



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Številka: 0650-00/07-P
Ljubljana, 21. 1. 2015

Državni svet Republike Slovenije je na 25. seji 21. 1. 2015, na podlagi 29. in 67. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10 in 6/14) ter na podlagi posveta z naslovom *Ključna vprašanja razvoja cestne in železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji*, sprejel naslednje

S K L E P E:

Državni svet Republike Slovenije je 6. januarja 2015, na pobudo državnega svetnika Uroša Brežana, organiziral posvet z naslovom *Ključna vprašanja razvoja cestne in železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji*.

Učinkovitost gospodarstva vsake razvite družbe je zelo odvisna od delovanja njenega prometnega sistema. Promet je dejavnik, ki ima neposreden vpliv na pospeševanje ali omejevanje oziroma zaviranje razvoja družbe kot celote. Ker se gospodarski razvoj regije in razvoj prometne infrastrukture najpogosteje dogajata istočasno, mora biti področje razvoja prometnega sistema prioriteten izziv za politiko.

Po izgradnji avtocestnega križa in pomurske avtoceste so investicije v razvoj in modernizacijo cestne infrastrukture praktično ustavljene. Na državnih cestah zaradi pomanjkanja sredstev za investicijsko vzdrževanje že zapiramo mostove, tudi velik del železniške infrastrukture je zastarel. Posledično se prebivalstvo in gospodarstvo soočata s slabo mobilnostjo in dostopnostjo, ovirano oskrbo gospodarstva in tudi slabšo prometno varnostjo. Vse to negativno vpliva na konkurenčnost Slovenije. Eden ključnih razlogov za tako stanje je tudi odsotnost strateškega dokumenta na področju prometne infrastrukture, ki bi določil prednostne investicijske projekte in temu ustrezno definiral finančne vire za njihovo izvedbo. Ker je Državni svet želel sodelovati pri prepoznavanju prednostnih izzivov Slovenije, se je odločili organizirati posvet, da bi lahko izmenjali mnenja in predloge, katere investicije v cestno in železniško infrastrukturo so prednostne in morajo zato biti del tako Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju: strategija), ki jo je dalo Ministrstvo za infrastrukturo v javno razpravo med 15. 12. 2014 in 31. 1. 2015, kot kasnejšega nacionalnega programa, ki bo opredelil tudi finančna sredstva.

Posvet je povezoval državni svetnik in župan Občine Tolmin Uroš Brežan, udeležence posveta pa sta na začetku pozdravila in nagovorila predsednik Državnega sveta Mitja Bervar in minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič.

V uvodnem delu posveta so v svojih predstavitvah predstavili predlog Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji ter se z različnih vidikov dotaknili vprašanja trenutnega stanja in izzivov razvoja cestne in železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji mag. Matjaž Vrčko z Ministrstva za infrastrukturo, v. d. direktorja Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo Sergij Grmek, generalna direktorica Direktorata za infrastrukturo mag. Darja Kocjan, član uprave DARS, d. d., Franc Skok, generalni direktor Slovenskih železnic, d. o. o., Dušan Meš, mag. Tomaž Košič z DRI upravljanje investicij, d. o. o., državni svetnik in župan Občine Vuzenica Franc Golob, župan Občine Cerklje na Gorenjskem Jurij Kavčič, župan Občine Škofljica Ivan Jordan, župan Občine Metlika Darko Zevnik, župan Občine Ilirska Bistrica Emil Rojc in župan Občine Sevnica Srečko Ocvirk.

V razpravi so mnenja podali župan Občine Ormož Alojz Sok, vodja Oddelka za urejanje prostora Mestne občine Ljubljana in predstavnik Združenja mestnih občin Slovenije mag. Miran Gajšek, izr. prof. dr. Drago Sever s Fakultete za gradbeništvo Univerze v Mariboru, podžupan Občine Bled Toni Mežan, župan Občine Luče Ciril Rosc, predsednik Združenja občin Slovenije in župan Občine Pivka Robert Smrdelj in župan Občine Muta Mirko Vošner.

Na podlagi uvodnih predstavitev in opravljene razprave na posvetu Državni svet poziva Vlado in Ministrstvo za infrastrukturo, da proučita v nadaljevanju povzeta stališča, opozorila, pripombe in predloge glede vsebine predloga Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, financiranja državnega cestnega omrežja, vprašanja finančne vzdržnosti DARS, d. d., in stanja železniške infrastrukture.

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

1. Ugotovitve

- V tem trenutku je na infrastrukturnem področju z različno stopnjo zrelosti pripravljenih kar za okoli 2,5 milijarde projektov. Npr. drugi tir Divača–Koper, vozlišče Pragersko, rekonstrukcija proge Maribor–Šentilj in kasneje tudi drugi tir na tem odseku, t. i. tivolski lok ljubljanskega železniškega vozlišča, Log–Poljčane–Slovenska Bistrica, avtocesta Draženci–Gruškovje in avtocestni karavanški predor, tretja razvojna os - prvi del južnega dela, 4. razvojna os, razen še neumeščene povezave med Gorenjsko in Primorsko. Največji je drugi tir Divača–Koper, kjer potekajo aktivnosti za pripravo finančne konstrukcije s kombinacijo evropskih sredstev, proračunskih sredstev in drugih virov. V primeru, da bi Slovenija drugi tir skoraj v celoti financirala iz proračunskih ali dolžniških virov, bi to popolnoma zavrlo vzdrževanje in razvoj druge obstoječe in tudi prepotrebne nove prometne infrastrukture.

- V finančni perspektivi 2014–2020 bo Slovenija upravičena do bistveno manj evropskih sredstev (422,5 milijona evrov) kot v pretekli finančni perspektivi (814 milijonov evrov): za državne ceste bomo lahko počrpali 40 milijonov evrov, 313 milijonov evrov za vlaganje v železniško infrastrukturo, za pristaniško infrastrukturo bo na voljo 6 milijonov evrov in za avtocestno omrežje, konkretnije za odsek Draženci–Gruškovje, 63,5 milijonov evrov, zato bo morala Slovenija pridobiti več evropskih sredstev na odprtih razpisih, t. i. IP projektih, kjer projekti konkurirajo med seboj in ni vnaprej določene višine sredstev za posamezne države (delež sofinanciranja je med 10–40 % upravičenih stroškov).
- Na Ministrstvu za infrastrukturo poudarjajo, da strategija ne bo rešila vseh problemov, saj jih je ob pomanjkanju sredstev preveč.
- Strategija, ki definira infrastrukturne, organizacijske in upravljalne ukrepe, vsebuje celovit pogled najpomembnejših in najbolj nujnih aktivnosti na področju prometa ter je temeljni strateški dokument za črpanje evropskih sredstev v novi finančni perspektivi (zagotavlja predhodno pogojenost za črpanje evropskih sredstev). Jaspers (svetovalno telo Evropske komisije), ki je sodelovalo (svetovanje) pri pripravi strategije, je po besedah predstavnikov Ministrstva za infrastrukturo eksplicitno zahtevalo, da je strategija splošna in zajema vse ukrepe razvoja prometa, ne glede na finančne zmožnosti za realizacijo in časovni horizont, in da ne opredeljuje prioritet. Vsak predviden ukrep je preverjen z vidika doseganja ciljev strategije. Če v strategiji ni nekega ukrepa, ta ne more biti del operativnega programa, ki je podlaga za črpanje EU sredstev od 2014–2020. Za strategijo je bila pripravljena tudi celovita presoja vplivov na okolje.
- Po mnenju avtorjev strategije ta ne predstavlja skupka že vnaprej določenih investicijskih projektov, ampak ukrepov, ki so usmerjeni v razvoj okolju prijaznih načinov prometa, predvsem železnic in javnega potniškega prometa, in temeljijo na realnih potrebah in analizi problemov. Strategija predstavlja osnovo za pripravo operativnega načrta priprave projektov za vsa področja prometnega sistema (ceste, železnice, javni promet, zračni in pomorski promet) oziroma nacionalnega programa, ki bo podrobneje določil prioritetne infrastrukturne projekte, v katere bomo v naslednjih letih investirali, in definirali finančne vire.
- Za strategijo je bil pripravljen nacionalni prometni model (podmodel za potniški in podmodel za blagovni promet), ki nam daje realno stanje na področju razvoja prometa v Republiki Sloveniji in napovedi prometnih tokov, vplivov na okolje in varnost v cestnem prometu do 2030. Napovedi temeljijo na izračunu dejanskih podatkov o posameznikih (npr. demografski in socioekonomski podatki, število zaposlenih, študentov in dijakov) in blagovni skupini (makroekonomski podatki). Po besedah predstavnika DRI upravljanje investicij, d. o. o., prometni model omogoča izračun realnih prometnih potreb 2030. Zahteva Jaspers je bila, da je treba najprej ugotoviti, kaj potrebujemo in zakaj ter to utemeljiti z analizami. Ključno načelo pri pripravi strategije je bilo, da se morajo infrastrukturni projekti načrtovati po sistemu,

da se najprej preveri obstoječa infrastruktura in ugotovi, ali jo je možno nadgraditi in dvigniti kakovost njenih uslug. Če s takimi ukrepi to ni možno (npr. okoljsko nesprejemljivo, predrago, itd), se posega izven obstoječe infrastrukture in pristopi h gradnji nove infrastrukture.

- Po besedah predstavnika DRI upravljanje investicij, d. o. o., nekateri projekti, ki so bili pripravljani v preteklosti ali se še pripravljajo, v številnih primerih ne temeljijo na realnih potrebah in so glede na realno ugotovljene probleme predimenzionirani. Med te uvršča tretjo razvojno os, Postojna–Divača–Jelšane, poglobitev železniške proge v Ljubljani, itd. Po njegovem je treba preveriti projekte in realizirati tiste projekte, ki so nujni in tudi ekonomsko upravičeni ter finančno vzdržni.

2. Opozorila, pripombe, predlogi

- Eden večjih problemov naše države je, da vsakokratna Vlada odpira vprašanje prednostnih prometnih projektov, čeprav so bile v preteklosti že sprejete odločitve o prednostnih investicijskih projektih na področju železniške in cestne infrastrukture (npr. drugi železniški tir Divača–Koper, državno omrežje na 3. in 4. razvojni osi, cestna povezava Postojna–Jelšane), ki so bili tudi odobreni s strateškimi dokumenti. Z določitvijo projektov v strateških dokumentih se začnejo aktivnosti za njihovo realizacijo, vendar so v veliko primerih po večletnih pripravah in porabi večjega ali manjšega obsega finančnih sredstev aktivnosti ustavljene ali prekinjene zaradi drugačnih prednosti nove Vlade. Zdaj je skrajni čas, da politika prekine dosedanjo prakso in sprejme jasno odločitev v obliki strateškega dokumenta o razvoju prometa, ki bo zagotavljal razvoj gospodarstva in mobilnost prebivalstva v vseh delih Slovenije ter bo zdržal več mandatov Vlade.
- Vprašanje je, ali je namen strategije črpanje evropskih sredstev ali zagotovitev primerne nivoja prometa vsem deležnikom v Republiki Sloveniji. Če bi bil cilj strategije zagotovitev primerne nivoja razvitosti prometa za gospodarstvo in prebivalstvo Republike Slovenije, bi lažje določili realne potrebe v prometu. Infrastrukturni projekti, ki jih potrebujemo, ne predstavljajo zgolj novih in sodobnih povezav s centrom države, temveč odskočno desko za rast gospodarstva, pretok ljudi in blaga ter možnosti za delo in obstanek mladih v domačem okolju.
- Občine opozarjajo, da daje strategija velik poudarek prometnemu modelu, ekonomski analizi ter železniški infrastrukturi in javnemu potniškemu prometu, kar ni nič narobe, vendar obenem pomanjkljivo opredeljuje razvoj omrežja državnih cest ter boljšo dostopnost in s tem konkurenčnost nedostopnih in neenakomerno razvitih območij Slovenije. Občine si želijo in tudi pričakujejo, da se bo strategija dopolnjevala v prihodnjih mesecih z realnimi potrebami in od spodaj navzgor.
- Druge države (npr. Poljska, Češka, Slovaška) z evropskimi sredstvi financirajo gradnjo cestne in železniško infrastrukture, ker so se tako same odločile in so v svoje operativne programe vključile te infrastrukturne projekte. To pomeni, da se

vsaka država članica EU sama odloči, na katera področja in v katere projekte bo usmerjala evropska sredstva. Evropska komisija torej ne določa, kaj moramo narediti oziroma ne predpisuje vsebine strateških dokumentov, ki so podlaga za črpanje evropskih sredstev, ampak le opredeli pogoje, ki jih morajo države članice EU izpolniti.

- Strategija na šesti strani določa: »Načrtovalci prometne politike so v polni meri upoštevali načela trajnostnega razvoja. V vsej njegovi kompleksnosti so dosledno zapisali cilje in ukrepe prometne politike, ki enakovredno, simultano in neodvisno obravnavajo vse tri dimenzije trajnostnega razvoja: ekonomijo, družbo in okolje.« Vsebina tega odstavka se ne odraža v predstavljenih ukrepih in ciljih.
- Slabo razvita cestna infrastruktura v nekaterih regijah, zlasti ob nerealiziranih razvojnih oseh, vpliva na slabšo kakovost življenja v teh okoljih in povzroča gospodarsko nazadovanje. Nekateri deli Slovenije, npr. Koroška, Bela Krajina, Ilirska Bistrica, Cerkljansko, Idrijsko, Posočje, Kočevje, so zaradi neustreznih cestnih povezav in odrezanosti od avtocestnega omrežja oziroma preostale Slovenije v neenakopravnem položaju z drugimi deli Slovenije, ki tega problema nimajo, dodatno pa k njihovem slabšemu položaju vpliva zelo slabo stanje državnega omrežja glavnih in regionalnih cest, ki z različnimi omejitvami in zaporami povzroča prebivalstvu in gospodarstvu veliko škodo (npr. zamude pri dostavi blaga, oteženo privabljanje visoko izobraženega kadra, odhajanje mladih, uničevanje podvozij tovornih vozil in avtobusov, slab obisk potencialnih tujih investitorjev). Dostopnost območij, ki danes nimajo ustrezne povezave na avtocestno omrežje, lahko rešujemo le s projekti izven obstoječe infrastrukture, ki je v katastrofalnem stanju. Z odmikanjem izgradnje državnega omrežja na razvojnih oseh in drugih nujnih prometnic se zmanjšujejo oziroma skoraj izničujejo razvojni potenciali oddaljenih regij (npr. les, turizem, urejene poslovne cone, itd), hkrati pa se povečuje gospodarska in upravna centralizacija Slovenije. Modernizacija državnega cestnega omrežja na prednostnih razvojnih oseh (3. razvojna os, 3a. razvojna os in 4. razvojna os) bi zato morala biti v strategiji opredeljena kot eden od ukrepov na področju cest. Strategija mora prispevati k skladnemu razvoju vseh območij ter omogočiti dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij. Če tudi manj razvita območja ne dobijo sodobne cestne povezave, bodo ostala gospodarsko nerazvita, ki bodo zaradi vedno večjega števila brezposelnih le še strošek za državo. Vprašanje je, ali se pripravljavci strategije zavedajo organizacijskih ukrepov podjetij, ki zaradi slabih cestnih povezav in posledično predolghih potovalnih časov selijo proizvodnjo iz prometno slabše dostopnih slovenskih krajev v tujino.
- Tranzitni promet, ki je v strategiji zelo dodelan, bi se moral financirati s sredstvi EU, medtem ko je treba financiranje domačega notranjega prometa, ki ima večje multiplikativne učinke na delovna mesta in gospodarsko rast, zagotoviti iz domačih virov (davčni viri, trošarina).

- Župani opozarjajo na predstavljen nacionalni prometni model, ki je podlaga za izračun stanja prometa in napovedi prometnih tokov (število prebivalcev, gospodarski kazalci, mobilnost, število študentov, itd.), saj so prometno slabo dostopna območja že zdaj manj razvita in bolj ali manj prazna in bodo taka tudi ostala, če ne dobijo ustreznih prometnih povezav. Nacionalni prometni model kot orodje za ugotavljanje stanja in varnosti prometa ter napovedi prometnih tokov je pravo orodje le v primeru, če uporabljeni podatki resnično odražajo realno stanje v prostoru. Pretekle izkušnje kažejo, da posamezni odseki na razvojnih oseh zaradi relativno nizkega prometa praviloma ne kažejo hitre ekonomske upravičenosti, lahko pa se zaradi boljše dostopnosti regije povečajo možnosti izražanja regionalnih razvojnih potencialov, kar bo pripomoglo h gospodarski rasti (npr. turizem, industrija ali les so lahko pomemben vir dohodka in novih delovnih mest), zmanjšanju odseljavanja, kakovosti življenja ljudi in splošni privlačnosti regije. Te pozitivne posledice pa je praktično nemogoče meriti v ekonomski upravičenosti, ki je eden od temeljnih kriterijev pri vključevanju ukrepov v strategijo, zato bi morali upoštevati tudi kriterije kot so prometna dostopnost, enakomeren razvoj regij, stanje obstoječe prometne infrastrukture, omejenost obstoječe infrastrukture, pomanjkanje alternativ obstoječim povezavam, ogroženost zaradi naravnih nesreč (npr. poplavljanje obstoječe infrastrukture).
- Strategija v analitičnem delu (Cestni nacionalni program, stran 22) navaja, da lahko marsikatera državna cestna povezava z minimalnimi vlaganji postane razvojna prometnica, ki bo zadostovala potrebam prometa in hkrati nudila razvoj posameznim regijam, ter da so državne ceste v splošnem zgrajene in da je treba največjo skrb posvetiti vzdrževanju in obnavljanju državne cestne mreže. Ta ugotovitev je po oceni županov napačna, saj iz poročila EuroRAP Slovenija 2012 (Evropsko primerljivo vrednotenje stanja prometne varnosti cest v Sloveniji) izhaja, da večji del državnih cest ne ustreza minimalnim pogojem. Med glavne pomanjkljivosti so uvrščene predvsem preozka vozišča, neustrezna preglednost, neustrezni horizontalni elementi in potek cest skozi naselje. Kot primer je bil naveden projekt Senzor, v katerem je sodelovala tudi Slovenija, ki je med najslabše odseke glavnih cest v državi uvrstil cesto med Velenjem in Mislinjo v savinjsko-šaleški regiji, ki povezuje Koroško. Navedene ceste zgolj z vzdrževanjem in obnavljanjem državne cestne mreže ni mogoče izboljšati.
- Strategija med pomembnimi ukrepi na področju cest navaja povezavo Koroške z avtocestnim sistemom, vendar predvideva, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira in nadgradi obstoječa prometna infrastruktura, če pa na posameznih odsekih obstoječe infrastrukture ni mogoče zagotoviti ustreznega standarda, se preuči možnost priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture. Po mnenju župana s Koroške predvidena rešitev ne bo rešila problemov dostopnosti Koroške do avtocestnega omrežja, saj obstoječa infrastruktura (npr. zapore ob poplavah, povprečna hitrost se giblje med 60 in 70 km/h, v območju naselij pa 50 km/h ali celo manj) ne omogoča takšnih rekonstrukcij, ki bi imele večji vpliv na dostopnost.

- Postavlja se vprašanje, ali se je pri opravljenih analizah upoštevalo tudi parametre, ki bi vsebovali hipotezo, da je npr. 3. razvojna os že zgrajena. Če tega ne bomo storili, se bo zgodilo, da bodo parametri vsako leto slabši in se bo začetek izvedbe cestnih povezav na razvojnih oseh prestavljal, dokler ne bo več argumentov za njihovo izgradnjo.
- Strategija bi morala prednostno obravnavati ukinjanje nivojskih križanj železniške proge s cestami. V občini Sevnica je na glavni železniški progi Zidani Most-Dobova 10 nivojskih križanj. Ta projekt ni pomemben le z vidika večje prometne varnosti in pretočnosti prometa, ampak tudi z vidika poslovnih ciljev Slovenskih železnic na Balkanu.
- Strategija bi morala vsebovati vse še nerealizirane projekte ReNPIA (npr. Gruškovje–Podlehnik, HC Slovenska Bistrica–Ptuj–Ormož). Projekti, ki so bili potrjeni in odobreni s strateškimi dokumenti v preteklosti, bi se morali tudi dokončati.

Severni del 3. razvojne osi

Na Koroškem pričakujejo obnovo obstoječih cestnih povezav ter gradnjo prometnice, ki bo izboljšala prometno dostopnost regije in omogočala konstantno vožnjo vsaj 90 km/h. Pričakujejo in zahtevajo nadaljnje aktivnosti na trasi Slovenj Gradec–Velenje (pridobitev okoljevarstvenega soglasja in projektnih pogojev, izdelava projektne dokumentacije, pridobivanje nepremičnin in pravic na njih ter ostala pripravljala dela) in na odsekih Slovenj Gradec–Dravograd in Dravograd–Holmec (priprava strokovnih podlag in strokovno umeščanje najustreznejše rešitve v sodelovanju s sedanjo sosednjo Republiko Avstrijo) in začetek gradnje prometnice na vseh treh navedenih odsekih najkasneje do 2017.

Srednji del 3. razvojne osi in občina Sevnica

Medtem ko je spodnji del Posavja primerno prometno povezan z avtocestnim omrežjem, je zahodni del Posavja (Sevnica) slabo prometno povezan do večjih središč, saj je dostopen le po državnih cestah nižjega ranga. Območja občin Laško, Hrastnik, Radeče in Sevnica se statistično obravnavajo v okviru Zasavja, Posavja in savinjske regije, ki imajo relativno dobro prometno dostopnost. Če združimo območja navedenih občin, gre za veliko območje s slabo prometno dostopnostjo. Prometna stroka se na tem delu Slovenije ni posvetila realnemu življenju, ampak bolj statističnim podatkom. Na srednjem delu 3. razvojne osi je treba pospešiti načrtovanje trase med Celjem in Novim mestom in v izvedbeni del uvrstiti prometno najbolj neprehodni del med Boštanjem in Rimskimi Toplicami (tovorni promet praktično prepovedan in ga ni možno izvajati) z navezavami. Ker imajo samo mestne občine možnost uvesti ukrepe trajnostne mobilnosti, Občina Sevnica, kot gospodarsko središče širšega pomena, ne more uvesti teh ukrepov, da bi posodobila železniško postajo, jo povezala z avtobusno postajo in pripravila parkirišče in s tem integrirala cestni, železniški in avtobusni javni potniški promet, ki bi odgovarjal potrebam tega kraja.

Južni del 3. razvojne osi

Bela krajina, ki je omejena z reko Kolpo, schengensko mejo in na drugi strani z Gorjanci ter kočevskim hribovjem, je povezana s preostalo Slovenijo preko dveh prelazov na nadmorski višini 610 metrov oz. več. V slabših vremenskih razmerah se cesta zapre za kamionski promet in s tem omejuje možnosti za kakršno koli normalno delovanje podjetij v vseh treh belokranjskih občinah. Železniška povezava s centrom Slovenije obstaja, vendar so povezave časovno neustrezne. Čeprav je Bela krajina prepoznana kot problemsko območje in je sprejet program Pokolpje 2011–2016, ki predvideva 160 milijonov evrov za razvoj cestne infrastrukture, predvsem na 3. razvojni osi, je bilo do sedaj počrpano samo nekaj odstotkov teh sredstev. V Beli krajini ugotavljajo (na podlagi anket pri potencialnih vlagateljih), da je za 70 % vlagateljev urejena cestna infrastruktura izključujoč pogoj za investicije, za 20 % je urejena cestna infrastruktura pogoj, vendar ni izključujoč, za 10 % vlagateljev urejena cestna infrastruktura ni pogoj, vendar gre v teh primerih večinoma za visokotehnološka IT podjetja, ki pa potrebujejo strokovni kader in urejeno IT infrastrukturo. To pomeni, da je Bela krajina zanimiva le za 20 % potencialnih investitorjev, ki pa iščejo še dodatne prednosti, ki pa jih Bela krajina v konkurenci s Slovaško, Bolgarijo in Romunijo praktično nima.

4. razvojna os

Četrta razvojna os pomeni za severno Primorsko (Idrijsko, Cerkljansko in Posočje) kot močnim industrijskim bazenom, ki nima primerne železniške povezave ali v bližini letališča, prometno povezavo z državnim centrom in mednarodnim prostorom ter prečno prometno povezavo regije za izboljšanje njene notranje prometne povezanosti. Idriji se s predorom odpre severni koridor, ki izboljšuje povezanost tako Idrijskega proti Gorenjski in naprej proti Avstriji oz. v prometni koridor ter na letališče Brnik. V regiji predlagajo povezavo Robič–Kobarid–Tolmin–Dolenja Trebuša–Cerkno–Gorenja vas–Škofja Loka in proti Jeprci razširitev s krakom Želin–Idrija. Ključni ukrepi na tej povezavi četrte razvojne osi so obvoznice mimo Kobarida, Tolmina (sprejet DNP), Mosta na Soči, Gorenje vasi (v izvajanju) in Škofje Loke (v izvajanju). Z razvojnega vidika ima četrta razvojna os vlogo strateškega razvojnega projekta severne Primorske, s katerim so povezani ključni strateški razvojni cilji regije, ki dolgoročno zagotavljajo trajnostni razvoj in kakovost življenja v urbanih in ruralnih območjih zelo raznolike regije. Za severno Primorsko je strateškega pomena tudi posodobitev prometne povezave po dolini Soče med Novo Gorico in Bovcem z obvoznicami v Kanalu ob Soči ter Volčah.

3a. razvojna os

Zaradi propada številnih podjetij na Kočevskem se dnevna migracija iz smeri Kočevja, Ribnice in Velikih Lašč proti Ljubljani veča (19.000–20.000 vozil dnevno čez Škofljico). Na tej osi je veliko obrtnih con, ki pa so prazne (Škofljica, Velike Lašče, Kočevje, Ribnica, Ig) zaradi predolghih potovalnih časov (npr. prevoz za 6 km dolgo relacijo Škofljica–Ljubljana traja 40 minut). Kratkoročen ukrep za omilitev cestnih zastojev med Kočevjem in Ljubljano je čimprejšnje podaljšanje železniške proge od Ribnice proti Kočevju (manjka še 18 km v vrednosti 20 milijonov evrov). Glede zapletov v zvezi z načrtovano gradnjo avtocestne obvoznice Škofljica, ki naj bi potekala preko območja Natura 2000 Barje, je župan Občine Škofljica pridobil od pristojnega švedskega ministrstva, ki je pripravilo analizo vplivov vozil v kolonah v prometnih zastojih, podatek,

da vozilo, ki se vozi od 0 do 10 km/h, izpusti toliko CO₂ in trdnih delcev PM₁₀ kot če bi v istem času 52,68 vozil vozilo s hitrostjo 80 km/h. Ta podatek in Direktivo o habitatih, ki omogoča posege tudi na območju Natura 2000, kadar je za poseg izkazan prevladujoč javni interes, bi lahko upoštevali pri načrtovanju obvoznice mimo Škofljice.

Povezava občine Ilirska Bistrica z avtocestnim omrežjem (Postojna/Divača–Jelšane)

Občina Ilirska Bistrica, ki je bila pred osamosvojitvijo usmerjena proti Hrvaški, ima izredno slabo prometno varnost v vaseh, preko katerih teče obstoječa glavna cesta G6 Jelšane–Postojna, in slabo prometno povezavo z ostalim delom Slovenije, kar onemogoča razvoj gospodarstva. Hrvaška je zgradila sodobno avtocesto, ki se priključi v Republiko Slovenijo v Jelšanah in prepušča neprimerno večjo količino prometa, kot ga prepušča sedanja glavna cesta G6 Jelšane–Postojna. Z vidika gospodarskega razvoja občina Ilirska Bistrica potrebuje tako cestno povezavo, ki bo omogočila ustrezno pretočnost vozil iz Hrvaške proti Postojni ali Divači. Prav tako potrebuje modernizacijo obstoječe ceste G7 Kozina–Starod, ki pomeni zaradi slabega stanja veliko prometno nevarnost za ljudi, ki živijo ob tej cesti, in oviro pri transportu, ki bi omogočal povezavo med novo nastajajočo industrijsko cono in zaledjem v Reki. V občini Ilirski Bistrici potrebujejo tudi ureditev povezave med Podgradom in Ilirsko Bistrico ter ceste iz Ilirske Bistrice do Sviščakov. Z dokončanjem obvoznice bo Ilirska Bistrica bistveno razbremenjena prometa.

Financiranje državnega cestnega omrežja

1. Ugotovitve:

- V novi finančni perspektivi so investicije v nacionalno cestno infrastrukturo zelo zmanjšane in omejene na kohezijsko regijo Vzhodna Slovenija in Evropski sklad za regionalni razvoj v višini 37,7 milijonov evrov. Na Ministrstvu za infrastrukturo s temi sredstvi načrtujejo gradnjo odseka na 3. razvojni osi - južni del priključek (odcep avtocesta A2 - Novo mesto).
- Več kot 70 % državnih, glavnih in regionalnih, cest je v mejnem, slabem ali zelo slabem stanju ter uporabnikom v osebni in tovorni promet povzročajo dodatne stroške v višini 92 milijonov evrov letno (poraba, obraba, potovalnih časov, itd.). Zaradi nezadostnega vlaganja v glavne in regionalne ceste v preteklem obdobju je ocenjen strošek njihovega propadanja na letni ravni 88 milijonov evrov. Skupni letni strošek zaradi slabega stanja glavnih in regionalnih cest je ocenjen na okoli 200 milijonov evrov (stroški uporabnikov cest, emisije izpušnih plinov, prekomerne obremenitve s hrupom, prometne nesreče, premajhna vlaganja). Kako pomembno je gospodarjenje z vozišči (načrtno izboljšanje kakovosti in obnašanja vozišč ter minimiziranje stroškov) in pravočasno zagotavljanje sredstev za investicijsko vzdrževanje vozišč, kaže predstavljen podatek, da nepravočasna izvedba ukrepa tankoplastne prevleke vozišča v vrednosti 10 evrov/m² pomeni, da je treba kasneje izvesti ukrep za podaljšanje življenjske dobe v vrednosti 80 evrov/m² (rekonstrukcija ceste). Če v naslednjih dveh letih ne bomo izvajali investicijskega vzdrževanja, se

bo stanje vozišč na glavnih in regionalnih cestah po grobi oceni še poslabšalo in jih bo kar okoli 90 % že v zelo slabem stanju. To pomeni, da bo treba verjetno katero od cest zapreti ter na novo začeti graditi ceste, propadanje cest pa pomeni tudi ohromitev mobilnosti prebivalstva in gospodarstva.

- Medtem ko so bila dosedanja vlaganja (NRP projekt) v glavne in regionalne ceste razpršena na celotno omrežje in so bili ukrepi glede na razpoložljiva sredstva točkovno razporejeni z vidika preprečitve nadaljnjega propadanja cest, ministrstvo in Direkcija za infrastrukturo predlagata sistem celovite obnove strateških cest v omrežju glavnih in regionalnih cest, v katerem se zagotavlja stalen in stabilen finančni vir za vzdrževanje in razpoložljiva sredstva namenjajo za celovito obravnavo odsekov (istočasna sanacija vozišča in geotehnični ukrepi) na strateško najbolj pomembnih cestah, ki bi jih določili na podlagi potreb gospodarstva in mobilnosti prebivalstva ter doseganja ciljev prometne varnosti in ohranjanja okolja. Na teh cestah bi izvajali v okviru razpoložljivih sredstev okrepljene aktivnosti investicijskega vzdrževanja na osnovi prej določenega šestletnega načrta investicijskega vzdrževanja, na ostalih cestah pa bi, dokler ne pridejo na vrsto za okrepljene aktivnosti investicijskega vzdrževanja, izvajali redno vzdrževanje. S takim sistemom bi lahko občine načrtovale projekte, ker bi bilo vnaprej znano, kdaj pride posamezen odsek na vrsto za izvedbo ukrepov investicijskega vzdrževanja. Pogoj za izvedbo šestletnega programa je vnaprej znan, stalen in stabilen vir financiranja v višini 200 milijonov evrov, ki mora biti neodvisen od sprememb državnega proračuna. Na Direkciji za infrastrukturo ugotavljajo, da bi z ukrepi investicijskega vzdrževanja do leta 2020 naredili strošek gospodarstva in prebivalstva zaradi slabih cest vzdržen.
- Predlog rebalansa državnega proračuna za 2015, ki je še v usklajevanju, ponovno predvideva premajhen obseg sredstev za normalno investicijsko vzdrževanje obstoječe infrastrukture. Na Ministrstvu za infrastrukturo se zavedajo, da si nadaljnjega propadanja državne cestne infrastrukture ne moremo privoščiti, zato so že na vladni ravni izrazili pričakovanje, da se poiščejo dodatna sredstva. Ministrstvo za infrastrukturo in Direkcija za infrastrukturo tako predlagata ustanovitev posebnega proračunskega cestnega sklada za uresničevanje programa obnove in razvoja glavnih in regionalnih cest po vzoru Vodnega sklada, v katerega bi se poleg cestnih dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu lahko stekala tudi sredstva iz naslova trošarin od prodaje goriva. Glede na to, da cestni transport letno prispeva v državni proračun 1,6 milijarde evrov oziroma 600 milijonov evrov, če upoštevamo transport po glavnih in regionalnih cestah, je ta cilj dosegljiv. Na ministrstvu tudi ugotavljajo, da vsak cent od prodanega goriva prinese približno dobrih 20 milijonov evrov. Če bi želeli nameniti za vzdrževanje državnega cestnega omrežja okoli 200 milijonov evrov na letni ravni, bi ob pobrani dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu v višini 140 milijonov evrov potrebovali še okoli 60 milijonov evrov oziroma 100 milijonov evrov, saj se del letne dajatve namenja železniški infrastrukturi. Z 200 milijoni evrov letnega vlaganja v investicijsko vzdrževanje glavnih in regionalnih cest bi lahko do 2020 dvignili njihovo kakovost in zmanjšali stroške uporabnikov, tovora

in stroške emisij v višini 94,7 milijona evrov ter izboljšali razmere za 89 % javnega potniškega prometa na regionalnih in glavnih cestah.

2. Opozorila, pripombe, predlogi

- Župani opozarjajo, da je bila z začetkom priprav na izgradnjo državnega omrežja na razvojnih oseh modernizacija obstoječih cest ustavljena in tudi večji del njihovega vzdrževanja. Če država ne bo zagotovila dodatnih sredstev za sanacijo obstoječih cest bodo, tudi glede na predstavljene podatke Direkcije za infrastrukturo, prometno slabo dostopna območja še bolj nazadovala in posledično cestne povezave kot je npr. 3. razvojna os ne bodo več potrebne.
- Državna cestna infrastruktura je za občine izjemnega pomena, saj se lokalne prometnice navezujejo na državno cestno omrežje, ki pa je zaradi pomanjkanja sredstev v katastrofalnem stanju. Občine same finančno niso sposobne zagotavljati sredstev za zagotavljanje prometne varnosti na skupni infrastrukturi v naseljih, ker sistemska ureditev predvideva skupno financiranje. Zaradi pomanjkanja finančnih sredstev Združenje občin Slovenije predlaga uvedbo t. i. bencinskega centa kot namenskega vira financiranja rednega in investicijskega vzdrževanja državnega cestnega omrežja. Po oceni Združenja občin Slovenije bi se z bencinskim centom v predlagani višini 0,09 evra/l od prodanega motornega bencina in plinskega olja za pogonski namen oziroma 0,027 evra/kg od utekočinjenega naftnega plina za pogonski namen zbralo okoli 220 milijonov evrov na letni ravni, kar bi zadoščalo za zagotavljanje primerne stanja državne cestne infrastrukture, za katero skrbi Direkcija za infrastrukturo. Predlaga se takojšna uvedba bencinskega centa v polovični vrednosti, z 2016 pa v predlagani vrednosti.
- Državni svet podpira predstavljene predloge za določitev dodatnega namenskega vira financiranja obnove strateških cest v omrežju glavnih in regionalnih cest in prizadevanja ministra za infrastrukturo, da bi Vlada ob napovedanem nadaljnjem pomanjkanju proračunskih sredstev za vzdrževanje obstoječe cestne infrastrukture določila nov stabilen finančni vir v obliki t. t. cestnega sklada oziroma bencinskega centa.
- Občina Bled kot slovenski turistični biser potrebuje južno in severno razbremenilno cesto (z Bleda vodi cesta na Pokljuko s športnimi svetovnimi in evropskimi tekmovanji ter bogastvom lesa; tik ob Blejskem jezeru je cesta proti Bohinju).
- V občini Luče je treba urediti regionalno cesto Radmirje–Luče in zgraditi obvoznico, ki bo s svojim nasipom istočasno dokončno zaščitila naselje Luče pred poplavami.

Stanje železniške infrastrukture in razvoj Slovenskih železnic

1. Ugotovitve:

- Trenutno poteka modernizacija obstoječe železniške proge Divača–Koper v vrednosti 200 milijonov evrov, ki omogoča hitrejšo in lažjo pot tovora ter večjo prevozno zmogljivost in v okviru katere se gradijo tudi nadvozi, podvozi in ukinjajo nivojski prehodi. Najpomembnejši projekt je modernizacija proge Pragersko–Hodoš in nivojskih prehodov v skupni vrednosti 465,5 milijona evrov, ki je bila neelektrificirana z omejitvami hitrosti in je kot koridorska proga zelo pomembna tudi za Luko Koper in slovensko gospodarstvo. Prav tako pomemben projekt je uvedba GSM-R sistema na slovenskem železniškem omrežju v vrednosti 117 milijonov evrov (delež EU sredstev je 85 %), ki zagotavlja interoperabilnost našega železniškega omrežja, ki bo pokrito z ustreznim radijskim signalom ter bo omogočal boljši nadzor in vodenje prometa, stroškovno učinkovitejši in varnejši promet. Trenutno tečeta tudi dva manjša projekta, in sicer nadgradnja Dolga Gora–Poljčane in Slovenska Bistrica.
- V finančni perspektivi 2014–2020 je težišče investicij v prometno infrastrukturo na projektih na področju železniške infrastrukture: nadgradnja proge Zidani most–Celje, nadgradnja vozlišča Pragersko z ureditvijo postaje, nadgradnja proge Maribor Šentilj in gradnja drugega tira, izgradnja t. i. Tivolskega loka, s katerim bi razbremenili ljubljansko železniško vozlišče, nadgradnja proge Poljčane–Slovenska Bistrica in gradnja drugega tira med Divačo in Koprom, in sicer z začetkom gradnje t. i. izvlečnega tira 2015 ali v začetku 2016. Njihova skupna vrednost je skoraj dve milijardi evrov, pri čemer ima Slovenija za njihovo izvedbo zagotovljenih 153,2 milijona iz Kohezijskega sklada, 159,8 milijona iz Kohezijske ovojnice Sklada za povezovanje Evrope (t. i. IPE). Slovenija tudi pričakuje, da bo uspešno kandidirala na razpisih IPE v višini 405 milijonov evrov. Manjkajoča sredstva v višini 1,3 milijarde evrov bo skušala Slovenija zagotoviti s pomočjo Naložbenega načrta za Evropo, eventualno mednarodnih kreditov, tudi privatnih soinvestitorjev in namenskih sredstev za izgradnjo prometne infrastrukture.
- Zadolženost Slovenskih železnic iz leta v leto upada, tako da je bilo konec 2014 še za 286,9 milijona evrov finančnih obveznosti. Cilj Slovenskih železnic, ki trenutno vozijo po Sloveniji in Avstriji je, da v letošnjem letu vozijo tudi po Hrvaški in kasneje še po Srbiji, kar bi pomenilo, da bi postali največji prevoznik iz severnojadranskih pristanišč do Srednje Evrope in z območja bivše Jugoslavije proti Bolgariji, Italiji in Nemčiji (deseti koridor).
- Kot ugotavljajo na Slovenskih železnicah, železniška infrastruktura niti po tehničnih karakteristikah niti po zmogljivosti ne more konkurirati sodobnemu cestnemu prometu. Vlaganja v železniško infrastrukturo so bila v preteklosti podhranjena in v primerjavi s cestno infrastrukturo izrazito neuravnovešena. Posledica tega so nizke hitrosti in pogoste počasne vožnje, premajhna zmogljivost, prekratki postajni tiri, ki

ne omogočajo dolgih vlakov v skladu z evropskimi standardi, naraščanje eksternih stroškov zaradi večanja tranzitnega cestnega prometa, neusklajenost z evropskimi standardi in tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost vseevropskega železniškega omrežja. Podatki o obsegu prometa po slovenskih železnicah kažejo, da je skoraj celotno slovensko železniško omrežje praktično 100 % obremenjeno, predvsem na relaciji od Kopra proti Ljubljani s kritičnim odsekom Koper–Divača. Projekcija prometa v obdobju 2013–2030 na podlagi napovedi kupcev, ki se usmerjajo k Luki Koper in vozijo tovor preko Slovenije, kaže, da je slovensko železniško omrežje zmožno prepeljati napovedano količino tovora, vendar bodo na kritičnih odsekih Koper–Divača, Maribor–Šentilj, Ljubljana–Jesenice in Ljubljana–Divača kapacitete 2018 oziroma 2019 presežene. Medtem ko so stroški letnega vzdrževanja železniške infrastrukture okoli 70 milijonov evrov, se na letni ravni zbere le okoli 8 milijonov uporabnine, ki jo plačujejo prevozniki za uporabo tirov. Primerjava Slovenije s sosednjimi evropskimi državami kaže, da Slovenija za vzdrževanje javne železniške infrastrukture glede na km proge namenja skromna sredstva.

- Gradnja železniške infrastrukture se mora izvajati ob odvijanju prometa, ki ga je na koridorju iz severnojadranskih pristanišč proti Srednji Evropi prek Slovenije, vedno več. Po besedah direktorja Slovenskih železnic zato večjih vlaganj v železniško infrastrukturo od investicij, ki so v teku na slovenskem železniškem omrežju, ne more biti, saj zaradi majhnosti države nimamo železniških obvoznih poti in si lahko kvečjemu privoščimo zaprtje prog za nekaj ur ali kakšen dan oziroma vikend. S tega in tudi s turističnega vidika je pomembna tudi tako imenovana bohinjska proga med Jesenicami in Novo Gorico.

2. Opozorila, pripombe, predlogi

- Državni svet podpira načrtovane investicije, ki bodo sofinancirane z evropskimi sredstvi in bodo povečale zmogljivost slovenskega železniškega omrežja ter uresničile cilj Slovenskih železnic, da bo tovor preko Slovenije iz Luke Kopra do meje prepeljan z normalno hitrostjo in brez menjave lokomotive.
- V povezavi z napovedanim 300 milijard evrov vrednim investicijskim programom, ki bo po besedah predsednika Evropske komisije oživil evropsko gospodarstvo, je bil dan predlog o financiranju slovenskih prometnic (npr. drugi tir Divača–Koper) iz tega naslova, saj je promet iz Luke Koper večinoma namenjen v Evropsko unijo (npr. Poljska, Češka, Bavarska).
- Glede na predstavljen podatek, da bodo kapacitete na kritičnih odsekih Koper–Divača, Maribor–Šentilj, Ljubljana–Jesenice in Ljubljana–Divača 2018 oziroma 2019 presežene, je vsakršno odlašanje z začetkom gradnje kritičnih železniških odsekov nesprejemljivo, še posebej ob načrtovani nekajletni gradnji posameznega odseka.

- Postavlja se vprašanje, ali je res, da je bila Republika Avstrija zainteresirana za železniško povezavo Gradec–Maribor–Celovec, vendar ni bilo pravega odziva slovenske strani in zato Avstrijci zdaj gradijo najdaljši železniški predor v Evropi (33 km), ki bo direktno povezal Gradec–Celovec.

Področje avtocest in finančna vzdržnost DARS, d. d.

1. Ugotovitve

- Trenutni dolg DARS, d. d., znaša 2.671.467.915 evrov, obresti so ocenjene na 553 milijonov evrov. Vrednost izgradnje avtocestnega križa, ki se je financiral iz različnih virov, je 6.533,02 milijona evrov. Obseg zadolževanja je od 2003 naraščal, največje zadolževanje je bilo v obdobju 2006–2009, kar se odraža v odplačilu glavnice in obresti za vračanje kredita. Po mnenju DARS, d. d., obstaja verjetnost, da brez krovnega poroštvenega zakona 2014 ne bo sposoben odplačevati svojih obveznosti iz naslova zadolževanja. V tem primeru obstaja verjetnost napovedi tveganja unovčitve poroštva države že sredi 2015, ob uspešnem upravljanju denarnega toka pa konec 2015.
- DARS, d. d., si prizadeva, da bi cestninska zakonska ureditev zagotavljala korekcije cenovne politike ob vsakokratni večji spremembi strukture in števila prevoženih km in rasti cen. Zaradi odsotnosti takega mehanizma, s katerim bi se cestnina redno prilagajala spremembam v tehnologiji (emisijski standardi), inflaciji in količini prometa, se DARS, d. d., sooča z negativnim trendom prihodkov iz naslova cestninjenja in s tem večjim tveganjem in slabšimi zmožnostmi financiranja dejavnosti in odplačila dolga.
- V novi finančni perspektivi se bosta na področju avtocest s pomočjo sredstev Kohezijskega sklada in Sklada IPE gradila avtocestni odsek Draženci–Gruškovje in druga cev predora Karavanke v skupni vrednosti 364,6 milijona evrov (73,1 milijona evropskih sredstev).
- DARS je med identificirane investicije v obdobju 2015–2020 vključil avtocestni odsek Draženci–Gruškovje, AC Jagodje–Lucija, AC priključek Šmarje Sap, AC priključek Brezovica, Koseze–Kozarje, protivetrna zaščita na vipavski avtocesti, HC Koper–Izola, izgradnja druge cevi v predoru Karavanke in preureditev obstoječih cestninskih postaj z namenom vzpostavitve elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku. Medtem ko je za odsek Draženci–Gruškovje finančna konstrukcija zaključena in sprejet poroštveni zakon, je treba za ostale načrtovane investicije poroštveni zakon še sprejeti.
- Severnega dela 3. razvojne osi, za katero je zadolžen DARS, d. d., (od meje z Republiko Avstrijo do avtoceste A1 Koper–Šentilj), DARS, d. d., še ni vključil med t. i. identificirane investicije v obdobju 2015–2020, ker še ni umeščena v prostor.

2. Opozorila, pripombe, predlogi

- Po mnenju DARS, d. d., je za finančno vzdržnost DARS in finančno sposobnost investiranja v načrtovane avtocestne odseke in vzdrževanje zgrajenega avtocestnega križa potrebnih več predpogojev, pri čemer Državni svet izpostavlja predlog DARS za poroštveni zakon za refinanciranje dolga, in sicer krovni poroštveni zakon, s katerim bi združili 23 poroštvenih zakonov in s tem olajšali opravljanje z ročnostjo odplačil dolgov, ki jih je treba še odplačati. Državni svet v zvezi s tem poudarja, da je že na 13. seji 11. 12. 2013 ugotavljal, da je za obveznosti DARS, d. d., iz kreditov v višini 2,65 milijarde evrov, sprejetih 23 zakonov o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti DARS, d. d., ki otežujejo njegovo delo pri obvladovanju dolga. Državni svet zato podpira prizadevanja DARS, d. d., da se 23 zakonov o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti DARS, d. d., iz kreditov in izdanih dolžniških vrednostnih papirjev združi v krovni poroštveni zakon, ki ne bi spreminjal obveznosti DARS, d. d., bi pa pripomogel k lažjemu dogovarjanju DARS, d. d., z bankami o reprogramiranju kreditov in prenosu obveznosti iz obdobja 2016–2020 v obdobje po 2020 oziroma 2021, ko ni več takih finančnih obremenitev. S tem bi DARS, ki je finančno sposoben letno vračati 230 milijonov evrov (glavnica in obresti), dosegel vzdržnost poslovanja in s tem lažje tekoče poravnava zapadle obveznosti iz naslova zadolževanj ter obenem lažje financiral nujna investicijska vlaganja v obstoječo infrastrukturo in nove projekte, ki jih je treba še zgraditi. Če bo Republika Slovenija zavezana izpolniti obveznosti družbe DARS, d. d., to pomeni dvig javnega dolga Republike Slovenije, in sicer po podatkih DARS, d. d., za dobrih 7 % BDP. Državni svet zato predlaga Vladi, da čim prej predloži v Državni zbor predlog krovnega poroštvenega zakona, ki ga je DARS že spomladi 2013 posredoval pristojnemu ministrstvu.

Mitja Bervar
predsednik