

Drugi tir da, vendar ne kot bianco menica

Izgradnja drugega tira Koper – Divača je ključna za dolgoročni razvoj transportno-logistične dejavnosti. Zato ga GZS podpira. A tudi zahteva od vlade, da bo dober gospodar.

Polona Movrin

Gospodarska zbornica Slovenije podpira vladni projekt izgradnje drugega tira, obenem pa od zdajšnje in naslednjih vlad pričakuje transparentno, kakovostno in racionalno izvedbo, s ciljem čim manjše obremenitve javnih financ oziroma davkoplačevalcev.

»Na referendumu bom glasoval za drugi tir, saj gospodarstvo potrebuje odločitve in rešitve v doglednem času. Pomembno je, da so med viri financiranja znatna evropska sredstva in da so plačniki tudi vsi uporabniki logističnih storitev. S tem sredstva državnega proračuna lahko uporabimo za dobro ljudi in gospodarstva. Vsekakor je treba projekt izpeljati v smislu dobrega gospodarja in z ustreznim nadzorom,« pravi predsednik GZS Boštjan Gorjup.

Razlogov za investicijo je več kot dovolj. Slovenija je v bližnji preteklosti premalo vlagala v železniško infrastrukturo. Da bi nadoknadili zaostajanje, ji bo potrebno nameniti več finančnih virov. To bo omogočilo Sloveniji, da izkoristi odlično geostrateško lego in pospešeno razvije sodobno logistično gospodarstvo.

»Na referendumu bom glasoval za drugi tir, saj slovensko gospodarstvo potrebuje odločitve in rešitve v doglednem času.«

Boštjan Gorjup, predsednik GZS

3 obdobja financiranja projekta 2. tira:

1. gradnja in investiranja do leta 2025
2. odplačevanje kreditov
3. od leta 2026 do 2048 se začnejo vračati kapital-ski vložki partnerjem, slovenskim in tujim

Podpora 2. tiru, pomislek glede financiranja

V Združenju za promet pri GZS izpostavljajo 3 prednosti 2. tira za slovensko gospodarstvo:

1. povečanje pretovora in prihodkov za slovenske logiste zaradi višje koncentracije blagovnih tokov na koprsko pristanišče,
2. dodatno povečanje obsega blagovnih tokov na železnici in s tem učinek na prihodke železnic ter posledično manjšo rast cestnih prevozov ter s tem povezane manjše negativne učinke na širše eksterne družbene učinke,
3. pospešeno rast transportno-logistične panoge in s tem povečanje prihodkov in delovnih mest v tej panogi.

Poudarjajo tudi, da neposredno od pretovora v pristanišču Koper živi več kot 400 podjetij, ki skupaj ustvarijo okrog 2 odstotka celotne prodaje slovenskega gospodarstva.

Kljub temu pa imajo pomisleke glede načina financiranja 2. tira. Cestnina za tovornjake je denimo že zdaj med najdražjimi v Evropi, zaradi financiranja 2. tira pa bi se še povišala. Prav tako bi se povišala taksa na pretovor v koprskem pristanišču. V Združenju za promet imajo pomisleke tudi glede nejasne vloge Madžarske pri financiranju 2. tira in nedefinirane končne vrednosti investicije.

Strošek po nove nižji za tretjino

Ekonomist dr. Jože P. Damijan se strinja, da gospodarstvo potrebuje 2. tir, vendar je po njegovem mnenju cena previsoka. Ugotavlja, da se je na podlagi opozoril v zadnjih devetih mesecih ocenjena investicijska vrednost 2. tira zmanjšala za 547 milijonov evrov. Iz



Foto: Depositphotos

prvotnih 1,5 milijona evrov se je zmanjšala za več kot tretjino.

»Ni sicer transparentno, kje in na kakšen način je Dragonja našel te dodatne možne prihranke, toda jaz in kolegi verjamemo, da so ti prihranki ne samo možni, pač pa tudi zelo realistični. Verjamemo, da je mogoče 2. tir izgraditi za 300 do 400 milijonov evrov (brez DDV) ceneje, kot je to leta 2013 naračunal DRI,« pravi Damijan.

Zamik gradnje drugega tira za nekaj let

Drugi tir sicer zagotovo bo, saj volivci na referendumu ne odločajo o izgradnji drugega tira, temveč o vladnem zakonu o tej investiciji, zato to ne bo odločitev o investiciji sami. Bi pa padec zakona na referendumu vplival na njegovo izgradnjo, pravi svetovalec v državnem podjetju 2TDK za izgradnjo 2. tira Metod Dragonja.

»Ker bi drugi tir težko zgradili le s proračunskimi sredstvi, bi padec referenduma verjetno pomenil, da bi se gradnja zamaknila vsaj za nekaj let. V tem času nas bodo logistične poti obšle po novih povezavah, ki jih pospešeno gradijo v sosednjih državah, velik del mednarodnega tovarnega prometa pa se

bo preusmeril na konkurenčna severno-jadranska pristanišča.«

Padec zakona na referendumu bi pomenil tudi, da bo Slovenija izgubila vsaj 44,3 milijona evrov nepovratnih evropskih sredstev, ki jih je že pridobila za pripravljala dela na projektu drugi tir.

Spremembe trase ne bo

Nasprotniki zakona o 2. tiru izpostavljajo tudi traso, da ni optimalna in da bo imela posledice za okolje. Direktor projekta železnice na DRI Bojan Cerkovnik zagotavlja, da gre za najcenejšo in najbolj primerno traso: »Skupaj je bilo preučeni več različnih variant tras, in sicer devet v postopku izbire trase in dodatnih sedem za oceno evropskih finančnih inštitucij in tehnično kontrolo agencije Jaspers. S tehničnih, okoljskih, ekonomskih in varnostnih vidikov se je izkazalo, da je izbrana trasa optimalna.«

Trasa bo ostala nespremenjena, saj bi njeno spreminjanje za seboj potegnilo več let postopkov, kar bi močno zamaknilo predajo 2. tira v uporabo. [gg](#)

Jože P. Damijan ugotavlja, da se je v zadnjih devetih mesecih ocenjena investicijska vrednost 2. tira zmanjšala za tretjino.

BODITE NEUSTAVLJIVI

MAGNEZIJ Krka 300

Granulat za pripravo napitka vsebuje magnezijev citrat in vitamin B₂.



Magnezij in vitamin B₂ prispevata k zmanjšanju utrujenosti in izčrpanosti ter normalnemu delovanju živčnega sistema.



Magnezij prispeva tudi k delovanju mišic.

edinstvena kombinacija
Mg+B₂

- ✓ Okus po pomaranči in limeti.
- ✓ Brez konzervansov.
- ✓ Brez umetnih barvil, arom in sladil.
- ✓ Ena vrečka na dan.

Prehransko dopolnilo ni nadomestilo za uravnoteženo in raznovrstno prehrano. Skrbite tudi za zdrav življenjski slog.



www.krka.si

KRKA

NOVO