

Državni svetnik  
Branko Šumenjak

Ormož, 6.12.2015

Gospod  
Mitja Bervar, mag. manag.  
Predsednik  
Državnega sveta

DRŽAVNI SVET REPUBLIKE SLOVENIJE

Prejeto:	07-12-2015
Šifra:	326-01/15-20/1
Povezava:	020-04/15-20
EPA:	EU:
Sign. zn.:	
Kratica:	

**Zadeva: Vprašanje predsedniku Vlade Republike Slovenije dr. Miru Cerarju v zvezi s problematiko izgradnje hitre ceste Hajdina–Ormož**

Na podlagi 66. in 98. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14 in 26/15) predlagam, da se predsedniku Vlade Republike Slovenije dr. Miru Cerarju postavi naslednji vprašanji:

1. Ali ste kot predsednik Vlade v celoti seznanjeni s problematiko izgradnje hitre ceste Hajdina–Ormož, tudi v povezavi z rekonstrukcijo in nadgradnjo železniške proge Pragersko–Hodoš ?
2. Ali je Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (ReNPIA), ki jo je sprejel Državni zbor 27. 2. 2004, kljub sprejeti Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji na Vladi 29. 7. 2015, še veljavna?

Obrazložitev:

Ad 1)

Preden bom dokončno prisiljen o dejanskem stanju ob koncu nadgradnje železniške proge Pragersko–Čakovec in o problematiki izgradnje hitre ceste Hajdina–Ormož obvestiti Evropsko komisijo, se obračam na vas kot predsednika Vlade, saj ne želim, da bi morala Republika Slovenija vrniti del evropskih sredstev, ki jih je pridobila za projekt modernizacije železnice na relaciji Pragersko–Hodoš, za kar po sklepanju iz neformalnih pogovorov z visokimi uradniki Evropske komisije in Evropskega računskega sodišča obstaja velika verjetnost.

O navedeni cesti, ki je predmet različnih razprav, pisanj, prošenj, groženj, sporov, je bilo izrečenega že marsikaj. Sam sem od 2012, odkar sem državni svetnik, postavil več vprašanj pristojnim ministrom, ki se jih je v tem času zamenjalo kar nekaj, a rezultata ni bilo, saj za zadevo ni posluha, predvsem pa ne politične volje in interesa. A dejstva so naslednja:

1. Hitra cesta Hajdina--Ormož bi morala biti v skladu z Resolucijo o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (ReNPIA) zgrajena do 2013.
2. Za odkupe zemljišč, projektno dokumentacijo in izdano gradbeno dovoljenje za traso Ormož–Gorišnica ter že dvakrat začeto gradnjo (Vegrad in Primorje sta končala v stečaju) je bilo do zdaj porabljenih že približno 10 mio evrov.
3. Ministrstvo za infrastrukturo je ugotovilo nova dejstva, na podlagi katerih naj novogradnja ne bi bila potrebna zaradi spremembe prometnih tokov, saj da

obremenitve obstoječe državne ceste Ptuj–Ormož niso take, da bi zahtevale novogradnjo, kar pa je vprašljivo, saj so bili podatki o številu prometa prikazani le pavšalno in se v njih upravičeno dvomi. Pri tem se ne upoštevajo razvojne potrebe območja UE Ormož, ki je prometno odrezano in ga tudi zaradi tega zaobide večina potencialnih investitorjev. Zgolj kriterij prometne obremenitve obstoječih cest gotovo ne more biti edino merilo za to, da se k novogradnji ne pristopi. Pri tem velja opozoriti, da tudi s posodobitvijo železnice to področje ne pridobiva kaj dosti, saj po več kot 150 letih obstoja železnica izgublja železniško skladišče v Ormožu in nakladalno-razkladalne tire in klančine s tehtnico, nakladalno-razkladalne operacije pa naj bi se v prihodnosti izvajale na enem od tirov v bivši Tovarni sladkorja.

4. Zaradi nezgrajene ceste je v Mihovcih vzpostavljeno nezakonito stanje na križanju ceste z železnico. Nezakonitost izhaja iz 49. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu, ki določa, da mora biti križanje proge z avtocesto, hitro cesto ali glavno cesto I. reda biti izvennivojsko. Prehodi, ki ne izpolnjujejo teh pogojev, morajo biti tako urejeni najpozneje ob prvi nadgradnji železniške infrastrukture, kar pa se v dani situaciji ni zgodilo. Zakon sicer predvideva tudi možnost, da lahko minister v nekaterih primerih izda odločbo, da se izgradnja izvennivojskega prehoda opusti, a v tem konkretnem primeru ni bil izpolnjen noben od zakonskih pogojev. Kljub temu je bila na predlog komisije za prehode v letu 2006 taka odločba vseeno izdana, čeprav je komisija kot rezervno varianto pustila možnost gradnje izvennivojskega prehoda, če ne bo zgrajena nova cesta in se obstoječa cesta ne bo dekategorižirala iz ceste 1. reda v lokalno cesto.

Tako imamo danes nivojski prehod železnice s cesto 1. reda, kljub praktično novozgrajeni železniški progi na relaciji Pragersko–Hodoš, kar je nezakonito. V primeru, da se z izgradnjo hitre ceste ne bo začelo takoj nadaljevati, bo predmet obravnave pred evropsko komisijo. Za tako stanje ne moremo kriviti finančnega stanja države, saj je po podatkih medijev DARS, ki je za izgradnjo ceste zadolžen tudi kot investitor, v državni proračun vplačal 31 mio dividend, kar pomeni, da je posloval z dobičkom, torej je denarja dovolj. Seveda se samo po sebi postavlja vprašanje, ali je vodstvo DARS-a še primerno za opravljanje svojih nalog, če ni izpolnilo programa izgradnje avtocest, ki mu ga je z ReNPIA naložil Državni zbor.

5. Posebna cvetka je tudi novozgrajeni nadvoz ceste nad železnico v Pavlovcih pri Ormožu, ki nima niti steze za kolesarje niti za pešce, tako da pešci iz vasi Pavlovci ne morejo na novozgrajeno postajališče Pavlovci. Tudi ta »uspeh« je del projekta posodobitve železnice na odseku Pragersko–Hodoš.

#### Ad 2)

Nerazumljivo je, kako je Vlada s sprejetjem Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji lahko suspendirala Resolucijo o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, ki jo je sprejel Državni zbor 27. 2. 2004, saj kljub več predlogom, izgradnje hitre ceste Hajdina–Ormož ni uvrstila v navedeno strategijo kot prednostni projekt. Ali izvršilna veja oblasti lahko s svojim aktom suspendira akt zakonodajne veje oblasti?

Državni svetnik  
 Branko Šumenjak, l.r.