



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 326-01/15-18/
Ljubljana, 22. 12. 2015

EPA 920-VII

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 2014

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 2014, 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.

V 2014 je realizacija razvoja in obnavljanja avtocest in drugih investicij, brez obveznosti iz zadolževanja, znašala 112.612.469 evrov (z DDV) oz. 97.612.469 evrov (brez DDV). Gradbena dela so se izvajala na skupaj 20,7 km novih avtocest, hitrih cest in drugih cest. Gradnja se je nadaljevala predvsem na odseku Koper-Izola s predorom Markovec. Na področju prostorskega načrtovanja in umeščanja v prostor je potekala priprava osmih državnih prostorskih načrtov in pridobivanje okoljevarstvenega soglasja za dva odseka, vezano na razvoj in gradnjo 3. razvojne osi. Na področju projektiranja je bil 2014 izdelan projekt za izvedbo avtoceste Draženci-MMP Gruškovje. Pridobljeno je bilo tudi gradbeno dovoljenje za 1. etapo gradnje avtoceste. Izdelan in predan v recenzijo je bil tudi projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja za polni priključek Šmarje-Sap. Aktivnosti so potekale tudi na HC Jagodje-Lucija, AC Koseze-Kozarje (razširitev v šestpasovnico), avtocestni priključek Brezovica, protivetrna zaščita na HC Razdrto-Vipava (Rebernice), dograditev druge cevi predora Karavanke, preureditev cestninskih postaj z namenom vzpostavitve elektronskega sistema cestninjenja v prostem prometnem toku. Obnovljenih je bilo skoraj dvakrat več km vozišč kot v preteklem letu, izvajale so se tudi delne obnove premostitvenih objektov ter gradile številne protihrupne ograje. Na področju investicij v elektrostrojno opremo so bile aktivnosti osredotočene predvsem na prometno varnost. Z evropsko direktivo je bila usklajena elektrostrojna oprema v predorih Jasovnik, Trojane, Podmilj in Dekani. Izvedeni sta bili prvi dve fazi sanacije prezračevanja v predoru Karavanke

Viri za financiranje izvajanja Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (ReNPIA) so se zagotavljali iz lastnih sredstev DARS, zadolževanja in evropskih sredstev. Naloge prostorskega načrtovanja so bile izvedene v vrednosti 1.472.994 evrov, naloge pridobivanja nepremičnin pa v vrednosti 20.117.573 evrov. Črpanje evropskih sredstev je bilo realizirano v višini 790.085,65 evrov iz projekta TEN-T ter 13.715.181,15 evrov iz sredstev Kohezijskega sklada. DARS je sklenil kreditno pogodbo na osnovi zadolžnice »Schuldschein« v višini 37,78 milijonov evrov s pokojninsko družbo. V 2014 je DARS poplačal obresti in glavnico v višini 216 mio evrov iz naslova pretekle gradnje avtocest.

Na vprašanje, kdaj se pričakuje vzpostavitev elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku za težka tovorna vozila, so člani komisije dobili pojasnilo, da je DARS prejel štiri ponudbe na javnem razpisu, ki se gibljejo v vrednosti med dobrih 99 in slabih 115 mio evrov in so sedaj v fazi pregledovanja. Sama izgradnja oziroma vzpostavitev večsteznega elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku na avtocestah in hitrih cestah je predvidena v roku enega leta po podpisu pogodbe z izbranim izvajalcem. Na DARS glede na potek dosedanjih večjih javnih naročil ocenjujejo, da se bo to zgodilo v drugi polovici 2017. Člane komisije je tudi zanimalo, kje so vzroki za bistveno nižje vrednosti sedanjih ponudb od ponudb iz prejšnjega razveljavljenega javnega naročila. Pojasnjeno je bilo, da je bila razpisana tehnologija enaka v obeh razpisih za elektronsko cestninjenje (ponudba je lahko raznolika), je pa prvi razpis za razliko od aktualnega zajemal tudi kreditiranje, kar je vplivalo na višjo ponujeno ceno. Dodatno pa je na nižje ponudbe verjetno vplivala tudi večja konkurenca na trgu ter racionalnejša opredelitev števila OBU-jev in portalov v novem razpisu. V zvezi s cestninjenjem osebnih vozil je bilo pojasnjeno, da se ne predvidevajo spremembe sedanjega vinjetnega sistema cestninjenja, se pa razmišlja o video vinjetah kot morebitnem naslednjem koraku po vzpostavitvi elektronskega sistema cestninjenja.

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.

V zvezi z vprašanjem o strukturi in zavarovanjem kreditov DARS ter razkorakom med obsegom zadolženosti in višino prejetih cestnin je bilo članom komisije pojasnjeno, da znašajo obveznosti DARS okoli 2, 4 milijardi evrov. V letošnjem letu je bil sprejet krovni poroštveni zakon za njegove obveznosti, ki je omogočil reprogramiranje nekaterih kreditov in prenos obveznosti v višini 300 mio evrov v obdobje po letu 2020. S tem je bila zagotovljena finančna vzdržnost DARS, ki je zmožen na letni ravni odplačevati obveznosti v višini okoli 250 mio evrov.

Komisija opozarja, da na eni strani ReNPIA ni realizirana, na drugi strani pa je DARS imel dobiček, saj je v državni proračun vplačal 31 mio evrov dividend.

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. Dodatno je komisija opozorila, da je v primeru železniške proge Pragersko-Hodoš zgrajenih veliko podvozov/nadvozov, vendar nekateri sploh niso potrebni (križanje z lokalno cesto), na drugi strani pa niso zgrajeni na mestih, ki jih zahteva zakonodaja (križanje s cesto 1. reda).

V zvezi z gradnjo 3. razvojne osi komisija ugotavlja, da je DARS po novem zadolžen tudi za njen južni odsek (Bela krajina), saj je sposoben s poroštvom države najemati kredite za financiranje gradnje. Predstavnik DARS je povedal, da je v predlogu operativnega programa razvoja vključen tudi južni del 3. razvojne osi (Novo mesto-Maline). Za konec 2016 je predvideno projektiranje prvega dela odseka do Revoza, za kar je na razpolago še 45 mio evrov nepovratnih sredstev prejšnje finančne perspektive, glavnina projektiranja naj bi se izvedla 2017, temu pa sledijo odkupi zemljišč in pridobitev gradbenega dovoljenja ter konec 2019 začetek gradnje. Za drugi del odseka (od Revoza do Malin) naj bi se začela pripravljati projektna dokumentacija po 2017, gradnja pa naj bi se začela po 2022, ko naj bi se končala izvedba prvega dela odseka. V zvezi z gradnjo

severnega (koroškega) dela 3. razvojne osi je bila komisija seznanjena, da se konec 2016 predvideva sprejem DPN za odsek Šentrupert-Velenje in začetek gradnje 2020. Na odseku Velenje-Slovenj Gradec, za katerega je DPN že sprejet, bo DARS drugo leto začel z aktivnostmi (izbor inženirja za storitve projektiranja, odkupi zemljišč). Pri tem odseku, ki je vreden 700 mio evrov, je treba v prihodnjih mesecih še doreči, ali se bo v prvi fazi zgradila štiripasovnica, ali pa dvopasovnica in na nekaterih odsekih tripasovnica. Za vse aktivnosti na južnem in severnem delu 3. razvojne osi je potreben nov poroštveni zakon, saj DARS lastnih sredstev za te namene nima.

V zvezi z gradnjo protihrupnih ograj je bilo pojasnjeno, da v enem delu njihova gradnja ni bila ustrezna in bo zato DARS zahteval izpolnitev pogodbenih obveznosti izvajalcev. Komisija je opozorila, da se ponekod gradi protihrupna ograja, kjer bo treba zgraditi tretji pas za tovorni promet in je zato njihova gradnja neracionalna. Predstavnik DARS je pojasnil, da bo gradnja tretjega pasu na nekaterih odsekih kljub zgrajenim protihrupnim ograjam možna. DARS je že zaprosil pristojno ministrstvo za drugačne elemente pri obnovi avtocest, kar pomeni, da bi se t.i. zeleni pas zožil in namesto jeklenih varnostnih ograj postavile betonske varnostne ograje, s čimer bi pridobili dodaten prostor za gradnjo tretjega pasu na odsekih, kjer obstaja potreba po njih (Ljubljana-Domžale in Ljubljana-Vrhnika). Komisija je tudi opozorila, da ostajajo še zmeraj nekatera območja (npr. naselje Spodnje Brezovo v Občini Ivančna Gorica) brez protihrupnih ograj. Zadnji monitoring hrupa na celotnem avtocestnem omrežju, ki je podlaga za izvajanje ukrepov, je bil izveden 2014. Ta bo tudi podlaga za gradnjo protihrupnih ograj v naslednjem obdobju.

Komisijo je tudi zanimalo, na podlagi katerih kriterijev se DARS odloči za prenovo 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. Predstavnik DARS je ob tem izpostavil, da je treba upoštevati tudi velik porast tovornega prometa in da je večina avtocestnih odsekov izven garancijske dobe.

Komisija daje v preučitev predlog, da bi naslednja poročila vključevala tudi poglavje o strukturi zaposlenih na DARS in njihovih plačah (individualne pogodbe, kolektivne pogodbe).

* * *

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Predsednik
Jernej Verbič, l.r.