



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 326-01/15-17/ EPA 916-VII
Ljubljana, 22. 12. 2015

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na podlagi drugega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05-uradno prečiščeno besedilo, 95/09 - odl. US in 21/13 - ZFDO-F) in 20. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14 in 26/15) sprejela naslednje

M N E N J E

k Poročilu o izvajanju Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji za leto 2013

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 63. seji 21. decembra 2015 obravnavala Poročilo o izvajanju Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji za leto 2013, ki ga je Državnemu zboru, v skladu s tretjim odstavkom 6. člena Zakona o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji, v obravnavo predložila Vlada.

Komisija **se je seznanila** z navedenim poročilom, ki sta ga predstavila in z odgovori na zastavljena vprašanja članov komisije dodatno pojasnila predstavnica Ministrstva za infrastrukturo Marjeta Vozelj in član uprave DARS d. d Franc Skok.

2013 je znašala realizacija razvoja in obnavljanja avtocest in drugih investicij, brez obveznosti iz zadolževanja, 60.534.520 evrov (z DDV) oz. 53.143.211 evrov (brez DDV). Dokončana in v promet je bila predana ploščad za bencinski servis Cikava, sicer pa so se izvajala gradbena dela, predvsem na odseku Koper-Izola. Izvajala so se zaključna dela na avtocestnih odsekih, obnovitvena dela in naložbe v obstoječe avtoceste, ukrepi za izboljšanje prometne varnosti, potekala je priprava projektne in druge dokumentacije (Jagodje-Lucija, Draženci-Gruškovje, priključek Šmarje-Sap). Potekali so postopki prostorskega načrtovanja in umeščanja v prostor ter odkupi zemljišč. 2013 so znašale obveznosti iz zadolževanja, ki vključuje plačilo rednih obresti in odplačilo glavnice, 192.828.144 evrov. DARS je za izvedbo nalog, povezanih s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem v prostor ter pridobivanjem nepremičnin, prejel sredstva iz državnega proračuna v višini 12.462.237 evrov, od tega 7.344.329 evrov za naloge, izvedene v letu 2013, 3.703.956 evrov za naloge izvedene v letu 2012 ter 1.413.952 evrov za naloge, izvedene v letu 2011. Za financiranje graditve in obnov je bilo 2013 zagotovljenih skupaj 43.315.522 evrov. Poleg lastnih sredstev ter sofinanciranja s strani ASFINAG v višini 1.277.127 evrov je DARS 2013 prejel 1.873.503 evropskih sredstev. Najeta sta bila tudi dva nova kredita

za financiranje gradnje avtocest pri Sberbank Slovenija v višini 60 mio evrov ter pri NLB d. d. v višini 50 mio evrov.

Poročilo za leto 2013 je uprava DARS pripravila julija 2014, medtem ko je bila možna obravnava na Vladi šele po potrditvi poročila na seji nadzornega sveta, kar pa se je zgodilo šele novembra 2014. Zaradi tega je bila sprejeta odločitev, da Vlada v Državni zbor istočasno predloži poročilo za leti 2013 in 2014.

Komisija opozarja na prepozno predložitev letnega poročila v Državni zbor in poudarja, da pozna obravnava na seji nadzornega sveta ne more biti razlog za več kot enoletno zamudo Vlade pri letnem poročanju Državnemu zboru o izvajanju Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (ReNPIA). Po mnenju komisije je pravočasna predložitev poročila oz. poročanje Vlade ključno pri ugotavljanju realizacije ReNPIA, kar pa je tudi namen priprave letnih poročil. Komisija pričakuje, da se bodo naslednja letna poročila prej potrjevala na nadzornem svetu DARS in obravnavala na Vladi ter pravočasno predložila v Državni zbor.

Opozorjeno je tudi bilo, da bi moralo letno poročilo jasno opredeliti neizvedene projekte iz ReNPIA in navesti tudi razloge za neizpolnitev zastavljenih ciljev.

Komisija izpostavlja hitro cesto Hajdina-Ormož, katere gradnja je bila dvakrat začeta, za kar je bilo porabljenih okoli 10 mio evrov, vendar je bila gradnja ustavljena oz. prekinjena. O navedeni hitri cesti je Državni svet na pobudo državnega svetnika Branka Šumenjaka postavil več vprašanj pristojnim ministrom, a napredka ni. Vprašanje je, kje so vzroki za zaustavitev gradnje in kaj je naredil DARS, da se gradnja te hitre ceste, ki je predvidena z ReNPIA in bi morala biti zgrajena do konca 2013, nadaljuje. Komisija opozarja, da je zaradi slabe cestne povezanosti s prestalo Slovenijo to območje nezanimivo za investitorje in zato slabše razvito. Predstavnica Ministrstva za infrastrukturo je sicer pojasnila, da je osnovni program ReNPIA pretežno realiziran, medtem ko je nadaljnja usoda nedokončanega odseka Ptuj-Ormož odvisna od opredelitve potrebnih ukrepov v operativnem programu razvoja prometne infrastrukture (operativni program). Dodatno je predstavnik DARS pojasnil, da glavni problem predstavlja odsek mimo Ptuja, za katerega DPN zaradi težav v zvezi z Naturo 2000 še ni sprejet. DARS vsako leto pripravi načrt izvajanja koncesije in z Ministrstvom za infrastrukturo dogovori aktivnosti, ki se bodo v tekočem letu izvajale. Kot je pojasnil predstavnik DARS, so v predlogu operativnega programa predvidene aktivnosti na odseku Ptuj-Ormož, vendar mora biti ta dokument, ki naj bi nasledil ReNPIA, sprejet, če želijo nadaljevati z aktivnostmi.

V povezavi s Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (strategija), ki jo je Vlada sprejela na 48. redni seji 29. 7. 2015, se je komisiji postavilo vprašanje veljavnosti ReNPIA, saj strategija ne vključuje nerealiziranih projektov ReNPIA (npr. HC Hajdina-Ormož). Na opozorilo komisije, da je operativni program, ki ga pripravlja Vlada, izvedbeni dokument strategije in zato ne more nadomestiti ReNPIA, ki ga sprejema Državni zbor, je predstavnica Ministrstva za infrastrukturo pojasnila, da se razmišlja, da bi operativni program formalno nadomestil ReNPIA iz leta 2004 in v tem primeru se njegova obravnava ne bi zaključila na Vladi, ampak v Državnem zboru.

Komisija v povezavi z 49. členom Zakona o varnosti v železniškem prometu tudi opozarja, da je zaradi nezgrajene hitre ceste Hajdina-Ormož na železniškem odseku

Pragersko-Hodoš vzpostavljeno nezakonito stanje križanj obstoječe ceste z železnico, saj niso bili zgrajeni izvennivojski prehodi, ker se je predvidevala izgradnja te hitre ceste ter posledično de kategorizacija obstoječe ceste (z nivojskimi prehodi čez železnico) iz ceste 1. reda v lokalno cesto. Komisiji se postavlja vprašanje, ali ne bo morala Republika Slovenija vrniti del evropskih sredstev, ki jih je pridobila za projekt modernizacije železnice na relaciji Pragersko-Hodoš. Predstavnica Ministrstva za infrastrukturo je pojasnila, da se na glavnih in regionalnih cestah praviloma izvedejo izvennivojska križanja z železniško progo, če pa obstaja utemeljen razlog, npr. ekonomski razlog, pa se lahko izvede nivojsko križanje. Po informacijah, ki jih imajo na ministrstvu, je ekonomski razlog za izvedbo nivojskega in ne izvennivojskega križanja proge z glavno cesto pred Ormožem utemeljen in zato evropska sredstva naj ne bi bila ogrožena.

Glede na to, da obstaja prepričanje, da je gradnja in obnova avtocest v Republiki Sloveniji predraga, bi kazalo v poročilo ali posebej objaviti mednarodno primerjavo stroškov gradnje in obnove avtocest (npr. primerjava z Avstrijo ali Italijo). V zvezi z opozorilom o neracionalni porabi sredstev pri gradnji avtocest in hitrih cest je predstavnik DARS poudaril kvaliteto gradnje slovenskih avtocest s številnimi podvozi/nadvozi/izvozi, kar vpliva na višje stroške gradnje. Številni izvozi oz. uvozi na avtoceste so tudi vplivali na preusmeritev prometnih tokov z državnih cest na avtoceste.

Komisijo je tudi zanimalo, na podlagi katerih kriterijev se DARS odloči za prenovu avtocestnih odsekov in ali je dolžan o nameri obvestiti lokalno skupnost. Komisija ugotavlja, da so se izvedle obnove na nekaterih odsekih avtocest (npr. del odseka Višnja Gora-Ivančna Gorica), ki še niso bili v tako slabem stanju, medtem ko se vzporedne državne ceste ne obnavljajo. Smiselno bi bilo racionalneje določati prioritete in sredstva usmeriti tja, kjer je obnova nujno potrebna. Članom komisije je bilo pojasnjeno, da se obnova avtocest izvaja na podlagi t.i. švicarskega programa, ki letno spremlja stanje na avtocestah in javlja, kdaj in v kakšen obsegu je potrebna obnova. Če se obnova ne izvaja kontinuirano, se lahko tudi na avtocestah ponovi zgodba državnih cest. Predstavniki DARS je ob tem izpostavil, da je treba upoštevati tudi velik porast tovornega prometa in da je večina avtocestnih odsekov izven garancijske dobe.

* * *

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Predsednik
Jernej Verbič, l.r.