

## Za drugi tir, z doping kontrolo

V Sloveniji se mnenja o ustreznosti zakona o gradnji drugega tira močno krešejo. Čeprav je med člani naše zbornice kar nekaj pomislekov, posebej med prevozniki, ki bodo dodatno obremenjeni, pa smo se odločili, da aktivno podpremo referendumsko kampanjo. Naj še enkrat navedem razloge:

1. Z infrastrukturo 19. stoletja se ne moremo iti sodobnega gospodarskega razvoja. Obstoječa infrastruktura je zastarela in nezadostna. Že desetletja capljamo na mestu in si mečemo polena pod noge, da se projekt ne bi začel. Odlašanja si enostavno ne moremo več privoščiti.
2. Luka Koper naglo raste. Vse več prometa gre na ceste, kar ne povzroča le vse večjega onesnaževanja, temveč tudi ne zagotavlja več normalnega pretoka.
3. Koristi od razvoja infrastrukture za prevoze nimajo le logisti, temveč neposredno še številne panoge, ki sodelujejo v logističnih procesih. Prav tako pa so posredno povezani še številni drugi, ki z logistiko sodelujejo.
4. Že sam projekt izgradnje bo omogočil rast novih delovnih mest, nenazadnje tudi nove prilive v javno blagajno, rast Luke in prometa po železnici pa bo zagotavljala nova delovna mesta tudi v prihodnje.
5. Tudi sam sistem financiranja omogoča, da se bodo še naprej razvijali tudi drugi infrastrukturni projekti v Sloveniji in da se javni dolg ne bo povečeval.

Še bi lahko naštevali argumente, s katerimi podpiramo svojo odločitev, da potrebujemo sodobno infrastrukturo tudi na področju železniške mreže.

Vendar pa to ne pomeni, da s tem dajemo bianco menico za realizacijo projekta 2TDK vsem prihodnjim vladam - ne le tej, saj se bo večina poslov odvijala v

obdobju naslednjih vlad. Tudi mi se pridružujemo skrbem, ki jih izražajo nasprotniki zakona. Vendar pa menimo, da so ti izzivi obvladljivi. Ob normalnem delovanju državnih institucij in nadzora so rešljivi.

Najprej seveda pri ceni, kjer bomo morali okrepiti nadzor za to, da si ne bi spet neke nove skupine nabasale žepov z javnim denarjem. Tudi model financiranja prek posebne družbe je obvladljiv, če bo seveda ta družba imela profesionalno in odgovorno ekipo z merljivim poslovnim načrtom in ustreznim nadzorom. Ki bo urejen po načelih smernic OECD, kjer so ključne lastnosti nadzora transparentnost, učinkovitost in (individualna) odgovornost.

Od prvega dne naprej mora biti jasen finančni načrt in vsaka načrtovana aktivnost merljiva, sicer res lahko hitro dobimo novo luknjo brez dna. Nenazadnje, dodaten prispevek za prevoznike je moč omiliti z ustrežno kompenzacijo za znesek povišanja - recimo z znižanjem letne dajatve za uporabo cest na minimum, ustrežnejšo rešitvijo pri uporabi državnih cest za lokalni promet, odpravo nekaterih ozkih grl in zastojev itn.

Vlada z morebitno zmago na referendumu dobiva šele kronometer. Do zmage na »Elizejskih poljanah« je še veliko etap. Pričakujemo, da bodo doping kontrole (agencije, računovodsko sodišče, organi nadzora) delovale.

Najuglednejši slovenski gospodarstveniki so tudi osebno zastavili svoje dobro ime in ugled za podporo zakonu o drugem tiru. Zato je tudi zbornica premostila razlike in aktivno podprla prepotreben začetek gradnje, kar zagotavlja sprejetje zakona. A če nas bodo ti, ki jim sedaj tako zaupamo, izneverili, bo to njihovo zadnje politično dejanje. Ne le zaradi nas, ampak tudi zaradi nas.

Naj se gradnja končno že začne! **gg**

**Zbornica je aktivno podprla  
prepotreben začetek gradnje,  
kar zagotavlja sprejetje zakona.  
A če nas bodo ti, ki jim sedaj  
tako zaupamo, izneverili, bo  
to njihovo zadnje politično  
dejanje.**

Samo Hribar Milič  
Generalni direktor GZS



Foto: Barbara Rejca