

II. tir Koper - Koper: odločno, pregledno in po pameti!

7.1.2016

Skrajni čas je, da resno začnemo graditi II. tir Koper - Divača, saj je strateškega pomena za Slovenijo. Zato odločitev Vlade za ustanovitev projektnega podjetja na podlagi javno-zasebnega partnerstva pozdravljamo. Toda hkrati je nujna zunanja revizija projekta, pravi generalni direktor Gospodarske zbornice Slovenije Samo Hribar Milič.

Na GZS podpiramo dejstvo, da smo se končno premaknili z mrtve točke. Zavzemali se bomo za to, da se bo II. tir čim prej tudi dejansko začel graditi. Za slovensko logistiko je to bistvenega pomena, saj sta Luka Koper in oskrba nam bližnjih zalednih trgov preko naših logističnih podjetij ključna za razvoj logistične in prometne panoge.

Že oktobra je bila s strani zainteresiranih slovenskih podjetij, predstavnikov znanosti, združenj in druge strokovne javnosti v okviru Združenja za promet pri GZS ustanovljena Iniciativna skupina za modernizacijo železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji. Že na ustanovnem sestanku Iniciativne skupine je bilo odločeno, da se izdela študija o tveganjih povezanih z neizgradnjo drugega tira Koper – Divača in možnih alternativah. Poleg tega je bil v sodelovanju s petimi slovenskimi društvi za ceste, Družbo za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije ter s podporo Združenja za promet GZS podpisan tudi Manifest za nujno izgradnjo II. tira Koper – Divača. Ta apelira na ministra za infrastrukturo, da končno spozna izjemno kočljivost primera in nevarnost odlašanja ter nemudoma pripravi in objavi mednarodni razpis. V primeru pozitivnega odgovora bi izbrali zasebnega partnerja s predlaganim modelom, pridobili sredstva sofinanciranja (do 50 % evropskih sredstev) in začeli gradnjo.

Današnja vladna odločitev o ustanovitvi projektnega podjetja pri tem lahko predstavlja dodatno jamstvo, da bo upravljanje investicije bolj pregledno in transparentno, saj bi vključili tudi zasebne investitorje. Vendar opozarjamo, da je kljub temu nujna tudi zunanja revizija vrednosti projekta, da ga davkoplačevalci ne bi preplačali, kot v primeru nekaterih drugih infrastrukturnih projektov v preteklosti. Ocenjene vrednosti projekta, ki so bile podane v javnosti s strani strokovnjakov in politikov, so bile namreč zelo različne, od 700 milijonov evrov pa do 1,4 milijarde evrov. Zato je zunanja revizija nujen predpogoj za verodostojen in pregleden začetek investicije.

Obenem apeliramo na vlado, da javnosti predstavi vse ključne elemente projekta - kdo so potencialni investitorji; kakšno vlogo bodo vlagatelji pridobili v prihodnji logistični verigi; kakšno vlogo bodo še naprej imeli Luka Koper, d. d., Slovenske železnice in logistična podjetja v prihodnje.

Poleg tega imamo infrastrukturnih potreb v Sloveniji precej. O potencialnih virih zanje in ovirah smo na GZS pripravili že junija 2014 dokument [Kako do novih delovnih mest](#). Zato je ključnega pomena, da prenehamo mečkat, a hkrati, da jih začnemo uresničevati pregledno in stroškovno po pameti.

Generalni direktor GZS Samo Hribar Milič: »V Sloveniji nujno potrebujemo vrsto infrastrukturnih projektov, ki pa jih moramo izpeljati transparentno in pametno, z vključitvijo zasebnih sredstev in različnih evropskih virov. In z manj birokratskega mečkanja.«