



VELIKI PROJEKTI IN POLITIČNA
LEGITIMNOST - OB PRIMERU GRADNJE AC
KRIŽA V SLOVENIJI

Dr. Pavel Gantar

Ljubljana, 9. februar. 2015

IZPOSTAVLJENA VLOGA INFRASTRUKTURE

- Spremenjena vloga prometne in komunikacijske infrastrukture : od “predpogoja” za gospodarsko in družbeno dejavnost do osrednje vloge v organizaciji sodobne *globalizirane* ekonomije;
- Izpostavljena vloga mobilnosti, zmanjševanje “upora distance”; od “prostora krajev” do “prostora tokov”;
- V prostorski sociologiji: neenak dostop do javnih dobrin in uslug eden od pglavitnih virov družbenih konfliktov v prostoru;
- Rezultat: veliki prometni in telekomunikacijski infrastrukturni projekti



PARADOKS VELIKIH PROJEKTOV

- Ob tem ko zmanjševanje upora distance in povečevanje dostopnosti v prostoru igra ključno vlogo v organizaciji ekonomskih dejavnosti in življenja nasploh,
- Se veliko takšnih mega projektov znajde v težavah
 - Prekoračitve rokov izgradnje
 - Prekoračitve stroškov
 - Izguba javne podpore
 - Slaba učinkovitost delovanja
- Govori se o zavajanju, laganju, prevarah, ponekod se akterji znajdejo v sodnih pregonih ipd... .



PRIMERI PREKORAČITVE STROŠKOV

Table II.i *Examples of construction cost overruns in large transport projects. Constant prices. For patronage figures, see Chapters 3 and 4*

Project	Cost overrun (%)
Boston's artery/tunnel project	196
Humber bridge, UK	175
Boston-Washington-New York rail, USA	130
Great Belt rail tunnel, Denmark	110
A6 Motorway Chapel-en-le-Frith/Whaley bypass, UK	100
Shinkansen Joetsu rail line, Japan	100
Washington metro, USA	85
Channel tunnel, UK, France	80
Karlsruhe-Bretten light rail, Germany	80
Øresund access links, Denmark	70
Mexico City metro line	60
Paris-Auber-Nanterre rail line	60
Tyne and Wear metro, UK	55
Great Belt link, Denmark	54
Øresund coast-to-coast link	26

Vir: Flyvbjerg et al. : Megaprojects and Risk. An Anatomy of Ambition. Cambridge: Cambridge University Press, 2003. Str.



ZVENI ZNANO....

- Tudi v Sloveniji se je projekt izgradnje AC v zgodnjih devetdesetih letih začel z nadstrankarsko politično podporo, z veliko družbeno in politično legitimnostjo in
- se je zaključil ob koncu prejšnjega desetletja s splošno sprejeto kritiko o preplačanih avtocestah, gradbeno političnih lobijih, zaslužkarstvom in lokalnimi izsiljevanji;
- Politika je poudarjala pomen gradnje tudi za razvoj gradbeništva – paradoksalno: zaključek gradnje pomenil tudi zaton največjih gradbenih firm... zgodilo se je prav nasprotno



PROBLEM VELIKIH PROMETNIH PROJEKTOV

- Kompleksnost:
 - Vključuje celo vrsto akterjev od političnih, javnosti, različnih strok, sproža se vprašanje razmerij med njimi, prestiža, dominantnosti;
 - Zahteva se posebne institucionalne in pravne ureditve;
 - Konfliktnost ciljev, kriterijev, vrednot
 - Imajo hotene in nehotene posledice in vplive za številna področja (okoljski, družbeni, lokalni)
- Finančno so tako zahtevni, da jih praviloma ni mogoče, včasih tudi ne zaželeno izvesti samo s privatnimi viri;
- Časovno presegajo okvire štiriletnega (voljenega) mandata zato
 - Se politiki osredinijo na doseganje ciljev znotraj tega mandata (svečane otvoritve);
 - Neprijetne odločitve (recimo o podražitvah, spremembah) poskušajo preložiti na naslednji mandat.
- Navsezadnje: “mejna korist” : prvi kilometri so najbolj dragoceni, zadnji so že breme.



PROBLEMI

- ❖ Nenatančno opredeljen projekt izgradnje: od leta 1993 se je NPIA formalno spreminjal 1995, 1998 in 2004, - vedno se je povečal obseg projekta in potrebna finančna sredstva, ter prilagodili roki za zaključek posameznih odsekov;
- ❖ Inicialno “zavajanje” glede stroškov izgradnje, ki so bili glede na stanje dokumentacije odločno podcenjeni: 500 km za 2,2 mlrd. USD – to je bila cena za politično podporo in legitimnost projekta.
- ❖ Vprašanje: ali so bili zavedeni ali pa so hoteli biti zavedeni?
- ❖ Opuščena “filozofija ostrega svinčnika” – poceni gradnja, dograditev drugega pasu ob obstoječih državnih cestah ipd.
- ❖ Dileme v zvezi s koridorji in trasami
- ❖ Zahteve MOP: stroški izravnalnih ukrepov na vodah in okolju gredo v ceno investicije



ZAKLJUČEK

- ❖ Širitev AC programa vključno z bolj realno opredelitvijo stroškov izgradnje je koristila vsem:
 - Različnim strokam
 - Gradbenim podjetjem
 - Politikom
- ❖ Program se je lahko obdržal le tako, da se je nenehno širil, le tako je lahko obdržal visoko stopnjo politične legitimnosti;
- ❖ Voljene politične strukture so legitimizirale projekt tako, da so ga širile s projekti iz lastnega okolja, obenem pa so prav iz tega črpale svojo lastno politično legitimnost.
- ❖ Odnos je bil vzajemen.

