



Alenka Bratušek
ministrica za infrastrukturo

INTERVJU

Če bomo želeli ključne projekte pohitriti, bo treba delati z roko v roki

Odzivno reševanje težav bo najpomembnejše za končanje ključnih infrastrukturnih projektov tako, kot smo si jih zastavili.

Barbara Perko, foto: Barbara Reya

Ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek je odločena, da se bodo največji infrastrukturni projekti, ki so v teku pri nas, odvili skladno s predvidenimi časovnicami. Prepričana je, da lahko Slovenija na ta način pokaže, da zna načrtovati projekte in jih izpeljati v zastavljenih okvirih. Še kar nekaj bo treba postoriti na področju črpanja evropskih sredstev, kjer bi želela, da bi se zgledovali po dobrih praksah Hrvatov in odločali za financiranje velikih projektov namesto kopice manjših. V praksi se je namreč izkazalo, da je črpanje pri velikih projektih mnogo bolj učinkovito.

Alenka Bratušek, ki je v letih 2013-14 vodila slovensko vlado, že ima izkušnje iz resorja, ki ga vodi. Leta 2018 je prevzela vodenje ministrstva za infrastrukturo, od nastopa 15. slovenske vlade do januarja pa je bila tam državna sekretarka.

Ministrstvo za infrastrukturo se je z reorganizacijo vlade spremenilo. Kako so se vaše naloge zdaj spremenile?

Vlada se je zdaj reorganizirala tako, kot je bilo prvotno načrtovano, a se zaradi malo nagajanja ni izšlo. Delokrog ministrstva za infrastrukturo se nekoliko zmanjšuje, a vsi ključni infrastrukturni projekti ostajajo v njegovi pristojnosti. Ključna razlika je, da sta energetika in trajnostna mobilnost na novem ministrstvu, torej vsebine, povezane z okoljskimi in podnebnimi cilji.

Kako pričakujete, da bo potekalo sodelovanje z ministrstvom za naravne vire in prostor ter ministrstvom za okolje, podnebje in energijo? Pri katerih projektih bo to nujno?

Že prej je bilo pri vseh infrastrukturnih projektih nujno sodelovanje z ministrstvom za okolje in prostor, zdaj pa se je tudi to razdelilo na dva dela. V tem ne vidim nobenih posebnih težav. Z obema ministroma že danes odlično sodelujemo in se zavedamo, da bo, če bomo želeli ključne projekte pohitriti in jih končati v sprejetih časovnicah, nujno delati z roko v roki in odzivno reševati nastale težave.

Lani je ministrstvo za infrastrukturo uspelo počrpati največ sredstev doslej.

Se lahko nadejamo, da bodo določene stvari tekle hitreje?

Konkretno že lahko povem, da bomo za 3. razvojno os naredili medresorsko skupino vseh treh ministrstev na najvišji ravni (državni sekretar in direktorji direktoriatov) in mesečno spremljali izvajanje postopkov na tem projektu. Vsake tri mesece pa se bomo tudi ministri seznanjali z napredkom. Dejstvo je, da Ministrstvo za infrastrukturo oz. tukaj konkretno Dars, ki je naročnik, pride na vrsto čisto na koncu. Vsi postopki morajo biti speljani

prej (pridobivanje okoljskih, gradbenih dovoljenj). Seveda Dars vlaga zahteve za gradbeno dovoljenje in je nosilec, ampak na drugi strani je treba spremljati, kaj, kje in kdaj se zatika in iskati rešitve.

Tudi potniški center Ljubljana je tak primer, kjer trije investitorji DRSI oz. Republika Slovenija, Slovenske železnice in Mendota, ki je tretji partner, sedimo skupaj skoraj mesečno. Tako rekoč po dnevih smo si zastavili, do kdaj morajo biti določene stvari narejene in to spremljamo.

Kakšne možnosti še imamo za črpanje evropskih sredstev in ali jih bomo znali izkoristiti?

Letos se konča obstoječa finančna perspektiva. Ministrstvo za infrastrukturo je v letu 2022 uspelo počrpati daleč največ sredstev kadarkoli. Kljub temu pa nam je za letošnje leto ostal še kar velik zaloga. Na MzI redno mesečno spremljamo, kako poteka črpanje, kje so zamude, izzivi. Osebnostno vidim v tem trenutku kot največji izziv, za katerega pa MzI ni odgovoren, črpanje denarja za kolesarske povezave. Gre za občinske projekte. Lani smo dobili veliko prošenj za podaljšanje izvedbe njihovih projektov. Jasno smo povedali, da letos lahko to še naredimo, potem pa ne več. Zato pozivam Občine, da naj razumejo, da se konec leta 2023 ta finančna perspektiva zaključuje. Vse sile naj usmerijo v to, da bo projekt izveden, če pa že danes

vedo, da ga ne bodo mogle izpeljati v roku, naj to povedo, ker imamo potem še vedno možnost v preostalih devetih mesecih, evropski denar alocirati za kakšen drug projekt.

Se vam zdi, da smo se naučili črpati evropski denar?

Želela bi si, da bi bili boljši pri tem. Mogoče bi lahko pogledali prakso kakšne druge države. Moj občutek je, da evropski denar razpršimo na preveč majhnih stvari, namesto da bi se odločili in z evropskim denarjem naredili nekaj velikih projektov, kot so to naredili na Hrvaškem. S tem, ko čisto po slovensko želimo, da vsaka občina dobi nekaj, se zapletajo tudi postopki. Narejenih je ogromno majhnih pogodb. Črpanje veliko bolje teče pri pridobivanju sredstev za železniško infrastrukturo, kjer sta ena ali dve pogodbi. Pri kolesarskih povezavah pa je pogodb precej več, kar pomeni tudi veliko več administracije.

Za katerega od aktualnih projektov bi si želeli pospešitve?

Absolutno sta to 2. tir in 3. razvojna os. Sama nerealnih obljub nikoli nisem in ne bom dajala. Ne vem, zakaj so na primer za 3. razvojno os za cesto od Šentruperta do Slovenj Gradca določili končni datum 2026, ob tem, da v tistem trenutku niso imeli pridobljenega praktično še nobenega gradbenega dovoljenja. Ne bom iskala razlogov za to, na nas pa je zdaj, da naredimo realno časovnico. Tudi to, kar je zdaj predlagal Dars, se mi ne zdi realno oziroma je predlogo. Dogovorili smo se, da bodo pogledali, koliko in v katerem segmentu lahko stvari pohitrijo. Po moji oceni je to možno predvsem v zadnji fazi – gradnji. V preteklosti so bile dane obljube o dokončanju projektov, pa so vedeli, da se to ne bo zgodilo. Zaradi takih stvari so ljudje razočarani. Ključno je, da projekt teče, se ne ustavlja, ampak ga celo pospešujemo s temi aktivnostmi.

Tudi v primeru 2. tira pričakujem, da bo končan skladno s časovnico, ki v tem trenutku velja, torej konec leta 2025. Po koncu gradnje sledi poskusno obratovanje, tako da bi v letu 2026 proga obratovala z uporabnim dovoljenjem. Tudi tukaj ima podjetje nalogo, da pogleda, kaj je treba narediti, da nam pove, če moramo še mi kje pomagati, da se stvari premaknejo. Sicer pa mislim, da gradnja 2. tira teče dobro. Kar se mi zdi najbolj pomembno je, da bi na tem projektu pokazali, da znamo tudi velike infrastrukturne projekte, ki so vredni veliko denarja, končati v zastavljenih rokih in v zastavljenih finančnih okvirjih. Po finančni plati so še vedno kar nekaj deset milijonov pod osnovno investicijsko vrednostjo.

V preteklosti so bile dane obljube o dokončanju projektov, pa so vedeli, da se to ne bo zgodilo. Zaradi takih stvari so ljudje razočarani.



V delu je tudi druga cev karavanškega predora. Kako nam kaže tam?

Dejstvo je, da smo začeli z dvoletno zamudo. Zdaj naj bi stvari tekle, kot je bilo načrtovano. Teh dveh let ne bomo mogli nadoknaditi. Ključno se mi zdi, da smo na vezi s sosednjo državo in da ni še dodatnih zamud. Bi pa opozorila še na eno stvar, o kateri se ne govori veliko. Po oprtju nove cevi sledi predvidoma dveletna obnova stare, zato bo promet v tem času še vedno potekal po eni, vendar mnogo varnejši, novi predorski cevi. Trenutno je torej pomembno, da prvo cev končamo, da lahko drugo obnovimo.

Obnovljen pa je že železniški predor. Pri tem smo sodelovali z Avstrijo, ki je speljala postopke še za naš del. Mogoče je rešitev za kakšne projekte tudi sodelovanje s sosednjimi državami. Se je pa prav na tem primeru pokazala razlika med nami in Avstrijo, saj smo mi za obnovo obstoječega tunela potrebovali presojo vplivov na okolje, oni pa ne. Mogoče bo tudi na tem področju treba kaj storiti.

Kako pa je s stroški gradbenih del, do kakšnih podražitev prihaja?

Težavo imamo, ker GZS ne želi razkriti metodologije izračuna rasti stroškov. Preverjali smo, kako je v Avstriji in Nemčiji. Tam imajo vse razkrito. Na nek način smo prisiljeni v postavljanje svoje lastne metodologije na novo, kar bo trajalo. Mislim, da ni nobene potrebe, da GZS svojo formulo skriva, nas sili v izračun naše lastne.

Smiselno bi bilo, da na GZS naredijo še en razmislek, se usedemo in pogledamo ter transparentno pokažemo vsem, kaj je upoštevano pri izračunu indeksa, ker to pomeni tudi podražitve državnih projektov in prav je, da transparentno pokažemo razloge za te podražitve. Prav podražitve so v tem trenutku velik izziv, od katerega pa nikakor ne bežimo, ampak si želimo pregledne rešitve.

Pri vseh projektih so stvari obvladljive, ampak tudi 10-odstotna podražitev je veliko. Ljudem moramo znati povedati, zakaj taka podražitev. Železo se ceni, indeks pa raste. Radi bi videli to korelacijo. Po avstrijskem ali nemškem indeksu jo lahko izračunamo, po slovenskem pa ne.

GZS - Zbornica gradbeništva in industrije gradbenega materiala ima metodologijo za izračun rasti oziroma padca cen objavljeno na svoji spletni strani, uporablja pa se že 50 let. Enake podatke razkrivajo tudi Nemci in Avstrijci. Kateri podatki so tisti, ki jih na ministrstvu pogrešate za izračune?

Družba DRI je za potrebe ministrstva za infrastrukturo pri GZS večkrat poizvedovala o sestavi, uteži, torej košarici gradbenega indeksa. Zadovoljivega odgovora niso dobili. GZS praviloma napotuje na svojo spletno stran, kjer je priložen del izvoda priročnika/učbenika, za potrebe učenja računanja indeksov. Iz priloženega gradiva ni mogoče razbrati košarice nabora materialov in ostalih stroškov, količine in vrste vhodnih podatkov, odzivnosti podjetij, ki podatke sporočajo, ponderja deleža storitev, prilagajanja indeksov ter metodoloških pojasnil izračuna.

Ena vaših prioritiet so železnice. Kako se boste lotili tega segmenta, kaj je treba postoriti?

Že na zaslišanju sem predstavila tri prioritete: zeleno, varnost in digitalizacija.



Če govorimo o prometu, so seveda železnice tiste, ki jih moramo usposobiti, da bomo lahko po njih vozili več tovora in tudi potnike na bolj prijazen način. To pomeni hitreje.

Dodatni tiri, ki bi jih radi zgradili do Kranja, Kamnika in Ivančne Gorice, bi lahko bili hrbtenica železniškega javnega potniškega prometa.

Že iz proračuna jasno izhaja, da so železnice absolutna prioriteta. Poleg 2. tira, ki je največji in za slovensko gospodarstvo najpomembnejši projekt, obnavljamo progo tudi od Divače naprej. Ko bo drugi tir zgrajen, bo v celoti obnovljena tudi dvotirna proga od Divače do Maribora, torej bo najbolj obremenjena trasa lahko delovala na polno. Pomembno je, da naredimo dvotirno progo tudi do Kopra. Vlada je že določila najbolj primerno traso za to progo, in sicer ob tiru, ki se gradi. Letos sledi še priprava državnega prostorskega načrta, ki sicer ni v naši domeni, ampak pri tem sodelujemo in pripravljamo vse podlage za to.

Na področju potniškega prometa govorimo o projektih na dolgi rok. Železniški projekti niso z danes na jutri, saj so dolgotrajni, zahtevni in dragi. Radi bi zgradili dodatne tire, in to so povezave do Kranja, Kamnika in Ivančne Gorice. To bi lahko potem bila hrbtenica železniškega javnega potniškega prometa, saj je na teh relacijah največ dnevnik migracij.

Ko govorimo o dvotirnosti do omenjenih krajev, ali razmišljate o drugačni, bolj hitri ureditvi potniškega prometa? Mogoče posamezni vlaki z manj postanki?

Število postaj absolutno vpliva na hitrost, toda ko hočemo eno samo postajo ukiniti, naletimo pri lokalni skupnosti na popoln odpor. Seveda je prav, da imamo vlake, ki ustavljajo povsod, a vsaj v času konic bi bilo smiselno poiskati drugačne rešitve. Srednjeročno je treba to urediti in na tem delamo.

Še en zanimiv in zahteven projekt je proga Maribor-Ljubljana, kjer bi z dvema deviacijama, kar pomeni, da bi sekali dva največja ovinka, lahko zagotovili, da je vlak iz Maribora v Ljubljani v 55 minutah. Ampak to je spet velik poseg v prostor,

ker so potrebni predori, vendar pa menim, da to ne sme biti ovira, da se takih projektov ne bi lotevali.

Bomo pa morali spremeniti svoje navade. Vprašati se moramo, ali je smiselno sam se peljati v avtu ali se povezati, da je avto poln, pogledati javni prevoz, ki seveda še vedno ni optimalen. Uskladitev vozniških redov je izjemno pomembna in potrebna. To so mogoče majhne stvari, ki pa lahko pripomorejo k spodbujanju uporabe javnega potniškega prometa.

Eden od projektov, ki še ni dokončan, je nova železniška postaja v Ljubljani.

Projekt teče. To so v bistvu trije ločeni, a med seboj povezani projekti – mi smo zadolženi za železniško postajo in tire, Slovenske železnice za avtobusno postajo in investitor Mendota za poslovni del. Pomembno je, da znamo uskladiti faze gradnje. Dela bomo poskusili v najtežjih dneh ali mesecih skrajšati na minimum, ljudi pa pravočasno opozarjati. Že danes jih prosim za razumevanje, ker gre za res velik projekt in bo v času del to velika obremenitev za center Ljubljane. Ampak na koncu bo Ljubljana, in tudi Slovenija, dobila to,

kar čaka desetletja in si tudi zasluži – novo, moderno prometno vozlišče. Cilj je, da bi bilo vse skupaj končano sredi 2026. Na železniškem delu se že v marcu začneja z nadgradnjo nadvoza na Dunajski.

Ena majhnih stvari, ki lahko pripomorejo k spodbujanju uporabe javnega potniškega prometa, je uskladitev vozniških redov.

Kakšne so možnosti za obvoz tovornega železniškega prometa mimo Ljubljane in kako daleč smo z železniško povezavo letališča Brnik z Ljubljano?

Ti dve zadevi ima direkcija na mizi. Res je, da v tem trenutku tovorni promet hudo obremenjuje prav center Ljubljane. S prenovo železniške postaje to ne bo v celoti rešeno, bo pa tovorni promet nekoliko umaknjen iz centra proti Mostam.

Zdaj je tako, da gredo vsi vlaki z Gorénjske v center mesta, potem pa na Primorsko. Obstajajo študije in ideje, kako bi pri Vižmarjeh en krak peljali direktno proti Primorski. Ampak to so veliki

in dragi projekti, vsega na enkrat pa se ne bo dalo narediti. Morali bomo narediti nek dolgoročni načrt, kako to izpeljati po etapah.

Kar se tiče Brnika, lahko povem, da pripravljamo državni prostorski načrt za letališče in v okviru tega bomo predvideli tudi to. Tudi tam je več možnosti, ki jih je treba proučiti tako z okoljskega kot ekonomskega vidika.

Dars opozarja na povečano število tovornjakov na naših cestah in pričakovati je, da bo ta trend le še naraščal. Kakšno je vaše mnenje glede izgradnje dodatnih pasov, kakšne rešitve so še na voljo?

Moja ocena je, da samo širitve niso rešitev. Slovenija je tranzitna država, kar je velik plus, ampak posledice so obremenitve. Čim več tovora je treba spraviti na železnice. V tem trenutku na najbolj obremenjenem odseku, torej od Kopra proti Mariboru, več tovora, kot ga danes prepeljemo, po železnicah praktično ne moremo več prepeljati. Ko bo zgrajen 2. tir, se bo število vlakov s 94 povečalo na 212 vlakov na dan, kar pomeni povečanje prevozne zmogljivosti s sedanjih 14 mio ton na 36,9 mio ton na leto, železniška razdalja na odseku Divača – Koper se bo s sedanjih 44 km zmanjšala na 27 km. Seveda bo treba potem vztrajati, da se tovor prioritarno vozi po železnicah in ne po cestah.

Druga rešitev je večja uporaba javnega potniškega prometa. Slovenci smo trenutno res specialisti v tem, da se vozimo sami. Tudi delodajalci bi lahko spodbujali, da se ljudje skupaj vozijo v službo. Na ministrstvu imamo parkirna mesta v hiši in če se več ljudi vozi skupaj, po pravilniku to prinese dodatne točke za pridobitev parkirnega mesta.

Črna pika je zagotovo letalska povezljivost Slovenije. Za katere destinacije bi uvedli subvencioniranje potnikov?

Na žalost sta časovno sovpadla propad Adrie Airways in covid-19. Julija 2022, ko sem bila še državna sekretarka, smo na ministrstvu imenovali delovno skupino, da bi ugotovili, kako povečati povezljivost. Šli smo v dveh korakih. Prvi korak



so omenjene subvencije za točno določene destinacije – opredelili jih bomo s programom, ki ga pripravljamo skupaj z gospodarskim ministrstvom. Drugi korak je preučitev, kaj bi pomenila ustanovitev novega nacionalnega prevoznika. Ker gre za zelo kompleksno stvar in ker smo imeli v preteklosti nekaj slabih izkušenj z nacionalnim prevoznikom, strokovnjaki pripravljajo res poglobljeno analizo. Preverili bodo, katere destinacije so bile v preteklosti ključne, kam so se potniki zdaj preusmerili. Temeljita analiza bo osnova za nadaljnjo odločitev vlade.

Subvencije so prvi korak in želim si, da bi čim prej dobili soglasje Evropske komisije, da gremo lahko naprej. Subvencije bodo odvisne od tega, koliko ljudi leti. Želim si, da bomo vsaj v tem prvem koraku relativno uspešni, da že zdaj poskusimo Slovenijo povezati s ključnimi destinacijami. Ko se te poti enkrat vzpostavijo, znajo biti zanimive tudi za druge. Tako kot se mi zdaj peljemo v Zagreb ali Trst ali Benetke,

se lahko tudi kdo drug pripelje v Ljubljano in odpotuje kam naprej.

Kdaj bodo znani izsledki študije?

Še pred poletjem bomo lahko javnosti predstavili študije, kaj pomeni vzpostavitev novega letalskega prevoznika, kaj nevzpostavitev ter kakšne so možnosti, ki jih imamo skladno z evropsko regulativo. V primeru, da bi se odločili za ustanovitev novega nacionalnega prevoznika, lahko pričakujemo dolgotrajen postopek z Evropsko komisijo, saj bo verjetno potrebnih veliko usklajevanj.

Zeleni prehod na področju prometa bo zahteven. Kako si predstavljate, da bomo pri nas to izpeljali, upoštevajoč zahteve EU?

Relativno dolgo se že pogovarjamo o tem. V Sloveniji je, če govorimo o doseganju okoljskih ciljev, promet praktično eden od večjih, če ne največji izziv. Namesto, da bi te izpuste zniževali, se pogovarjamo, koliko manj se bodo dvignili. Absolutno podpiram napore za

zeleni prehod, se je pa treba ciljev držati, in jih ne vsakič znova spreminjati oddaljevati v prihodnost.

Subvencioniranje za točno določene destinacije je prvi korak za izboljšanje letalske povezljivosti. Želim si, da bi čim prej dobili soglasje Evropske komisije, da gremo lahko naprej.

Vlada je pred kratkim sprejela dva zakona. Eden je zakon o infrastrukturi za alternativna goriva, kar je prvi pogoj, da se lahko voziš bolj varno in te ni strah, kje boš ostal z električnim avtomobilom. Drugi pa je povezan z umeščanjem sončnih in vetrnih elektrarn v prostor. Predvsem pri prvih imamo še vedno ogromno prostora za izboljšanje. Na MZI bomo namestili sončno elektrarno in mislim, da bomo to storili kot prvo ministrstvo.

Zeleni prehod bo zahteven, a če si ne postaviš roka, se vse odmika. Okolje in narava pa ne moreta več čakati! ■