

ŽELEZNIŠKA POVEZAVA  
KOPER – DIVAČA  
RESNICA ALI ZAVAJANJE???

**POTREBUJEMO DVOTIRNO  
PROGO IN NE DRUGI TIR !!!**

Novinarska konferenca Strokovne skupine

21. marec 2017

Prof. dr. Jože Duhovnik

# STANJE na izgradnji projekta drugi tir Koper Divača

Izjave pooblaščenih oseb:

Minister Gašperšič, 1.4.2016: „Imamo gradbeno dovoljenje za drugi tir ...“ (izdano 31.3.2017, MOP), Štrajn (CI) dokazal, da sta podjetje DRI in minister v postopku oblikovanja projekta kršila veljavno zakonodajo ter zato zavedla Vlado RS, vprašljiva pa je tudi zakonitost izdaje gradbenega dovoljenja (Pintar imenuje to gradbeno soglasje – akt ki pa ZGO nima takega naziva) Objavljeno 4.2.2017

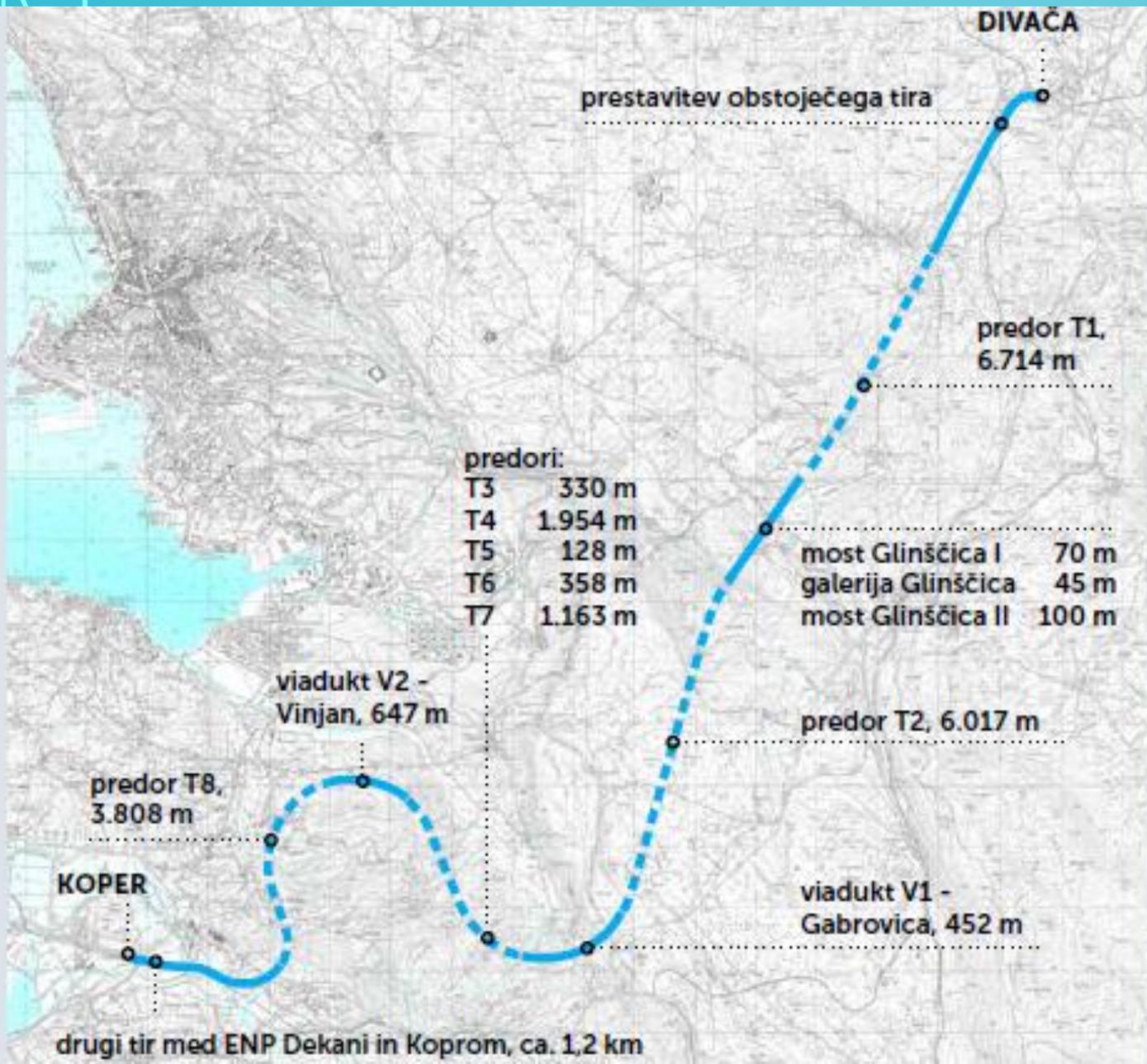
Vrednost projekta:	projektant PPSŽ/DRI .....	1,4 milijarde	EUR
	revident GEODATA .....	1,1 milijarde	EUR
	minister dr. Gašperšič .....	0,9 milijarde	EUR
	Civilna inciativa (Damijan, Pintar) .....	0,8 milijarde	EUR
<b>Razlika v ocenah .....</b>		<b>0,6 milijarde ali 42%</b>	

Taka razlika lahko nastane:

1. Projekt nedodelan potrjeno s strani predstavnikov DRI
2. Nepravilne boljše pomanjklive kalkulacije projektantov
3. Model zbiranja ponudb z odprtim računom (dodatna dela)
4. Nedodelani detajli
5. Dopolnjevanje zakonitih korakov do izvajanja investicije za nazaj (CI za civilni nadzor....)

Projekt se financira z javnim denarjem in bi moral biti voden skrbno in zakonito. Do sedaj porabljeno za projekte 55 milijonov EUR ali 5,5% za okoli 40 do 50% izdelanih projektov. Ogromno zanimanja za izgradnjo tujih firm, za sofinanciranje manj, itd.

# DRUGI TIR PROJEKT 20 km



## GLAVNI ELEMENTI IN KARAKTERISTIKE

dolžina trase	27,1 km
najvišja hitrost	do 160 km/h
minimalni radij	1.404 m (600 m)
največji vzdolžni naklon	17 ‰
število predorov	8
skupna dolžina predorov	20,5 km
delež predorov	75 %
najdaljši predor	6.714 m
število viaduktov	2
skupna dolžina viaduktov	1.099 m
delež viaduktov (%)	4 %
svetli profil	GC

## Drugi tir 20 km

**Civilna iniciativa Svet za civilni nadzor projekta drugi tir** zagotavlja, da se kontrola javnega projekta in oceno stroškov in se ne spuščajo na rešitev.

**Revident projekta** je kljub stalnemu sodelovanju s projektantom PP SŽ moral opozoriti na neprimernost izvedbe predora.

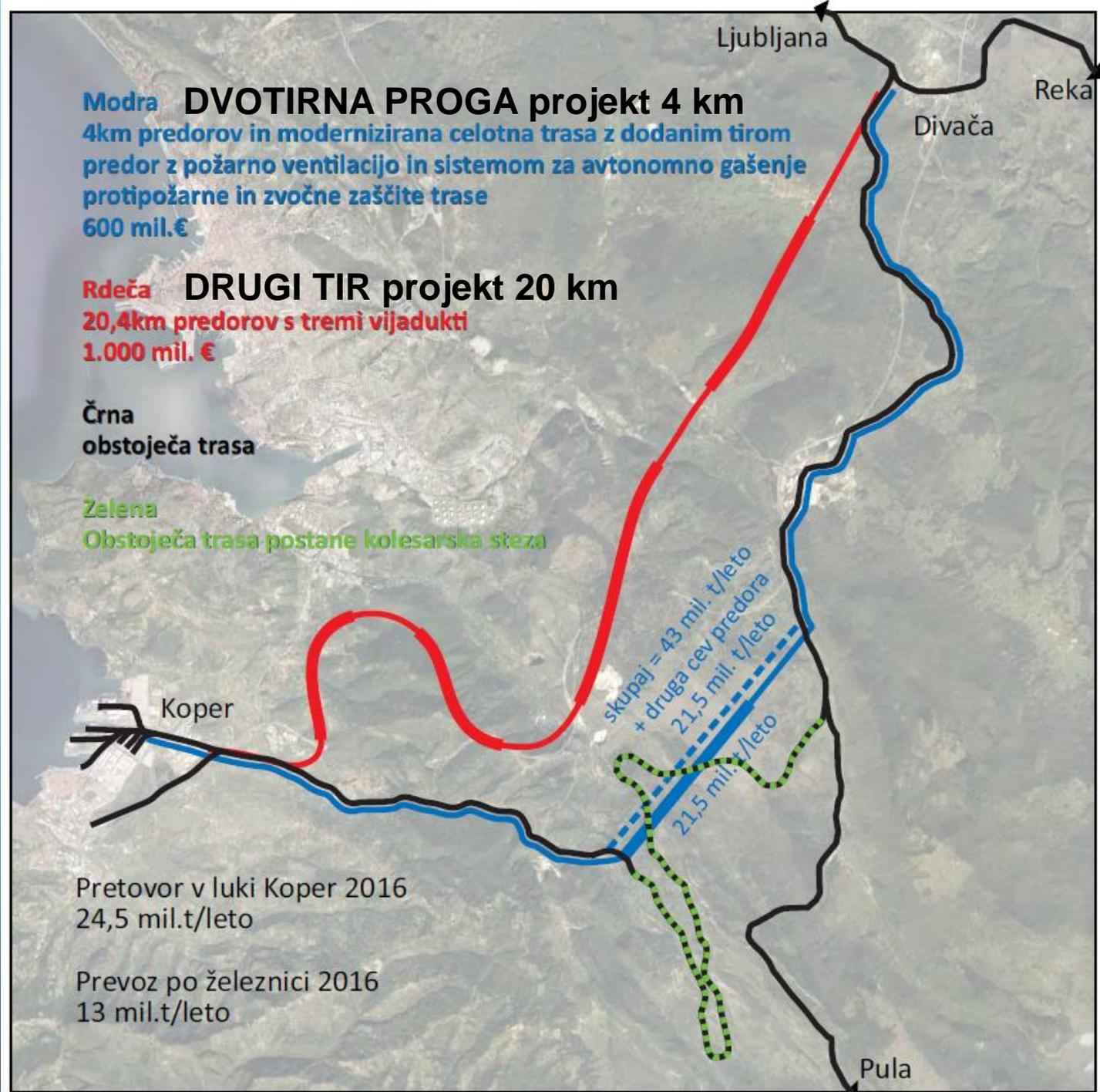
Ali imamo res pravico, da opozorila preslišimo in se skrivamo za parcialnim ocenjevanjem ???

V nadaljevanju Revident projekta zahteva:

1. Obseg revizije je samo novi tir ( stari tir se uporablja za spuščanje vlakov in se v ničemer ne spreminja – pri večji zmogljivosti je zagotovljeno samo še več požarov )
2. Ugotavlja, da morebitne spremembe v geološki sestavi, kaverne niso predmet projekta. Opozarja na nizko raven geoloških raziskav.
3. Projektirana je staro napajanje 3 kV DC, čeprav se bo v bližnji prihodnosti zahtevala v evropski TEN-T mreži, močnejša 25 kV DC.
4. Ugotavlja, da je projektirani predor namenjen samo tovornemu prometu, zato bodo potrebna posebna pogajanja z EU komisijo, ker je tak odsek težko šteti za resno uporabo Ten-T evropske mreže.
5. Trdi, da bi takšna proga z omejeno zmogljivostjo bila edinstvena v TEN-T mreži, zato se ne predlaga sprejetja in nadaljnjega razvoja te izvedbe (»B« predor samo za tovorni promet) za gradnjo in uporabo v prihodnosti.

Predstavljeni sta obe rešitvi železniške povezave. Predlog v rdečem rešuje samo v smeri Koper-Divača, Upošteva pa, da se uporablja stara proga za smer Divača-Koper, ki pa ni stroškovno nikjer ovrednoten. Torej v resnici ne bo posodobljen.

**BISTVO:**  
Dvotirna proga z 4 km  
Premaga se samo  
Kraški rob  
z najkrajšo razdaljo



## Projekt DRUGI TIR PROJEKT 20 km:

Projekt po vseh kalkulacijah tudi s strani Jože P. Damjana vsebuje samo enotirno povezavo za vožnjo navzgor in uporabo starega tira za vožnjo navzdol z uporabo starega tira.

Državni sekretar je pravilno ugotovil, da bo zgrajen še drugi tir v tunelih, kar pomeni dvakratna širina prizadetega področja najmanj 100 za dve tunelski cevi in v sredini ubežni tunel.

Znan incident na seji Odbora za Infrastrukturo, ko je enemu udeležencu strokovne skupine, ki je predstavljala ušla beseda, neprimerna za DZ. Res pa je, da je takrat bila prvič javno in jasno povedano, da bo pri tem projektu uporabljena metoda polovičnih resnic in zavajanja, ker je državni sekretar uspel v nadaljevanju jasno povedati, da gre v načelu za dva tunela in en ubežni tir.

Torej niti poslanci koalicije ne vedo zakaj bodo glasovali.

Glasovali bodo zavedeni s strani stroke, ki jim je pripravila kukavičje jajce.

V nadaljevanju vam bomo prikazali kako je izveden model dokazano samo za en tir in na koncu bosta nastala dva tunela z skoraj dvakratno ceno.

Stanje:

- V novembru 2016 je bila odbita vloga RS za nepovratna sredstva v Bruslju.
- V sedanjem razpisu so zaprosena sredstva za projekt glavnega dela (enega ali dveh tunelov v višini 35 milj. EUR
- V postopku je zakon, ki pokriva nepravilno voden postopek, ki ga je leta 2013 ugotovilo Računsko sodišče

## Kolikšen je strošek izgradnje drugega tira in dejanska vrednost projekta dvotirnost v 59 km???

Naziv gradnje	Obstoječi projekt drugega tira z enim tirom	Popolna izvedba dvotirne proge po trasi drugega tira	Dejanski strošek dvotirne proge Koper - Divača
PREDORI (vrtanje in groba obdelava (20,4 : 4,1 km))	671.000.000,00	671.000.000,00	1.342.000.000,00
Nasipi in oporni zidovi	46.600.000,00	85.000.000,00	131.600.000,00
TRASA	111.700.000,00	125.000.000,00	13.300.000,00
MOSTOVI	43.100.000,00	45.000.000,00	236.700.000,00
Ostala gradbena dela	18.000.000,00	20.000.000,00	38.000.000,00
Vodenje izgradnje (projekti, PZI, vodenje, dovoljenja)	55.000.000,00	110.000.000,00	165.000.000,00
Avtomatizacija	35.000.000,00	45.000.000,00	80.000.000,00
Odlagališča	53.000.000,00	65.000.000,00	118.000.000,00
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.033.400.000,00</b>	<b>1.166.000.000,00</b>	<b>2.199.400.000,00</b>

Stroški so brez DDV glede na politiko ministrstva! Zmanjšan strošek za 483.686.000 EUR v integralni proračun ali 35 milijonov na leto

Naziv gradnje	Obstoječi projekt	Inovativna inženirska rešitev	Razlika
PREDORI (vrtanje in groba obdelava (20,4 : 4,1 km)	671.000.000,00	120.000.000,00	- 551.000.000,00
Nasipi in oporni zidovi	46.600.000,00	75.000.000,00	+ 28.400.000,00
TRASA	111.700.000,00	125.000.000,00	+ 13.300.000,00
MOSTOVI	43.100.000,00	35.000.000,00	- 8.100.000,00
Ostala gradbena dela	18.000.000,00	20.000.000,00	+ 2.000.000,00
Vodenje izgradnje (projekti, PZI, vodenje, dovoljenja)	55.000.000,00	104.000.000,00	+49.000.000,00
Avtomatizacija	35.000.000,00	45.000.000,00	+30.000.000,00
Odlagališča	53.000.000,00	5.000.000,00	-48.000.000,00
Sistem za potiskanje/ zadrževanje kompozicije	0,00	120.000.000,00	+120.000.000,00
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.033.400.000,00</b>	<b>649.000.000,00</b>	<b>-374.400.000,00</b>

Če upoštevamo dvotirno povezavo s skupaj 59 km tunelov je dejanska vrednost projekta **2.199.400.000,00 EUR** v primerjavi z izgradnjo dvotirne proge 649.000.000,00 + 151.000.000,00 = **800.000.000,00 EUR**, ali za skoraj 1,4 milijarde razlike.

Predlog sedanjega projekta z enim tirom je  
 Končna cena projekta z dvema tiroma  
 (tunelov skupaj za okoli 59,4 km) bo najmanj  
 Dvotirna proga po sedanji trasi  
 s potiskanjem (dvotirni tunel 4 km)

**1.033.400.000,00 EUR.**

**2.199.400.000,00 EUR.**

**800.000.000,00 EUR.**

**Vse cene so brez DDV**

Primerjava projektov v realizaciji												
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Drugi tir Koper- divača	pripravljaj na dela, dovozi	začetek gradnje tunelov	Čas celotne izgradnje vseh objektov, z montažo in testiranjem						Rezervni termin	Uporaba objektov		
Opomba: pripravljana dela se začnejo brez izbrane tehnologije NATM ali TBM???												
Dvotirna proga Koper-Divača	Priprava delnih gradbenih projektov		Čas celotne izgradnje vseh objektov, z montažo in testiranjem			Rezervni termin	Uporaba objektov					

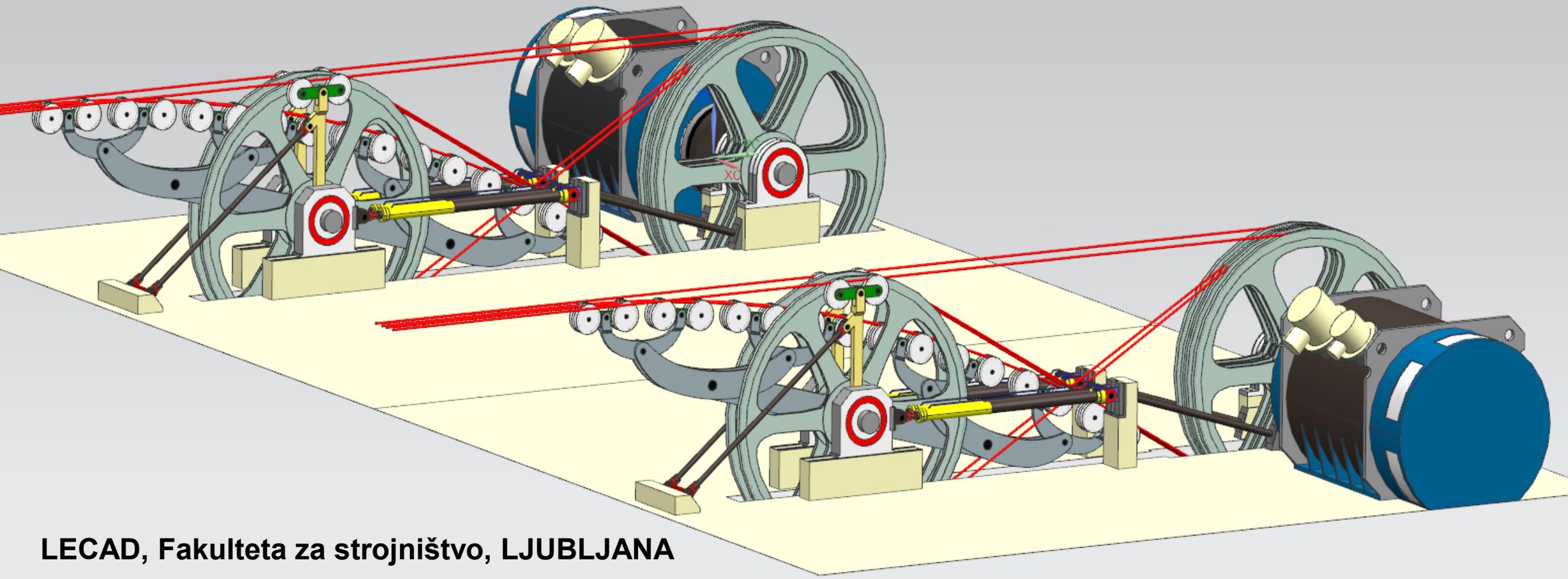
Bistveno: Projekt Dvotirna proga zagotavlja uporabo povečanih kapacitet tri leta prej, ob bistveno manjših stroških

Uporaba modela rekonstrukcije proge iz enotirne v dvotirno progo za pospeševanje del

Izgrajeni izvozni tir je odlična podpora logistiki ter dokaz možnosti sočasne izgradnje dvotirne proge

Uporabiti vse bistvene in kakovostne elemente dela že izdelanega projekta za dopolnitev PGD/PZI pri novem projektu

S sinergijo znani zagotoviti kakovosten vstop v prostor in zagotoviti prebivalcem višjo kulturo sožitja z železnico



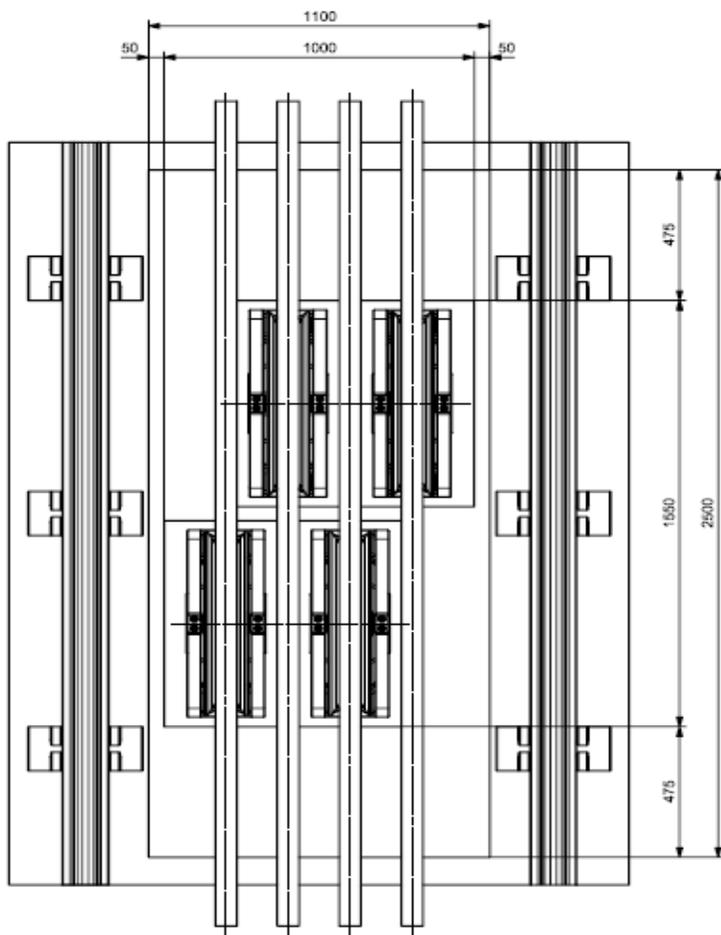
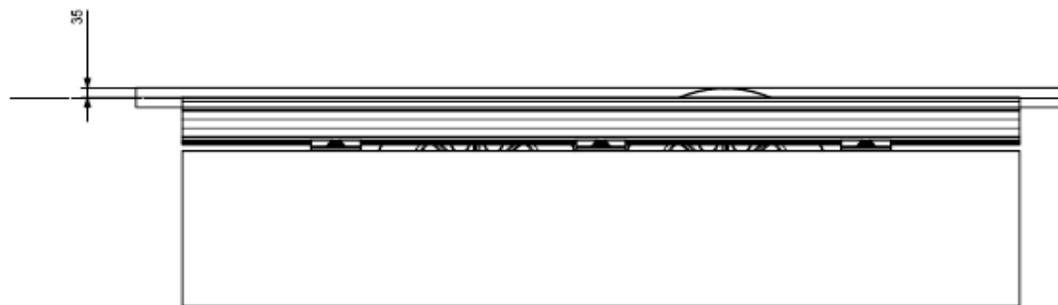
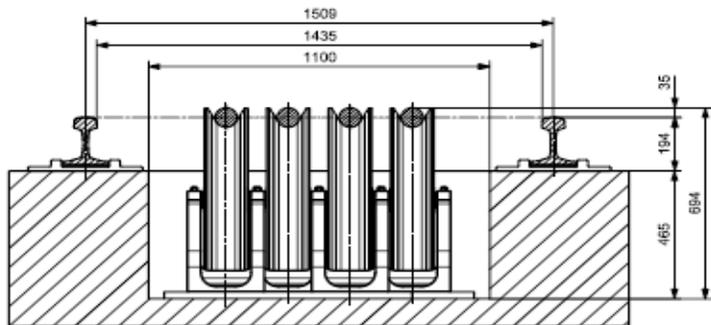
**LECAD, Fakulteta za strojništvo, LJUBLJANA**



Katedra za konstruiranje  
in transportne sisteme LECAD – FS UL



**GARAVENTA, TUHN, SWITZERLAND  
DOPPELMAYER GROUP**



**LECAD, Fakulteta za strojništvo,  
LJUBLJANA**

**GARAVENTA, TUHN,  
SWITZERLAND  
DOPPELMAYER GROUP**



Katedra za konstruiranje  
in transportne sisteme LECAD - FS UL



VPRAŠANJA?

Katedra za konstruiranje  
in transportne sisteme LECAD – FS UL

