

»Mislim, da so bila pričakovanja, kaj se bo spremenilo, ko bo na oblasti naša stranka oziroma leva koalicija, prevelika.«



In ni nastal konflikt?

Ne, konflikta ni bilo. Seveda so obstajala različna mnenja, to je v naši stranki popolnoma običajna stvar.

Kako je mogoče, da je SD samo leto dni po zmagi na državnozborskih volitvah v krizi? Kaj je povzročilo upad podpore v javnosti?

Sedanje obdobje je za vladanje izjemno težko. Čeprav je naša vlada namenila zelo veliko denarja za blaženje socialnih posledic krize, je zaznavanje krize dosti močnejše od njene resnične razsežnosti. Naš predsednik je precej pred volitvami poudarjal, da bo kriza huda. Takrat so se mu nekateri posmehovali. Predvsem iz takrat vladajoče SDS. Celo njen predsednik je govoril: 'Kakšna kriza?' Ljudje se je zato dolgo niso zavedali, ko pa so se je, je bil strah dosti hujši, kot bi bilo treba. Strah pred izgubo službe je precej hujši, kot je dejansko izgubljenih delovnih mest. Nekritično ocenjevanje globine krize se je hitro spremenilo v pretirano kritično. To je gotovo vplivalo na položaj stranke.

Dejstvo je, da so ukrepi vlade podobni kot v drugih državah, vendar je Slovenija zelo majhna država, kjer ni nujno, da bi keynesijanski ukrepi prinesli hiter ponovni zagon gospodarstva. Treba se je ukvarjati z vsakim podjetjem posebej, kapilarno. V majhni skupnosti težave v enem podjetju, lahko je precej manjše od Mure, povzročijo težave v več krajih. Zlasti težko je, ko oba zakonca delata v isti družbi. Mislim tudi, da so bila pričakovanja, kaj se bo spremenilo, ko bo na oblasti naša stranka oziroma leva koalicija, prevelika. Bila so dosti večja, kot bi jih lahko uresničila katerakoli politika.

Se vam ne zdi, da so bila pričakovanja bolj kot na gospodarskem področju velika pri, recimo, sproščanju družbe?

Vam bom odgovoril z vprašanjem. Se vam ne zdi, da je družba danes precej bolj sproščena, kot je bila v obdobju prejšnje vlade?

Se mi.

To čutimo vsi. Veliko se je govorilo o sproščenosti, vendar je bila družba takrat precej nesproščena. To je seveda moja osebna zaznava.

Koalicija se je v letu na oblasti že nekajkrat zamajala. Vi ste grozili z izrednimi volitvami, gospodarski minister Matej Lahovnik z odstopom. So se zdaj razmere umirile?

Mislim, da precej. Nikoli ne bom pozabil, kako se po Drnovšku stopnjuje sovraštvo – sovražnik, smrtni sovražnik, koalicijski partner. Treba je razumeti vlogo velikih in majhnih strank v koaliciji. Velika nosi največjo odgovornost. Manjše morajo paziti, da se ne utopijo v senci velikih. Če se poskušajo profilirati v vladi, hitro delujejo proti njej. Trenja so kar naravna zadeva.

Zdi se, da je edina vez koalicije strah, da bi se na oblast vrnil Janez Janša. Kaj poleg tega je vezivo koalicijskega četverca?

Ne strinjam se, da bi bil strah pred Janšo edino vezivo koalicije. Blizu smo si ideološko. Ne pri vseh vprašanjih, večinoma pa.

Včasih koalicija deluje kot četverec brez krmarja. Ali je krmar v čolnu?

Seveda je. Slog vodenja Boruta Pahorja ni bil neznanka, preden je prevzel

vodenje vlade. Ne vem, zakaj so zdaj vsi začudeni.

Težava je verjetno to, da ga večina ni jemala dobesedno.

Mogoče je treba nameniti več pozornosti temu, kaj kdo pove.

Krmarju Pahorju pogosto očitajo, da nima prave ali sploh nobene avtoritete, kar je bilo slišati tudi na seji vlade, ki jo je bilo mogoče v živo spremljati po internetu. Ali ima ob močnih ministrih, predvsem ob Gregorju Golobiču, možnost odločati?

Včasih bi si želel, da bi bile seje vlade javne. Da bi javnost videla, da ni tako, kot se je zdelo takrat. Pahor zna tudi udariti po mizi. Zna sprejemati odločitve, kot je treba.

Slovenski prometni ministri se v glavnem ukvarjajo z avtocestami. Koliko denarja je do zdaj požrla njihova gradnja?

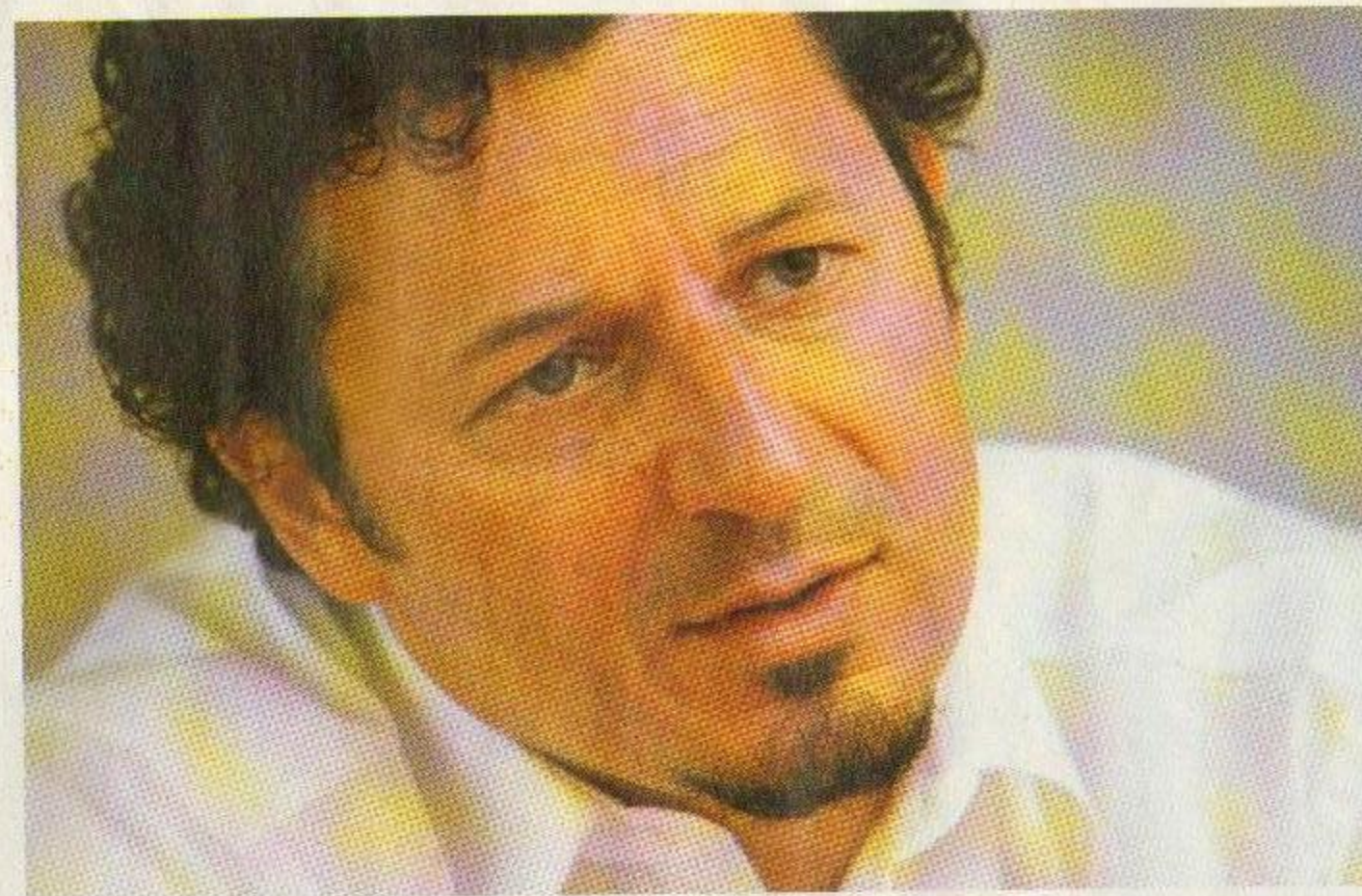
Štiri milijarde evrov in pol.

Kateri odseki še manjkajo in koliko bodo stali ti?

Po dodatnem programu manjkajo odseki od Dražencev do Gruškovja, severni del tretje razvojne osi, med Jelšanami in Postojno oziroma Divačo ter na Primorskem med Koprom in Lucijo oziroma Dragonjo. Ta program je državni zbor sprejel, moramo ga še novelirati ter časovno in finančno opredeliti.

In kakšna je finančna opredelitev?

Po ocenah bi omenjeni odseki ter tretja in četrta razvojna os stali skoraj toliko kot do zdaj zgrajeno. Vedeti moramo, da se je gradnja začela pred



»Slovenija je glede črpanja evropskih sredstev v neto plus poziciji.«

precej časa in da je inflacija zvišala zneske.

Govorili ste o severnem delu tretje razvojne osi. Manjkata tudi srednji in južni del.

Tretja os še ni prostorsko umeščena. Na južnem delu so stvari precej jasne, na severnem so malce zapletene, na srednjem pa precej zapletene. Tam še ni pravih idej glede trase. Zlasti pri srednjem delu je glede umestitve v prostor vedno nekdo nezadovoljen.

Zakaj je avtocesta od Maribora do madžarske meje brez odstavnih pasov?

Takšno odločitev so sprejeli, preden sem postal minister. Postopke glede odstavnih pasov peljemo naprej, treba pa je vedeti, da bo poznejša gradnja veliko dražja, kot če bi jih gradili hkrati z avtocesto. Tisti, ki so sprejemali odločitev, bi morali bolj razmisliti o finančnih posledicah.

Človek se lahko danes pelje skoraj od Severnega morja do Splita ali do južne Srbije. 'Skoraj' sta nezgrajeni odsek od Dražencev do Gruškovja in nekajkilometrski po Dolenjski. Kdaj bosta ozki grli odpravljeni?

Za odsek od Dražencev do Gruškovja bomo na začetku prihodnjega leta sprejeli državni prostorski načrt. Ta odsek so vključili v dodatni avtocestni program, za katerega bomo vire financiranja šele določili. Roki bodo znani prihodnje leto, ko bomo novelirali resolucijo za dodatni program.

Na Dolenjskem ima Dars težave z dve-ma razlavitvama. Ena bo rešena, zapletlo se je pri drugi. Zaradi zapletov smo

začeli spreminjati tri vrste predpisov. Prvi so povezani z razlavitvami; nepremičnino na trasi je treba izprazniti hitro, ker je škoda, ki nastaja, neprimerno večja od ustavne pravice do varovanja zasebne lastnine. Na omenjenem odseku nedokončane Dolenjke umirajo ljudje, težave imajo podjetja. Drugi predpisi so o umeščanju linijskih infrastrukturnih objektov – cest, daljnovodov, železnic in podobnega – v prostor. To traso so umeščali v prostor enajst let! Povprečno traja sedem let. Tretji predpisi zadevajo javna naročanja in revizije. Stvari se zaradi tega vlečejo in vlečejo. To se ne bo več dogajalo. Razlavitve bodo drugačne!

Hitrejšje?

In učinkovitejšje.

Pred časom ste dejali, da bodo gradbinci na cestah delali dan in noč. Med konci tedna in ponoči posebne vneme na cestnih gradbiščih ni opaziti. Zakaj?

Je je precej več. To vidim tudi iz pisem državljanov.

Ne delajo dan in noč.

Razložili so mi, da nekaterih stvari ponoči tehnološko ni mogoče izpeljati, da je nočni hrup lahko moteč za okoliške prebivalce. Z obnovami sicer nisem zadovoljen. Dokler tega ne bom dosegel, bom težil k temu, da se dela ves čas.

Že od imenovanja nove vlade vsi pišejo nekrologe upravi Darsa. Kdaj bo zamenjana?

Ne morem odgovoriti.

Ne morete? Vendar zamenjavo načrtujete. Nobena skrivnost ni, da z njo niste zadovoljni.

Saj ste že sami odgovorili.

Kakšna je logika gradnje avtocest, če za njo ostanejo samo dolgovi, ki jih nimamo s čim vračati, in ekološke posledice trum madžarskih in romunskih tovornjakov?

Se vam ne zdi, da je gradnja avtocest v Sloveniji vlekla gospodarsko rast? Za številnimi o gospodarski rasti je tudi gradnja avtocest. Mobilnost prebivalstva je neprimerno večja. Oskrba gospodarstva je neprimerno boljša. Varnost v prometu je neprimerno višja. Slovenija bi bila brez avtocestnega križa popolnoma drugačna, kot je. Ne morem se strinjati, da je bila gradnja avtocest zgrešena. Lahko pa bi bila bolj optimalna.

Kako nameravate zasipati luknjo, ki jo je v avtocestnem programu naredila predvolilna uvedba vinjet?

Avtoceste bo treba graditi drugače. Treba bo razmisliti tudi o koncesijah.

Hrvaški način?

Hrvati so avtoceste na splošno gradili zelo hitro. Sicer nisem cestni tehnolog, vendar je na primer Lika sam kamen, sama ravnina. Tam je mogoče graditi zelo hitro. Kjer je teren nezahteven, gradnja tudi pri nas teče hitro. Odsek od Slivnice do Dražencev so končali pred rokom.

Kako boste zasipali luknjo?

Problem ni samo krpanje luknje za nazaj. Dvignili smo cene za letno vinjeto, cestnine za tovornjake. Od cestnine bomo dobili pričakovane dohodke. Vendar je treba gledati naprej. Mogoče bo treba tudi reprogramirati dolgove Darsa.