



via vita

5. POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

3. RAZVOJNA OS

KAKO NADOKNADITI IZGUBLJENI ČAS MED 2010 IN 2015?

Zaključki posvetovanja

5. posvetovanje na temo 3. razvojne osi je bilo izredno strokovno in je prineslo, ob odličnem vodenju g. Bobovnika, pravi vpogled na dosedanje delo in okoliščine razvoja projekta. Iz vseh prispevkov in konstruktivne razprave, v katero so bili vključeni sodelujoči strokovnjaki, lokalna skupnost, civilna iniciativa in predstavniki državnih organov in institucij, lahko sprejmemo naslednje zaključke:

1. Izgubljenega časa v obdobju zadnjih 5 let ni mogoče nadoknaditi, je pa možno projekt nadaljevati in odpraviti okoliščine, ki so rezultirale v zastoju pri realizaciji projekta 3. razvojne osi.
2. Razlogi za zastoj pri realizaciji projekta v zadnjih 5 leti so:
 - a. Politična neenotnost na državnem in lokalnem nivoju
 - b. Nedorečena izhodišča za načrtovanje novih infrastrukturnih projektov
 - c. Nedorečen sistem cestninjenja
 - d. Nedorečen sistem financiranja
 - e. Razdeljenost pristojnosti med več investitorjev
 - f. Nenehne spremembe zakonodaje iz področja urejanja prostora
 - g. Gospodarska kriza
 - h. Neustrezno in neenotno informiranje javnosti in stališč države o poteku in realizaciji projekta.
3. Zastoj oziroma ustavitev postopkov umeščanja v prostor je potrebno s strani pristojnih organov/ministrstev nemudoma odpraviti in omogočiti dokončanje postopkov s sprejemom ustreznih prostorskih aktov. Hkrati je potrebno nadaljevati z aktivnostmi priprave na gradnjo na vseh odsekih, kjer so trase s sprejetjem DPN že umeščene v prostor.
4. Dejstvo je, da se je potreba po 3. razvojna osi v strateških dokumentih prvič pojavila v letu 1974 in dokončno sprejela v Strategiji prostorskega razvoja Republike Slovenije v letu 2004. Napačna sporočilnost države je, da se v dokumentu kot je Strategija razvoja Republike Slovenije, ne upošteva nesporno pomembnost primernejše prometne dostopnosti obrobij Slovenije (Koroška in Bela krajina) do AC omrežja, za uravnotežen demografski in gospodarski razvoj Republike Slovenije. Urbanisti so opozorili na "cefranje" obrobja Slovenije in navezave la teh na druga (tuja) okolja in gospodarstva. Zato je jasen zaključek, da pomen 3. razvojne osi ni le prometna infrastruktura.
5. Potrebno je pripraviti operativni plan razvoja prometne infrastrukture na način, ki bo omogočal ustrezen prostorski razvoj za več generacij, hkrati pa omogočal izvedljivost glede na ekonomske zmožnosti države in zmožnosti pridobitve investicijskih sredstev. Predlagamo, da se pripravi program etapne in fazne gradnje, ki vpliva na investicijski potencial kot tudi na stopnjo prometne varnosti. izvede preveritev možnosti javno zasebnega partnerstva in preveri poslovni model DARS-a na način statusnega JZP z zainteresiranim strateškim partnerjem, kar bi pospešilo razvoj prometne infrastrukture v državi in s sinergijskimi učinki prispevalo k širšemu družbenemu razvoju .

6. Hkrati z načrtovanjem in izvajanjem nove infrastrukture mora država poskrbeti tudi za povečanje stopnje prometne varnosti na obstoječi infrastrukturi, kar pa na nekaterih delih, brez nove infrastrukture, več ni možno.
7. Lokalne skupnosti in regije morajo pripraviti jasna in nedvoumna stališča glede potrebe razvoja, saj brez enotnih stališč ni možno zaključiti postopkov prostorskega umeščanja infrastrukturnih objektov. Lokalna skupnost mora biti enovito organizirana in vodena, saj lahko le na tak način zagotovi ustrezen dialog z pristojnimi resorji.
8. Država mora čimprej sprejeti stališče do načina cestninjenja na 3. razvojni osi, saj le to tudi vpliva na projektne rešitve.
9. Država mora zagotoviti stalno sodelovanje in informiranje Avstrije, Hrvaške in evropskih institucij o tem projektu, saj se je izkazalo, da izmenjave informacij ni.
10. Zagotoviti je potrebno čimbolj konstantno financiranje in planiranje infrastrukturnih projektov, saj velika nihanja tako navzgor kot navzdol, predstavljajo velik problem in tveganja za domače gospodarstvo. Podpiramo prizadevanja Ministrstva za infrastrukturo, da se uvede cestninski cent z začetkom zbiranja 1.1.2016. Zbrana sredstva, ki jih državljani plačujemo pri registraciji motornih vozil kot nadomestilo za uporabo cest se morajo takoj vrniti svojemu namenu, to je vzdrževanju cest.

V Prevaljah, 15.10.2015

Predsedujoči sveta Koroške regije: dr. Matic Tasič
Predsednik Društva za ceste Severovzhodne Slovenije Boris Stergar
Direktorica RRA Koroška: Karmen Sonjak
Predsednica upravnega odbora GZS, Območne zbornice Koroška: Mojca Kert
Direktor družbe za raziskavo v cestni in prometni stroki Slovenije: Zvone Britovšek
Predsednik IZS: mag. Črtomir Remec