



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI ZBOR

Poslanska skupina Slovenske demokratske stranke

Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana

t: 01 478 95 30, f: 01 478 98 77, e: ps-sds@dz-rs.si, www.dz-rs.si



Ljubljana, 5. junij 2017

DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE
Odbor za infrastrukturo, okolje in prostor

g. Igor Zorčič, predsednik

Zadeva: Zahteva za sklic nujne seje Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor

Na podlagi 48. člena Poslovnika Državnega zbora Republike Slovenije poslanska skupina SDS zahteva sklic nujne seje Odbora Državnega zbora Republike Slovenije za infrastrukturo, okolje in prostor z naslednjo točko dnevnega reda:

Problematika izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper.

Obrazložitev:

Predlagatelji poudarjamo, da je v Sloveniji nujno potrebna modernizacija železniške infrastrukture, vključno z izgradnjo drugega tira železniške proge Divača-Koper. Menimo, da ni nikogar, ki bi nasprotoval izgradnji oziroma vzpostavitvi moderne železniške povezave, predvsem od koprskega pristanišča do njegovih trgov. Moderna železniška infrastruktura z drugim tirom železniške proge Divača-Koper ne bi pomenila le ohranjanje in izboljšanje konkurenčnega položaja koprskega pristanišča pač pa celotnega slovenskega gospodarstva. Vendar pa morajo biti vsi projekti načrtovani transparentno ter izvedeni gospodarno in učinkovito. Projekti morajo biti po ceni in kvaliteti primerljivi s podobnimi projekti v tujini. Žal projekt izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper, kot ga je pripravila vlada Mira Cerarja in koalicijske stranke Stranka modernega centra (SMC), Demokratična stranka upokojencev Slovenije (DeSUS) in Socialnih demokratov (SD), ne izpolnjuje niti enega pogoja, tako glede transparentnosti, gospodarnosti kot učinkovitosti. Predlagatelji smo prepričani, da se bo ponovila zgodba projekta TEŠ6, v kolikor bo ta projekt izveden na način, kot ga je sprejela vlada Mira Cerarja in stranke SMC, DeSUS in SD.

V Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača-Koper (ZIUGDT), ki ga je sprejela vlada Mira Cerarja in koalicija strank SMC, DeSUS in SD po nujnem postopku, je med drugim navedeno, da je predračunska vrednost izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper zastavljena ambiciozno, vendar realno, da pa njene natančne višine v tem trenutku ni gospodarno razkrivati

zaradi negativnih posledic, ki bi jih takšno razkritje pomenilo za postopke javnih razpisov in oddajanja del izvajalcem. Predlagatelji smo prepričani, da gre za prazen izgovor in zavajanje. V kolikor ima vlada natančno višino stroškov projekta, bi jo lahko razkrila poslanecem Državnega zbora v skladu z zakonodajo, ki ureja zaupne podatke.

Poleg tega je PZI (projekt za izvedbo del) za drugi tir železniške proge Divača-Koper, s katerim se natančno ovrednoti vrednost projekta, še v izdelavi. Izdelan je zgolj PGD (projekt za gradbeno dovoljenje) s katerim pa se vrednost projekta lahko določi zgolj okvirno. Logično bi bilo, da se najprej pripravi PZI, nato pa se določi oziroma ustanovi družbo, ki projekt vodi in zapre finančno konstrukcijo projekta. Vlada Mira Cerarja in stranke SMC, DeSUS in SD pa so naredili ravno obratno. Najprej so ustanovili družbo 2TDK, ji zagotovili 200 milijonov evrov davkoplačevalskega denarja (1 milijon evrov v letu 2016 in 199 milijonov evrov v letu 2017), potem pa sprejeli zakon o vodenju te investicije oziroma projekta (ZIUGDT). S tem se je sprejela pravna podlaga za to, da družba 2TDK (koncesionar) ne bo imel nobenih obveznosti in nobenega rizika. Sporno je tudi to, da se je za projekt izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper ustanovilo novo družbo 2TDK, namesto da bi se vodenje in izpeljavo projekta zaupalo družbi DRI, ki je družba v 100% državni lasti in je največje inženirsko in svetovalno podjetje v Sloveniji, katerega izkušnje in znanje temeljijo na številnih zaključenih projektih, izvedenih na področju infrastrukturnih gradenj, predvsem pri gradnji avtocestnega križa.

V obrazložitvi ZIUGDT je navedeno, da je sistemski vir za zagotavljanje finančne vzdržnosti projekta plačilo za dosegljivost. Plačilo za dosegljivost je po določbah ZIUGDT prihodek 2TDK, ki ga zagotavlja proračun Republike Slovenije. Pretežni del plačila za dosegljivost se bo na podlagi določb ZIUGDT zbral z dvema novima dajatvama. Prva dajatev je pribitek k cestnini za težka tovorna vozila. Vlada ocenjuje, da naj bi se s to dajatvijo v prvem letu njene uvedbe (leto 2018) zbralo 11,4 milijona evrov. Druga nova dajatev pa je taksa za pretovor v koprskem tovornem pristanišču, ki jo bo dolžna plačevati družba Luka Koper. Vlada ocenjuje, da naj bi ta taksa v prvem letu uvedbe znašala 10 milijonov evrov. Za obe novi dajatvi vlada navaja, da naj bi se postopoma povečevali, in sicer zaradi rasti prometa težkih tovornih vozil in zaradi rasti pretovora v koprskem pristanišču. Pri tem vlada ne navaja, kakšne bodo posledice, če se ta pričakovanja oziroma navedbe o povečanem pretovoru in prometu težkih cestnih vozil ne uresničijo. Tudi pri projektu TEŠ6 se je ocenjevalo, da bo cena elektrike čez 50 evrov na megavatno uro, sedaj pa cena elektrike že kar nekaj let vztraja okoli 30 evrov na megavatno uro.

Vlada v obrazložitvi ZIUGDT tudi navaja, da bo finančna vzdržnost projektne družbe 2TDK zagotovljena, če bo državni proračun v obdobju obratovanja projekta po njegovi izgradnji leta 2025 namenil letni znesek oziroma plačilo za dosegljivost v višini med 30 in 40 milijonov evrov, odvisno od dobe trajanja koncesijskega razmerja, pri čemer zakon določa 45-letno obdobje trajanja koncesijske pogodbe. To pomeni, da je vrednost projekta izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper med 1,35 milijarde evrov in 1,8 milijarde evrov. Razlika med obema ocenama vrednosti projekta, ki ju je podala vlada Mira Cerarja, je kar 450 milijonov evrov, kar je z njene strani neresno in neodgovorno. Za ta denar bi lahko na primer zgradili okoli 300 vrtcev, šol in športnih dvoran po vseh občinah v Sloveniji.

Premier Miro Cerar je v odgovoru na ustno poslansko vprašanje poslanca Ljuba Žnidarja na majski seji državnega zbora med drugim navedel, da bo na podlagi njegovih strokovnih podatkov kilometer proge drugega tira železniške proge Divača-Koper stal okoli 27 milijonov evrov. Glede na to, da je skupna dolžina proge tega projekta 27,4 km, bi to pomenilo, da bi ta projekt stal okoli 730 milijonov evrov. Številka, ki jo je navedel premier Miro Cerar, pa se bistveno razlikuje od številke 1,35 oziroma 1,8 milijarde evrov,

kot je izračunana na podlagi ZIUGDT, in sicer kar za okoli 620 oziroma 1070 milijonov evrov.

Za komentar takih odstopanj v oceni vrednosti projekta drugega tira železniške proge Divača-Koper med to, ki jo je navedel premier Miro Cerar, in tisto, ki je navedena v ZIUGDT, ki ga je pripravila njegova lastna vlada, predlagatelji sploh ne najdemo besed. Predlagatelji menimo, da je tudi cena 27 milijonov evrov za kilometer pretirana, saj naj bi kilometer elektrificirane železniške proge danes v Evropi stal povprečno med 5 in 7 milijonov evrov, če pa je takšna proga v tunelu na zahtevnem terenu pa okoli 18 milijonov evrov na kilometer. Pri tem opozarjamo, da naj bi po nekaterih podatkih samo odkop, odvoz in deponiranje materiala, ki bo nastal pri gradnji te proge stal okoli 200 milijonov evrov. V kolikor bi se želelo ta material uporabiti za kakšen drug projekt, bo lahko tisti, ki bo imel koncesijo za upravljanje s tem materialom, slovenskim davkopllačevalcem ponovno zaračunal ta material in njegov prevoz. Zato bi bilo edino gospodarno in učinkovito, da bi se ob projektu izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper hkrati izvedel še kakšen projekt oziroma projekti, pri katerih bi porabili material, ki bo nastal ob izkopu proge.

Na to, da je projekt izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper nesorazmerno drag, nedodelan in zastarel, opozarja tudi strokovna javnost. Po izračunih strokovne javnosti naj bi ta projekt stal več kot 2,5 milijarde evrov. V kolikor so ti izračuni točni, bi to pomenilo, da je vlada v ZIUGDT umetno zmanjšala investicijsko vrednost. Strokovna javnost je predstavila tudi predlog projekta, ki bi bil izveden z novimi tehnologijami, izgradnja projekta bi potekala bistveno hitreje, stroški bi bili bistveno nižji, trajanje vožnje bi bilo hitrejše, delo na tem projektu pa bi dobilo bistveno več slovenskih izvajalcev.

Nasprotovanje ZIUGDT je v Deklaraciji o drugem tiru železniške proge Divača-Koper izrazil tudi Občinski svet Mestne občine Koper. Deklaracijo je sprejel 22. maja 2017, v njej pa ugotavlja, da je način izgradnje, upravljanja in gospodarjenja z drugim tirom kot je bil sprejet v ZIUGDT finančno potraten in škodljiv za Republiko Slovenijo. Nadalje ugotavlja, da bi imela uveljavitev ZIUGDT težke, nepopravljive posledice za slovensko, obalno in koprsko gospodarstvo, ter da bi se zaradi obstoječega tira še nadalje obremenjevalo okolje ter ogrožalo življenje in premoženje prebivalcev dela območja Mestne občine Koper. Opozarja na dejstvo, da Državni zbor, še prej pa Vlada Republike Slovenije in ministrstvo niso upoštevali pripomb in zahtev strokovne javnosti, prebivalcev, ki živijo ob progi Divača-Koper, Mestne občine Koper in še zlasti veta Državnega sveta Republike Slovenije. Občinski svet Mestne občine Koper ob predpostavki, da je in bi morala biti Republika Slovenija sposobna samostojno, brez vmešavanja sosednjih držav in tretjih oseb, zgraditi, upravljati in gospodariti s 27 kilometrskim odsekom nove železniške proge, odločno nasprotuje uveljavitvi ZIUGDT in podpira zahtevo za razpis zakonodajnega referendumu o ZIUGDT. Zato poziva vse občanke in občane, da izrazijo podporo zahtevi za razpis zakonodajnega referendumu o ZIUGDT, oddajo svoj podpis ter na referendumu glasujejo proti. Občinski svet Mestne občine Koper tudi poudarja, da ne nasprotuje izgradnji drugega tira železniške proge, ampak ravno nasprotno, od odločevalcev zahteva čim hitrejšo izgradnjo dvotirne železniške povezave na način, ki bo racionalen in ekonomsko upravičen.

Vendar pa vlada Mira Cerarja in koalicija strank SMC, DeSUS in SD tem predlogom, pripombam in zahtevam niti ne prisluhne, kaj šele, da bi jih resno preučila. Predlagatelji menimo, da je razlog v temu, da so dela oziroma zaslužki pri tem projektu že vnaprej razdeljeni med posamezne lobije. K takemu mnenju nas vodijo tudi besede predsednika Foruma 21, da vlada na projektu drugega tira železniške proge Divača-Koper stoji ali pade.

Odboru za infrastrukturo, okolje in prostor predlagamo sprejem naslednjih sklepov:

1. **Odbor za infrastrukturo, okolje in prostor pričakuje, da Vlada Republike Slovenije v roku 15 dni od dneva sprejetja tega sklepa pisno natančno pojasni investicijsko vrednost projekta izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper. Vlada naj pojasni tudi odstopanja v oceni vrednosti tega projekta med predsednikom vlade dr. Mirom Cerarjem, kot jo je navedel v odgovoru na ustno vprašanje, in med oceno, kot je navedena v Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (ZIUGDT), ki ga je pripravila njegova vlada.**
2. **Odbor za infrastrukturo, okolje in prostor pričakuje od Vlade Republike Slovenije, da v roku 30 dni od sprejetja tega sklepa pripravi pisno mnenje glede:**
 - **projekta izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper, kot ga predlaga Strokovna skupina št. 4, prof. dr. Jože Duhovnik in ostali in**
 - **variante nove dvotirne železniške proge Divača-Koper.**
3. **Odbor za infrastrukturo, okolje in prostor pričakuje od Vlade Republike Slovenije, da v roku 30 dni od sprejetja tega sklepa pripravi primerjavo finančne konstrukcije projekta izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper, kot ga predlaga Vlada Republike Slovenije, s podobno zahtevnimi projekti, ki so se izvedli v drugih državah.**

Obrazložitev:

Ocena vrednosti projekta izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper je povsem nejasna in nedorečena. Tako je v Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (ZIUGDT) ocena vrednosti tega projekta med 1,35 in 1,8 milijarde evrov, kar pomeni kar 450 milijonov evrov odstopanja med najvišjo in najnižjo ceno tega projekta. Po drugi strani premier Miro Cerar navaja oceno vrednosti okoli 27 milijonov za kilometer te proge oziroma 730 milijonov za projekt v celoti. Zato, da se pride do neke bolj točne in predvsem enotne ocene vrednosti tega projekta, predlagatelji pričakujemo, da vlada pisno natančno pojasni investicijsko vrednost projekta izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper. Vlada naj pojasni tudi odstopanja v oceni vrednosti tega projekta med predsednikom vlade dr. Mirom Cerarjem, kot jo je navedel v odgovoru na ustno vprašanje, in med oceno, kot je navedena v Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (ZIUGDT), ki ga je pripravila njegova vlada. Glede na to, da strokovna javnost navaja, da je cena tega projekta nesorazmerno draga in da je projekt, kot ga je določila vlada Mira Cerarja, nedodelan in zastarel, se pričakuje od vlade, da v roku 30 dni pripravi pisno mnenje glede projekta izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper, kot ga predlaga Strokovna skupina št. 4, prof. dr. Jože Duhovnik in ostali ter variante nove dvotirne proge. Pričakuje se tudi, da vlada pripravi še primerjavo tega projekta s podobno zahtevnimi projekti, ki so se izvedli v drugih državah

Predsedniku predlagamo, da na nujno sejo povabi:

- predsednika Vlade Republike Slovenije,
- ministra za infrastrukturo,
- ministrico za finance,
- predstavnike Strokovne skupine št. 4, prof. dr. Jože Duhovnik in ostali,

- predstavnike družbe 2TDK d.o.o.,
- predstavnike družbe DRI upravljanje investicij, d.o.o. in
- predstavnike Komisije za preprečevanje korupcije.

Vodja PS SDS,
Jože Tanko

Gradivo za obravnavo:

Poleg besedila zahteve za sklic nujne seje Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor ter predlaganih sklepov, kot gradivo za obravnavo na seji prilagamo tudi:

- podatke o Eurotunnelu, dosegljive na spletni strani:

https://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel

- podatke o Gotthard Base Tunnelu, dosegljive na spletni strani:

https://en.wikipedia.org/wiki/Gotthard_Base_Tunnel