

Dileme ni več, drugi tir se bo gradil, ni pa možnosti, da bi nam ga kar tako financiral kdo drug.

Finance, 12.1.2017

Na današnjem srečanju Foruma 21 je tekla beseda o drugem tiru. Emil Milan Pintar zastopa **Svet za civilni nadzor nad drugim tirom**. Predstavnikov ministrstva za infrastrukturo, ki so bili povabljeni na srečanje, menda zaradi gripe, ni bilo, predstavnikov Luke tudi ne, prišel pa je Dušan Mes iz SŽ.

Kučan je prepričan, da je drugi tir v nacionalnem interesu, čeprav je ta pojem zlorabljen. Zadovoljen je, da je vlada zdaj jasno odločena za gradnjo, vidi pa več odprtih vprašanj, med drugim kakšno bo lastništvo Madžarov in ali bo vlada s projektom, kot ga je sprejela, izročila Luko tujcem.

V razpravo se je vključil tudi nekdanji minister za okolje Miha Jazbinšek, sicer znan po zakonu o odkupih nekoč družbenih stanovanj, ki predlaga, da zgradimo dvotirni drugi tir.

Dušan Mes, šef SŽ, pravi, da je teoretična prepustnost zdajšnjega tira 72 vlakov na dan. Določen tovor vlečejo v Divačo tudi z dvema ali celo tremi lokomotivami. Zdaj se po tiru v povprečju vozi 90 vlakov na dan, v konicah tudi po 120. Letos bodo prepeljali od 11,5 do 12 milijonov ton. Z vsemi izboljšavami bi lahko povečali zmogljivosti tira za 15 milijonov ton, kar je za nekaj let. Nove stranke, kot je denimo Volkswagen, želijo sklepati pogodbe za deset let, zato jih je težko prepričati. SŽ Tovorni promet je vreden sto milijonov evrov. Če bi tovor v sedanjem obsegu Slovenske železnice vozile po novem tiru, bi imeli 10 milijonov dobička več.

Po oceni Dušana Mesa **je nemogoče najti formulo, da bi nam nekdo financiral drugi tir, ne da bi prevzel nadzor nad upravljanjem infrastrukture in določanjem pogojev**. »Trenutno je naš SŽ Tovorni promet vreden vsaj sto milijonov evrov, interesentov za nakup je več. Nihče pa ni zainteresiran financirati gradnje infrastrukture, ki je v lasti države,« pravi Mes. A prizna, da je železniška infrastruktura povsod v državni lasti.

Drugi tir se zdi Mesu pomemben tudi zaradi potniškega prometa, je pa to odločitev države, če ga želi razvijati ali ne. »Če bomo gradili samo za tovorni promet, tvegamo, da projekt v EU označijo kot državno pomoč Luki Koper,« pravi Mes.