**Povzetek revizijskega poročila *Modernizacija cestne in železniške infrastrukture na 3.a razvojni osi***

Računsko sodišče je revidiralo učinkovitost poslovanja ministrstva, pristojnega za promet (v nadaljevanju: ministrstvo), in direkcije, ki je kot organ v sestavi ministrstva upravljavec državnih cest (v nadaljevanju: direkcija), pri modernizaciji cestne in železniške infrastrukture na 3.a razvojni osi v obdobju od leta 2006 do 19. 3. 2015, ko je bil izdan osnutek revizijskega poročila.

Za izvajanje nalog, ki so predmet revizije, je bilo v obdobju od 1. 1. 2006 do 10. 2. 2012 odgovorno Ministrstvo za promet, od 10. 2. 2012 do 18. 9. 2014 Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, od 18. 9. 2014 pa Ministrstvo za infrastrukturo. Za izvajanje nalog, ki so predmet revizije, je poleg ministrstva odgovoren tudi organ v sestavi ministrstva, in sicer je to bila do 19. 12. 2014 Direkcija Republike Slovenije za ceste, od 19. 12. 2014 pa Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

Območje 3.a razvojne osi obsega območje ob cestni povezavi Ljubljana–Kočevje–Petrina. Zavzema 6,46 odstotka površine Republike Slovenije, a je redko poseljeno, saj tu živi le 2,44 odstotka njenih prebivalcev. V strateških dokumentih države je med ključnimi nacionalnimi razvojnimi cilji naveden tudi hitrejši razvoj vseh regij in zmanjševanje zaostanka najmanj razvitih regij za razvitejšimi. Med aktivnostmi za doseganje skladnejšega regionalnega razvoja je načrtovano tudi izboljšanje prometne povezanosti odmaknjenih, robnih območij, med katera lahko štejemo tudi območje 3.a razvojne osi z glavnimi prometnimi osmi.

Glavna cestna povezava celotnega območja, ki jo predstavlja državna cesta G2-106, je bila nazadnje modernizirana v obdobju med letoma 1960 in 1970. Glede na stanje vozišča, ki se po meritvah iz leta v leto močno slabša, celo hitreje kot stanje vseh državnih cest, bi bila potrebna celovita modernizacija. V obdobju od leta 2006 je direkcija na državni cesti G2-106 izvedla nekaj projektov, vendar še ni v celoti modernizirana.

Območje je povezano z osrednjo Slovenijo tudi z železniško povezavo Ljubljana–Kočevje, ki je bila zgrajena leta 1893. Železniška proga je bila v zadnjih letih delno že modernizirana, vendar njena posodobitev zaradi pomanjkanja finančnih sredstev poteka zelo počasi.

Računsko sodišče je v reviziji smotrnosti poslovanja ugotavljalo, kako je potekala modernizacija cestne in železniške infrastrukture na območju 3.a razvojne osi v obdobju od leta 2006 do marca 2015. Modernizacija je potekala ločeno in strokovno neusklajeno. Republika Slovenija v tem skoraj desetletnem obdobju ni imela nacionalnega programa za področje državnih cest in tudi ne nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture. V obeh nacionalnih programih bi morali biti glede na veljavno zakonodajo določeni vrstni red prednostnih nalog, viri sredstev za njihovo uresničitev ter dinamika in obseg uresničitve razvojnih nalog za obdobje štirih (za državne ceste) oziroma petih let (za železniško infrastrukturo).

Kljub temu da nacionalnega programa za državne ceste ni bilo, ministrstvo direkciji ni dajalo usmeritev, ki bi predstavljale podlago za letno načrtovanje izvajanja posameznih projektov na državnih cestah. Direkcija tudi sama ni vzpostavila vnaprej določenega in stalnega sistema, po katerem bi uvrščala projekte v načrt razvojnih programov in jih izvajala.

Za področje upravljanja in vzdrževanja državnih cest je v zadnjih letih značilno zmanjševanje razpoložljivih sredstev, kar vpliva na slabšanje stanja državnih cest. Ker zmanjševanja sredstev ni mogoče pripisati le revidirancema, ampak državi, je računsko sodišče v reviziji podalo nekaj *priporočil*. Priporočilo je, da bi bilo mogoče dodatna sredstva za državne ceste zagotoviti s tem, da bi proučili možnost, da se del trošarin za pogonska goriva nameni za razvoj in vzdrževanje državnih cest, ter analizirali sedanji sistem delnega vračila plačanih trošarin za dizelska goriva v primerjavi s sistemom v ostalih državah Evropske unije, problematiko avtoprevoznikov pa reševali na druge načine. Ministrstvu je računsko sodišče tudi priporočilo, da sredstva letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu, ki jo uporabniki plačujejo ob registraciji vozil, v celoti namenijo razvoju in vzdrževanju državnih cest. V letu 2013 je bilo namreč iz tega vira za financiranje razvoja in vzdrževanja državnih cest namenjeno le 56,9 odstotka zbranih namenskih sredstev, ostala tako zbrana sredstva pa so bila namenjena financiranju investicij in vzdrževanja železniške infrastrukture.

V revizijskem poročilu je predstavljen tudi dolgotrajen in še vedno nedokončan postopek umeščanja obvoznice Škofljica v prostor, ki je bil že pred desetimi leti začrtan s Programom priprave državnega lokacijskega načrta.

Računsko sodišče je od ministrstva in direkcije zahtevalo *predložitev odzivnih poročil*, v katerih morata izkazati popravljalne ukrepe. Popravljalni ukrepi ministrstva se nanašajo na pripravo načrtov aktivnosti za pripravo predlogov nacionalnega programa razvoja in vzdrževanja državnih cest in nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture. Popravljalni ukrep direkcije pa se nanaša na pripravo spremembe oziroma sprejem internega akta, v katerem bo opisan postopek uvrščanja projektov v načrt razvojnih programov na direkciji.

Ljubljana, 14. julija 2015