

PROGRAM – INFRASTRUKTURA in PROSTOR

(bistveni poudarki programskih zavez in usmeritev)

Cilje, ki jih zasledujemo na področju prometa, prometne infrastrukture in prostora, bi lahko strnili v dva odstavka :

- **Urejena infrastruktura na področju prometa** kot podpora gospodarstvu in mobilnosti prebivalstva.
- **Prostorska politika**, ki po eni strani ščiti prostor kot omejeno dobro, na drugi strani pa ne sme biti ovira razvojnim politikam na različnih področjih. Na jasn in transparenten način mora varovati prostor tam, kjer je to potrebno in omogočati razvoj gospodarskih, stanovanjskih in ostalih okolij in dejavnosti ter ureditev in širitev prometne, energetske in ostale infrastrukture brez nepotrebnih formalnih ovir.

V preteklih mandatih so bili v okviru SDS sprejeti programi na vseh področjih, tako tudi na področju infrastrukture in prostora.

Številne zaveze so bile že uresničene, nekatere so zaradi poteka časa in spremenjenih okoliščin postale brezpredmetne, razvoj na posameznih področjih, potrebe in pričakovanja uporabnikov pa terjajo nove pristope in novelacijo programov iz preteklih obdobj.

Stanje – promet, infrastruktura na področju prometa

SDS je v letu 2012 prvič imela priložnost, da je za dobro leto dni prevzela neposredno odgovornost na področju prometa in prostora.

Kljub temu, da je leto dni prekratko obdobje za sprejem sistemskih ukrepov, so bile v tem letu sprejete številne pomembne odločitve. Najpomembnejše med njimi pa so bile:

- Uvedba poceni vozovnic za dijake in študente; temu ukrepu naj bi sledila uvedba enotne vozovnice do leta 2014 (uvedena je bila šele septembra 2016) in uskladitev vozni redov ter prenova sistema subvencij prevozov

v javnem prometu; še vedno pa ni prenovljen sistem subvecioniranja javnega prevoza, niti niso usklajeni vozni redi. Enotna vozovnica je uvedena na papirju, t. i. kliring pa se ne izvaja. Storitve javnega prevoza niso izkoriščene v največji meri, kljub temu, da je javni prevoz izdatno subvencioniran iz proračunskih sredstev. Šolski avtobusi, ki jih plačujejo občine, ne smejo prevažati ostalih potnikov, kljub temu, da so včasih samo 10 % ali še manj zasedeni.

- Odločitev o pripravi Nacionalnega programa razvoja prometne infrastrukture (program naj bi bil zaključen do konca leta 2013, kot vemo, je bil sprejet julija 2015 na Vladi in jeseni 2016 v parlamentu).
- Pospešitev projektov (dokončanje AC Draženci-Gruškovje, priprava DPN-jev, pričetek postopkov za elektronsko cestninjenje za vozila nad 3.500 kg, ...).
- Pospešitev črpanja EU sredstev iz FP 2007-2013, kjer je bilo stanje na posameznih področjih leta 2012 katastrofalno (na železniški infrastrukturi koriščenje na ravni 5 % razpoložljivih sredstev, drugje malo bolje, vseeno pa bistveno nižje od potreb in pričakovanj).

Po letu 2012 se je zastavljeno delo nadaljevalo, številni projekti so se začeli oz. zaključili, ni pa bila ponovno strokovno preverjena neustrezna rešitev trase 2. tira, kar naj bi bilo storjeno do leta 2015.

Kljub temu, da so bili ukrepi za pospešitev črpanja EU sredstev za področje prometne infrastrukture sprejeti tik pred zaključkom FP 2007-2013, torej leta 2012, je Slovenija na tem področju do konca leta 2015 uspela počrpati skoraj vsa razpoložljiva sredstva (98,2 %) oz. 943,7 milijonov evrov od skupno razpoložljivih 960,88 mio evrov in sicer na projektih:

- železniška infrastruktura 409,54 milijonov evropskih sredstev oz. 94 %;
- avtocestna infrastruktura 204,4 milijonov evropskih sredstev oz. 100 %;
- javni potniški promet (P+R in IJPP) 9,7 mio milijonov evropskih sredstev oz. 100 %;
- poglobljanje vplovnega kanala v bazenu I 7,14 milijonov evropskih sredstev oz. 100 %;

- državno cestno omrežje 139,97 milijonov evropskih sredstev oz. 100 %; letališče Edvarda Rusjana Maribor 10,53 milijonov evropskih sredstev oz. 97 %;
- trajnostna raba energije 162,4 milijonov evropskih sredstev oz. 96 %.

EU sredstva so se črpala iz dveh EU skladov. Iz Kohezijskega sklada je bilo počrpanih 793,2 milijonov evrov oz. 98 % od razpoložljivih 810,39 milijonov evrov, iz Evropskega sklada za regionalni razvoj pa 150,5 milijonov evrov oz. 100 %.

Poleg navedenega je bila z EU sredstvi TEN-T nadgrajena javna železniška infrastruktura s sistemom ETCS (European Train Control System), ki omogoča interoperabilno odvijanje železniškega prometa na celotnem koridorju D v Sloveniji v skupni dolžini 412 km javnih železniških prog (eno in dvotirnih).
/podatki povzeti po spletni strani MzI/

V obdobju 2014-2020 bo iz sredstev kohezijske politike za področje prometa in prometne infrastrukture na voljo bistveno manj sredstev – 309,8 mio evrov.

EU sredstva, ki so na voljo v obdobju 2014 – 2020, so na področju prometa prednostno namenjena razvoju jedrnega prometnega omrežja s poudarkom na razvoju celostnega, visokokakovostnega in interoperabilnega železniškega sistema, multimodalnosti, trajnostni mobilnosti in izboljšanju povezanosti regionalne mobilnosti z vseevropskim prometnim omrežjem.

Ponavljajo se zamude pri črpanju sredstev, podobno kot v času Pahorjeve vlade. Očitno bo ena prvih nalog prihodnje vlade, tako kot tiste leta 2012, sprejem ukrepov za pospešitev črpanja EU sredstev na področju infrastrukture, pa tudi na ostalih področjih.

Stanje - področje prostora

Na področju prostora se tudi danes srečujemo z enakimi težavami kot pred petimi leti. V parlamentarni obravnavi je sicer paket treh zakonov s področja prostora in gradenj, ki nadomešča pet sedaj veljavnih zakonov, kar je dobro. Razen tega dejstva, ki vnaša večjo preglednost nad tem področjem, pa zakoni ne vsebujejo radikalnejših sprememb, ki bi omogočale hitrejše sprejemanje prostorskih načrtov, enostavnejšo izdajo dovoljenj in večjo pravno varnost investitorjev, saj se ne spreminja ostala zakonodaja (okoljska, naravovarstvena, kulturna, ...), ki preko različnih (in večkratnih) soglasij pomeni nepotrebno oviro pri prostorskem načrtovanju in graditvi objektov.

Umeščanje v prostor poteka prepočasi in na neustrezen način. Posamezne umestitve, predvsem infrastrukturnih objektov državnega pomena, so zato napačne, izvedba pa predraga in časovno predolga.

Na stanovanjskem področju ni nobenih novih rešitev. Stanovanjski program, ki je bil sprejet pred nekaj leti, predstavlja socialistični model reševanja stanovanjskih vprašanj, zato ne predstavlja podlage za izvajanje kakršnekoli stanovanjske politike.

Programske zaveze

2018-2022

PROMET, INFRASTRUKTURA NA PODROČJU PROMETA

Bistvo, prioritete

V okviru programskih zavez lahko izpostavimo :

- ***Operativni program prenove in izgradnje celotne prometne infrastrukture s poudarkom na prenovi železniške mreže, dopolnitvi manjkajočih odsekov cestnih povezav, pospešitev nadgradnje najbolj prometne AC povezave proti Primorski v šestpasovnico , izboljšanje pretočnosti avtocest in odprava zastojev.***
- ***Ohranitev in posodobitev sistema vinjet – vinjete ostanejo, nalepke se ukinejo.***
- ***Ugodnosti enotne vozovnice se širijo na ostalo populacijo, prenovijo se vozni redi, omogoča se boljša dostopnost javnega prevoza.***
- ***Prepolovitev stroškov za prvo pridobitev voznškega izpita.***
- ***Odprava registracije koles s pomožnim motorjem in odprava pretirane regulacije na vseh področjih, kjer to ni potrebno in ne pripomore k večji varnosti v prometu.***

Urejena infrastruktura na področju prometa predstavlja podporo gospodarstvu in mobilnosti prebivalstva. Njena prenova in nadgradnja morata potekati načrtovano in gospodarno, saj sredstev nikoli ne bo dovolj. Zato bosta osnovni premisi našega delovanja pametno načrtovanje in izbira najboljših ter najbolj racionalnih rešitev za doseg istega cilja. Prometna infrastruktura se bo posodabljala na osnovi večletnega programa po vnaprej znanih finančnih konstrukcijah in finančno stabilni letni dinamiki. S tem bomo zagotovili dolgoročno stabilnost in predvidljivost vlaganja v državno prometno infrastrukturo, gradbeni operativi pa omogočili normalno rast in preprečili

velikanska amplitudna odstopanja, kot smo jim bili priča v letih 2013-2016 zaradi neaktivnosti pristojnih pri pravočasni pripravi projektov za koriščenje sredstev EU iz FP 2007-2013 in 2014-2020.

Poleg prenovljene infrastrukture bomo tudi nadgradili in izboljšali storitve javnega potniškega prometa ter razširili krog upravičencev do nakupa cenovno ugodnih mesečnih, polletnih in letnih vozovnic.

Posebno pozornost bomo že pri načrtovanju, predvsem pa izvedbi, namenili varnosti v prometu.

Ukrepi

- Na podlagi Strategije razvoja prometa in Nacionalnega programa razvoja prometa v RS bo pripravljen operativni načrt izvedbe; vzporedno preverjene posamezne umestitve infrastrukture na področju prometa v prostor (posodobitev oz. gradnja novih cestnih povezav - 3. razvojna os; gradnja obvoznic; rekonstrukcije in prenove državnih cest; izvedba prometnih ukrepov za boljšo pretočnost prometa na najbolj obremenjenih odsekih; pospešitev nadgradnje najbolj prometne AC povezave proti Primorski v šestpasovnico; preveritev umestitve 2. tira oz. nove proge Divača Koper; preverba smotrnosti dveh koridorjev na področju nadaljevanja obalne hitre ceste in povezave do R Hrvaške; ...).
- Pospešitev modernizacije in novogradenj železniške infrastrukture na obeh koridorjih, prednostno na t. i. V.koridorju.
- Ureditev železniških postajališč, prednostno železniške in avtobusne postaje Ljubljana.
- Nova proga Divača-Koper (2. tir):
 - najkasneje v šestih mesecih po prisegi vlade izbira cenovno najbolj optimalne variante dvotirne proge in priprava predloga modernizacije na ostalem delu koridorja,
 - sprememba DPN,

- gradnja bo trajala največ štiri leta, na delu trase, kjer ni potreben DPN, se bo gradnja pričela takoj po potrditvi najbolj optimalne variante.
- Sprejem dopolnitev Zakona o zagotavljanju sredstev za razvoj prometne infrastrukture tako, da bodo poleg obstoječih finančnih virov (letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu, koncesijska dajatev Luke Koper, d.d., ki pripada RS) uvedeni dodatni finančni viri.
- Vzpostavitev nacionalnega upravljavca javnega potniškega prometa in prenova subvencioniranja javnega potniškega prometa; uskladitev vozniških redov s ciljem čim boljše dostopnosti storitev za uporabnike; razširitev uporabe enotne vozovnice in nadgradnja sistema z uporabo različnih prevoznih sredstev (vlak-avtobus-taxi).
- Uvedba javnega potniškega prometa po morju med obalnimi mesti (Ankaran-Koper-Izola-Piran) ter vključitev dostavnih žičnic v sistem JPP.
- Krepitev letalskega prometa, zagotovitev pogojev za širitev letališča Portorož.
- Ohranitev in »elektronizacija« vinjet. Odprava »nalepke«. Vinjete so dobra rešitev. Prijazna do stalnih uporabnikov AC in sprejemljiva za občasne uporabnike. Slovenija kot majhna in tranzitno prehodna država mora ohraniti sedanji sistem cestnine za vozila do 3.500 kg. Potreben je samo posodobitve in elektronskega nadzora.
- Prepolovitev stroškov za prvo pridobitev vozniškega izpita, dodatne vzpodbude za vse mlade, ki vstopijo v sistem opravljanja vozniškega izpita s 16. letom starosti.
- Odprava nepotrebnih postopkov pri registraciji vozil in motorjev (odprava registracije koles s pomožnim motorjem); nadomestilo za uporabo cest se plača po dneh (ne po mesecih); znižanje obremenitev za občasno registrirana vozila).

- Racionalizacija in poenostavitev postopkov za postavitve prometne in neprometne signalizacije.
- Ostali ukrepi, ki bodo izboljšali in pocenili delovanje ministrstva, organov v sestavi in družb s področja prometne infrastrukture.

PROSTOR

Bistvo, prioritete

Izpostavimo lahko:

- ***Prostorska in gradbena zakonodaja ne bo več ovira, pač pa pomoč investitorjem.***
- ***Stanovanjska politika, ki bo usmerjena v zagotavljanje možnosti, da vsak pride do primerne stanovanja zase in za svojo družino.***

Slovenija ima eno najbolj rigidnih zakonodaj na področju varovanja okolja in prostora v okviru EU. Kljub temu smo priča nasprotjem, ki govorijo o tem, da nam pri varovanju okolja in pametni urbanizaciji prostora taka zakonodaja popolnoma nič ne pomaga, če za njeno izvrševanje skrbijo ljudje, ki so se z okoljem in prostorom seznanili na računalnikih, nimajo pa niti ure izkušenj v praksi, v posameznih okoljih. Kako sicer pojasniti Kemis na eni strani, na drugi strani pa primer podjetnika, ki je na dovoljenje za postavitve dodatne hale za proizvodnjo embalaže za zdravila na svojem zemljišču in ob soglasju vseh vpletenih, čakal več kot pet let?

Prostor je dobrina, ki je omejena, zato jo je potrebno na pameten način varovati, na drugi strani pa omogočati urbanizacijo tako, da se dviguje kvaliteta njegove izrabe. V smislu zaščite, varovanja prostora in varstva narave nam namreč ne pomaga varovanje opuščene gramoznice, ki predstavlja zalego za

komarje pred posegi podjetnikov, ki bi na teh površinah zagotovili nova delovna mesta, na drugi strani pa zelena luč istih uradnikov za posek nekaj deset ali celo stotin hektarjev gozdov za potrebe lakirnice. Gre za napačno prostorsko politiko, ki ni v funkciji varovanja prostora in njegove čim bolj smotrne izrabe, pač pa z namišljenimi ukrepi varovanja ščiti prostor tam, kjer to ni potrebno in omogoča njegovo razvrednotenje na območjih, kjer za to ni nobene potrebe.

Prostor je torej potrebno varovati tam, kjer je resnično ogrožen in omogočati urbanizacijo povsod, kjer ta urbanizacija pomeni novo kvaliteto za njegove uporabnike in novo kvaliteto prostora kot takega.

Prostorska politika mora torej ščititi prostor kot omejeno dobrino, največjo nacionalno vrednoto, istočasno pa ne sme biti ovira razvojnim politikam. Na jasn in transparenten način mora varovati prostor tam, kjer je to potrebno in omogočati razvoj gospodarskih, stanovanjskih, poslovnih in ostalih okolij v razumnih rokih ter brez nepotrebnih formalnih ovir.

Leta 2014 smo v program zapisali:

- Nova gradbena in prostorska zakonodaja namesto številnih zakonov bo normativna ureditev strnjena v dveh predpisih, ki bosta določala umestitev v prostor in gradnjo objektov. Istočasno bo urejen problem nedovoljenih in neskladnih gradenj z njihovo umestitvijo v prostor ter legalizacijo oziroma dosledno odstranitvijo v primerih, ko legalizacija ne bo mogoča. Nova zakonska ureditev bo odpravila nepregleden sistem soglasodajalcev z večjo vlogo ministrstva, ki je pristojno in odgovorno za prostorsko politiko.

Na prvi pogled torej Cerarjeva vlada ob izteku mandata uresničuje naš program. Formalno da, po vsebini pa ne. Gradbeni zakon sicer izboljšuje stanje, ne odpravlja pa vseh problemov. Novi Zakon o urejanju prostora pa bo še podaljšal postopke prostorskega načrtovanja, tako na lokalni, kot državni ravni. Zato naloga ostaja tudi za prihodnji mandat, kajti nova zakonodaja ne bo odpravila bistvenih problemov na področju prostorskega načrtovanja in graditve objektov.

Na stanovanjskem področju ni nobenih ukrepov, nobenih novih rešitev. Tisti, ki nimajo urejenega stanovanjskega vprašanja, se morajo znajti sami. Državna politika jim ni v nobeno pomoč. Trg najemnih stanovanj je prepuščen stihiji, državni sklad najemnih stanovanj pa iz leta v leto bolj skromen. Občine, ki naj bi bile nosilke zagotavljanja najemnih stanovanj za socialno najbolj šibke, so prepuščene same sebi. Višina neprofitne najemnine ne omogoča vračila vložka, zato ni investorjev v stanovanja, ki bi bila namenjena nadaljnji oddaji. Stanovanjski program, ki je bil sprejet pred nekaj leti, predstavlja socialistični model reševanja stanovanjskih vprašanj, zato ne more biti podlaga za izvajanje kakršnekoli stanovanjske politike.

Ukrepi

- Prenova gradbene in prostorske zakonodaje. Namesto številnih zakonov bo normativna ureditev strnjena v dveh predpisih, ki bosta določala umestitev v prostor in gradnjo objektov. Istočasno bo, preko prehodnega obdobja dveh let, urejen problem nedovoljenih in neskladnih gradenj z njihovo umestitvijo v prostor ter legalizacijo oziroma dosledno odstranitvijo v primerih, ko legalizacija ne bo mogoča. Nova zakonska ureditev bo odpravila nepregleden sistem soglasodajalcev z večjo vlogo ministrstva, ki je pristojno in odgovorno za prostorsko politiko.
- Odpraviti nepregleden in preveč kompliciran sistem vrste objektov za gradnjo.
- O gradbenem dovoljenju bo odločitev sprejeta najkasneje v 30 dneh po vložitvi vloge, ne glede na vrsto objekta.
- Izboljšati pravno varnost investorjev. Tudi v primeru manjših gradenj uvesti sistem priglasitve (brez nepotrebne administriranja). V veliko primerih si je namreč gradbena inšpekcija drugače razlagala zakon kot pristojno ministrstvo.
- Skrajšati čas prostorskega načrtovanja, tako na lokalni, kot na državni ravni.

- Spremeniti pristop k prostorskemu načrtovanju na nivoju države in občin. Država in občine naj bo v pomoč, ne v oviro.
- Preveriti vse sprejete DPN in jih spremeniti tam, kjer so zaradi časovne distance in spremenjenih okoliščin postali neuresničljivi.
- Stanovanjska politika bo usmerjena v zagotavljanje možnosti, da vsak pride do primerne stanovanjske zasedbe zase in za svojo družino.
- Podpora stanovanjskemu varčevanju in mladim družinam pri ureditvi stanovanjskega vprašanja.
- Najem z možnostjo kasnejšega odkupa. Mladim družinam omogočiti najem stanovanja z možnostjo kasnejšega odkupa, pri čemer se bodo plačila najemnine v takem primeru odštele od kupnine za stanovanje.
- Povrniti del stroškov najema stanovanja preko stanovanjskega dodatka.
- Sprejeti bodo ostali ukrepi, ki bodo omogočili gradnjo stanovanj z namenom kasnejše oddaje in ukrepi, ki bodo oživili najemni trg stanovanj v celoti.

ZAKLJUČEK

Področje prometa, infrastrukture na področju prometa in prostora predstavlja eno od pomembnejših področij in izziv za vsako vlado. Od pravočasno sprejetih ukrepov, smotrnega, pravilnega in dolgoročnega načrtovanja ter gospodarne rabe sredstev, je odvisen razvoj celotne države. Slovenija z njeno ugodno geostrateško lego in vpetostjo v mednarodne prometne tokove mora čimprej posodobiti in nadgraditi obstoječo prometno infrastrukturo ter zgraditi novo, kjer to predstavlja oviro pri njenem nadaljnjem razvoju. Pri tem je prostorska politika ključnega pomena, umeščanje infrastrukturnih projektov državnega pomena v prostor, ki traja pet ali več let, pa glavna ovira hitrejšemu razvoju in ohranitvi prednosti, ki jo ima naša država zaradi njene naravne lege. Na teh ugotovitvah torej temeljijo ključni programski poudarki in programske usmeritve, ki jih bomo zasledovali pri svojem delovanju.