

Na podlagi prvega odstavka 28. člena Zakona o računskem sodišču  
(ZRacS-1, Uradni list RS, št. 11/01) in v skladu s sklepi, ki jih je sprejel  
senat računskega sodišča na 46. seji,  
izdajam

**REVIZIJSKO POROČILO**

**O PRAVILNOSTI IN SMOTRNOSTI POSLOVANJA  
PRI GRADNJI AVTOCESTNEGA  
ODSEKA BLAGOVICA– ŠENTJAKOB**

Številka: 1208-1/2003-37

Ljubljana, 14. junija 2004

# KAZALO

I.	UVOD	3
1.	OBRAZLOŽITEV REVIZIJE	3
2.	METODE IZVEDBE REVIZIJE	3
3.	PREDSTAVITEV DARS	4
4.	NACIONALNI PROGRAM GRADNJE AVTOCEST	5
4.1	Predstavitev NPIA	5
4.2	Uresničevanje NPIA	6
4.3	Zagotavljanje sredstev za NPIA	11
4.4	Nadziranje izvajanja NPIA	13
4.5	Doseganje ciljev NPIA	14
II.	REVIZIJSKA RAZKRITJA	16
1.	PREDSTAVITEV AVTOCESTNEGA ODSEKA BLAGOVICA-ŠENTJAKOB	16
2.	INVESTICIJSKI PROGRAM, LOKACIJSKA IN GRADBENA DOKUMENTACIJA	18
3.	ODDAJA JAVNIH NAROČIL	20
4.	IZVEDBA INVESTICIJE	22
4.1	Izvajanje pogodb in sklepanje aneksov	24
4.1.1	Izvajanje pogodb	24
4.1.2	Sklepanje aneksov	25
4.2	Nepredvidena dodatna dela	26
4.3	Obračunavanje izvedenih del	33
4.4	Zagotavljanje kakovosti	38
4.5	Knjigovodsko evidentiranje	39
5.	EKOLOŠKI VIDIK INVESTICIJE	39
5.1	Ekološke zahteve iz Uredbe o lokacijskem načrtu	39
5.2	Gradnja zadrževalnika Drtjščica	41
III.	MNENJE	42
1.	MNENJE O PRAVILNOSTI IZVAJANJA INVESTICIJE	42
2.	MNENJE O SMOTRNOSTI IZVAJANJA INVESTICIJE	43
IV.	ZAHTEVA ZA PREDLOŽITEV ODZIVNEGA POROČILA	43
	Priloga 1: Prikaz virov sredstev po letih (plan/realizacija) v obdobju 1994 do 2002	45
	Priloga 2: Primerjava pogodbenih vrednosti za gradnjo štiripasovne avtoceste z obračunoma za junij in oktober 2003	46

## **I. UVOD**

Revizijo gradnje avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob kot dela nacionalnega programa gradnje avtocest (v nadaljevanju: NPIA), ki ga izvaja Družba za avtoceste v Republiki Slovenije d. d., Ulica XIV. divizije št. 4, 3000 Celje (v nadaljevanju: DARS), smo izvedli na podlagi ZRacS-1 v skladu z Napotilom za izvajanje revizij<sup>1</sup> in Programom dela za izvrševanje revizijske pristojnosti Računskega sodišča Republike Slovenije (v nadaljevanju: računsko sodišče) v letu 2003<sup>2</sup>. Sklep o izvedbi revizije<sup>3</sup> je bil izdan 9. 7. 2003.

Cilj revizije je bil podati mnenje o pravilnosti in smotrnosti poslovanja DARS – v delu, ki se nanaša na izvajanje investicije v gradnjo avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob iz NPIA.

### **1. Obrazložitev revizije**

V fazi načrtovanja, financiranja ter oblikovanja predpostavk za gradnjo avtocest so ključne odločitve sprejemali Ministrstvo za promet (npr. potrjevanje investicijskih programov), Vlada Republike Slovenije (v nadaljevanju: Vlada RS) in Državni zbor Republike Slovenije (v nadaljevanju: državni zbor) - npr. sprejemanje NPIA in letnih načrtov razvoja in vzdrževanja avtocest ter Ministrstvo za finance - npr. izdajanje soglasij k sklenitvi pogodb o najemu kreditov. Računsko sodišče je postopke revidiranja vodilo le na DARS in se je pri zbiranju dokazov za izrek mnenja omejilo le na dejanja, za katera so odgovorni pristojni na DARS.

Ob upoštevanju navedenih dejstev in opredeljenih ciljev revizije smo v uvodnem delu poročila obsežneje predstavili izvajanje NPIA od leta 1995 do 2003. V drugem delu poročila pa predstavljamo poslovanje DARS v delu, ki se nanaša na gradnjo avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob, III. etape Blagovica–Kompolje. Revizija je bila izvedena v obsegu, ki daje razumno zagotovilo za presojo skladnosti poslovanja s predpisi in smotrnosti v navedenem omejenem obsegu poslovanja. Pregledana investicija gradnje le enega avtocestnega odseka ne daje ustreznih podlag za izrek mnenja o izvajanju celotnega NPIA.

Preverjali smo pravilnost izvedbe avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob, III. etape Blagovica–Kompolje, ter smotrnost poslovanja, pri čemer smo ocenjevali, ali je

- proces izbire izvajalcev gradbenih del učinkovit,
- proces upravljanja investicijskih pogodb učinkovit.

### **2. Metode izvedbe revizije**

V reviziji smo pridobili potrebne informacije in dokumentacijo o izvajanju NPIA ter o investiciji izbranega avtocestnega odseka.

Za pridobivanje zadostnih in ustreznih dokazov za izrek mnenja o pravilnosti in smotrnosti

---

<sup>1</sup> Uradni list RS, št. 41/01.

<sup>2</sup> Št. 3104-1/2003-1 z dne 15. 1. 2003.

<sup>3</sup> Št. 1208-1/2003-6.

poslovanja pri izvedbi investicije smo preizkušali podatke na podlagi revizijskih programov ter pri tem uporabili naslednje metode:

- pregledovanje, preverjanje in primerjanje dokumentacije (preizkušanje podatkov),
- poizvedovanje, intervjuji in soočenja z odgovornimi osebami DARS, inženirja<sup>4</sup> in drugih ter
- preverjanje vsebine obračunanih postavk in njihovih količin, meritve vgrajenih količin in preračunavanje ponudbenih, pogodbenih in realiziranih zneskov.

O ugotovitvah smo se posvetovali tudi s strokovnjaki avstrijskega računskega sodišča, od katerega smo prevzeli način in metode za izvedbo revizije.

### **3. Predstavitev DARS**

Družbo je ustanovila Republika Slovenija z Zakonom o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji<sup>5</sup> (v nadaljevanju: ZDARS) kot javno podjetje v obliki delniške družbe. Družba je pričela poslovati 1. 1. 1994.

Družba opravlja naslednje dejavnosti:

- pripravlja, organizira in vodi projekte gradnje avtocestnega omrežja v Republiki Sloveniji,
- organizira izvedbo vseh investicijskih preddel in drugih priprav na gradnjo cest,
- nastopa kot investitorica vseh gradbenih del za gradnjo avtocest,
- izvaja investicijski, tehnični in finančni inženiring,
- odkupuje zemljišča,
- najema kredite in kreditne linije ter izdaja jamstva podizvajalcem,
- organizira nadzor nad gradbenimi deli pri gradnji avtocest,
- organizira pobiranje cestnine ter
- uvaža in izvaža materiale in opremo za gradnjo cest in cestno infrastrukturo.

Organi družbe so skupščina, nadzorni svet in uprava. Pristojnosti skupščine izvaja Vlada RS kot zastopnik Republike Slovenije, ki je edini delničar.

Člani uprave v obdobju od 1. 1. 1995 do 28. 2. 1999:

- Jože Brodnik, predsednik uprave do 28. 2. 1999,
- Lado Prah, pomočnik predsednika uprave,
- mag. Stanko Debeljak, član uprave – direktor za finančne zadeve,
- Metod DiBatista, član uprave – direktor priprave in izvajanje del (od 1. 1. 1995 do 26. 1. 1998),
- Abdon Peklaj, član uprave – direktor za tehnično pripravo in izvajanje del (od 9. 4. 1998 do 28. 2. 1999),
- Gordana Višinski, članica uprave – direktorica upravljanja in vzdrževanja, ter
- Stanko Štrajn, član uprave – direktor za pravne zadeve (od 1. 1. 1995 do 24. 12. 1998).

Člani uprave v obdobju od 1. 3. 1999 do 7. 6. 2001:

---

<sup>4</sup> Po določilih ZGO je inženir odgovoren za nadzor nad kvaliteto izvedenih del, zato je organizacija sistema kontrole kakovosti zaupana inženirju DDC.

<sup>5</sup> Uradni list RS, št. 57/93.

- mag. Janez Božič, predsednik uprave,
- Lado Prah, pomočnik predsednika uprave,
- mag. Stanko Debeljak, član uprave – direktor za finančne zadeve,
- Abdon Peklaj, član uprave – direktor za tehnično pripravo in izvajanje del,
- Gordana Višinski, članica uprave – direktorica upravljanja in vzdrževanja, ter
- Erika Trojer, članica uprave – direktorica za pravne zadeve.

Člani uprave v obdobju od 8. 6. 2001 do 14. 11. 2001:

- mag. Janez Božič, predsednik uprave,
- Jožef Zimšek, v. d. namestnika predsednika uprave in
- mag. Stanko Debeljak, v. d. člana uprave.

Člani uprave od 15. 11. 2001 dalje:

- mag. Janez Božič, predsednik uprave,
- Jožef Zimšek, namestnik predsednika uprave in
- mag. Stanko Debeljak, član uprave.

## 4. Nacionalni program gradnje avtocest

### 4.1 Predstavitev NPJA<sup>6</sup>

Po osamosvojitvi Slovenije in s spremembo geopolitičnih razmer v srednji in vzhodni Evropi je prišlo tudi do sprememb tranzitnih prometnih tokov in s tem prometne obremenitve našega cestnega omrežja. Zaradi naštetih sprememb je državni zbor aprila 1993 naložil Vladi RS, da pripravi program pospešene gradnje avtocest. Tako je bil julija 1993 sprejet dokument Izgradnja avtocest v Republiki Sloveniji, kot prva obravnava NPJA.

NPJA, sprejet novembra 1995, je določil gradnjo omrežja avtocest in hitrih cest v smereh zahod – vzhod in sever – jug ter dograditev takratnih dvopasovnih avtocest v štiripasovne in rekonstrukcijo glavne ceste Slovenska Bistrica–Hajdina–Ormož. Noveliran NPJA iz leta 1998<sup>7</sup> določa, da naj bi bilo v obdobju njegovega izvajanja, torej do konca leta 2005, zgrajenih, dograjenih oziroma rekonstruiranih 553,7 kilometra cest v skupni vrednosti 4.100,3 milijona ameriških dolarjev, to je približno 963,6 milijarde tolarjev (tečaj 235 tolarjev za 1 ameriški dolar).

Gradnja avtocestnega omrežja naj bi bila usklajena s strateškimi in strukturnimi cilji. Strateški cilji določajo prednostne razvojne smeri, strukturni cilji pa prioritete znotraj razvojnih smeri.

Strateški cilji so v skladu z NPJA naslednji:

- *notranja povezava Slovenije*, to je boljši in učinkovitejši pretok blaga, storitev in ljudi ter nadaljnji policentrični razvoj, decentralizacija in enakomernejši razvoj države,

<sup>6</sup> NPJA v RS, Uradni list RS, št. 13/96.

<sup>7</sup> Uradni list RS, št. 41/98.

- *povečana varnost udeležencev v cestnem prometu, to je zmanjšanje števila mrtvih in poškodovanih ter zmanjšanje materialne škode,*
- *znižanje stroškov transporta in s tem povečanje konkurenčne sposobnosti gospodarstva,*
- *približevanje evropskemu gospodarskemu prostoru, kar naj bi Sloveniji prineslo povečanje trga in boljše možnosti za vključitev v evropske integracijske procese ter*
- *spodbujanje gospodarskega razvoja v obliki povečanega povpraševanja in tudi neposrednih multiplikativnih gospodarskih učinkov.*

Strukturni cilji, zastavljeni v NPIA, pa so:

- zagotovitev in povečanje neposrednih ekonomskih učinkov,
- zmanjšanje negativnih prometnih vplivov na okolje,
- omogočanje širše gospodarske, socialne in turistične koristi ter
- ohranjanje že zgrajenega avtocestnega omrežja.

Te naloge so si pogosto nasprotujoče, zato je bilo potrebno poiskati takšne rešitve, ki bi bile sprejemljive za okolje, same ceste pa bi bile prometno učinkovite.

Julija 2003 je Vlada RS potrdila Resolucijo o NPIA<sup>8</sup>, po kateri naj bi bil avtocestni križ zgrajen do leta 2013, in jo predlagala državnemu zboru v sprejem. Do zaključka revizije postopek v državnemu zboru še ni bil končan.

## **4.2 Uresničevanje NPIA**

Družba DARS izvaja svoje naloge na podlagi NPIA, letnih načrtov razvoja in vzdrževanja avtocest, ki jih sprejme državni zbor, ter finančnih načrtov za posamezno leto, ki jih sprejme Vlada RS.

NPIA določa programe gradnje avtocest v Sloveniji, terminske in finančne načrte gradenj, finančne vire, postopke vzdrževanja avtocest in drugo.

NPIA iz leta 1995 je predvideval gradnjo avtocestnega sistema v dolžini 499,3 kilometra, njegova investicijska vrednost pa naj bi znašala 2.170 milijonov ameriških dolarjev brez stroškov financiranja. Avtocestno omrežje naj bi bilo v skladu s tem programom zgrajeno do leta 2004.

---

<sup>8</sup> Resolucija o NPIA v Republiki Sloveniji, Poročevalec Državnega zbora RS, št. 68/03.

Tabela 1: Spreminjanje predvidenega obsega gradnje avtocest v Republiki Sloveniji

v kilometrih in ameriških dolarjih

Osnova	Predvidena gradnja v kilometrih cest	Predvidena investicijska vrednost v milijon ameriških dolarjev	Predvidena investicijska vrednost v milijon ameriških dolarjev na kilometer cest
Dokument Gradnja avtocest v RS (1993)	318,0	1.033	3,249
NPIA (1995)	499,3	2.170	4,346
Spremembe in dopolnitve NPIA (1998)	518,6 in 35,1 navezovalnih cest	4.100,3 za avtoceste	7,906
Resolucija o NPIA (2003)	536,8 in 33,8 državnih cest	5.516 (5.426 milijonov evrov)	10,276

Vir: Analiza izvajanja NPIA v Republiki Sloveniji (DARS-1999), NPIA, NPIA-A, Resolucija o NPIA 8. 9. 2003,

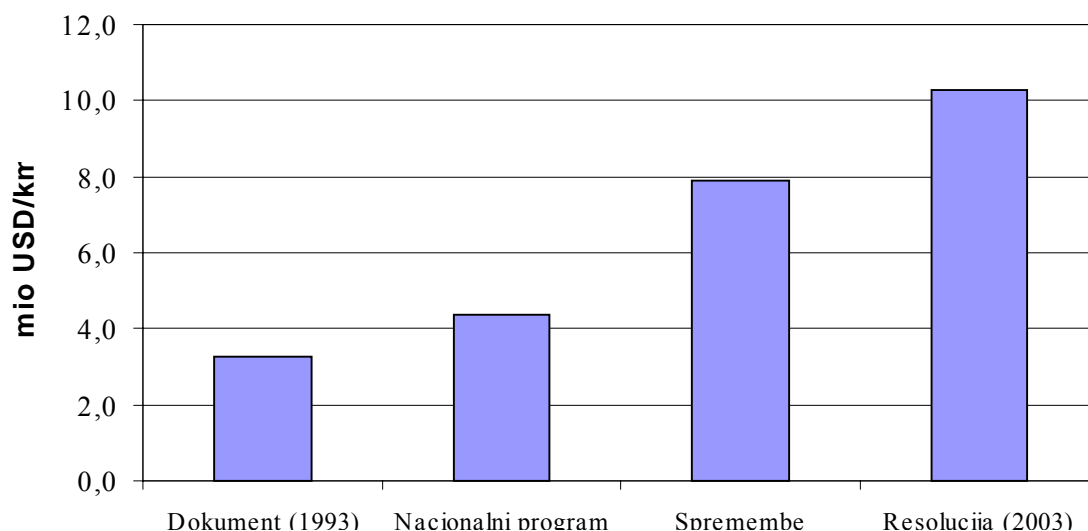
Poročevalec državnega zbora.

Sčasoma se je izkazalo, da je obstoječi program premalo natančen, zato so bile v letu 1998 sprejete Spremembe in dopolnitve NPIA<sup>9</sup>. Te so bolj natančno opredelile posamezne odseke avtocest, poleg tega pa je bila v program dodana tudi gradnja navezovalnih cest na avtocestno omrežje ter nujni posegi na železniškem omrežju in omrežju državnih cest. Tako naj bi bilo v skladu s spremembami in dopolnitvami zgrajenih 518,6 kilometra avtocest in 35,1 kilometra navezovalnih cest, torej skupaj 553,7 kilometra cest. Rok za gradnjo avtocestnega omrežja ni bil bistveno spremenjen, predvidena ocenjena investicijska vrednost gradnje pa je narasla za 89 odstotkov. Za gradnjo avtocest, drugih državnih cest in ukrepov na železnicah naj bi bilo po teh dopolnitvah potrebnih 4.100,3 milijona ameriških dolarjev investicijskih vlaganj. Vsi odseki cest naj bi bili po prvotnem načrtu predani v promet do konca leta 2004, zaključna dela pa naj bi se na posameznih odsekih izvajala še v letu 2005.

V skladu z Resolucijo o NPIA, ki jo je julija 2003 potrdila Vlada RS, naj bi bil avtocestni križ zgrajen do leta 2013. Spremenila se je tudi predvidena investicijska vrednost. Gradnja avtocestnega omrežja naj bi po novih izračunih stala 5.515,8 milijona ameriških dolarjev. V novem programu naj bi bilo 18,2 kilometra več avtocest in hitrih cest kot v prejšnjem programu, vendar ne na račun novih odsekov, ampak zaradi natančnejše določitve poteka tras. V skladu z novim programom naj bi bilo v Sloveniji zgrajenih 536,8 kilometra avtocest in hitrih cest ter 33,8 kilometra državnih cest, torej skupaj 570,6 kilometra cest. Spreminjanje obsega in vrednosti NPIA gradnje je prikazano v tabeli 1.

<sup>9</sup> Spremembe in dopolnitve NPIA v Republiki Sloveniji (NPIA-A), Uradni list RS, št. 41/98.

Slika 1: Predvidena investicijska vrednost v milijon ameriških dolarjev na kilometer cest



Vsakokrat se je torej s spremembo programa povečal tudi predvideni znesek, potreben za gradnjo avtocestnega omrežja. Kljub temu, da se je hkrati povečevalo tudi predvideno število kilometrov, se je predvidena investicijska vrednost na kilometer cest povečala s prvotnih 3,3 milijona ameriških dolarjev na kar 10,3 milijona ameriških dolarjev, to je za več kot trikrat.

*DARS pojasnjuje, da je za izračun cene na kilometer avtoceste potrebno ločeno upoštevati štiripasovnice, dvopasovnice, hitre ceste in ostale ceste ter da so povprečni stroški graditve v obdobju 1994 do 2002 znašali*

- 10,1 milijona evrov na kilometer štiripasovne avtoceste,
- 6,1 milijona evrov na kilometer štiripasovne hitre ceste,
- 2,1 milijona evrov na kilometer za dograditev dodatnih dveh pasov k dvopasovni avtocesti in
- 3 milijone evrov na kilometer za ostale ceste.

*Povprečje za celoten do sedaj izveden program znaša 6,5 milijona evrov na kilometer.*

*DARS tudi podaja primerjavo med ocenjeno povprečno vrednostjo stroškov gradnje štiripasovnih avtocest na kilometer iz leta 1993, ta je znašala 6,4 milijona ameriških dolarjev na kilometer, in povprečno ceno graditve avtocest v obdobju od 1994 do 2002, ki je približno 10,1 milijona ameriških dolarjev na kilometer; po tej primerjavi je povečanje samo za 62 odstotkov. Zato se DARS z ugotovitvijo, da se je investicijska vrednost na kilometer povečala več kot trikrat, ne strinja.*

Analize DARS kažejo na to, da je za povečanje investicijskih vrednosti več vzrokov. Uvedba 20-odstotnega davka na dodano vrednost (v nadaljevanju: DDV) - namesto prejšnjega triodstotnega prometnega davka - naj bi prispevala k povečanju vrednosti z 31,36-odstotnim deležem, sprememba poteka in dolžine trase je k povečanju prispevala z 18,23 odstotka, višja raven obdelave projektno-tehnične dokumentacije z 12,19 odstotka, dodatna dela z 10,27 odstotka, ostali dejavniki pa s preostalim 27,95-odstotnim deležem.



Glavni vzroki odstopanj pri realizaciji načrtovanega števila kilometrov avtocest in obsega finančnih sredstev od predvidene gradnje avtocest po NPIA, ki so predstavljeni v poslovnih poročilih DARS, so zamude pri

- sprejemanju lokacijskih načrtov (zaradi različne prostorske in okoljske specifike območij, spreminjanja obsega vrednotenja variant z dodatnimi preveritvami in optimiranji zaradi iskanja optimalne variante, nasprotovanjem lokalnih skupnosti, velika zasedenost in različna kakovost projektantov, daljši postopki, kot je bilo predvideno v optimalno postavljenih terminskih planih, ki so sledili veljavni zakonodaji),
- izdelavi projektno-tehnične dokumentacije (izvajanje predhodnih geoloških, geotehničnih, hidrotehničnih in ekoloških raziskav vzporedno z izdelavo projekta faze idejnega projekta, zamude pri pridobivanju lokacijskih pogojev in soglasij lokalnih skupnosti, zamude projektantskih organizacij, problemi pri izvajanju javnih razpisov za oddajo projektantskih del),
- pridobivanju zemljišč in nepremičnin (pri razlastitvah so nekateri lastniki zemljišč in nepremičnin fizično preprečevali izvedbo gradbenih del, se niso strinjali s ponujenimi vrednostmi zemljišč in nepremičnin ali s potekom trase, pogojevali odkupe zemljišč in nepremičnin z zahtevami po dodatnih odkupih preostalih delov zemljišč in nepremičnin, neurejena stanja na prejšnji družbeni oziroma sedanji državni lastnini, neurejena stanja zemljišč in nepremičnin v zemljiški knjigi, neizvedeni in nedokončani postopki dedovanj, neznani ali umrli lastniki zemljišč ter nepremičnin, katerih dediči so neznani in podobno),
- izvajanju postopkov oddaje del po Zakonu o javnih naročilih<sup>10</sup> – v nadaljevanju: ZJN (zahtevki ponudnikov po revizijah izvajanja postopkov oddaje del, težave pri predlaganju in roku veljavnosti poročil pooblaščenega in neodvisnega revizorja, ki je potrdil, da ima ponudnik poravnane vse svoje obveznosti do dobaviteljev blaga, podizvajalcev in kooperantov, ki so zapadle do dneva oddaje ponudbe),
- izvajanju arheoloških raziskav (povprečno trajanje od 4 do 12 mesecev, zagotovitev dostopa in uporabe tistih zemljišč, kjer naj bi raziskovali),
- zagotavljanju virov finančnih sredstev (zmanjševanje bencinskega tolarja v obdobju 1999–2002, cestnin v obdobju 1998–2002 in kreditov v obdobju 1997–2002).

V nadaljevanju prikazujemo primerjavo stroškov gradnje avtocest v Republiki Sloveniji in Evropski Uniji (v nadaljevanju: EU). Tabela 2 ne prikazuje bistvenih odstopanj v obsegu stroškov gradnje med Slovenijo in EU.

Tabela 2: Primerjava stroškov gradnje avtocest v Sloveniji in EU

AC grajene na:	v milijon ameriških dolarjev na kilometer		
	Slovenija	EU	Delež – SLO/EU
• ravninskem terenu	3,4 – 3,5	3,8 – 12,0	89-29
• gričevnatem terenu	6,2 – 21,0	5,0 – 23,8	124-88
• hribovitem terenu	23,4 – 31,2	12,5 – 37,5	187-83
Obvoznice mest	7,5 – 24,5	12,5 – 44,8	60-55

Vir: Ministrstvo za promet.

Po mnenju DARS primerjava stroškov gradnje zgolj po vrstah, opredeljenih v prvem stolpcu

<sup>10</sup> Uradni list RS, št. 24/97 in 78/99.

tabele 2, ne daje resnične slike, saj ne upošteva posebnih pogojev gradnje avtocest v Republiki Sloveniji. Gradnja ravninske ceste na Ljubljanskem barju se namreč razlikuje od gradnje ravninske ceste v severni Franciji, gričevnat teren v Savinjski dolini, kjer se izmenjujejo mokre doline in griči na ilovnatem območju, se razlikuje od gričevnatega terena na Krasu, obvoznica Ljubljane ni primerljiva z obvoznico Milana itn.

Od 1. 1. 1994 do danes je bilo po podatkih DARS zgrajenih in prometu predanih skupaj 277,9 kilometra avtocest, hitrih cest, priključkov na avtoceste in hitre ceste, vključno z dograditvijo obstoječih dvopasovnih avtocest. Število kilometrov cest, ki so bile v posameznih letih predane v promet, prikazuje tabela 3.

Tabela 3: Število kilometrov cest, ki so bili odprti za promet v okviru uresničevanja NPIA

Leto	NPIA za obdobje 1994-2002 v kilometrih	LPRVA* v kilometrih	Število kilometrov cest, odprtih za promet	Skupni odstotek realizacije NPIA	Skupni odstotek realizacije za obdobje 1994-2002	Odstotek realizacije LPRVA*
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(4/553,7km)	(5)=(4/385,1km)	(6)=(4)/(3)
1995	13,50	13,90	22,3	4,03	5,79	160,43
1996	68,30	70,30	68,3	16,36	23,53	97,16
1997	36,80	41,30	25,5	20,97	30,15	61,74
1998	31,40	24,70	21,8	24,91	35,81	88,26
1999	39,90	40,40	40,2	32,16	46,24	99,50
2000	42,90	44,40	34,3	38,35	55,14	77,25
2001	54,50	15,20	16,7	41,36	59,47	109,87
2002	97,80	15,60	23,2	45,55	65,50	148,72
2003	-**	22,10	25,6	50,19	-	115,84
<b>Skupaj</b>	<b>385,10</b>	<b>287,90</b>	<b>277,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>96,53</b>

Vir: DARS.

Legenda: \* Letni plan razvoja in vzdrževanja avtocest.

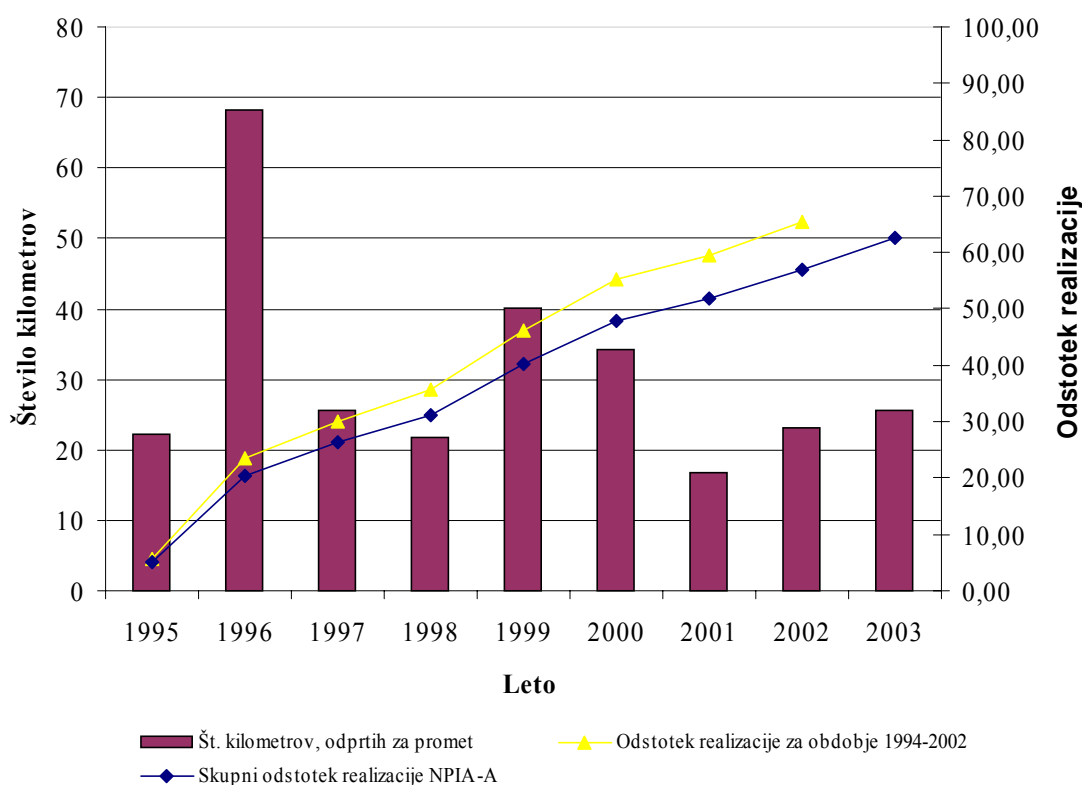
Opomba: NPIA predvideva gradnjo 553,7 kilometra avtocest do leta 2005, v tabeli je prikazana predvidena letna

realizacija; LPRVA konkretizira NPIA in določa letni obseg gradnje avtocest.

\*\* Ni podatka.

Največ cest je bilo v promet predanih v letu 1996. Skupaj je bilo tako do danes v promet predanih nekaj manj kot polovico cest, ki so bile predvidene v NPIA. V obdobju 1994-2003 pa je bilo zgrajenih in danih v promet 277,9 kilometra cest. Število zgrajenih kilometrov cest po letih je razvidno s slike 2. V primerjavi z letnimi plani razvoja in vzdrževanja avtocest pa je bila realizacija od 1994 do vključno leta 2003 96,53-odstotna.

Slika 2: Število kilometrov cest, predanih v promet, in skupni odstotek realizacije NPIA



Vir: podatki DARS.

### 4.3 Zagotavljanje sredstev za NPIA

Za izvedbo NPIA so predvideni naslednji finančni viri:

- namenska sredstva za gradnjo avtocest (podlaga: Zakon o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v NPIA v Republiki Sloveniji<sup>11</sup>, v nadaljevanju: ZZNSGC),
- cestnine (podlaga: ZDARS),
- krediti: domači in tuji ter izdaja obveznic za prodajo na domačem in tujem trgu kapitala,
- drugi viri: različne vrste sofinanciranja.

Z ZZNSGC je bilo predvideno, da se v obdobju 1994–1999 nameni graditvi avtocest 16 odstotkov drobnoprodajne cene prodanih motornih bencinov in dieselskih goriv iz davka od prometa navedenih naftnih derivatov. V letu 1998 je bil sprejet ZZNSGC, s katerim je bil delež povečan na 20 odstotkov, obdobje izdvajanja navedenih namenskih sredstev pa podaljšano do leta 2007. Z začetkom izvajanja Zakona o DDV<sup>12</sup> in Zakona o trošarinah<sup>13</sup> izvajanje 2. člena ZZNSGC ni bilo več mogoče, zato je bil znesek namenskih sredstev določen z Zakonom o

<sup>11</sup> Uradni list RS, št. 57/98 in 18/02.

<sup>12</sup> Uradni list RS, št. 89/98, 17/00, 30/01, 103/01, 67/02, 30/03, 101/03 in 134/03 (ZDDV).

<sup>13</sup> Uradni list RS, št. 84/98, 57/99, 33/01, 99/01 in 126/03 (ZTro).

izvrševanju proračuna Republike Slovenije za posamezno leto. V obdobju od leta 1999 do 2002 je bil tako določen znesek namenskih sredstev bistveno nižji od predvidenega v NPIA. Podrobnejši prikaz je podan v Prilogi 1.

Z namenskimi sredstvi je DARS financirala

- pripravo projektne dokumentacije,
- pridobitev dovoljenj za posege v prostor in gradnjo,
- odkupe zemljišč,
- odškodnine in druge stroške v zvezi s pripravo na gradnjo,
- gradnjo in rekonstrukcijo državnih cest, določenih v NPIA,
- po letu 1999 pa tudi poravnavo obveznosti za kredite za gradnjo državnih cest iz NPIA.

Gradnja avtocest se financira tudi iz pobranih cestnin. Pravico do pobiranja cestnine je DARS pridobila z ZDARS in s pogodbo o prenosu avtocest v Republiki Sloveniji v upravljanje, s katero je dobila od države v upravljanje že zgrajene avtoceste. Pobiranje cestnine je urejeno v Uredbi o cestnini za uporabo določenih cest<sup>14</sup>. Planirani zneski cestnin niso bili doseženi zaradi le delnega izvajanja določila NPIA glede realnega povečevanja cestnine in zaradi manjšega obsega zgrajenih in prometu predanih avtocestnih odsekov, na katerih je bilo predvideno pobiranje cestnine, kot je bilo to po posameznih letih predvideno v NPIA. V letu 1998 se je s spremembami Uredbe o cestnini za uporabo določenih cest spremenilo razmerje 1 : 6 med prvim in četrtim cestninskim razredom na 1 : 4. Na zmanjšan priliv je vplivala tudi uvedba popustov za tretji in četrti cestninski razred. *Po podatkih DARS so se samo zaradi popustov prilivi na letni ravni zmanjšali za približno 1 milijardo tolarjev.*

DARS za gradnjo avtocest najema posojila mednarodnih finančnih institucij, domače finančne kredite in druga tuja finančna posojila. V NPIA predvideno najemanje posojil ni bilo doseženo v letih od 1997–2002 predvsem zaradi nižje realizacije gradnje, kot je bilo predvideno v NPIA.

Pridobljena sredstva iz drugih virov so bila izrazito manjša v obdobju 1994–1997, predvsem zaradi zapletov v zvezi s sofinanciranjem posameznih občin.

NPIA določa, da skupni investicijski stroški zajemajo gradbene stroške, stroške odkupov, 30 odstotkov stroškov spremembe namembnosti zemljišč, stroške projektov in nadzora, stroške gradnje cestninskih postaj in počivališč, stroške prestavitve komunalnih vodov in komunikacij ter stroške za nepredvidena dela.

NPIA določa tudi možna odstopanja med dejanskimi investicijskimi stroški od ocenjenih za posamezne avtocestne odseke, glede na to, ali je Vlada RS že sprejela uredbo o lokacijskem načrtu in ali je bil že izdelan investicijski program za posamezen avtocestni odsek ali ne.

Finančna sredstva so bila glede na predvideno realizacijo v NPIA v obdobju 1994–2002 realizirana 64,7-odstotno. Načrtovana in realizirana sredstva za gradnjo v letnih načrtih v obdobju 1994 in 2002 so razvidna iz tabele 4 in Priloge 1.

---

<sup>14</sup> Uradni list RS, št. 51/97, 48/98, 84/98, 51/99, 105/00 in 109/02.

Tabela 4 : Načrtovana in realizirana sredstva v letnih načrtih za gradnjo v obdobju 1994-2002  
v milijon tolarjih

Leto	Načrt	Realizacija	Realizacija v odstotkih
1994	21.045	17.744	84
1995	29.909	29.531	99
1996	45.498	42.037	92
1997	59.307	49.666	84
1998	58.362	45.200	77
1999	77.615	62.117	80
2000	71.536	65.054	91
2001	52.629	50.757	96
2002	65.966	64.016	97

Vir: poslovna poročila DARS 1994-2002.

Iz tabele 4 je razvidno, da je bila realizacija vedno manjša od načrtovanih sredstev, najmanjša je bila v letih 1998 in 1999, ko je dosegla le 77 odstotkov oziroma 80 odstotkov načrtovanih sredstev. Glavni vzroki so bili naslednji:

- osnovni letni planski dokumenti, ki so pogoj za sprejetje celovitega finančnega načrta, so bili sprejeti pozneje, kot je bilo načrtovano,
- postopki usklajevanja sporazumov o sofinanciranju so bili dolgotrajni,
- ZZNSGC je bil pozno sprejet, zato so nastale zamude pri sprejemanju nekaterih investicijskih programov ter pri postopkih za oddajo del,
- lokalne skupnosti so zahtevale dodatne idejne preveritve,
- pri pridobivanju zemljišč je prihajalo do zamud (dolgotrajni upravni in sodni postopki),
- ponudniki so se v postopkih za izbiro izvajalcev pritoževali,
- pri pridobivanju enotnih dovoljenj za gradnjo je prihajalo do zapletov,
- dodatna preverjanja variant poteka trase in zaradi tega zamuda pri pridobitvi uredb o lokacijskem načrtu ter
- zamude pri izdelavi in potrjevanju investicijske dokumentacije zaradi neuspešnih javnih razpisov (premajhno število veljavnih ponudb).

Iz opisanega izhaja, da načrtovanega obsega gradnje ni bilo mogoče izvesti v tako kratkem obdobju niti fizično niti finančno.

#### 4.4 Nadziranje izvajanja NPIA

Pregled izvajanja nadzora nad poslovanjem DARS je bil opravljen v reviziji računskega sodišča za leti 2000 in 2001. Na podlagi preveritev je bilo v reviziji ugotovljeno, da je nadzor nad poslovanjem družbe prek Vlade RS, resornih ministrstev in drugih institucij ter tudi nadzornega sveta družbe stalen. Ugotavljali smo, da družba pri svojem poslovanju upošteva njihove pripombe oziroma sklepe. Nadzor nad uresničevanjem NPIA izvaja tudi Urad za ceste v okviru Ministrstva za promet. Naloga tega urada je tudi nadzor nad izvajanjem javnih investicij oziroma zagotavljanje javnega interesa na področju cest. Sektor za avtoceste v tem

okviru pokriva področje NPIA. Nadzor se izvaja na več področjih.

Ministrstvo za promet na podlagi ZZNSGC preveri utemeljenost zahtevka DARS za črpanje namenskih sredstev. Nadzor nad uporabo namenskih sredstev poteka mesečno, potrjuje se uporaba sredstev. Minister za promet je izdal Navodilo o dokumentaciji, ki jo mora DARS predložiti Ministrstvu za promet za ugotavljanje porabe in črpanje namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v NPIA v Republiki Sloveniji. Nadzor poteka v skladu z navodilom. Enkrat letno poteka obravnava poročila o namenski porabi sredstev. Poročilo pripravi DARS, Ministrstvo za promet je predlagatelj obravnave poročila na Vladi RS, Vlada RS pa poroča državnemu zboru.

Za operativno izvajanje NPIA se predstavnik Ministrstva za promet udeležuje rednih tedenskih kolegijev na DARS, na katerih se obravnava vsa najpomembnejša operativna problematika, Ministrstvo za promet pa tudi prejema redne tedenske zapisnike s sprejetimi sklepi. Opravljeno delo se preverja tudi v okviru obravnave poročila o delu DARS za tekoče leto. Poročilo pripravi DARS, Ministrstvo za promet je predlagatelj obravnave poročila na Vladi RS, Vlada RS pa poroča državnemu zboru. DARS pripravlja tudi vmesna poročila, s katerimi seznanja Ministrstvo za promet.

#### **4.5 Doseganje ciljev NPIA**

Strateški in strukturni cilji NPIA so podrobno predstavljeni v točki 4.1.

V januarju 2003 je Ekonomski Inštitut pri Pravni Fakulteti v Ljubljani (v nadaljevanju: EIPF) izdelal študijo Makroekonomski učinki NPIA, ki je bila podlaga za preveritev pričakovanih makroekonomskih gospodarskih učinkov ob realizaciji gradnje avtocest v Sloveniji od 1994 do 31. 12. 2002<sup>15</sup>. Študija je pokazala, da so z gradnjo doseženi pričakovani in uresničljivi pozitivni makroekonomski učinki, saj bi bili narodnogospodarski efekti brez gradnje avtocest naslednji:

- skupne investicije bi bile manjše v povprečju za 7,8 odstotka letno,
- rast BDP bi bila manjša v povprečju za 0,91 odstotka letno,
- vpliv na industrijsko proizvodnjo bi bil v povprečju manjši za 0,24 odstotka letno,
- zaposlenost bi bila manjša v povprečju za 0,68 odstotka letno, predvsem v nemenjalnem sektorju,
- pozitivnih učinkov pospešitve investicij in končne potrošnje ne bi bilo.

Strokovne analize EIPF kažejo, da znaša optimalna letna dinamika vlaganj v gradnjo avtocest v Sloveniji približno 92 milijard tolarjev oziroma 400 milijonov evrov.

Analize prometne varnosti kažejo, da bo gradnja avtocestnega omrežja prispevala k izboljšanju prometne varnosti na naših cestah. Doslej se je v zadnjih treh letih število nesreč kljub večjemu številu kilometrov avtocest zaradi gostejšega prometa povečevalo, vendar se teža posledic in število ni več bistveno povečevala, število mrtvih pa se je zmanjšalo.

---

<sup>15</sup> EIPF, januar 2003, Žan Oplotnik in France Križanič.

Tabela 5: Podatki o prometni varnosti ter prometne nesreče s posledicami v Republiki Sloveniji od 1990 do 2002

Leto	Število prometnih nesreč			Posledice prometnih nesreč	
	Skupaj	S smrtnim izidom	S telesnimi poškodbami	Število mrtvih	Število poškodovanih
1990	5.180	453	4.727	517	6.536
1991	5.479	422	5.057	462	6.938
1992	5.882	432	5.450	492	7.394
1993	6.290	446	5.844	493	7.762
1994	6.595	441	6.154	505	7.929
1995	6.567	369	6.198	415	7.977
1996	6.352	332	6.020	389	7.758
1997	6.995	323	6.650	357	8.609
1998	5.837	272	5.565	311	7.318
1999	7.009	307	6.702	335	8.980
2000	8.469	289	8.180	313	11.574
2001	9.199	243	8.956	278	12.673
2002	10.199	239	9.960	269	13.930

Vir: Ministrstvo za notranje zadeve, Generalna policijska uprava.

Gradnja avtocestnega omrežja vpliva na okolje pozitivno, saj razbremenjuje promet na glavnih in regionalnih cestah, ter negativno s posegom v okolje, spremembo videza in namembnosti površine. Vseh vplivov ni mogoče izločiti, negativne vplive pa je mogoče ublažiti, za kar si je DARS prizadeval pri gradnji avtocest. Različni okoljevarstveni ukrepi, ki so zahtevani z ustrezno zakonodajo v Republiki Sloveniji, predstavljajo od pet do 10 odstotkov investicijske vrednosti posameznega avtocestnega odseka<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Letno poročilo DARS za leto 2002, stran 56.

## II. REVIZIJSKA RAZKRITJA

### 1. Predstavitev avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob

DARS je odgovorna za organiziranje in vodenje gradnje avtocestnega omrežja ter nastopa kot investitor vseh gradbenih del za gradnjo avtocest. V obdobju od leta 1995 do 2003 je bilo zgrajenih in v promet danih 277,9 kilometra cest.

Za preizkušanje pravilnosti in smotrnosti izvajanja gradnje avtocest smo izbrali gradnjo avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob, ki v dolžini 20 kilometrov predstavlja 7,2 odstotka cest, odprtih za promet do leta 2003. V letu 2001 je bilo v promet danih 16,7 kilometra cest, od tega se 8 kilometrov oz. 50 odstotkov odprtih cest nanaša na navedeni odsek. V letu 2002 je delež odprtja te trase v dolžini 6,163 kilometra znašal 22 odstotkov odprtih cest, v letu 2003 pa realizacija 6 kilometrov tega odseka predstavlja 23 odstotkov cest, odprtih za promet.

Podrobneje smo preverili gradnjo III. etape avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob, Blagovica–Kompolje, ki je bila dana v promet 30. 6. 2003<sup>17</sup>.

Avtocestni odsek Blagovica–Šentjakob predstavlja del ključne slovenske razvojne osi Šentilj–Koper, ki povezuje največja slovenska mesta, območja največjega slovenskega gospodarskega potenciala z luko Koper. Hkrati pa predstavlja tudi zelo privlačno povezavo med jugozahodno in severovzhodno Evropo in je del 5. evropskega koridorja.

Avtocestni odsek Blagovica–Šentjakob se na vzhodu navezuje na odsek med Vranskim in Blagovico. Celotna trasa je načrtovana tako, da bo s petimi priključki najbolj optimalno prevzela lokalni promet. Avtocestni odsek, dolg 20,172 kilometra, je zgrajen kot štiripasovna cesta s po dvema voznima in enim odstavnim pasom v vsaki smeri, ter vmesnim ločilnim pasom. Avtocesta poteka po ravninskem terenu in je projektirana za računsko hitrost 120 kilometrov na uro.

Avtocestno traso prečka veliko povezovalnih cest in vodotokov, kar pogojuje gradnjo različnih objektov:

- 39 manjših in večjih mostov, s skupno površino 14.560 kvadratnih metrov,
- 17 nadvoзов, s skupno površino 16.700 kvadratnih metrov,
- 9 podvoзов, s skupno površino 5.150 kvadratnih metrov,
- 39 prepustov, v skupni dolžini 310 metrov,
- opornih in podpornih zidov, višjih od 8 metrov, s skupno površino 3.980 kvadratnih metrov,
- opornih in podpornih zidov, nižjih od 8 metrov, s skupno površino 2.280 kvadratnih metrov.

Poleg tega je na tem odseku zgrajeno še:

- 80 regulacij, v skupni dolžini 27 kilometrov,
- 54 prestavitev cest, v skupni dolžini 39 kilometrov,
- 52 zemeljskih zadrževalnih bazenov s prostornino pod 200 kvadratnih metrov,

---

<sup>17</sup> Pravilnost izvedbe smo presojali na podlagi skladnosti z zakoni: Zakonom o graditvi objektov (ZGO), Uradni list SRS, št. 34/84 s spremembami; Zakonom o graditvi objektov (ZGO-1), Uradni list RS, št. 110/02; Zakonom o urejanju prostora (ZUreP-1), Uradni list RS, št. 110/02; Zakonom o urejanju prostora, Uradni list SRS, št. 18/84, 15/89, Uradni list RS, št. 24/97, 78/99; ZJN, Uradni list RS, št. 24/97, 78/99.



- protihrupni nasipi, v skupni dolžini 11.700 metrov,
- cestninska postaja Kopolje na pododseku Blagovica–Lukovica,
- obojestranska oskrbna postaja ob priključku Lukovica,
- vodni zadrževalnik Drtjščica (površina ojezeritve je 29 hektarov, volumen stalne ojezitive vode 0,83 milijona kubičnih metrov, volumen vode pri maksimalni gladini 5,9 milijona kubičnih metrov, volumen pregrade 242.800 kubičnih metrov, višina pregrade 18 metrov, 911 metrov dolg vodni rov s premerom 3,2 metra).

Investicija je sestavljena iz treh etap:

*I. etapo* predstavlja avtocestni odsek od Šentjakoba do Krtine, v dolžini 8,060 kilometra, ter obsega

- pripravljala dela I. in II. etape od Lukovice (Kopolja) do Šentjakoba, vključno z ureditvijo obstoječih regionalnih cest in magistralne ceste M10, s prestavitvijo in zaščito plinovoda, arheoloških najdišč in zadrževalnikom Drtjščica,
- projekte in odkupe zemljišč za vso traso od Blagovice do Šentjakoba ter
- najnujnejša dela na trasi I. etape od Krtine do Šentjakoba.

*II. etapo* predstavlja avtocestni odsek od Lukovice (Kopolja) do Krtine, v dolžini 6,163 kilometra, ter obsega

- ostanek del na I. trasi od Krtine do Šentjakoba,
- gradnjo II. etape trase od Lukovice (Kopolja) do Krtine,
- gradnjo cestninske postaje Kopolje ter
- ureditev občinskih cest.

*III. etapo* predstavlja avtocestni odsek od Blagovice do Lukovice (Kopolja), v dolžini 5,949 kilometra, ter obsega

- pripravljala dela na trasi III. etape avtoceste (brez Drtjščice),
- gradnjo III. etape trase od Blagovice do Lukovice (Kopolja),
- gradnjo cestninske postaje Blagovica ter
- ureditev občinskih cest.

V skladu s sklepi Vlade RS in državnega zbora je bilo naknadno odločeno še, da se bosta zgradili dodatni cestninski postaji Krtina in Lukovica. Podlaga za to odločitev je predlog dograjevanja cestninskega sistema do leta 2004, ki ga je pripravila Vlada RS.

I. etapa Šentjakob–Krtina je bila dana v promet 28. 8. 2001, II. etapa Krtina–Kopolje 28. 6. 2002, III. etapa Kopolje–Blagovica pa 30. 6. 2003. Dela so bila pred zaključkom revizije dokončana približno 95-odstotno. Potekala so le še zaključna dela zunaj trase avtoceste.

Za dokončanje bo potrebno opraviti še naslednja dela (stanje na dan 30. 11. 2003):

- po graditvi odseka Trojane–Blagovica rekonstruirati začasni priključek v dokončen priključek na avtocesto,
- na obeh priključkih na avtocesti v Blagovici jug in Blagovici sever, pred odprtjem avtocest Trojane–Blagovica, dokončati dela pri postavitvi cestninske postaje,
- zgraditi obvozna cesto za naselje Vir,

- dokončati posamezne veje in priključke novozgrajenega vodovodnega omrežja,
- dokončati zbiralnik za odpadne vode mimo naselja Žirovše,
- odpraviti negativne posledice gradnje avtoceste na glavni cesti G1-10,
- dokončati oziroma zgraditi avtobusno postajališče na regionalni cesti R644, primarni vodovod od Lukovice do Prevoj, deviacijo od Šentvida do deviacije čez avtocesto, deviacijo med Pšato in Šentjakobom,
- zgraditi dodatni cestninski postaji Krtina in Lukovica,
- nabaviti ABC opremo za še nezgrajene cestninske postaje.

Izvajalci morajo izdelati še projekt izvedenih del. Naročnik mora pridobiti uporabno dovoljenje in izvajalcem del izdati potrdilo o prevzemu del in izvesti dokončen obračun izvedenih del.

Po dokončani gradnji avtoceste mora investitor začeti urejati zemljišča zaradi posega gradnje avtoceste na zaokrožene komplekse kmetijskih zemljišč. Ekspropriacije zemljišč se bodo izvajale v letu 2004.

Končni obračuni po posameznih pogodbah za celoten avtocestni odsek med zaključevanjem revizije še niso bili opravljeni.

## **2. Investicijski program, lokacijska in gradbena dokumentacija**

DARS je imel izdelan investicijski program za gradnjo odseka avtoceste Blagovica–Šentjakob, ki je bil potrjen 24. 9. 1996. Program je bil noveliran marca 1998. Razlogi za novelacijo so bili naslednji: sprememba tržnih cen, odločitev, da se avtocestni odsek gradi v treh etapah zaradi zagotavljanja finančnih sredstev in predajanja avtoceste v promet po etapah.

Ministrstvo za promet je 19. 5. 1998 potrdilo novelacijo k investicijskemu programu za gradnjo odseka avtoceste Blagovica–Šentjakob–etapna gradnja.

Novelirani investicijski program je izdelan v skladu z Navodilom o pripravi investicijske dokumentacije in spremljanju investicij<sup>18</sup>. Primerjava stroškov, predvidenih v investicijskem programu in dejanskimi stroški gradnje, je razvidna iz tabele 6.

---

<sup>18</sup> Uradni list RS, št. 16/97.

Tabela 6: Primerjava stroškov po tekočih cenah med novelacijo investicijskega programa in dejanskimi stroški za avtocestni odsek Blagovica–Šentjakob

v tisoč tolarjih

Odsek	Investicijski program	Noveliran investicijski program	Realizacija	Indeks
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(4:3)
Šentjakob–Krtina	-	22.337.088	25.942.625	116
Krtina–Lukovica	-	16.283.790	15.679.985	96
Kompolje–Blagovica	-	17.370.658	10.932.224	63
Še pričakovani stroški	-	-	3.844.773	-
<b>Skupaj</b>	<b>30.132.268</b>	<b>55.991.536</b>	<b>56.399.607</b>	<b>101</b>

Opomba: Stroški po posameznih odsekih so upoštevani po fakturirani realizaciji (na dan 31. 10. 2003); še pričakovani stroški pa pomenijo oceno še potrebnih stroškov za dokončanje avtocestnega odseka. Niso pa upoštevani prihodnji stroški financiranja. V investicijskem programu je bila predvidena gradnja v dveh etapah, zato je za primerjavo prikazan skupni znesek investicije.

Vir: Podatki DARS; Investicijski program in Novelacija investicijskega programa.

Pri razlagi tabele 6 je potrebno upoštevati, da je v realizacijo vključenih tudi za 890.845 tisoč tolarjev stroškov za zgraditev dodatnih cestninskih postaj Lukovica in Krtina, ki v investicijskem programu nista bili upoštevani. Tako dejansko realizacija po investicijskem programu znaša 98,42 odstotka, ne da bi bili upoštevani stroški financiranja od 31. 10. 2003 naprej.

Po podatkih DARS so stroški projektne dokumentacije znašali 1.111.713 tisoč tolarjev, kar znaša 1,99 odstotka ocenjene investicijske vrednosti po investicijskem programu.

Ocenjeni stroški, potrebni za dokončanje avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob, so razvidni iz tabele 7.

Avtocestni odsek Blagovica–Šentjakob se financira v znesku 122.750 milijonov evrov (46 odstotkov) iz lastnih virov, 146.167 milijonov evrov (54 odstotkov) pa iz tujih (EIB II).

Uredba o lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Blagovica–Šentjakob (v nadaljevanju: Uredba o lokacijskem načrtu) je bila objavljena 23. 8. 1996<sup>19</sup>.

Gradbeno dovoljenje za gradnjo III. etape avtocestnega odseka Kompolje–Blagovica je izdalo Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Urad za prostor, Sektor za posege v prostor in graditev objektov državnega pomena, in sicer v obliki več enotnih dovoljenj, delnih dovoljenj in dopolnilnih dovoljenj v obdobju od 7. 3. 2002 do 3. 6. 2003.

<sup>19</sup> Uradni list RS, št. 46/96.

Tabela 7: Pričakovani stroški za dokončanje avtocestnega odseka Blagovica-Šentjakob

<b>Vrsta stroškov oziroma pogodba</b>	<b>Znesek v tisoč tolarjih</b>
Premostitveni objekti	71.367
Premostitveni objekti (aneks)	45.000
Gradnja štiripasovne avtoceste	1.133.944
Gradnja štiripasovne avtoceste (aneks dodatna dela)	95.000
Gradnja štiripasovne avtoceste (aneks razlike v ceni)	300.000
Gradnja štiripasovne avtoceste II. etapa (aneks)	350.000
Cestninska postaja Lukovica	237.845
Cestninska postaja Krtina	445.617
Cestninska postaja Kompolje – aneks	100.000
ABC sistem za cestninske postaje	208.000
Ureditev G1 - 10	150.000
Vodovod Lukovica–Povodje	178.000
Cestninska postaja Blagovica	330.000
Inženir	200.000
<b>Skupaj</b>	<b>3.844.773</b>

Vir: pričakovani stroški po podatkih DARS.

### 3. Oddaja javnih naročil

Postopke oddaje javnih naročil smo presojali v skladu z določili ZJN.

Za gradbena dela za III. etapo gradnje avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob, Blagovica–Kompolje sta bila objavljena dva javna razpisa, oba sta omogočala oddajo ponudb po sklopih. V tabeli 8 predstavljamo podrobnosti izvedenih javnih razpisov.

Tabela 8: Vrsta javnih razpisov in sklopi

<b>Razpis</b>	<b>Sklop 1</b>	<b>Sklop 2</b>	<b>Ocenjena vrednost skupaj v tisoč tolarjih</b>
Premostitveni objekti	Od kilometra 0,311 do kilometra 2,698	Od kilometra 2,698 do kilometra 6,260	2.400.000
Gradnja štiripasovne avtoceste in ureditev vodotokov na križanjih z avtocesto	Gradnja štiripasovne avtoceste	Ureditev vodotokov na križanjih z avtocesto	10.000.000
<b>Skupaj</b>			<b>12.400.000</b>

Vir: dokumentacija o javnih razpisih.

Razpis za graditev premostitvenih objektov je obsegal dva sklopa. Ponudbe je predložilo pet ponudnikov. Za oba sklopa je bil kot najugodnejši izbran isti ponudnik, ki je ponudil najcenejšo ponudbo.

Na drugem razpisu sta bila razpisana dva segmenta, in sicer za gradnjo štiripasovne avtoceste in ureditev vodotokov na križanjih z avtocesto. Prijavilo se je 10 ponudnikov (za traso osem, od teh dve popolni ponudbi; za vodotoke 10, od tega štiri popolne ponudbe). Za oba sklopa je bil izbran najcenejši ponudnik od pravih in popolnih ponudb.

Med potekom revizije sta potekala še javna razpisa za gradnjo cestninskih postaj Lukovica in Krtina, ki pa ju nismo vključili v revizijo.

3.a Namera o oddaji javnega naročila je bila objavljena 10. 4. 1998 v Uradnem listu RS, javni razpis za izbiro izvajalca brez omejitev pa 10. 11. 2000. Sredstva so bila zagotovljena v Odloku o letnem planu razvoja in vzdrževanja avtocest za leto 1999<sup>20</sup> in z letnimi finančnimi načrti.

Razpisna dokumentacija za javni razpis za gradnjo štiripasovne avtoceste je bila sedemkrat dopolnjena, kar vključuje tudi petkrat podaljšan rok za predložitev in odpiranje ponudb. Skupno je bil prvotno določen rok za odpiranje ponudb z 19. 1. 2001 prestavljen na 4. 9. 2001, kar pomeni za 228 dni podaljšanje roka za predložitev in odpiranje ponudb.

Tabela 9: Pregled dopolnil razpisne dokumentacije

Dopolnilo številka	Novi datum odpiranja	Preložitev št. dni	Sklep uprave DARS	Spremembe	Datum dopolnila – obvestila ponudnikom
1	15. 3. 2001	55	45 dni		
2	15. 6. 2001	92	3 mesece		
3	17. 7. 2001	32	-		7. 6. 2001
4	22. 8. 2001	36			12. 7. 2001
5	4. 9. 2001	13	-		9. 8. 2001
6	-	-	-	Navodila – poglavja 1, 7, in 10 – usposobljenost	20. 8. 2001
7	-	-	-	Poglavje 10 – usposobljenost	28. 8. 2001
<b>SKUPAJ</b>		<b>228</b>			

Razlogi za spremembe razpisne dokumentacije so bili naslednji:

- dodatek številka ena: manjši popravki razpisne dokumentacije in preložitev roka za predložitev in odpiranje ponudb z 19. 1. 2001 na 15. 3. 2001,
- dodatek številka dve: preložitev roka za predložitev in odpiranje ponudb na 15. 6. 2001,

<sup>20</sup> Uradni list RS, št. 96/99.

- dodatek številka tri: pojasnila, dopolnitve in manjše spremembe razpisne dokumentacije na podlagi vprašanj treh potencialnih ponudnikov ter preložitve roka za predložitev in odpiranje ponudb na 17. 7. 2001,
- dodatek številka štiri: odgovor na vprašanja treh ponudnikov in manjši popravki razpisne dokumentacije ter hkrati prestavljen rok za predložitev in odpiranje ponudb na 22. 8. 2001,
- dodatek številka pet: podaljšan rok za predložitev in odpiranje ponudb na 4. 9. 2001,
- dodatek številka šest: manjši popravki razpisne dokumentacije in
- dodatek številka sedem: odgovori na podlagi vprašanj štirih potencialnih ponudnikov ter nekoliko popravljen razpisna dokumentacija.

Z dopolnitvami številka dve in pet je bil samo podaljšan rok za predložitev in odpiranje ponudb, drugih sprememb razpisne dokumentacije ni bilo.

3.b Pregledali smo razloge za spremembe razpisne dokumentacije in roke predstavitev predložitve in odpiranja ponudb, kar je razvidno iz tabele 9. Iz zapisnika 97. seje uprave DARS z dne 3. 1. 2001 je razvidno, da uprava DARS potrjuje sklep, da se datum odpiranja ponudb za gradnjo štiripasovne avtoceste in/ali ureditev vodotokov na križanjih z avtocesto podaljša za 45 dni, dejansko pa je bilo odpiranje ponudb preloženo za 55 dni - od 19. 1. 2001 na 15. 3. 2001, v nasprotju z odločitvami uprave (dopolnilo številka ena).

3.c Sklep o izbiri najugodnejšega ponudnika za gradnjo štiripasovne avtoceste in ureditev vodotokov na križanjih z avtocesto je bil izdan 29. 1. 2002, to je 92 dni prepozno, saj je 25. člen ZJN določal, da mora naročnik sprejeti sklep o izbiri najugodnejšega ponudnika najkasneje v 45 dneh od odpiranja ponudb oziroma v 55 dneh v izjemnih primerih.

*Po pojasnilih DARS<sup>21</sup> je do zamude prišlo, ker se je DARS po izbruhu 'afere Podmilj' odločil za ponovno temeljito proučitev izbora izvajalca. Naknadno pa je bila imenovana še strokovna komisija, ki je ponovno pogledala ponudbeno dokumentacijo in preverila pravilnost postopka. Šele ko so bila pridobljena ta dodatna zagotovila, je bil potrjen sklep o izbiri najugodnejšega izvajalca.*

3.d Pogodbi z izbranimi izvajalcema za gradnjo štiripasovne avtoceste in ureditev vodotokov na križanjih z avtocesto sta bili podpisani 18. 4. 2002 oziroma 16. 5. 2002. To pomeni, da je od objave najave za oddajo javnega naročila do podpisa pogodbe preteklo štiri leta, od objave javnega razpisa v Uradnem listu do podpisa pogodbe pa eno leto in šest mesecev oziroma eno leto in pet mesecev.

#### **4. Izvedba investicije**

Pregledali smo sklenjene pogodbe za gradnjo III. etape avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob, ugotavljali spremembe izvedbe investicije, vzroke zanje ter vpliv sprememb na investicijsko vrednost in rok za izvedbo del. Presojali smo, ali so spremembe potrdili ustrezni organi v skladu z njihovimi pristojnostmi in odgovornostmi.

---

<sup>21</sup> Dokument DARS, št. 402-26/03-RS/VII z dne 30. 12. 2003.

Pri izvedbi investicije so bili udeleženi:

- naročnik oziroma investitor – DARS,
- vodenje projekta – Družba za državne ceste d. o. o., Ljubljana (v nadaljevanju: DDC),
- načrtovanje – DDC,
- geologija – Geoinženiring d. o. o., Ljubljana (v nadaljevanju: Geoinženiring),
- nadzor nad gradnjo – DDC,
- nadzor nad obračunom – DDC in
- izvajalci – več izvajalcev, izbranih z javnim razpisom.

Strokovni nadzor nad gradnjo in nadzor nad zagotavljanjem kakovosti ter druge strokovne naloge inženirja je po pogodbi opravljala DDC. S pogodbo z dne 31. 3. 1995 je bilo dogovorjeno, da DDC izvaja strokovna in tehnična opravila za izvedbo programa gradnje in vzdrževanje avtocest v Republiki Sloveniji do konca leta 1999, in sicer naslednje naloge:

- priprava strokovnih podlag za dolgoročne plane vzdrževanja in gradnje avtocest,
- priprava strokovnih podlag za pripravo letnih in operativnih načrtov gradnje in vzdrževanja avtocest,
- vodenje vseh faz predhodnih del – priprava potrebnih študij in ekspertiz, sodelovanje pri usklajevanju tras avtocest v prostoru, pridobivanje vseh vrst tehnične in investicijske dokumentacije, urejanje prometa z nepremičninami, organizacija in vodenje sprotih in končnih revizij,
- opravljanje vseh pravnih zadev v zvezi z gradnjami in vzdrževanjem avtocest,
- pridobivanje upravnih soglasij in dovoljenj v skladu s pooblastili,
- priprava in pregled dokumentacije za domače in mednarodne razpise,
- organizacija in izvajanje licitacijskih postopkov, obdelava javnih razpisov in priprava elementov za sklepanje izvajalskih pogodb,
- strokovni nadzor gradenj avtocest in vzdrževanja – izvajanje poslov inženirja,
- nadzor nad zagotavljanjem kakovosti materialov in izvedenih del,
- organiziranje in sodelovanje pri razvojnih nalogah, ki zadevajo novo tehnično regulativo, sodobne systemske rešitve, informacijske sisteme, sodobne postopke in tehnologije, gradbene materiale ter polizdelke in opremo avtocest pri gospodarnem načrtovanju, gradnji, vzdrževanju, vodenju prometa in upravljanju z avtocestami, organizacija in vodenje odnosov z javnostmi.

Pogodbena vrednost je znašala 943.250 tisoč tolarjev. K pogodbi pa so bili sklenjeni še štirje aneksi za dokončanje del v zvezi z graditvijo in vzdrževanjem avtocestnih odsekov, kot je prikazano v tabeli 10.

Tabela 10: Sklenjeni aneksi k pogodbi z dne 31. 3. 1995

Št. aneksa	Datum sklenitve	Predmet
1	3. 1. 2000	Dokončanje del v zvezi z graditvijo in vzdrževanjem avtocest
2	25. 8. 2000	Dokončanje del, ki niso bila zajeta v aneksu 1
3	4. 8. 2000	Sprememba cene učinkovito izvršene strokovne ure dela, ki od 1. 7. 1999 znaša 5.377,75 tolarjev z DDV
4	1. 7. 2002	Sprememba strokovne ure dela na 6.729,60 tolarjev z DDV

4.a Nadzorni inženir je poleg nadzora nad gradnjo za DARS opravljal še druge strokovne

naloge, vključno z izdelavo strokovnih podlag pri načrtovanju, izdelavo predračunov in nadzorom obračunov. Tako številne naloge lahko poslovno-organizacijsko povzročijo tudi konflikt interesov med različnimi vlogami, ki jih ima nadzorni inženir.

*DARS navaja, da DDC opravlja svoje naloge v okviru določil veljavne zakonodaje tako, da konflikt interesov ni podan. Pri tem se sklicuje na ZGO-1, ki v 34. členu podrobno navaja udeležence pri graditvi objektov in njihove naloge. Naloge inženirja se po pojasnilu DARS nanašajo na izvedbo strokovno-svetovalnih storitev in druge naloge strokovnega nadzora v smislu ZGO-1 ter ne vključujejo same izdelave dokumentov, zato konflikt interesov ni podan.*

Uvedba v delo za izvedbo štiripasovne avtoceste je bila opravljena 16. 5. 2002 za 95 odstotkov zemljišča, nato pa za posamezne dele 26. 7. 2002, 29. 8. 2002, 30. 9. 2002 in 4. 6. 2003.

#### **4.1 Izvajanje pogodb in sklepanje aneksov**

V reviziji smo ugotavljali, ali so bila dela opravljena v skladu s sklenjenimi pogodbami in ali so bili za dodatna dela sklenjeni aneksi. Preverjali smo, ali so spremembe potrdili ustrezni organi v skladu z njihovimi pristojnostmi in odgovornostmi.

Za gradnjo III. etape avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob, Blagovica–Kompolje so bile podpisane pogodbe s tremi ponudniki, izbranimi na javnem razpisu za

- ureditev vodotokov na križanjih z avtocesto,
- gradnjo premostitvenih objektov in
- gradnjo štiripasovne avtoceste.

Med izvajanjem revizije je bila podpisana tudi pogodba za gradnjo dodatne cestninske postaje Lukovica, ki pa ni bila predmet revizijskih preizkušanj.

##### **4.1.1 Izvajanje pogodb**

Z javnim razpisom je bilo zahtevano, da ponudniki v ponudbi na javni razpis navedejo, ali naj bi dela opravljali tudi s podizvajalci ali pa naj bi dela opravili sami. Z javnim razpisom je bila prav tako postavljena zahteva, da mora ponudnik, če vključi podizvajalce, opraviti vsaj 51 odstotkov vseh del. Noben od ponudnikov ni navedel, da naj bi dela opravljal s podizvajalci oziroma so izrecno navedli, da nimajo podizvajalcev. Tako je bilo tudi v pogodbah določeno, da izvajalci nimajo nominiranih podizvajalcev.

Splošni pogoji pogodbe I. del, v točki 4.1 – Podpogodbe 4.1 določajo: 'Izvajalec ne bo sklepal podpogodb za vsa svoja dela, razen če ni s pogodbo drugače določeno'. S pogodbo pa ni bilo določeno, da ima izvajalec lahko podizvajalce.

Pri pregledu izvedbe pogodbeno oddanih del smo ugotovili, da so bili podizvajalci vključeni in da so opravili večino del pri gradnji štiripasovne avtoceste in gradnji premostitvenih objektov.

4.1.1.a DARS je izdal tri soglasja za vključitev podizvajalcev v izvedbo premostitvenih objektov. Na podlagi izdanih soglasij je razvidno, da je pogodbeni izvajalec dejansko opravil



le 47,1 odstotka s pogodbo prevzetih del. Poleg tega sta dva podizvajalca kot ponudnika kandidirala s cenejšima ponudbama na istem razpisu, vendar nista uspela.

4.1.1.b Za gradnjo štiripasovne avtoceste je DARS izdal soglasje za vključitev sedmih podizvajalcev, od tega sta dva podizvajalca prevzela 75,1 odstotka s pogodbo oddanih del (oba sta kandidirala na istem razpisu kot cenejša in nista uspela). Tako je pogodbenemu izvajalcu ostalo za izvedbo manj kot 20 odstotkov s pogodbo prevzetih del, kar ni v skladu s pogodbenimi določili. Po obračunu za september je razvidno, da je pogodbeni izvajalec dejansko opravil le 16 odstotkov obračunanih del (pri tem pa smo upoštevali le dva največja podizvajalca). Ravnanje naročnika DARS je v nasprotju z razpisnimi in pogodbenimi določili, saj so bili ponudniki že v ponudbi dolžni navesti svoje podizvajalce. Izbrani ponudnik tega ni storil in je izrecno navedel, da nima podizvajalcev, s pogodbo pa ni bilo določeno drugače.

4.1.1.c Ocenjujemo, da DARS ni ravnal pravilno, ko je dopuščal izvajalcu, da v nasprotju z dano ponudbo in sklenjeno pogodbo odda večino del podizvajalcem. DARS bi moral več pozornosti nameniti ugotavljanju ustrezne usposobljenosti ponudnikov glede sposobnosti samostojne izvedbe razpisanih del.

*DARS pojasnjuje, da je bil izbrani izvajalec zaradi skrajšanja roka prisiljen angažirati podizvajalca in da to nikakor ne pomeni kršitev pogodbenih ali zakonskih določil. Po 610. členu Zakona o obligacijskih razmerjih namreč prevzemnik ni dolžan osebno opraviti posla, če iz pogodbe ali narave posla ne izhaja kaj drugega. Poleg tega se sklicuje na Navodila ponudnikom za izdelavo ponudbe, po katerem naj bi se določila o vključevanju podizvajalcev nanašala le na nominirane podizvajalce, to je tiste podizvajalce, katerim je ponudnik že med pripravo ponudbe nameraval zaupati del izvedbe javnega naročila.*

#### 4.1.2 Sklepanje aneksov

Med izvajanjem gradbenih del je bilo k pogodbam podpisanih več aneksov, in sicer:

- za izvedbo vodotokov na križanjih z avtocesto so bili sklenjeni trije aneksi zaradi razlike v ceni (16.471 tisoč tolarjev), nepredvidenih del (25.897 tisoč tolarjev) in nepredvidenih del ter podaljšanje roka za izvedbo (56.674 tisoč tolarjev); tako je skupna pogodbena vrednost znašala 603.968 tisoč tolarjev; aneks 3 je bil podpisan 2. 9. 2003, kar pomeni, da je bil podpisan po 19. 8. 2003, ki je bil določen kot rok za dokončanje del;
- za gradnjo premostitvenih objektov sta bila sklenjena dva aneksa zaradi razlike v ceni (63.926 tisoč tolarjev) in spremembe stopnje DDV (16.249 tisoč tolarjev), skupaj 80.175 tisoč tolarjev, ter podaljšane roka za izvedbo; tako je skupna pogodbena vrednost znašala 2.124.243 tisoč tolarjev;
- za gradnjo štiripasovne avtoceste so bili do 20. 11. 2003 sklenjeni trije aneksi; prvi aneks je bil sklenjen zaradi spremembe pooblaščenega zastopnika, druga dva pa sta bila sklenjena zaradi nepredvidenih in nujnih dodatnih del; tako je bila skupna pogodbena vrednost povečana na 9.041.963 tisoč tolarjev ali za 18 odstotkov; po podatkih DARS naj bi sklenili še dva aneksa, enega za razlike v ceni, drugega pa za nepredvidena in dodatna dela na opornih zidovih (v nadaljevanju: OZ);
- za dodatna dela na OZ je bil sklenjen aneks 2 razmeroma pozno, podpisan je bil 30. 7. 2003, za dela, ko so bila večinoma že zaključena; aneks 3 k isti pogodbi je bil podpisan 29. 8. 2003, ko so bila dela zaključena skoraj v celoti (opravljala so se še zaključna dela na kamniti zložbi

- nad OZ 1, in potrebno je bilo dokončati še deviacijo na tem OZ);
- za nepredvidena dodatna dela na OZ 6 in izvedbo dodatnih koalescentnih lovilcev olj (v skupni vrednosti 95 milijonov tolarjev) pa do zaključka revizije aneksa še nista bila sklenjena, čeprav so bila dela že opravljena do odprtja avtocestnega odseka, predračun pa potrjen 23. 4. 2003.

Tabela 11: Pogodbena vrednost oddanih del za III. etapo z aneksi

Predmet pogodbe	Pogodbena vrednost	v tisoč tolarjih			
		Aneks I	Aneks II	Aneks III	Skupaj
Objekti	2.044.067	80.175	-	-	2.124.242
Regulacije	504.927	16.471	25.896	56.674	603.968
Trasa	7.687.044	854.873	500.046	-	9.041.963
<b>Skupaj</b>	<b>10.236.038</b>	<b>951.519</b>	<b>525.942</b>	<b>56.674</b>	<b>11.770.173</b>

Vir: Pogodbe z aneksi.

4.1.2.a Sklepanje aneksov ne sledi odobritvi dodatnih del v primernih časovnih rokih. Vsi aneksi do zaključka revizije še niso bili sklenjeni, čeprav so bila dodatna dela že opravljena.

*DARS pojasnjuje, da so postopki sklepanja aneksov strokovno zahtevni in odgovorni in zato zahtevajo določen čas. Kadar je na osnovni pogodbi še dovolj neizkoriščenih sredstev, se aneksi sklepajo kasneje, ker bi lahko sprotno sklepanje aneksov ob morebitnem manjšem obsegu del na drugih postavkah pogodbe angažiralo preveč sredstev.*

Kadar je potrebno izvesti dodatna dela, mora izvajalec obvestiti inženirja. Pred izvedbo dodatnih del to pisno potrjena nadzor ter naročnik. Izvajalec nato pripravi ponudbo dodatnih del, ki jo pregleda in potrjuje najprej inženir, nato pa še naročnik. Potem se sklene aneks k pogodbi.

4.1.2.b Pregledali smo osnovno ponudbo za traso, ki ima 4.497 postavk, od teh je 1.142 standardnih in 2.995 nestandardnih, kar je v neskladju s splošnimi tehničnimi pogoji in popisom del in posebnimi tehničnimi pogoji. Med nestandardnimi postavkami smo našli različne šifre za isti opis del, za katere obstaja tudi standardna postavka (npr. izdelava posteljice v debelini plasti 30 oziroma 40 centimetrov). Tudi pri ponudbah za pilotne stene so bile za postavke z istim opisom navedene različne šifre ali pa jih sploh ni bilo. Tak način zmanjšuje preglednost in povečuje možnost za napake.

*DARS je pojasnil, da se pri pripravi popisa del večkrat pojavijo postavke, ki se razlikujejo od standardnih postavk, zato projektanti pripravijo nestandardne postavke, do razlik pri šifriranju istih del pa prihaja zaradi razlik v merjenju količin.*

## 4.2 Nepredvidena dodatna dela

Ponudbe za dodatna dela pripravi izvajalec na podlagi projektantskega popisa. Pregleda jih nadzornik, ki preveri količine in enotne cene ter jih predloži DARS v sprejem.

Pri pregledu realizacije opravljenih del po pogodbah je bilo ugotovljeno, da največji odmik od predvidenih del (po pogodbi za gradnjo štiripasovne avtoceste) predstavljajo nepredvidena in nujna dodatna dela na OZ - na III. etapi je bilo predvidenih 6 (1 - 6). Zaradi tega smo skušali podrobneje raziskati razloge in utemeljenost za ta dodatna dela.

Tabela 12: Pregled nad povečanjem predračunske vrednosti za OZ

v tolarjih					
Objekt	Pogodba	Predračun za aneks	Realizacija	Skupaj	Skupaj
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3-2)	(6)=(4-3)
OZ 1	307.956.299	822.406.755	529.367.341	514.450.457	(293.039.414)
OZ 2	80.630.490	240.244.817	223.855.278	159.614.327	(16.389.539)
OZ 3	40.147.950	120.161.682	101.193.410	80.013.732	(18.968.272)
OZ 4	64.019.281	630.589.387	456.115.442	566.570.106	(174.473.945)
OZ 5	52.343.915	73.300.633	71.397.686	20.956.718	(1.902.947)
OZ 6	40.631.187	89.556.001	80.856.740	48.924.814	(8.699.261)
<b>OZ – skupaj</b>	<b>585.729.122</b>	<b>1.976.259.275</b>	<b>1.462.785.897</b>	<b>1.390.530.154</b>	<b>(513.473.377)</b>

Opomba: realizacija je po podatkih iz situacije za december 2003; cene so brez popusta in DDV; nov predračun za OZ 6 še ni potrjen.

S preverjanjem projektne dokumentacije, ogledom na terenu in razgovori s strokovnjaki smo ugotavljali razloge za nepredvidena dodatna dela ter ravnanja vseh udeležencev v postopku gradnje.

Iz izdelanih geoloških raziskav<sup>22</sup> je bilo jasno razvidno, da gre za geološko zelo labilno področje, zato je geolog predpisal posebne ukrepe, ki so bili tudi sestavni del razpisne dokumentacije<sup>23</sup>. Sestavni del projekta za razpis je bil izvleček iz geološko-geotehničnega poročila, ki ga je pripravilo podjetje Geoinženiring. V točki o izvedbi vkopov je bilo zapisano, da se visoki vkopi, ki se izvajajo v predpisanem naklonu brez opornih konstrukcij, izvajajo od zgoraj navzdol po kampadah dolžine do 6 metrov, pri čemer je potrebno brežine takoj varovati z ustrezno protierozijsko zaščito. Izkop se izvaja vertikalno le do spremembe naklona, oziroma berme. Med izvedbo izkopov brežin naj bi bil potreben konstanten geotehnični nadzor, še posebej pa naj bi bil potreben nadzor pri izvedbi vrtin za sidra, vgrajevanju in napenjanju ter prevzemu temeljev opornih konstrukcij.

*DARS je pojasnil, da je izvajalec že v ponudbi ponudil širok izkop v trasi kot širok izkop brez kompad pod standardno postavko, ki ne predvideva izkop s kompadami. V ponudbeni dokumentaciji je bilo v skladu z razpisno dokumentacijo predvideno, da mora izvajalec vseskozi zagotavljati prisotnost geomehanika.*

#### Fotografija 1 – OZ 1

<sup>22</sup> Geološko-geotehnično poročilo o pogojih izvedbe trase avtoceste A 10 Šentilj–Nova Gorica, odsek Blagovica–Šentjakob, pododsek Blagovica–Lukovica, št. J-II-30 d/a-26/525-3.

<sup>23</sup> Projekt za razpis št. 0044.0115, november 2000, enako Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja (v nadaljevanju: PGD), Projekt za izvedbo (v nadaljevanju: PZI), št. 0044.0123, april 1997, dopolnitev julij 2002.



Vir: dokumentacija računskega sodišča.

Ponudnik je moral v svoji ponudbi predložiti tudi osnovni terminski načrt gradnje. Izbrani ponudnik je po uvedbi v delo predložil terminski načrt, po katerem naj bi se gradnja OZ pričela februarja 2003. Pred začetkom gradnje bi moral izvajalec za ta del pripraviti tudi tehnološko-ekonomski elaborat, česar pa ni storil.

Zaradi spremembe roka za predajo avtocestnega odseka v promet je bil tudi časovni potek gradnje spremenjen. Nov terminski plan, po katerem so se izkopi na območju OZ 4 dejansko izvajali, pa ni bil pripravljen v pisni obliki. Iz gradbenih dnevnikov izhaja, da se je odkop na območju OZ 4 pričel izvajati 30. 9. 2002 (namesto predvidenega februarja 2003), vendar pa pri tem ni razvidno, na kakšen način se je odkopavalo. Iz dokumentacije tudi ni razvidno, da bi se opravljal geotehnični nadzor.

*DARS trdi, da se je 'geološki nadzor' na gradbišču redno izvajal tudi na območju pred splazitvijo in pojasnjuje, da je geološko-geomehanski nadzor izvajala družba Geoinženiring po pogodbi. Nadzor pa je v skladu z ZGO-1 izvajal tudi DDC d. o. o. v sklopu sklenjene inženirske pogodbe.*

Dne 17. 10. 2002 se je pobočje na območju OZ 4 začelo premikati (plaz). Do tega dne je bilo po oceni DARS odkopanih od 17 do 20 tisoč kubičnih metrov zemljine. Tega dne je prišel na gradbišče geolog podjetja Geoinženiring na poziv izvajalca del. Po njegovih strokovnih ugotovitvah je med gradnjo na OZ 4, na pobočju z labilnim stanjem, med profiloma P 88 do 93, nastal preperinski odron globine do 10 metrov, ki se je raztezal preko že izvedene berme.

Po splazitvi so bili na podlagi ocen strokovnjakov izvedeni potrebni začasni ukrepi (intervencijski in sanacijski):

- tlakovanje jarka s kamnom v betonu po projektu,
- izvedba manjše ublažitve brežine, iz naklona 1 : 2 na približno 1 : 2,5,
- preprečitev dotoka vode v brežino s polaganjem PVC folije,
- izkope pod bermo so začasno ustavili,
- izvedba predobtežitve na območju opornih zidov.

Geološko-geomehanski konzilij<sup>24</sup> se je sestal 3. 12. 2002 in med drugim sprejel sklep, da zaradi stanja po splazitvi brežine ni mogoče izvesti s projektom predvidene konstrukcije. Pripraviti je bilo treba nov projekt oporne konstrukcije, in sicer enkrat sidrano pilotno steno. Konzilij se ni ukvarjal z razlogi za nastanek plazu, ampak zgolj s predlogom za sanacijo plazu in novimi projektnimi rešitvami.

Izvedene so bile dodatne geološke raziskave in uvedli so stalno geološko spremljanje območij opornih zidov. Na podlagi dodatnih geološko-geotehničnih preiskav in meritev so bili pridobljeni podatki, na podlagi katerih je bila izdelana nova projektna rešitev, in sicer gradnja pilotne stene, sidrane v zaledno kompaktno hribino.

Ugotavljali smo razloge, ki so privedli do plazu. Predstavljeni so bili različni vzroki za splazitev. Kot ključna vzroka sta bila navedena močno deževje in potres na predvečer splazitve. Kot tretji vzrok za splazitev je bila navedena tudi visoka podtalnica. S preverjanjem gradbene dokumentacije in z razgovori z udeleženci v postopkih gradnje smo skušali navedene razloge potrditi. Od Agencije RS za okolje smo pridobili podatke o količinah padavin<sup>25</sup> ter o potresih. Iz teh podatkov je razvidno, da je deževalo med 21. 9. in 26. 9. 2002 ter med 6. 10. in 13. 10. 2002. Količina padavin v oktobru je razvidna s slike 3.

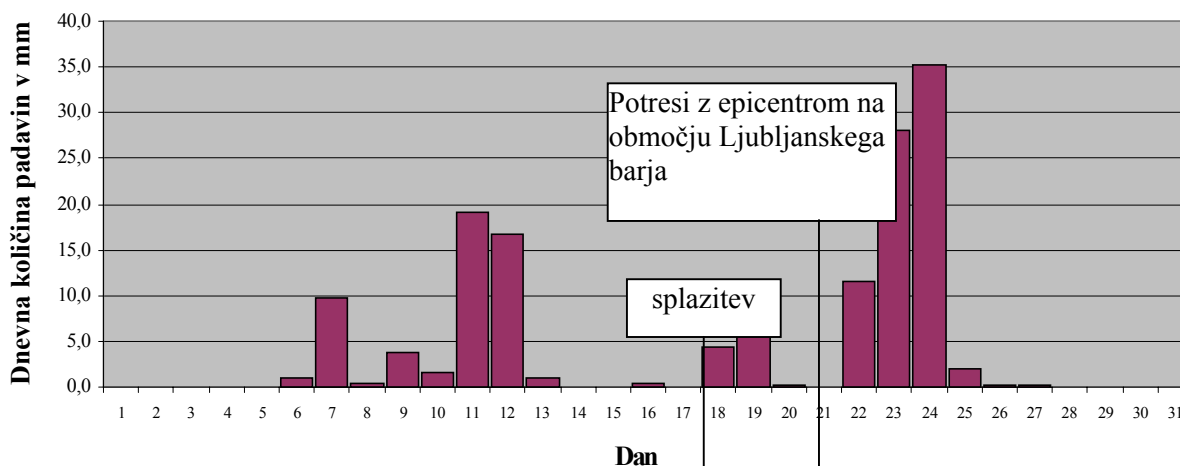
Do 17. 10. 2002 je padlo skupaj 53,5 milimetrov padavin, dolgoletno povprečje za mesec oktober za to območje pa je znašalo 100 milimetrov. Kot je razvidno s slike 3, je močnejše deževje nastopilo šele v dnevih po plazu, tako da je v oktobru padlo skupaj 144,8 milimetra padavin.

---

<sup>24</sup> Sestavlja ga 25 strokovnjakov, od univerzitetnih profesorjev, izvedencev, do drugih strokovnjakov posameznih strokovnih področij.

<sup>25</sup> Podatki za najbližje merilno mesto Moravče.

Slika 3: Dnevna količina padavin za merilno mesto Moravče za oktober 2002



Vir: Agencija RS za okolje.

Podatki o potresih so dejansko pokazali, da je do potresov in popotresnih sunkov resnično prišlo 20. 10. 2002, epicenter pa so imeli na območju Ljubljanskega barja.

Glede na to, da pred splazitvijo ni bilo močnejšega deževja, je tudi možnost višje podtalnice manjša. Višino podtalnice so merili šele po splazitvi in po deževnih dneh ob koncu oktobra 2002 s pomočjo vrtin (globokih 16 metrov) in ugotovili vodo v globini. Povišano podtalnico lahko obravnavamo le kot pogojni argument za splazitev.

Iz gradbenih dnevnikov ni bilo mogoče ugotoviti, na kakšen način so bila izvedena dela na OZ 4, zato smo si v reviziji pomagali s skicami, pojasnili in razgovori s strokovnjaki. Preverili smo, ali je izvajalec vodil delo v skladu z navodili iz projektne dokumentacije, in ugotovili razlike v načinu izvedbe. Geološko tehnično poročilo iz PZR je predvidevalo visoke vkope brez opornih konstrukcij, z izvedbo od zgoraj navzdol po kompadah dolžine do 6 metrov, s takojšnjim varovanjem brežin, tehnološki projekt izvedbe pa je dopuščal dolžino izkopa do 21 metrov brez kompad. Po naši oceni izvajalec ne bi smel odstopati od tehnologije, ki je bila predstavljena v projektu za razpis.

Do plazu je izvajalec odkopal med 17.000 in 20.000 kubičnih metrov zemlje. O načinu odkopa pred splazitvijo ni na voljo nobenih fotografij ali narisov ter drugih dokazil. Fotografije gradbišča so nastale šele po plazu.

*Po mnenju DARS in gradbenih strokovnjakov je izvajalec pravilno pristopil k gradnji vkopov.*

4.2.a Na splazitev terena med izvedbo izkopov brežin za gradnjo opornega zidu OZ 4 je vplivalo več okoliščin, ki jih je mogoče pripisati višji sili. Zaradi obilnejšega deževja pred splazitvijo in po njej ter dviga podtalnice in potresov, so se hidrogeološki pogoji pomembno spremenili. Ukrepi za sanacijo plazu so bili po naši oceni smiselni.

Geolog, ki je pripravljaj strokovne podlage za izdelavo projektov, je med gradnjo opravljal tudi dela za izvajalca. Funkcija geologa torej ni bila jasno razmejena, saj je delal za več

naročnikov. Zaradi tega računsko sodišče ni moglo jasno ugotoviti, po čigavem naročilu je delal, oziroma v kakšni funkciji je bil, ko je dajal določena mnenja. Geolog je glede na to, da je delal za več naročnikov, zastopal različne interese, zato obstaja tveganje za konflikt interesov.

4.2.b Ker je bilo DARS znano, da poteka gradnja trase na geološko občutljivem terenu, bi morala poskrbeti za večji nadzor nad izvedbo del.

Pomemben delež v povečanih predračunske vrednosti, ki so razvidne iz tabele 12, predstavlja postavka 'intervencijska in sanacijska dela na plazu'. Na tej postavki so vključena nujna dela, ki jih je bilo potrebno opraviti za odstranitev posledic plazov na OZ 4 ter preventivni ukrepi za preprečitev morebitnega plazanja na drugih OZ. Na postavki so vključena dela: intervencijski odvod vode, dodatne geomehanske preiskave, izdelava balastnega nasipa, prestavitev vodovoda. Pretežni del stroška pa predstavlja izdelava balastnega nasipa. Stroški intervencijskih in sanacijskih del so razvidni iz tabele 13.

Tabela 13: Stroški intervencijskih in sanacijskih del

v tolarjih			
<b>Objekt</b>	<b>Predračun</b>	<b>Realizacija</b>	<b>Razlika</b>
OZ 1	275.605.083	93.789.938	(181.815.144)
OZ 2	42.848.626	42.582.379	(266.247)
OZ 3	55.463.688	28.896.958	(26.566.730)
OZ 4	363.715.896	187.026.948	(176.688.949)
OZ 5	38.858.320	32.825.418	(6.032.902)
<b>Skupaj</b>	<b>776.491.613</b>	<b>385.121.641</b>	<b>(391.369.972)</b>

Opomba: Primerjava predračuna za aneks in realizacije po začasni situaciji za december 2003, iz katere se vidi, da niso upoštevani podatki za OZ 6, ker iz obračuna niso razvidni stroški intervencije.

4.2.c Stroški intervencijskih in sanacijskih del so bili precej manjši od načrtovanih, kot je razvidno iz tabele 13. Nadzornik je namreč (med izvajanjem revizije računskega sodišča) naknadno ugotovil, da stroški izvedbe balastnih nasipov niso tako visoki, kot so bili potrjeni v predračunu.

Najpomembnejša postavka v znižanju cene je izvedba balastnega nasipa, za katero je bila v predračunu potrjena postavka Vgrajevanje nasipov iz naravno pridobljene trde kamnine, z enotno ceno 2.553 tolarjev za kubični meter. V situaciji za avgust, ki je bila sicer zavrnjena, je nadzornik namesto te postavke uvedel novo postavko Nasip predobtežbe z enotno ceno 1.070 tolarjev za kubični meter. V situaciji za september pa se je ta postavka zamenjala s postavko Vgrajevanje nasipov iz naravno pridobljene mehke kamnine, z enotno ceno 430 tolarjev za kubični meter. Pojasnjeno je bilo, da je prišlo do spremembe v ceni, ker je bil material že na trasi oziroma ob trasi in ga izvajalec ni nabavil. Dela so se izvajala po zapisih v gradbenem dnevniku od 27. 11. 2002 do 6. 3. 2003. Zabeleženo je le vgrajevanje kamnitega materiala brez podatka, od kod naj bi ta material bil.

Tabela 14: Stroški vgrajevanja nasipov

v tolarjih

Objekt	Predračun	Realizacija	Razlika	PR14/13	RE14/13	RA14/13
				v odstotkih		
OZ 1	176.786.059	22.274.215	(154.511.844)	64	24	85
OZ 2	13.470.139	4.760.788	(8.709.351)	31	11	3.271
OZ 3	29.925.245	4.984.130	(24.941.115)	54	17	94
OZ 4	203.693.173	33.154.423	(170.538.750)	56	18	97
OZ 5	17.232.750	4.073.390	(13.159.360)	44	12	218
<b>Skupaj</b>	<b>441.107.366</b>	<b>69.246.946</b>	<b>(371.860.420)</b>	<b>57</b>	<b>18</b>	<b>95</b>

Opomba: Primerjava predračuna za aneks in realizacije po začasni situaciji za december 2003.

Legenda: Deleži stroškov vgrajevanja nasipov v intervencijskih in sanacijskih delih iz tabele 13.

Razlika v stroških vgrajevanja nasipov v znesku 372 milijonov tolarjev je pomembna, saj znaša 48 odstotkov predračunske vrednosti intervencijskih in sanacijskih del in 3,2 odstotka pogodbene vrednosti vseh oddanih del za III. etapo z aneksi, predstavljenih v tabeli 11.

4.2.d Aneks k pogodbi za izvedbo OZ 1 je bil podpisan 29. 8. 2003, aneks k pogodbi za izvedbo ostalih zidov pa 12. 8. 2003. Iz tabele 15 je razvidno, da je bilo posredovanje ponudb in potrjevanje cen izvedeno precej po dokončanju del, ki so bila v celoti zaključena do 6. 3. 2003.

Tabela 15: Potek sprejemanja aneksa za nepredvidena dodatna dela

Zidovi	D a t u m		
	Ponudbe	Potrditve cen na DDC	Potrditve na DARS
OZ 1	26. 6. 2003	30. 6. 2003	16. 7. 2003
OZ 2	24. 6. 2003	30. 6. 2003	1. 7. 2003
OZ 3	5. 6. 2003	30. 6. 2003	1. 7. 2003
OZ 4	12. 5. 2003	23. 6. 2003	1. 7. 2003
OZ 5	26. 6. 2003	30. 6. 2003	1. 7. 2003

Vir: dokumentacija DARS.

*DARS je pojasnil, da se je celotni oporni zid gradil po posebnem režimu v skladu s 1. členom ZGO v izrednih razmerah. Dokler izvajalec ni imel vseh podatkov, ni mogel predložiti podrobnih zahtevkov. Zato je kasneje tudi prihajalo do sprememb pri posameznih postavkah v obračunih, pri katerih so bile upoštevane dejanske razmere pri izvedbi del. Pregledovanje in potrjevanje zahtevkov je potekalo v veliki časovni stiski, nekatere postopke je bilo potrebno izvesti takoj in zagotoviti, da je izvajalec za naročena in izvršena dela tudi dobil plačilo.*



### 4.3 Obračunavanje izvedenih del

Preverili smo, ali so bila dela dejansko izvedena in obračunana v skladu s pogodbeno dogovorjenimi cenami in pogoji pogodbe, ali so bili obračuni potrjeni in ali so temeljili na verodostojnih listinah. Prav tako smo preverili, ali so bili obračunani dogovorjeni popusti ter morebitne pogodbene kazni v pravilni vrednosti.

Pri obračunu gradbenih del smo preverjali skladnost obračunov začasnih obračunskih situacij s podatki v knjigi obračunskih izmer, pravilnost obračunov količin in dogovorjenega popusta ter utemeljenost obračunavanja povečanja pogodbene vrednosti in podražitev v skladu s splošnimi in posebnimi pogoji pogodbe in aneksi. Natančneje smo pregledali obračunske situacije za gradnjo štiripasovne avtoceste.

4.3.a Obračuni niso temeljili na dejanskih količinah, ampak po ocenjenem deležu dokončnosti. Tak obračun ni v skladu s sklenjeno pogodbo. Obračun po dejanskih količinah je bil opravljen šele v začasni situaciji za september 2003.

Iz situacije je razvidno, da izvajalec ni vnašal le količin izvedenih del, ampak za dodatna dela tudi šifre, opise postavk, enotne cene in izvedene količine. Zaradi spremenjene tehnologije gradnje zidov je prišlo do večjih sprememb v popisih del. Ostal je majhen del postavk iz prvotnega popisa, večina postavk je bila uvedena na novo v aneksih. Izvajalec je dodajal postavke v obračunsko situacijo samo za izvedena dela, tako da ni ohranjen vrstni red iz aneksov. Pri tem je kot šifre postavk vpisoval popolnoma nove šifre. Usklajenost postavk iz aneksov in situacije je mogoče pregledovati le na osnovi opisov postavk, ki pa se tudi ne ujemajo povsem. Prav tako ni zabeleženih dogovorjenih količin iz aneksa, te so vedno enake izvedenim količinam. Tako ni mogoče ugotoviti preseženih obračunanih količin.

Struktura obračunske situacije je po dodajanju postavk za dodatna dela takšna, da iz nje ni na enostaven način razvidna poraba sredstev za gradnjo zidov. Del postavk za posamezni zid je na začetku, drugi pa sredi situacije. Na tak način so predstavljeni tudi kumulativni zneski zanje; ni skupnega zneska za posamezni zid.

*Po mnenju DARS je bil obračun izvedenih del z začasnimi situacijami v skladu s splošnimi in posebnimi pogoji pogodbe. Po sklenitvi aneksa v avgustu 2003 je izvajalec izstavljal situacije na podlagi količin, ki jih tisti, ki so jih nadzirali, niso potrdili. Ker situacija za avgust ni bila narejena po postavkah, jo je nadzornik v celoti zavrnil. DARS je tudi pojasnil, da mu projektni informacijski sistem ni dopuščal spreminjanje pogodbениh količin postavk iz projektantskega predračuna in vnašanje postavk dodatnih del, izvajalec pa je lahko vnašal samo postavke za izvedena dodatna dela. Do razlik med šiframi postavk za dodatna dela v ponudbi in mesečnih situacijah je prihajalo tudi zato, ker so se ponudbe za izvedbo dodatnih del sestavljale ločeno od navedenega sistema.*

4.3.b Zaradi navedenega so situacije nepregledne in tudi manj zanesljive, saj je izvajalec dodajal predračunske postavke, količine in cene, in ni vnašal le izvedenih količin. To povzroči nadzorniku tudi neprimerno več dela pri kontroli obračunov.

4.3.c Pri pregledu situacije za september smo ugotovili razlike pri navajanju vrednosti obračunanih del. Skupni znesek po tej situaciji je v treh različnih vrednostih: na prvi strani je

220.974.603,12 tolarjev, na drugi strani je 325.667.269,76 tolarjev in na strani 112 je 463.590.858,27 tolarjev. Znesek priloženega pregleda mesečnih podražitev je 147.214.468,08 tolarjev namesto v obračunu upoštevanega zneska 142.512.619,65 tolarjev. Ročno popravljene zneske v rekapitulaciji situacije so napačne, saj so prepisane vrednosti z obračunanim popustom ter davkom in ne osnovni zneski. Na podlagi teh ugotovitev je bila obračunska situacija ustrezno popravljena in predložena DARS kot priloga predhodno potrjeni, a neustrezno ročno popravljene situaciji.

*DARS je pojasnil, da je do razlik med pisno in elektronsko obliko potrjene situacije prišlo, ker so bile pri popravljanju pisne oblike pri nekaterih postavkah neustrezno prepisane vrednosti (napačno so bile napisane vrednosti s popustom, podražitvami in DDV). Popravki so bili narejeni v skladu s Splošnimi pogoji pogodbe.*

Pogledali smo nekaj postavk, pri katerih je prišlo do bistvene razlike v izvedenih količinah glede na količino iz aneksa. Predstavljene so v tabeli 16.

Tabela 16: Prikaz postavk iz aneksa, pri katerih je prišlo do bistvenega povečanja predračunskih količin

Objekt	Postavka	Količine iz aneksa v kubičnih metrih (3)	Obračun oktober 2003 v kubičnih metrih (4)	Obračun december 2003 v kubičnih metrih (5)	Razlika1 v kubičnih metrih (6)=(4-3)	Razlika 2 v kubičnih metrih (7)=(5-3)	Vrednost razlike 1 v tisoč tolarjih (8)	Vrednost razlike 2 v tisoč tolarjih (9)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)=(4-3)	(7)=(5-3)	(8)	(9)
OZ 2	Izdelava rolirane brežine	1.386	1.570	1.873	184	487	1.840	4.870
	Izdelava kamnite pete v betonu	273	524	252	251	-21	3.033	-254
OZ 3	Izdelava rolirane brežine	437	808	741	371	304	5.917	4.851
	Izdelava kamnite pete v betonu	140	358	340	218	200	2.635	2.419
OZ 4	Izdelava rolirane brežine	1.208	3.925	2.098	2.717	890	43.350	14.202
	Izdelava kamnite pete	273	781	512	508	239	6.136	2.892
P66-72	Izdelava rolirane brežine	968	2.446	1.014	1.478	46	23.585	731
<b>Skupaj</b>							<b>86.496</b>	<b>29.713</b>

## Fotografija 2 – OZ 4



Vir: dokumentacija računskega sodišča.

4.3.d Skupna vrednost razlik je pomembna. Preverili smo vzroke za nastale spremembe in ugotovili, da temeljijo na zapisih iz gradbenega dnevnika, v katerih je geomehanik, ki je dela opravljal po naročilu izvajalca, predlagal podaljšanje kamnitih zložb. Nismo pa dobili dokumenta s potrditvijo projektanta in vnesenih sprememb v projekt za izvedbo (88. člen ZGO-1).

4.3.e Pri preverjanju količin za postavko izdelava rolirane brežine za P66 - 72 in OZ 4 smo ugotovili, da znesek temelji na napačnem izračunu glede na priloge v knjigi obračunskih izmer in da je bilo obračunanih za 10.380 tisoč tolarjev oziroma 20.661 tisoč tolarjev izvršenih del, kar skupaj znese za 31.041 tisoč tolarjev preveč obračunanih izvršenih del v začasni situaciji za september 2003, kar ni v skladu s splošnimi tehničnimi pogoji točke 4.1.2, ki so sestavni del pogodbe.

4.3.f Na podlagi ponovne meritve, ki je bila izvedena na OZ 4 na zahtevo računskega sodišča v septembru 2003, smo ugotovili, da se podatki o postavki rolirana brežina v prilogi v knjigi obračunskih izmer bistveno razlikujejo od podatkov meritve. Prikazana je za približno tretjino večja površina, kot je dejansko izvedena, kar ni v skladu s splošnimi tehničnimi pogoji, točki 4.1.1 in 4.1.2, ki so sestavni del pogodbe.

DARS je v decembru 2003 naročil Zavodu za gradbeništvo Slovenije (v nadaljevanju: ZAG) dodatno meritev za rolirano brežino in kamnito peto na OZ 4. Ta je izračunal volumna na podlagi izmer vidnih delov, vrtanja, fotografij ter podatkov, privzetih iz PZI načrtov objekta OZ

4. Ugotovljena debelina na treh mestih v brežini je znašala od 85 do 95 centimetrov, na zgornjem delu pa manj, kar je razvidno iz fotografij med gradnjo. Volumen rolirane brežine je tako največ 2.150 kubičnih metrov, kamnite pete pa 519 kubičnih metrov.

Naknadno smo preverili količine za rolirane brežine v knjigi obračunskih izmer, ki je bila podlaga obračunske situacije za december. Postavka izdelava rolirane brežine je bila zmanjšana na 3.523,05 kubičnega metra in postavka kamnita peta povečana na 1.141,75 kubičnega metra. Priložen je bil dokument izračun kubatur za roliranje brežin na OZ 4, ki ga je izdelal nadzornik in ga tudi že predstavil računskemu sodišču 15. 10. 2003. Debelina zidu v dokumentu je med 1 metrom in 2,7 metra.

V decembru 2003 je tudi nadzornik izvedel novo meritev površine rolirane brežine na OZ 4, za debelino pa je vzel vrednost 1 metra iz projekta. Po tej meritvi znaša volumen rolirane brežine za OZ 4 2.098 kubičnih metrov, volumen kamnite pete pa 512,37 kubičnega metra. Tako je razlika med količino prve in druge meritve nadzornika 1.425,05 kubičnega metra za rolirano brežino, kar znaša 22.740.463,38 tolarjev in 629,38 kubičnega metra za kamnito peto, kar znaša 7.605.138,41 tolarjev. Hkrati pa se je povečal obračunan volumen za kamnito zložbo na OZ 1 b/1 za 424,46 kubičnega metra, kar znaša 6.782.726,48 tolarjev. V knjigi obračunskih izmer sta dve prilogi z dvema različnima izračunoma količin, ki ju je podpisal isti nadzornik. Iz prilog ni mogoče razbrati podatkov za izračun volumna.

V decembru 2003 se je povečala tudi obračunana količina za rolirano brežino na OZ 2 za 302,55 kubičnega metra, kar znaša 3.025.500,00 tolarjev. Iz priloženih skic ni mogoče izračunati volumna. Po izjavah nadzornika so v decembru 2003 izvedli meritev površine rolirane brežine, podatek o debelini pa naj bi bil iz projekta. V navedenem primeru je ta v projektu 0,5 metra, pri izračunu pa je upoštevana debelina 1 meter.

Iz navedenih podatkov izhaja, da knjiga obračunskih izmer ni bila vodena v skladu s splošnimi tehničnimi pogoji točke 4.1.1, 4.1.2 in 4.2.2, ki so sestavni del pogodbe, niti v skladu s pravilnikom o vsebini in načinu vodenja dnevnika o izvajanju del ter o označitvi gradbišča<sup>26</sup> in ne z drugo točko 26. člena pravilnika o podrobnejši vsebini projektne dokumentacije<sup>27</sup>.

Računsko sodišče na primeru gradnje OZ 4 ugotavlja, da sistem obračunavanja in nadziranja izvedenih del dopušča razlike med podatki, ki so podlaga za obračunane zneske iz situacij, in količinami dejansko opravljenega dela. Kljub temu, da je DARS večkrat pojasnil te razlike in kljub ponovno opravljenim meritvam, ni bilo mogoče na zanesljiv način določiti resničnega obsega opravljenih gradbenih del, ki bi še bil v mejah sprejemljivih odstopanj. Rezultati zadnjih meritev, opravljenih v decembru 2003, namreč bistveno odstopajo od izmer, ki so bile podlaga za obračun del na situaciji september 2003.

---

<sup>26</sup> Uradni list RS, št. 35/98

<sup>27</sup> Uradni list RS, št. 35/98. Investitor je dolžan zagotoviti pogoje za izdelavo projekta izvedenih del tako, da prek obveznega strokovnega nadzorstva nad gradnjo in dnevnika o izvajanju del na gradbišču dokumentira spremembe oziroma dopolnitve projekta za izvedbo oziroma njegovega tehničnega poročila in risb. Spremembe potrjuje projektant in na teh osnovah izdela projekt izvedenih del.

4.3.g Preverili smo postavke, ki se obračunavajo kot pavšal. V situaciji za oktober 2003 so zanje vnesene nove postavke z isto šifro in opisom ter spremenjeno enotno ceno, namesto dogovorjene v aneksih.

*DARS je pojasnil, da je bila postavka pavšal prekoračena zaradi dodatno naročenih del. Obračun je bil narejen po dejansko opravljenem obsegu del.*

Iz tabele 17 je razvidno, da je v obračunski situaciji izvajalec uvedel postavke z novimi enotnimi cenami, ki so pomembno večje od pogodbeno dogovorjenih enotnih cen. Takšna sprememba je povzročila vsebinsko spremembo pogodbenih določil.

Tabela 17: Pregled uvedbe novih postavk z novimi cenami v obračunsko situacijo

Objekt	Dokument	Šifra	Opis	EM	Enotna cena	Razlika
					v tolarjih	
OZ 1	Aneks	01 702641	Stroški za pripravo in izdelavo projektov PZI in PID*	Pav	3.000.000	
	Situacija	02 702641	Stroški za pripravo in izdelavo projektov PZI in PID	Pav	3.748.174	
	Razlika					748.174
OZ 2	Aneks	01 702751	Stroški za pripravo in izdelavo projektov PZI in PID	Pav	500.000	
	Situacija	02 702751	Stroški za pripravo in izdelavo projektov PZI in PID	Pav	1.069.710	
	Razlika					569.710
OZ 3	Aneks	01 702794	Stroški za pripravo in izdelavo projektov PZI in PID	Pav	500.000	
	Situacija	02 702794	Stroški za pripravo in izdelavo projektov PZI in PID	Pav	642.236	
	Razlika					142.236
OZ 4	Aneks	01 702837	Stroški za pripravo in izdelavo projektov PZI in PID	Pav	500.000	
	Situacija	011 50707 22	Stroški za pripravo in izdelavo projektov PZI in PID	KOS	908.990	
	Razlika					408.990
<b>Skupaj</b>						<b>1.869.109</b>

Legenda: \* Projekt izvršenih del.

4.3.h Pri pregledu začasne situacije za avgust 2003 smo ugotovili, da v knjigi obračunskih izmer ni bilo vseh ustreznih listov s prilogami, ki bi morali biti podlaga obračunanim količinam. Te situacije nadzornik ni potrdil in jo je zavrnil, ugotovljene pomanjkljivosti pa do predložitve septembrske situacije odpravil.

*Na podlagi ugotovljenih nepravilnosti je DARS ukrepal že med potekom revizije. Uprava DARS je imenovala komisijo in zunanjega izvedenca, ki bo opravil ponovne meritve in*

*obračun. Vse ugotovljene razlike bo poračunala za celotno traso, saj dokončnih obračunov z izvajalci med zaključevanjem te revizije še ni bilo.*

#### **4.4 Zagotavljanje kakovosti**

Naročnik mora v skladu z določili ZGO oziroma ZGO-1 zagotoviti strokovno nadzorstvo nad gradnjo. Strokovno nadzorstvo nad gradnjo obsega tudi nadzor

- nad kvaliteto izvedenih del in
- nad gradbenimi proizvodi, napeljavami in opremo, ki se vgrajuje.

Za izvedbo nadzora nad kvaliteto gradbenih proizvodov in izvedenih del je potrebno zagotoviti ustrezna dokazila o kakovosti, ki jih lahko izdajajo samo za to usposobljene in primerno registrirane organizacije.

V letu 1994 je bil na DARS postavljen sistem kontrole kakovosti, ki je poleg notranje kontrole predvidel zunanjo kontrolo institucije (Zavod za raziskavo materiala in konstrukcij, Ljubljana oziroma Zavod za gradbeništvo kot njegov pravni naslednik). Za reševanje posebnih strokovnih vprašanj pa so bile dodatno ustanovljene strokovne komisije po posameznih področjih in geološko-geomehanski konzilij z geotehničnim svetom za predore. Vsa ta strokovna telesa delujejo po poslovnikih, ki jih je sprejela uprava DARS.

Po določilih ZGO je inženir odgovoren za nadzor nad kvaliteto izvedenih del, zato je organizacija sistema kontrole kakovosti zaupana inženirju DDC. Ta ima organiziran Sektor za kakovost, tehnologijo in razvoj, ki je odgovoren za to področje.

O kakovosti se pripravljajo tudi razna poročila, in sicer:

- poročila (certifikati) o kakovosti vhodnih materialov in gradbenih proizvodov,
- poročila o izvedbi posameznih vrst del (zemeljska, betonerska, asfaltna, hidroizolaterska, jeklarska, ...),
- zaključna poročila o kakovosti vgrajenih materialov in izvedbi del,
- izjave o skladnosti del.

Za vsa dela so se v skladu z izdelanimi programi preiskav izvajale kontrole kakovosti z notranjimi (DDC) in zunanji izvajalci.

S pogodbami med DARS in izvajalci je določeno, da mora za zunanji nadzor kakovosti pogodbo skleniti izvajalec sam. O doseženi kakovosti je Zavod za gradbeništvo izdelal zaključna poročila.

4.4.a Iz zaključnega poročila št. Z 20462/02-710-8 z dne 22. 8. 2003 ZAG o kontroli temeljenja ter preiskavah kakovosti vgrajenih materialov pri izvajanju zemeljskih del, tampona in cementne stabilizacije na avtocesti Blagovica-Kompolje naročnika SCT je razvidno, da rezultati kontrolnih meritev in preiskav ustrezajo posebnim tehničnim pogojem za zemeljska dela in temeljenje ter dodatnim zahtevam tehnične nadzorne službe.

4.4.b Pregledali smo tudi poročilo o meritvah ravnosti na trasi avtoceste Blagovica-Šentjakob št. 1113/03-720-1 z dne 22. 8. 2003, iz katerega je razvidna površina z neravninami<sup>28</sup>, ki presegajo skrajne mejne vrednosti in pregled finančnih odbitkov po odsekih, o katerih mora odločiti nadzorni organ (DDC). Ali so bili odbitki obračunani, ni bilo mogoče ugotoviti.

Pred izdajo uporabnega dovoljenja se opravi tehnični pregled, pri katerem se pregleda izvedba in skladnost s projekti ter zahtevami varnosti in kakovosti graditve objektov. Pred oddajo v promet je bil opravljen tehnični pregled.

4.4.c Preverjali smo tudi, ali DDC po pogodbah izvaja kontrolo kakovosti vgrajenih materialov in kvaliteto izvedenih del, ki jih sklepa sam z zunanjimi inštitucijami, preverjanje kvalitete pa zagotavlja in plačuje izvajalec. S to kontrolo bi namreč DDC lahko preventivno pomembno prispeval k zmanjšanju tveganja, da ne bi prišlo do morebitnih nepravilnosti in pristranosti pri meritvah kakovosti. DDC je pojasnil, da dodatne kontrole ne izvaja in da se opira na lasten nadzor in poročila ZAG. Ocenjujemo, da tovrstni nadzor ni zadosten. Ob upoštevanju tudi ugotovljenih nepravilnosti, ki so zajete v predhodnih točkah poročila, obstaja tveganje, da pri gradnji avtoceste ne bo zagotovljena ustrezna kvaliteta vgrajenih materialov in izvedenih gradbenih del.

## **4.5 Knjigovodsko evidentiranje**

Preizkusili smo, ali so prejete in plačanečasne situacije v letu 2003 knjigovodsko pravilno evidentirane.

V letu 2003 prejete situacije (do vključno avgusta) za opravljanje gradbenih del na III. etapi avtocestnega odseka Blagovica-Šentjakob, Blagovica-Kompolje so bile pravilno knjigovodsko evidentirane.

## **5. Ekološki vidik investicije**

Z Uredbo o lokacijskem načrtu so bili podani tudi okoljevarstveni in drugi pogoji za izvedbo avtocestnega odseka, ki vsebujejo vodnogospodarske ureditve in varovanje vodnih virov, gozdnogospodarske ureditve in varovanje gozdov, ureditve v območjih kmetijskih zemljišč in varstvo kmetijskih zemljišč, varovanje objektov in območij kulturne in naravne dediščine, ukrepe za varovanje favne, varstvo zraka in varstvo pred hrupom.

### **5.1 Ekološke zahteve iz Uredbe o lokacijskem načrtu**

Trasa avtoceste na več mestih poteka po obstoječi strugi Radomlje, zato je bila predvidena regulacija oziroma prestavitve same struge Radomlje in njenih pritokov. Da bi ohranili čimveč prostora, se je struga premikala levo in desno od načrtovane ceste, to pa je pogojevalo gradnjo šestih mostov na avtocesti in petih na priključkih in deviacijah. Za ureditev pritokov Radomlje je bilo načrtovanih pet ploščatih prepustov na avtocesti in šest na deviacijah. Struga Radomlje se je poglobila na celotnem odseku, brežine so se zavarovale s kamnometom, v dnu

---

<sup>28</sup> Na mestih meritve (leva in desna stran voznega pasu in prehitevalni pas) na odseku 0044, 0644, pododseki 1, 2 in 3.

struge pa so izvedeni pragovi, ki preprečujejo erodiranje. Brežine struge so zasajene s primerno vegetacijo.

Vsa voda z avtocestnih površin se kontrolirano odvaja v jarke, ki so speljani vzporedno z avtocesto do zadrževalnih bazenov. Usedalniki nesnage – zadrževalni bazeni so projektirani tako, da zadržijo onesnažene delce v bazenu, voda pa odteka po cevi še v koalescentni lovilec olj, ki zadrži še preostale najfinejše oljne delce, v skladu z zahtevami standarda EU 858-1.

Posek gozda je bil izveden tako, da je omogočil oblikovanje gozdnega roba. Ta se je zasadil z nižjimi drevesi in grmovnicami za zaščito gozda. Zasaditev je upoštevala krajinske značilnosti prostora in se navezovala na obstoječe rastlinske vrste. Zaradi zagotovitve vzdrževanja in eksploatacije gozdnih zemljišč so bile ob avtocesti zgrajene dostopne poti in zagotovljeni prostori za spravilo lesa.

Z gradnjo avtoceste je na več mestih prišlo do prekinitve migracijskih poti za malo in visoko divjad, prav tako je prišlo do poškodb nekaterih lokalitet za dvoživke. Na odseku med Blagovico in cestninsko postajo Kompolje sta bila zgrajena dva podhoda, ki sta namenjena prehajanju divjadi z ene strani avtoceste na drugo stran. Zgrajena sta bila tudi dva nadomestna habitata. Prehajanje dvoživk je bilo omogočeno skozi cevne prepuste in pod premostitvenimi objekti. Na obeh straneh avtoceste je postavljena zaščitna 1,8 metra visoka ograja.

V skladu z Uredbo o lokacijskem načrtu je bila predvidena postavitve protihrupnih ukrepov, bodisi protihrupne ograje ali pa protihrupnih nasipov. Višina ograje se giblje od 2 do 5 metrov.

Zaradi vpliva ceste na relief so nasipi in vkopi oblikovani tako, da se cesta kar najbolj prilagodi obstoječemu reliefu.

Stroški ekoloških rešitev so predstavljeni v tabeli 18.

Tabela 18: Stroški ekoloških rešitev III. etape avtoceste Blagovica–Šentjakob

<b>Vrsta stroška</b>	<b>Znesek v tisoč tolarjih</b>
Regulacija Radomlje	603.914
Zadrževalni bazeni z lovilci olj	68.564
Ureditev gozdnega roba z dovoznimi potmi	24.000
Ureditev prehodov za divjad in žična ograja	147.738
Protihrupna zaščita	622.828
<b>Skupaj</b>	<b>1.467.044</b>

Vir: poročilo DDC.

Na tem odseku stroški gradnje na podlagi okoljevarstvenih zahtev presegajo povprečnih pet do 10 odstotkov stroškov gradnje, kot jih navaja DARS za celotno Slovenijo, saj bodo ob zaključku investicije znašali okoli 12 odstotkov investicijske vrednosti.



## 5.2 Gradnja zadrževalnika Drtjščica

Pred gradnjo avtoceste so se visoke vode Radomlje prelivale po zemljiščih ob potoku. Z gradnjo avtoceste se je površina teh retenzijskih površin zmanjšala, zaradi česar se je še dodatno povečala potencialna poplavna ogroženost naselij ob Radomlji in Kamniški Bistrici. Investitorju avtoceste je bila zato v Uredbi o lokacijskem načrtu naložena obveza, da zgradi vodni zadrževalnik Drtjščica, ki bi bil sposoben akumulirati več kot 6 milijonov kubičnih metrov poplavnih voda.

Stroški gradnje zadrževalnika so bili 2.841 milijonov tolarjev. Obseg stroškov po vrstah je razviden iz tabele 19.

Tabela 19: Stroški gradnje vodnega zadrževalnika Drtjščica

Vrsta stroška	Realizacija
Pregrada	830
Objekti na pregradi (talni izpust, zapornični objekt, preliv za visoke vode)	391
Vodni rov dolžine 930 metrov	858
Vtočni in iztočni objekt na vodnem rovu	130
Ureditev Drtjščice	102
Hidromehanska oprema	143
Pot okoli zaježitve	262
Dostop do pregrade	125
<b>Skupaj</b>	<b>2.841</b>

Vir: poročilo DDC.

Največji poseg v prostor je bila gradnja same zemeljske pregrade, ki pa se lepo vklaplja v prostor, saj je ozelenjena na suhi in mokri strani zadrževalnika. Ob stoletnih visokih vodah se v jezeru lahko akumulira 5,83 milijona kubičnih metrov vode. Sam režim zadrževalnika je urejen tako, da je ob pregradi stalna ojezeritev (višina vode približno 5 metrov, volumen vode v jezeru približno 830.000 kubičnih metrov), ki bo lahko služila za določene aktivnosti, kot so npr. ribištvo in turizem.

V skladu z naravnim okoljem je urejena tudi struga Drtjščice med izlivom iz vodnega rova do stalne ojezeritve. Pod pregrado je ohranjen naravni biotop v obsegu približno 5 hektarov za ohranjanje flore in favne. Pri ureditvi struge sta zgrajena dva premostitvena objekta preko Radomlje. Okoli stalne ojezeritve je zgrajena pot, ki povezuje prekinjene gozdne in poljske poti, na njej pa so zgrajeni trije prehodi in en most. Do same pregrade je zgrajena dostopna pot iz Prapreč.

DARS poudarja, da mora poleg organizacije gradnje avtocest upoštevati tudi vse tisto, kar je vključeno v Uredbo o lokacijskem načrtu in kar mu v skladu z veljavnimi predpisi glede ekologije naložijo pristojni državni organi.

### III. MNENJE

Revidirali smo pravilnost in smotrnost poslovanja Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d. v delu, ki se nanaša na gradnjo avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob, III. etapa Blagovica–Kompolje iz NPIA.

Revidiranje smo izvedli v skladu z mednarodnimi standardi, ki jih določa Napotilo za izvajanje revizij. Revizijski postopki so obsegali pridobivanje, pregledovanje, analiziranje, merjenje in presojo podatkov o načrtovanju in izvajanju investicij ter dokumentiranje revizijskih ugotovitev.

Pridobili smo ustrezne in zadostne dokaze za izrek mnenja o poslovanju DARS v omejenem obsegu, in sicer o pravilnosti in smotrnosti gradnje avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob, III. etapa Blagovica–Kompolje.

#### 1. Mnenje o pravilnosti izvajanja investicije

Revidirali smo pravilnost postopkov gradnje III. etape Blagovica–Kompolje, avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob in ugotovili, da je Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji kar v nekaj primerih poslovala nepravilno:

- sklep o izbiri najugodnejšega ponudnika za gradnjo štiripasovne avtoceste in ureditev vodotokov na križanjih z avtocesto je izdala 92 dni prepozno, kar ni v skladu s 25. členom ZJN, ki določa, da mora naročnik sprejeti sklep o izbiri najugodnejšega ponudnika najkasneje v 45 dneh od odpiranja ponudb oziroma v 55 dneh v izjemnih primerih (točka 3.c),
- izvajalcu je dopustila, da je v nasprotju z dano ponudbo in sklenjeno pogodbo oddala večino del podizvajalcem (za izvedbo premostitvenih objektov je izdala tri soglasja za vključitev podizvajalcev, za gradnjo štiripasovne avtoceste pa soglasje za vključitev sedmih podizvajalcev), ter s tem ravnala v nasprotju z razpisnimi in pogodbenimi določili, saj so bili ponudniki že v ponudbi dolžni navesti svoje podizvajalce (točke 4.1.1.a, 4.1.1.b in 4.1.1.c),
- sklepanje aneksov za nujna ter nepredvidena dodatna in druga dodatna dela ni potekalo sproti in v razumnih rokih od odobritve dodatnih del (točka 4.1.2.a),
- nepredvidena dodatna dela po pogodbi za gradnjo štiripasovne avtoceste niso bila obračunana na podlagi dejansko obračunanih količin v skladu s pogodbo, ampak na podlagi ocenjene stopnje dokončanja (točka 4.3.a),
- dela v začasnih situacijah niso bila obračunana v skladu s pogodbo in s splošnimi tehničnimi pogoji – točke 4.1.1, 4.1.2 in 4.2, ki so sestavni del pogodbe (točki 4.3.e, 4.3.f),
- ni poskrbela, da bi bil nadzor nad opravljanjem del, predračuni in obračuni izveden v skladu s predpisi in pogodbenimi določili (točke 4.1.2.b, 4.2.a, 4.2.b, 4.2.c, 4.2.d, 4.3.a, 4.3.c, 4.3.d, 4.3.e, 4.3.f, 4.3.g in 4.3.h),

zato je Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji po našem mnenju pri gradnji avtocestnega odseka Blagovica–Šentjakob, III. etape Blagovica–Kompolje poslovala v pomembnem neskladju s predpisi in usmeritvami (*negativno mnenje*).

## 2. Mnenje o smotrnosti izvajanja investicije

Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji po našem mnenju pri gradnji avtocestnega odseka Blagovica-Šentjakob, III. etape Blagovica-Kompolje

- ni poskrbela za gospodarno rabo javnih sredstev, saj uvedeni nadzori niso preprečevali in odkrivali nepravilnosti pri obračunih izvedenih del (točke 4.1.2.b, 4.2.b, 4.2.c, 4.2.d, 4.3.), prav tako pa je izvajalcu dopustila, da opravlja nepredvidena dodatna in druga dodatna dela, ne da bi predhodno z njim sklenila aneks k pogodbi in se dogovorila za potreben obseg del in sprejemljivo ceno ter na ta način odobrila dodatna dela (točka 4.1.2.a);
- na smiseln način je odpravila posledice plazenja tal pri izkopih brežin za gradnjo opornega zidu OZ 4, do katerega je prišlo zaradi spremembe rokov gradnje in okoliščin, ki jih je mogoče pripisati višji sili (točka 4.2.a); skrajšanje rokov, h katerim je Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji privolila zaradi pritiskov širše javnosti za čimprejšnjo dograditev  
III. etape avtocestnega odseka Šentjakob-Blagovica, je prineslo družbeno-ekonomske koristi neposrednih uporabnikov avtoceste in povečalo prilive od cestnin, kar lahko ocenimo za učinkovito ravnanje pri gradnji avtocestnega odseka;
- poskrbela je za uspešno sanacijo plaz, čeprav je preseгла prvotno načrtovano vrednost del za gradnjo opornih zidov na revidiranem avtocestnem odseku za več kot trikrat; s tem je dosegla zastavljeni cilj, to je odprtje avtocestnega odseka pred načrtovanim rokom.

## IV. ZAHTEVA ZA PREDLOŽITEV ODZIVNEGA POROČILA

Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji mora v roku 90 dni po prejemu revizijskega poročila predložiti računskemu sodišču odzivno poročilo, ker so bile pri revidiranju poslovanja ugotovljene nepravilnosti.

Odzivno poročilo mora vsebovati:

1. navedbo revizije, na katero se nanaša,
2. kratek opis nepravilnosti v poslovanju, ki so bile razkrite z revizijo, in
3. izkaz popravljalnih ukrepov.

Popravljalni ukrepi se morajo nanašati na

1. ukrepe, ki jih je Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji sprejela za izboljšanje poslovanja pri oddajanju javnih naročil (točka 3. tega poročila); uprava Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji naj izboljša kontrolno okolje, vzpostavi naj tako notranje kontroliranje, ki bo zagotavljalo pravočasno odkrivanje in preprečevanje nepravilnosti pri javnih naročilih;
2. ukrepe, ki jih je Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji sprejela za izboljšanje nadzora nad izvajanjem in obračunavanjem del pri gradnji avtocest; uprava Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji naj izboljša kontrolno okolje, vzpostavi naj tako notranje kontroliranje, ki bo zagotavljalo pravočasno odkrivanje in preprečevanje nepravilnosti pri sklepanju pogodb in aneksov ter obračunavanju izvedenih del (točke 4.1.2.b, 4.2.b, 4.2.c, 4.2.d, 4.3.).

Po drugem odstavku 29. člena ZRacS-1 je odzivno poročilo uradna listina, ki jo potrdi odgovorna oseba uporabnika javnih sredstev s svojim podpisom in pečatom.

Računsko sodišče bo ocenilo verodostojnost odzivnega poročila, to je resničnost navedb o popravljalnih ukrepih, in po potrebi opravilo revizijo odzivnega poročila na podlagi četrtega odstavka 29. člena ZRacS-1. Prav tako bo ocenilo zadovoljivost sprejetih popravljalnih ukrepov.

Če odzivno poročilo ne bo predloženo v roku, določenem v tem revizijskem poročilu, stori odgovorna oseba uporabnika javnih sredstev prekršek po tretjem odstavku 38. člena ZRacS-1. Če uporabnik javnih sredstev, ki bi moral predložiti odzivno poročilo, niti v roku 15 dni po izteku roka za predložitev odzivnega poročila računskemu sodišču ne predloži odzivnega poročila, se šteje, da uporabnik javnih sredstev krši obveznost dobrega poslovanja<sup>29</sup>. Prav tako opozarjamo, da se neresnične navedbe v odzivnem poročilu obravnavajo kot neresnične navedbe v uradni listini (drugi odstavek 29. člena ZRacS-1).

Če bo računsko sodišče v porevizijskem postopku ugotovilo, da DARS krši obveznost dobrega poslovanja, lahko sledijo ukrepi, ki jih določa 29. člen ZRacS-1 v točkah 7 do 14.

### **Pravni pouk**

Tega poročila na podlagi tretjega odstavka 1. člena ZRacS-1 ni dopustno izpodbijati pred sodišči ali drugimi državnimi organi.

Igor Šoltes,  
generalni državni revizor

Poslano priporočeno:

1. Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d., Celje, s povratnico;
2. Državni zbor Republike Slovenije;
3. arhiv, tu.

---

<sup>29</sup> 3. točka prvega odstavka 37. člena Poslovnika Računskega sodišča Republike Slovenije, Uradni list RS, št. 91/01.

**Priloga 1: Prikaz virov sredstev po letih (plan/realizacija) v obdobju 1994 do 2002**

v tisoč tolarjih

Leto	Namenska sredstva – bencinski tolar	Namenska sred. – bencinski tolar – prenos iz prejšnjega leta	Del cestnine za gradnjo avtocest	Del cestni. za grad. avtocest – prenos iz prejšnjega leta	Tuja posojila	Domača posojila	Drugi viri	Skupaj	Indeks realiz./načrt
1994 načrt	15.100.000	2.210.000	-	-	3.702.000	32.910	-	21.044.910	
1994 realizacija	15.493.828	2.210.000	-	-	40.593	-	-	17.744.421	84
1995 načrt	16.796.000	2.900.000	1.861.659	949.000	6.062.900	-	1.339.000	29.908.559	
1995 realizacija	17.672.998	7.835.452	1.861.659	967.122	1.119.305	-	74.486	29.531.022	99
1996 načrt	17.921.200	5.684.605	2.219.900	2.339.129	10.326.789	6.900.000	106.000	45.497.623	
1996 realizacija	18.661.059	5.684.605	2.681.035	2.339.129	7.914.195	4.551.762	205.282	42.037.067	92
1997 načrt	21.450.000	2.506.963	2.787.685	-	16.713.027	15.504.000	345.363	59.307.038	
1997 realizacija	21.450.000	2.506.963	3.679.490	-	10.499.712	10.945.649	583.983	49.665.797	84
1998 načrt	28.300.000	2.613.621	4.087.893	-	17.098.861	5.880.000	381.717	58.362.093	
1998 realizacija	26.451.000	2.613.621	4.403.857	-	9.142.988	2.089.816	498.728	45.200.010	77
1999 načrt	33.000.000	-	4.092.057	-	16.569.256	23.477.930	475.390	77.614.633	
1999 realizacija	33.000.000	1.461.663	3.152.824	-	438.770	23.599.471	464.417	62.117.145	80
2000 načrt	29.605.011	-	4.504.460	-	26.632.891	10.313.108	510.600	71.536.082	
2000 realizacija	28.160.092	2.172.959	4.544.460	-	25.427.203	6.316.793	605.286	65.053.835	91
2001 načrt	28.122.000	-	920.693	-	12.363.730	10.575.499	646.640	52.628.562	
2001 realizacija	28.122.000	2.100.000	1.020.693	-	11.632.364	9.204.992	776.995	50.757.044	96
2002 načrt	33.500.000	-	2.448.989	-	26.348.253	3.000.000	669.000	65.966.242	
2002 realizacija	33.500.000	-	2.448.989	-	22.233.934	5.301.253	531.436	64.015.612	97

Vir: Poslovna poročila DARS od leta 1994 do leta 2002.

V letu 2000 znaša razlika med načrtom v Poslovnem poročilu DARS in dejanskim seštevkom 29,989 tisoč tolarjev.

V letih 2000 in 2001 se postavki namenski davek na gorivo – prenos iz prejšnjega leta, v znesku 2.172.959 tisoč tolarjev in 2.100.806 tisoč tolarjev, nanašata na pretekli leti, odplačila pa so bila v januarju naslednjega leta. Da ne bi prišlo do dvojnega zajemanja, sta postavki izkazani le evidenčno, ne pa sešteti v zbiru za leti 2000 in 2001.

**Priloga 2: Primerjava pogodbenih vrednosti za gradnjo štiripasovne avtoceste z obračunoma za junij in oktober 2003**

Dela	v tolarjih				
	Ponudbena vrednost	Vrednost-junij	Delež-junij	Vrednost-oktober	Delež-oktober
1.1 – Glavna trasa	6.968.146.828,33	6.966.899.945,24	100,0	7.497.716.190,08	107,6
1.1.1 - Preddela	44.366.179,05	40.141.991,74	90,5	44.316.515,37	99,9
1.1.2 - Zemeljska dela in temeljenje	2.692.660.191,00	2.899.732.421,78	107,7	2.957.563.191,65	109,8
1.1.3 - Voziščne konstrukcije	1.186.416.020,00	1.138.321.614,11	95,9	1.165.716.968,01	98,3
1.1.4 - Odvodnjavanje	207.951.840,00	103.946.562,06	50,0	111.640.499,56	53,7
1.1.5 - Zidovi	585.729.121,00	1.209.515.862,91	206,5	1.509.683.944,59	257,7
1.1.6 - Prometna oprema	286.249.734,00	161.746.660,00	56,5	221.145.312,81	77,3
1.1.7 - Transportne in dostopne poti	259.258.866,00	154.552.972,96	59,6	191.370.443,96	73,8
1.1.8 - Začasne vodne ureditve	22.365.836,85	35.838.878,18	160,2	51.258.648,18	229,2
1.1.9 - Tuje storitve	1.683.149.040,43	1.223.102.981,50	72,7	1.245.020.665,95	74,0
1.2 – Priključki	309.216.391,50	209.487.641,65	67,7	233.119.584,86	75,4
1.2.1 - Priključek Blagovica	176.510.103,00	153.084.949,36	86,7	183.788.562,81	104,1
1.2.2 - Začasni priključek Blagovica	132.706.288,50	56.402.692,29	42,5	49.331.022,05	37,2
1.3 – Deviacije	631.118.321,66	350.167.469,38	55,5	387.156.194,79	61,3
1.3.1 - Deviacija 1-1 G10 Trojane-Želodnik v Podsmrečju	126.262.590,24	100.451.882,93	79,6	135.522.712,33	107,3
1.3.2 - Deviacija povezovalne poti Blagovica-Zgornje Loke 1-1a	42.471.300,86	35.165.895,31	82,8	42.433.038,67	99,9
1.3.3 - Deviacija 1-2, lokalna cesta v Žirovšah	130.686.946,67	72.679.036,71	55,6	67.235.716,95	51,4
1.3.4 - Deviacija 1-3, lokalna c. Spodnje Loke-Negastrn	78.606.268,67	60.167.273,60	76,5	61.318.972,41	78,0
1.3.5 - Deviacija 1-4 poljska pot pri Krašnji	79.962.286,61	73.471.239,81	91,9	75.925.866,41	95,0
1.3.6 - Deviacija 1-5 dostopna cesta pri Krašnji	78.553.662,56	4.719.888,02	6,0	4.719.888,02	6,0
1.3.7 - Obvoznica Vir	73.184.895,52	3.512.253,00	4,8	0,00	0,0
1.3.8 - Deviacija c. Podgorica-Pšata	21.390.370,53	0,00	0,0	0,00	0,0
<b>SKUPAJ</b>	<b>7.908.481.541,49</b>	<b>7.526.555.056,27</b>	<b>95,2</b>	<b>8.117.991.969,73</b>	<b>102,6</b>

Opomba: Cene brez popusta in DDV.

Vir: Pogodbeni predračun in začasni obračunski situaciji za junij in oktober 2003.