera vprašanja, na katera PSCN opozarja že dalj časa. Vsaj nekaterim od teh vprašanj bi se lahko izognili, če bi imel PSCN možnost obravnave predloga NIP2 pred njegovo potrditvijo na Vladi RS, pa se to kljub sprva drugačnim napovedim in celo povabilom k sodelovanju, ni zgodilo. V nadaljevanju opozarjamo na nekatera najpomembnejša vprašanja:

1. Čeprav je NIP2 že tretji posodobljeni dokument in drugo noveliranje izhodiščnega investicijskega programa, je tudi v NIP2 napačno opredeljena dolžina železniške proge, ki jo zajema projekt 2TDK in ki jo opredeljuje tudi koncesijska pogodba. Dolžina namreč ne znaša 27,1 km, temveč le 25,6 km, to je 1,5 km ali 5,8 % manj (!). Pri tem ne gre zgolj za formalno napako, temveč za problem finančne konstrukcije odseka, ki ga je s koncesijo na družbo 2TDK prenesla država, posledično pa tudi za projekcije prilivov, financiranja in prenosa zgrajene proge v upravljanje in uporabo;
2. NIP2 spreminja nekatere podatke o deležu nepovratnih sredstev EU oz. jih povečuje, s tem pa tudi razmerja med vrstami virov financiranja. Opozarjamo, da ti podatki še vedno temeljijo na optimizmu načrtovalcev, saj vse potrebne pogodbe še niso podpisane;
3. V razpravi o glavnih virih, sredstvih iz pribitka k cestnini in povečani taksi za pretovor ni bilo mogoče natančno ugotoviti, kateri vhodni podatki in kako so

- upoštevani (predvideno in že zabeleženo povečevanje števila tovornih vozil na avtocestah), hkrati pa niso tabelarno in grafično predstavljene analize projiciranih prilivov z dejanskimi in njihov vpliv na končno finančno konstrukcijo projekta za obdobje trideset let po dograditvi in prepustitvi železniškemu prometu;
4. V NIP2 je glede na predhodni IP brez ustreznih pojasnil zmanjšan predvideni obseg transporta tovora po novi progi, obenem pa je v celoti zanemarjeno vprašanje, kdaj bo predvidena frekvenca vlakov sploh lahko dosežena glede na prometna »ozka grla« na ostalih delih proge, predvsem ljubljanskega vozlišča in predvsem odseka Logatec-Postojna. Prav ti podatki so ključni za razpravo o realni kapaciteti proge Divača-Koper, pri čemer število vlakov dnevno na progi neposredno zavisi od dolžine vlakovnih kompozicij, krajšanje kompozicij pa glede na zahteve partnerjev v zalednih državah povzročajo dodatne stroške ranžiranja. Vse skupaj vpliva na izračune donosnosti projekta, na katerih temelji zastavljena finančna konstrukcija skupaj s sredstvi kreditorjev in investitorjev, in teh spremenljivk NIP2 ne zajema;
 5. V NIP2 ni ustreznih pojasnil za nenormalno visoko določene finančne »rezerve«, s katerimi se projekt vrača v pretirano finančno zastavljene okvire osnovnega IP, zlasti z ozirom na dejstvo, da je glavnina del, ki take rezerve zahtevajo (armiranje betonskih obodov tunelov, konstrukcija viaduktov) pretežno opravljena.
 6. Prav tako ocenjujemo, da se avtorji NIP2 ni dovolj jasno opredelili do možnih tveganj, do katerih prihaja zaradi volatilitosti gospodarskih in finančnih gibanj vsled rasti cen energije, resursov, stroškov dela, itd.). V situaciji napetih časovnih rokov izvajanja projekta ter ob dejstvu, da ima investitor za ti. tretji sklop samo enega izvajalca, je pričakovati trda pogajanja, v katerih bo imel izvajalec nezanemarljivo prednost na škodo naraščanja stroškov dela. V PSCN smo do določene mere skeptični, da se bo ta enačba s tremi neznankami (cena projekta – roki izgradnje – kvaliteta izvedbe) izšla po želji investitorja oz. po izračunih v NIP2;
 7. V PSCN ocenjujemo, da je vrnitev dinamike izvajanja projekta v prvotne termine sicer pozitivna, toda težko izvedljiva, saj so tudi časovne rezerve na projektu večidel porabljene. K doseganju predvidenih rokov oz. ugotavljanju eventualnih odstopanj v plus ali minus bi lahko veliko prispeval podrobneje izdelan terminski plan, v katerem bi bila osnovna časovna planska enota (največ) 14 dni. Brez takega plana je tekoče spremljanje dogajanja skoraj nemogoče, zato nas čudi, da NIP2 te zahteve ne uveljavlja;
 8. Za PSCN ostajajo odprta vprašanja ekologije, kamor uvrščamo vplive na lokalno prebivalstvo, rastlinstvo in živalstvo, onesnaževanje lokalnih vodotokov z nekontroliranimi izpusti zaradi pomanjkljivega nadzora delovišč in premalo strogega uveljavljanja pogodbenih obveznosti ter sankcioniranja za nedopustna ravnanja, in nenazadnje tudi bodočo porabo energije v spreminjajočih se globalnih razmerjih dominacije nad energenti in s tem skladnih evropskih usmeritev v striktno varčevanje virov. Zato opozarjamo, da NIP2 ne vsebuje dolgoročne projekcije prihrankov iz naslova rekuperacije, ki so vsaj za 50 % višji od potencialne rekuperacije po konverziji enosmernega električnega toka, ki je trenutno predviden. NIP2 se ne sklicuje na nobeno študijo, ki bi tako odločitev

podkrepila, zato PSCN ocenjuje, da razprava o tem še ni končana, ne glede na sedanja stališča investitorja in MZI. PSCN je že zahteval delovno srečanje s predstavniki SŽ, zadolženimi za področje napajanja vleke.

Tukaj PSCN predstavlja le izbrane najpomembnejše vidike odprtih vprašanj, ki so se pojavila v sami razpravi o NIP2 na izredni seji. Podajamo jih v poenostavljeni obliki, brez dodatnih opozoril in utemeljitev, ki bi preveč obremenjevala obseg in namen tega poročila. Svoje predloge in pomisleke je PSCN investitorju in MZI na dosedanjih sejah večkrat podal, ponavlja pa, da je NIP2 tako obsežen dokument, za katerega so izdelovalci porabili deset mesecev, zato ga ni mogoče zgolj na kratko komentirati.

NIP2 je sicer zaostрил časovno dinamiko izgradnje projekta in končni rok vrnil v prvotne okvire. Realizirati te roke pa bo izjemno težko, zato njihov pritisk na povečanje cene v NIP2 ni korektno ovrednoten. Na začetku je namreč predvidena dinamika vsebovala tudi potrebne časovne rezerve, ki jih zdaj ni več. Če so ti roki izvedljivi tudi brez njih, pa se zastavlja vprašanje, zakaj je do zamud sploh prišlo. In slednjič, ko govorimo o ceni projekta, se je potrebno odločiti, ali vztrajati pri sedanjem pristopu, ko je opredeljena le izhodiščna finančna struktura projekta, ki zajema posojila v osnovni vrednosti, ne pa v obliki dejanskih stroškov celotnega projekta vključno s servisiranjem posojil. Sredstva, pridobljena s posojili, imajo svojo ceno in ta cena v celoti je dejansko strošek projekta, sicer se bilanci prihodkov in odhodkov ne poravnata. Zanimivo je tudi, da IP operira z višino teh stroškov od samega začetka, ko ni bilo pridobljeno še nobeno posojilo.

Brez pravega odgovora ostaja tudi vprašanje, kdo bo dejansko vračal najeta posojila in kolikšni so dejanski stroški vračanja. IP to breme prenaša na Proračun in odpira problem, ali Sklep o državnem poroštvu za najem teh posojil dejansko vsebuje že tudi odločitev, da posojila vrača država, pri tem pa je navajal podatke o višini teh stroškov,

PSCN je od noveliranega IP pričakoval več. Vprašanja, ki jih zastavlja, opozarjajo, da številne stvari v tem projektu niso zadovoljivo rešene, kar pomeni, da jih bo potrebno reševati sproti, pri čemer improvizacije niso izključene. To ni dobra popotnica za največji infrastrukturni projekt v državi in predlagamo ponovno preveritev vseh možnosti in transparentno ter hitro ukrepanje. Tako investitor kot ministrstvo bi lahko pred potrjevanjem NIP2 bolje sodelovalo s PSCN in nekatere dvoumnosti in pomanjkljivosti še pravočasno odpravilo.

Ocena PSCN temelji na dosedanjih izkušnjah nadzora nad projektom, saj izvajanje projekta spremlja od samega začetka, v tem času pa so se zamenjale štiri vlade in tri vodilne upravne strukture.

3.2.2. MZI, DRSI, MNVP – nezadovoljivo sodelovanje in usklajevanje

Sodelovanje PSCN z Ministrstvom za infrastrukturo poteka pretežno na mesečni, občasno pa na tedenski in dnevni ravni. V načelu je sodelovanje korektno, kar se tiče ažurnosti priprave osnutkov zapisnikov, organizacije srečanj in večine drugih opravil, vendar so v

tem sodelovanju še rezerve. PSCN opaža premajhno število deležnikov na relaciji MZI—PSCN, kar lahko pomeni težavo v primeru zamenjave ali odhoda kadrov, kar smo bili ponovno priča ob menjavi vlade spomladi 2022. Po prepričanju PSCN bi MZI moral to vlogo okrepiti z dodatno uradno osebo, ki bi se seznanila s problematiko izvajanja projekta in tako razbremenila doslej eno samcato osebo, ki je sodelovala s PSCN od njegove ustanovitve. V tem smislu sodelovanje ni napredovalo, zato tudi podan dodaten predlog vodenja dnevnika zaprošenih gradiv z datumi realizacije, oz priskrbitve teh gradiv.

Glede priprave gradiv DLN/DPN je v zadnjem opazovanem obdobju, ki ga pokriva poročilo, je PSCN s strani MNVP opazil elemente zavlačevanja in nejasnega podajanja odgovorov, kar se zrcali iz odgovorov naslovljenih na predsednika PSCN in s katerimi se je PSCN seznanil. Pri preprečevanju takih zapletov PSCN pričakuje bolj proaktivno in bolj kritično vlogo uradništva MZI na relaciji z MNVP ter aktivnega prepoznavanja težav in iskanja operativnih rešitev za nastajajoče nepotrebne zamude pri analognih postopkih, kot je bil umeščanje levega vzporedno k »desnemu« tiru nove proge. PSCN od MZI pričakuje konkretno poročilo o uspešnosti sodelovanja med deležniki (MZI, DRSL, DRL, MNVP, zunanji izvajalci) in učinkovitosti priprave dokumentacije za dopolnitev DLN/DPN.

3.2.3. Sodelovanje s SŽ kot upravljalcem železniške infrastrukture v RS

PSCN opaža, da je percepcija pomena evropskih smernic o trajnostni preobrazbi transporta, zlasti železniškega, ki že veljajo in se bodo v smislu dodatnega varčevanja z energijo in prehoda v trajnostne oblike mobilnosti pričele tudi penalizirati po vzoru prekomernih izpustov CO₂, za katere Slovenija že sedaj plačuje kazni, pri nekaterih deležnikih pod pričakovani. Zlasti preseneča podjetje SŽ, katerih predstavnik za enosmerno napajanje je v preteklem letu dvakrat obiskal seje PSCN. Pri svojih pojasnilih je zelo neprepričljivo, predvsem pa brez vsakršnih gradiv zagovarjal pravilnost izbora enosmerne napajanja, pri čemer se v okviru svoje zaposlitve ukvarja z obračunavanjem prihrankov ob uporabi enosmerne toka. V okviru zagovarjanja te rešitve ni postregel s konkretnimi podatki prihrankov enega ali drugega omrežja niti ni potrdil, da bi kakršnakoli podobna študija obstajala. Od članov PSCN je celo zahteval, da pripeljejo strokovnjake, da bi opravili »strokovno debato« na to temo.

Člani PSCN so pridobili mnenje prof. Ferdinanda Gubine z Inženirske akademije Slovenije in Lojzeta Zupanca z Elektrotehniške zveze Slovenije, kjer v energetiki elektrovleke dvotirne proge Koper–Divača takole povzemata svoje zaključke:

Vsekakor Luka in tudi Koper potrebujeta kakovostno transportno povezavo s svetom za tovor in za ljudi. Povezava mora zadostiti povečanju obsega in hitrosti transporta tovora iz Luke in tudi potnikov iz in v Koper. Luka Koper že sedaj prevažata velik del tovora po železnici v primerjavi z drugimi jadranskimi pristanišči in nujno bo bistveno povečati ta

del. Zaradi toplogrednih plinov bo treba v prihodnosti tudi del prebivalstva in turistov preusmeriti na sodobno železnico. Cestna povezava bo sicer konkurirala železnici, vendar bo tudi na cesti treba uporabljati energijo obnovljivih virov in varčevati z energijo pri prevozu tovora. Železniško progo Koper-Divača je zato nujno obravnavati kot del transportne infrastrukture, ki bo morala slediti nizkoogljičnim ciljem Slovenije, EU in ciljem sodobnega prometa. Slovensko železniško omrežje potrebuje ob tem temeljito konceptno prenovu. Vključiti se mora v evropsko obnovljeno železniško omrežje, ki mora dosegati v splošnem tudi velike hitrosti, tudi več kot 160 km/h (npr. za progo Barcelona-Kijev). Nujen je prehod na izmenično napetost 25 kV, 50 Hz na vseh elektrificiranih progah v Sloveniji, kar mora biti strateška usmeritev, vpeta v strategijo posodobitve slovenskega in EU železniškega omrežja. Razlogi za to so naslednji:

- sedanje napajalne postaje ne zadoščajo potrebam v prihodnje;
- bistveno povečanje dosegljive moči za lokomotive;
- nižji stroški obratovanja in vzdrževanja;
- zmanjšanje števila napajalnih postaj, priključenih na 110 kV prenosno omrežje;
- nižje električne izgube;
- bistveno znižani uhajajoči tokovi skozi kovinske napeljave v zemlji;
- rekuperacija potencialne energije vlaka v električno omrežje pri vožnji navzdol čez Kraški rob;
- bližina RTP 400/110 kV v Divači, Ljubljani, Mariboru, Kranju in Krškem ter bližina obstoječih 110 kV daljnovodov in RTP 110/20(10) kV ob vseh trasah železnice;
- 110 kV vod do Kopra;
- varovanje okolja pred požari.

Svoje mnenje prehoda na 25 kV izmenično napajanje zaključujeta z razmislekom, da so razlogi številni, tehniško utemeljeni in ugodno vplivajo na finančno stanje z vidika dolgoročnega obratovanja in vzdrževanja proge. Glede na kratko analizo stanja in možnih rešitev se ponujajo naslednji zaključki, ki bi omogočili sodobno rešitev za transport tovorov in ljudi iz Kopra proti Divači in nazaj:

1. nujno je vzpostaviti pogoje za sobivanje Luke in turizma v Kopru z zasnovo usmeritev Obalne regije;
 2. Luka Koper in Slovenija potrebujeta sodobno železnico z dvema tiroma in s sodobnim napajanjem in izrabo naravnih potencialov z vidika skrbnega ravnanja z električno energijo;
 3. takoj začeti tudi z oblikovanjem zasnove posodobitve celotnega slovenskega železniškega omrežja z izrabo sredstev EU za te namene,
 4. edina smotrna in dolgoročna energetska usmeritev slovenske železnice je v izmenični napetosti 25 kV, 50 Hz, vse druge rešitve predstavljajo ovire in težave pri obratovanju.
- Cilje je mogoče doseči zadovoljivo hitro z izrabo strokovnega in tehnološkega potenciala slovenskih podjetij in posameznih strokovnjakov. Na koncu še sporočata, da sta na voljo za udejanjanje predlaganih rešitev.

PSCN je, kot že omenjeno, že nekajkrat zaprosil za študijo o izbiri ustreznega električnega napajanja, ki pa ne obstaja, čeprav je to obvezna sestavina projektne dokumentacije. PSCN ocenjuje, da je nujno s temi aktivnostmi pričeti in preprojektirati tisti del projekta 2TDK, ki ureja elektrifikacijo (3. sklop).

PSCN je že predlagal, da infrastrukturno ministrstvo prične postopek celovitega prehoda na izmenično napajanje 25kV z rekuperacijo, na način kot ga ima večina okoliških držav. Tak prehod je nedavno izpeljala Hrvaška in izkazalo se je, da stroški niso bili tako visoki. PSCN pričakuje od MZI, da od SŽ v najkrajšem možnem času pridobi študijo prehoda z zastarele enosmerne elektrifikacije 3kV na izmenično 25kV ter da oceni stroške prehoda na vseh glavnih elektrificiranih progah v Sloveniji (ca. 610 km). Razen odgovora, da je bil razpis za oceno stroškov takega prehoda že opravljen in da se na razpis ni prijavil nihče, DRSI ni mogel postreči.

PSCN je že v preteklih poročilih in na sejah opozarjal predstavnike MZI in DRSI, da Vizija razvoja železniškega omrežja predvideva 450 milijonske investicije v železniško omrežje na leto in da se v okviru teh sredstev ne posodablja le infrastruktura, temveč tudi kompozicije (lokomotive in vagoni – vlaki). Poleg tega je Republika Slovenija kot članica EU sprejela podnebne cilje tako do leta 2030 kot do leta 2050. Med njimi je prav nadomeščanje pridobivanja električne energije iz fosilnih goriv z bolj trajnostnimi oblikami pridobivanja EE, predvsem pa z zmanjšanjem in učinkovitostjo porabe. PSCN zahteva od MZI, da poskrbi za pospešeno delo DRSI na tem vprašanju. V nasprotnem bo znova sledil problem zamujanja, zavlačevanja in končno nepravočasnega neukrepanja z izredno hudimi škodljivimi posledicami za prihodnje generacije.

3.2.4. Sodelovanje z Vlado RS

PSCN ugotavlja, da bi moralo MZI kot vezni člen aktivneje poskrbeti za pretok informacij na nivoju Vlade (zbor ministrov) in neposredno z drugimi ključnimi ministrstvi (MNVP) glede umeščanja v prostor in pridobivanja kvalificiranih soglasij s strani okoljske in prostorske stroke. MZI še vedno ne sprejema dejstva, da je PSCN partner MZI, za svoje delo pa odgovoren Vladi RS. MZI še vedno nastopa kot nekakšen vmesni člen med PSCN in Vlado, ki pogosto želi filtrirati stališča in informacije PSCN, posredovane vladi, zato ne čudi, da še ni prišlo do delovnega sestanka članov PSCN s premierjem kljub številnim zaprosilom zaradi urgentnosti problematike. PSCN zato predlaga Vladi, da imenuje kontaktno osebo, s katero bo lahko PSCN na zvezi.

Kot običajno, tudi ob tokratnem poročilu PSCN pričakuje, da se Vlada na poročilo PSCN v roku dveh tednov odzove z organizacijo uradnega razgovora. Za pravočasno dostavo poročila PSCN na portal MZI in na Vlado RS je zadolženo in odgovorno MZI.

3.2.5. Druge težave in neodpravljene nejasnosti na projektu

- predolga priprava in uskladitev besedila o dvotirnosti za sprejem na Vladi
- nepredvidene podražitve in problem indeksacije

PSCN Vladi predlaga naj sprejme sklep oziroma stališče do vprašanja indeksacije ob podražitvah materialov in ponovni rasti skupne vrednosti projekta, k čemer je potrebno prišteti tudi

- problem prijav na razpise, ki se vleče skozi več let
- noveliranje IP (3IP) in dograditev v polno dvotirnost

PSCN predlaga razdelanje terminskega plana – po mesecih v 3IP. Prihodki (pribitki) so bili povečani ca. 10% + sredstva nad predvidenimi prihodki, upravljanje tveganj ni razjasnjeno, zato PSCN predlaga, da se zbrana sredstva investirajo v »levi tir« do polne dvotirnosti in v servisiranje obstoječe proge, saj je velik del sredstev že zbranih in pospešeno dotekajo

- sprememba koncesijske pogodbe

Vse zakonske spremembe zahtevajo spremembo koncesijske pogodbe, na kar je PSCN že opozoril in bo obravnaval na eni od prihodnjih sej.

- širitev servisnih predorov v polni profil

Pojasnila o porabi sredstev mednarodnih finančnih virov za širitev cevi so nejasna.

- namenska rezervacija sredstev iz naslova nadomestila za dosegljivost

Tu ostaja še veliko nejasnosti. Predvsem je pomembna razporeditev namensko zbranih sredstev iz treh virov: pribitka na cestnino, takse na pretovor in prevoznine po tirih.

- problem postavke »vodenje projekta« – ocenitev višine stalno raste: Ca. 2 mio.

EUR; z 22+5 zaposlenimi na 27 – sedaj kar 40 zaposlenih. PSCN predlaga predstavitev in utemeljitev načrta povečanja števila zaposlenih in pretok kadrov – kateri profili kadrov prihajajo (so načrtovani) in s katerih institucij, kakšna je kadrovska politika in kako jo 2TDK načrtuje ter kako preverja učinkovitost notranjega razporejanja dela in obremenitve kadrov.

- problem odsotnosti nagrajevanja PSCN za obsežno delo, ki ga opravlja (porabo ur in opravljeno delo po članih pripravi predsednik PSCN). PSCN-ju je priznana strokovnost in delo, ni pa plačila za opravljeno delo. Za primerjavo nam lahko služi nagrajevanje »super-nadzora«.

- problematika Tretjega pomola Luke Koper in infrastrukturne navezave nanj, ki vključuje tudi problematiko zadostne kapacitete tovarne postaje v Luki Koper.

4. URESNIČEVANJE PRIPOROČIL PSCN IN PREDLOGOV UKREPOV

PSCN ugotavlja, da se priporočila in predloge ukrepov s strani Vlade RS in MZI ter drugih organov ne upošteva v zadostni meri, največkrat pa z rešitvami odlašajo, kar ima najbolj škodljive posledice. Ponovno je potrebno preveriti izvedljivost zastavljenih rokov, uravnotežiti in na novo določiti finančne okvire Projekta in zagotoviti pregledno upravljanje s tveganji.

PSCN ugotavlja sistemske anomalije pri spremljanju in obvladovanju projekta železniške proge Koper-Divača, kar se kaže tudi pri drugih, širše primerljivih infrastrukturnih in siceršnjih projektov državnega pomena.

Še vedno ostaja področje odnosov z javnostmi močno zanemarjeno. Kolikor se je do neke mere izboljšalo samo obveščanje lokalnega prebivalstva, pa problemi širšega javnega ozaveščanja ostajajo pereči. Običajno prebivalstvo namreč o projektu izve bolj sporadično in predvsem naključno, ob kakih večjih anomalijah. Posebej skrbijo ponavljajoče se težave zavarovanja gradbišč pred nekontroliranimi iztoki onesnažene vode in emisij. Te lokalne prebivalce najbolj skrbijo. Dnevi odprtih vrat so dobrodošla rešitev, a še zdaleč to ne zadošča za pokrivanje informirane udeležbe javnosti. Člani PSCN se na terenu vsak v svojih okoljih venomer srečujejo s ponavljajočimi javno postavljenimi vprašanji, na katere je izjemno naporno vsakič znova odgovarjati.

Da bi se javnost lahko bolj kvalificirala za spremljanje dogajanja, jo je potrebno kakovostno in sistematično obveščati na vseh treh ravneh: lokalno, regionalno in nacionalno. Najbolj prepričljive so predstavitve s kratkimi povzetki del, ki se jih kontinuirano ob vnaprej določenih mejnikih objavlja na posebni spletni strani »SPROTN O OBVEŠČANJE JAVNOSTI O POTEKU GRADNJE«. Brošure in podobne tiskovine so lahko koristne za posebne namene, edina dolgotrajnejša oblika, ki omogoča dostop do arhiviranih gradiv, pa je spletna stran. PSCN je to predlagal že poprej in to eksplicitno navedel že v 5. poročilu PSCN, a do realizacije še vedno ni prišlo. PSCN šteje to nalogo kot primarno glede na svoj mandat, saj je bil ustanovljen prav zaradi potrebe po udeležbi javnosti, poleg tega so člani PSCN (so)predlagali prav zainteresirana in strokovna javnost ter lokalne skupnosti. Zanašanje zgolj na poročila PSCN je mnogo premalo, poleg tega pa zamotano opravilo, saj PSCN še vedno nima lastne spletne strani, za katero bi morala poskrbeti Vlada RS oziroma pristojno infrastrukturno ministrstvo, podstran s poročili PSCN pa je težko najti. PSCN opominja, da je že v preteklosti ob začetkih javnega predstavljanja projekta prišlo do nezaupanja javnosti, npr. ob okrnjeni javni razpravi o tipu in trasi nove proge ni bila korektno vodena in zaključena, kar se še vedno sporadično pojavi v kakem od medijev.

Po ugotovitvah deležnikov PSCN v celoti opravlja svoje delo profesionalno in adekvatno glede na zahtevnost tovrstnega multidisciplinarnega dela. Po drugi strani je delo PSCN še vedno neadekvatno ovrednoteno in merjeno zgolj z vidika neposrednih stroškov udeležbe na sejah, ne pa vloženega dela študija materialov, sklicevanja in

vodenja sej, zagotavljanja sklepčnosti, sprotnega beleženja vprašanj in proučitve podanih odgovorov, priprave dodatnih vprašanj in ocene smiselnosti ter zadostnosti pojasnil s strani družbe 2TDK, pristojnih ministrstev, organov v sestavi in drugih akterjev, pregledovanja in študija strokovnih gradiv in dokumentov vezanih na najširši spekter projektne dokumentacije od gradbenih, tehničnih, prostorskih (fizično-geografskih in geoloških), okoljskih (ekoloških), družbenih in drugih učinkov ter vplivov, in končno celovitega pregleda ter sinteze nad dogajanjem v povezavi z gradnjo nove proge Koper—Divača. Ne smemo pozabiti niti priprav in sklicevanja tiskovnih konferenc, na katerih PSCN predstavlja svoje ugotovitve, ter splošna razpoložljivost za novinarje in novinarska vprašanja, kažejo na širok spekter del in opravil, na katera se je potrebno pripraviti, kar jemlje dragoceni čas. Glede na projekt nacionalnega pomena in dolgoročne umeščenosti Slovenije kot transportnega vozlišča za številne države, so vse dejavnosti in opravljeno delo PSCN hkrati tudi državotvorne, zato člani PSCN pričakujejo adekvatno nagrado za opravljeno delo izven same prisotnosti na sejah. Če se je doslej izkazalo, da je ustanovitev PSCN izjemno pomemben akt demokratizacije našega družbeno-političnega sistema, saj se je v letih njegovega obstoja izkazalo, da ima pomembno vlogo in zaupanje, ki ga uživa v javnosti, bi moral biti tudi problem nagrajevanja zaradi konstruktivnega sodelovanja pri največjem potekajočem infrastrukturnem projektu v Sloveniji rešen.

5. ZAKLJUČNA OCENA

Skupna **SKLEPNA OCENA PSCN delovanja pristojnih ministrstev, organov v sestavi in investitorja za leto 2023 temelji zlasti na dveh segmentih: koordinaciji organov in izvajanju projekta s strani investitorja. Koordinacija s strani MzI se je v zadnjem letu izboljšala, kar zasluži prvič tudi pogojno zadostno oceno, kar pa ne velja za večino ostalih deležnikov. Pospešeno je tudi izvajanje projekta s strani investitorja, kar ima za posledico zadostno oceno, vendar je s strani investitorja nekoliko poslabšana ocena sodelovanja s PSCN. PSCN ugotavlja, da so na vodenju projekta še precejšnje rezerve, najbolj na strani učinkovite medresorske organizacije ter ažurnejše in temeljitejše odzivnosti 2TDK napram PSCN.**

PSCN z vidika optimalnega poteka gradnje dvotirne proge in zmanjševanja stroškov ter učinkovitosti vseh podpornih dejavnosti ocenjuje trenutno delovanje in medsebojno koordinacijo MzI, DRSI in MNVP v celoti kot nezadostno z nekaterimi opaženimi izboljšavami. PSCN ocenjuje delovanje družbe 2TDK kot dobro in tudi relativno hitro odzivno z eno pomembno opazko, in sicer da 2TDK ni uspešno odpravila ponavljajočih se dogodkov (dostavljanje informacij in gradiv, nadzor nad izvajalci, dokumenti supernadzora). PSCN tudi na strani 2TDK pogreša tekoče vodenje beležk o dostavljenih gradivih in odgovorih (kar je sicer tudi naloga MzI, ki bi se na podlagi takega beleženja lažje orientiral na opozarjanje o neizpoljenih elementih odzivnosti družbe 2TDK.

PSCN trenutno šteje kot ključne tri strateško pomembne aktivnosti na projektu 2TDK:

- 1) čimprejšnjo pripravo vse projektne dokumentacije za izvedbo nadgradnje v polno dvotirnost in zmanjšanje okoljske in finančne škode zaradi nepotrebne podvajanja določenih izvedbenih del, saj dokler ni polne dvotirnosti, bo promet navzgor proti Divači potekal po novi progi, navzdol proti Koperu pa še vedno po obstoječi progi z vsemi problemi, ki iz tega izhajajo;
- 2) ponovno noveliranje IP, da bo ta lahko predstavljal dejansko strokovno, finančno in terminsko podlago za vodenje projekta in tekoče spremljanje njegovega poteka;
- 3) pripravo strateških dokumentov za prehod na okoljsko sprejemljivo napajanje z izmeničnim tokom 25kV v skladu z evropskimi smernicami racionalne izrabe energije, in sicer najprej na odseku Koper—Divača, v naslednji fazi pa na celotnem ozemlju Slovenije, kot strateško investicijo trajnostne mobilnosti in transporta.

Od teh dveh strateških aktivnosti bo odvisna nadaljna ocena deležnikov trenutno največjega infrastrukturnega projekta v Sloveniji. Zapisano seveda ne pomeni, da drugih večjih problemov ni, zato smo jih v poročilu sproti navedli že zgoraj.

Zaradi vsega navedenega PSCN podeljuje pogojno pozitivno oceno za vodenje investicije v trenutnem obsegu s strani 2TDK, vsem ostalim omenjenim deležnikom (MzI, DRSI, DRI, MNVP, Vlada RS) pa skupno negativno oceno, čeprav se je sama koordinacija s strani MzI izboljšala, vendar, kot že poudarjeno, obstaja še veliko prostora za izboljšave. **PSCN je zato ostal pri oceni dosedanjih poročil, da projekt kljub določenim premikom na bolje ter pogojni zadostni oceni projekt še vedno ne poteka optimalno glede na potencial, posamezne odločitve pa niso sprejemane transparentno in gospodarno. Žal, so se nekatere prakse, medtem ko so vmes že potekale bolje, znova poslabšale. Instrument poročila PSCN šteje kot pomemben segment vzpodbude vsem deležnikom za čimkakovostnejše in koordinirano opravljanje dela.**

PSCN ob dostavi **Poročila PSCN Vladi RS** predlaga takojšen poseben sestanek s predsednikom Vlade RS, na temo Poročila. PSCN Vlado poziva, da imenuje kontaktno osebo za stike med Vlado in PSCN, saj je PSCN posvetovalni organ Vlade.

PSCN v sestavi: Jadran Bajec, predsednik, Emil Milan Pintar, podpredsednik, Damir Josipovič, Damijan Kreslin, Alenka Triplat, Dimitrij Černic, Monika Pintar Mesarič, Darjo Kocjančič, Andreja Odar

Sedmo poročilo PSCN

Sestavil:

dr. Damir Josipovič, član



overila:

Jadran Bajec, predsednik

mag. Emil Milan Pintar, podpredsednik

