Sporočilo za javnost

**Samo s pravočasnim ukrepanjem vzdržen strošek obnove cest**

**Ljubljana, 19. februarja 2015 - Gospodarstveniki so na današnji seji strateškega sveta Gospodarske zbornice Slovenije (GZS) s Sergijem Grmekom, v.d. direktorja Direkcije RS za infrastrukturo, razpravljali o predlogu Akcijskega načrta obnove glavnih in regionalnih cest 2015. Akcijski načrt so udeleženci podprli, ker se z njim predlaga celovito, dolgoročneje načrtovano in financirano investicijsko vzdrževanje državnih cest, s katerim bi preprečili več sto milijonske škode na cestah, ki nastajajo zaradi skrajnega varčevanja države za te namene.**

Izvršna direktorica GZS za zakonodajo in politike **Alenka Avberšek**, je uvodoma postavila današnjo sejo strateškega sveta za politiko graditve in urejanje prostora v okvir sprejemanja proračuna v državnem zboru, ki naj bi kljub varčevanju zaganjal gospodarsko rast. Poleg izvoza rast poganjajo investicije v projekte, financirane z EU viri iztekajoče se finančne perspektive, ki so po rasti presegle pričakovanja. Jih bo pa v letu 2016 neprimerno manj, kar pomeni manj javnih investicij in grožnjo za ponovno krčenje gradbeništva in inženiringov. Na ohlajanje investicij že kažejo tudi indeksi vrednosti gradbenih del konec leta 2014 glede na 2013. Zato je za te sektorje in rast BDP pomembno, kako se bodo financirale in izvajale državne investicije, odvisne od nacionalnih sredstev, tudi za investicijsko vzdrževanje cest.

Ponovila je stališče zbornice izpred leta dni, da je gospodarstvo skrajno zaskrbljeno zaradi posledic enormnega zmanjšanja sredstev za vzdrževanje državnih cest, zaradi katerega se kakovost cest pospešeno slabša, večajo pa se neposredne in posredne škode, ki bremenijo gospodarstvo.

**Sergij Grmek**, v.d. direktorja Direkcije RS za infrastrukturo, je predstavil predlog Akcijskega načrta obnove glavnih in regionalnih cest 2015. Poudaril je, da je danes več kot 70% omrežja v mejnem, slabem in zelo slabem stanju, 10% več kot pred letom. Dotrajani so tudi številni premostitveni objekti. Zaradi slabega stanja cestišč bi morali za vzdrževanje namenjati okoli 200 mio evrov letno, pa jih ne. Hkrati so bila dosedanja vlaganja razpršena po celotnem omrežju, brez prioritet, ukrepi pa točkovno omejeni na reševanje najbolj akutnih primerov. Predlog načrta, ki ga je predstavil, gradi na predpostavki stalnega vira za vzdrževanje, ki se po prioritetah usmerja v celovito obravnavo odsekov, ne le posameznih točk.

Strateške ceste, ceste z visoko in nizko obremenitvijo, ki se temu ustrezno obravnavajo prioritetno, se opredeljuje glede na potrebe gospodarstva in mobilnosti prebivalstva, ustrezno prometno varnost in ohranjanje okolja. Te so podlaga za šestletni načrt investicijskega vzdrževanja. V tako zastavljen sistem se bodo lahko s svojimi načrti vključevale tudi lokalne skupnosti, s projekti vzdrževanja lokalnih cest.

Grmek je izpostavil stroške sanacije vozišč zaradi nezadostnih vlaganj v obdobju 2010/11 do 2013/14, ki so znašali 265 mio evrov oz. 88 mio letno. Z izvedbo šestletnega programa naložb po 200 milijonov letno bi se za skoraj 95 mio evrov na leto znižali stroški uporabnikov, tovora in emisij, obnovili bi več kot polovico celotnega omrežja glavnih in regionalnih cest ter za 89% izboljšali razmere javnega potniškega prometa. Opozoril pa je, da je ta program še potrebno uskladiti z DARS in lokalnimi skupnostmi.

Ključno za celovit in predvidljiv pristop k vzdrževanju državnih cest, ki bi bistveno zmanjšal tudi sedanje zamude zaradi neskladnosti razpoložljivih sredstev in postopkov javnega naročanja, je stabilen Cestni sklad. Vanj bi se stekala namensko zbrana sredstva iz naslova letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu in določen delež trošarin iz pogonskih goriv. Le tretjina teh sredstev bi zadoščala, da bi dosegli izjemne prihranke za državo in gospodarstvo.

V razpravi so udeleženci predstavljen program podprli, ga ocenili kot zgled dobro pripravljenega dokumenta in pristopa. Hkrati pa so predlagali še bolj nazoren prikaz oportunitetnih prihrankov na račun pravočasnega vzdrževanja, ki bi morali predstavljati odločilen argument pri odločitvi vlade za podporo pristopu, ki terja ustrezne prerazporeditve za potrebno višino javnih sredstev za te namene. Dodatno so izpostavili, da bi bilo potrebno tak koncept uveljaviti za celotno cestno omrežje, kamor sodijo tudi avtoceste ter lokalne ceste. Menijo, da bi lahko GZS vsa ta prizadevanja, s poudarkom na dolgoročnih narodno gospodarskih učinkih, integrirala pod eno streho.

Ob splošni podpori akcijskemu načrtu je bila posebej izpostavljena nujnost, da bi se kot argument za odločevalce, kam vlagati omejena javna sredstva, primerjala analiza narodnogospodarskih učinkov naložb javnih virov v državne ceste z analizo vlaganj javnih sredstev v druge, tudi največje projekte, na primer v 2. tir.

Avberškova je zaključila z mislijo, da je varčevanje, ko ni denarja, težko. Zato pa je treba vsak cent pametno obrniti, z razmislekom, kaj varčevanje zares pomeni. Ali prinaša prihranke ali škodo, ki jih prihranjen cent povzroči čez leto in več. In kaj pomenijo celovite strokovne rešitve za razliko od parcialnih in ad hoc rešitev, ki to niso.

Dodatne informacije: mag. Tajda Pelicon, 01 5898 136