

DRUGI TIR KOPER – DIVAČA

REVIZIJA PROJEKTA

V skladu s sklepom Ministrstva za finance v februarju 2016, da se izvede nevtralna stroškovna revizija projekta in v zvezi z javnim naročilom Direkcije RS za infrastrukturo dne 20.01.2016 za izvedbo preveritve ocenjene vrednosti in vse možne racionalizacije in optimizacije za projekt Drugi tir

predlagam tehnično in stroškovno

REVIZIJO PROJEKTA DRUGI TIR

Januar 2016

U V O D

Ta zapis je predlog tehnične in stroškovne revizije projekta D R U G I T I R Divača – Koper. Ta strateško najbolj pomemben projekt je po 20 letih načrtovanj, omahovanj in celo zavor končno le postal prioriteta Slovenije. Problem pa je vseskozi v tem, da nihče ne zna izračunati cene projekta. Izdelani izračuni, bolj rečeno ocene, se gibljejo med 700 Mio €, do 1,033 Mrd do 1.298.898 €, do 1,4 Mrd €, pri tem pa gre le za borih 27 km proge, oz. po tem predlogu samo za 20 km. Pri toliko različnih zneskih se poraja bojazen, da se lahko po vseh preteklih gospodarskih » napakah » in skozi lobije izsiljenih škodljivih odločitvah kot so gozdovi, AC križ in TEŠ – 6, ki so postali bankomat teh interesnih skupin – zgodi še ena »napaka » in še en bankomat.

Koper ima najboljšo geostrateško lego za pretovor blaga v osrednjo in severovzhodno Evropo. Vsa Evropa čaka na teh 27 km(ali samo 20) in obupuje nad našo počasnostjo. V stiski pač iščejo svoje variante, ne poslušajo raznih mnenj (kot je OECD) , se naslanjajo na svoje izračune in že gradijo.

DA – PREHITEVAJO NAS. Avstrijci menda že vrtajo 70 km dolg tunel pod Alpami, ki nikakor ne bo šel na Koper. Hrvati načrtujejo povezavo Reke z Mađarsko, Kitajci so kupili dele pristanišč v Pireju in Solunu, da bo preko teh šlo kitajsko blago v Evropo. Kdo tega ne vidi, pa bi moral videti? Ali bomo po 20- letnem omahovanju morda le ujeli izgradnjo tega smešno kratkega kosa proge ali pa bomo vse zamudili in povzročili hiranje Luke Koper ? Pretovor je v stalnem porastu, od sedanjih 14 milijonov ton je trend povečanja za 100% v nekaj letih TODA NIKOLI BREZ DRUGEGA TIRA. Drugi tir je treba začeti graditi TAKOJ in to na več odsekih hkrati.

Ministrstvo za Finance smatra, da je Drugi Tir možno zgraditi ceneje, očitno ne zaupa raznim tako različnim ocenam in pričakuje, da bodo stroškovne skupine in tudi posamezni inženirji predstavili nove možnosti in izračune. V nadaljnjem navajam te možnosti in realne cene.

Predvidena ZANKA od viadukta V1 proti meji z Italijo (le cca 300 m od meje , kar je lahko problem) in nazaj proti Dekanom je NEPOTREBNA in strahovito DRAGA.

Zanka vsebuje 6 tunelov, 2 viadukta, 12 portalov, 6 nasipov, kilometre dovoznih gradbenih poti, ki bodo razrili pokrajino. Zanka stane četrtno stroškov cele trase, pri oceni 700 Mio € je to 175 Mio €. Z odpovedjo zanke je seveda treba k obstoječemu tiru po dolini Rižane dodati še en tir kar stane cca 25 Mio.

Torej : ODPVED ZANKE PRINAŠA PRIHRANEK 150 Mio €.

Nadaljnji prihranek je v tem, da ni potrebe po servisnih tunelih ,ki stanejo 200 Mio €.

Pri dvotirni progi v tunelu je servisni del sosednji tir, pa tudi reševalni z protipožarno montažno pregrado med obema tiroma. Dejansko tudi tega ni treba saj bi bil ta tunel izključno za tovorni promet , potniški pa le na obstoječem tiru . Odpadejo lahko tudi stroški strojevodij, saj bi se lahko promet odvijal avtomatsko oz. DALJINSKO VODENO vsaj na tem delu proge, ki bo nova , moderna in se lahko daljinsko vodenje vlakov brez posadke že izvede.

OBSTOJEČI TIR KOPER - DIVAČA

Koper je z zaledjem povezan z enotirno železniško progo mimo Hrastovelej, Prešnice do Divače. Proga dolga 45 km poteka po zelo neugodnem terenu. Od Divače se najprej dvigne od 420 m na višino 500 m in na tej višini gre do Prešnice. Tu se proga odcepi, teče proti vzhodu čez Veliki Kras in začne se bitka za nižanje višine mimo Črnotič z nagibom 24 ‰. Po zanki pri Črnem Kalu teče proga vsekana v Kraški rob z nagibom 23 ‰. To je zelo ranljiv del kjer na progo stalno pada kamenje in so podori. Ta del je sicer atraktiven, toda res samo za potniški promet, za lažje tovore, za prazne povratne kompozicije in za rezervo.

Obstoječi tir je že sedaj obremenjen več kot 100 % saj Luka ne zmore več pravočasno dobavljati blaga in spravlja v zadrego svoje partnerje, ki zato že iščejo alternativne možnosti in dobavo preko drugih pristanišč, torej Trst, Reka in morda celo Solun. Naraščanje tovora nas je že prehitelo in izgubljammo sklenjene posle in potencialne posle.

Vseh 6 variant poskusov speljati progo površinsko preko gričevja pod Divačo, najprej 80m gor na 500 m in nato spet dol je velik absurd. Najbolj smešna varianta je .da bi drugi tir tekkel ob obstoječem v steni Kraškega roba. Le kdo je to načrtoval in še vse ostale »površinske variante«, ki so vse absurde in so bile drago plačane, čas pa zapravljen. Mi strojniški projektanti vemo, da je edina možnost tunnelska trasa, ki je k sreči končno le obveljala. Ta trasa je zelo dobra v zgornjem delu do Glinščice, naprej pa bi bila nujno potrebna sprememba v smislu, da draga zanka odpade.

NAČRTOVANI TIR 2 – KOPER – DIVAČA

Načrtovani TIR 2 dolžine 27,1 km vsebuje 8 tunelov skupne dolžine 20,3 km in 2 viadukta. Južno od Divače naj bi bil na višini cca 410m vhod v T1 z nagibom cca 19,4 ‰ do izhoda v dolini Glinščice. Če se vkop pred T1 poglobi na 207 m je nagib 18,95 ‰ kar je sprejemljivo. Vhod v T1 bi lahko bil tudi pred naseljem Povir z odcepom od proge proti Sežani, kar je nekoliko dražje in praktično nova trasa, nagib pa le neverjetnih 14,4 ‰. Za razmislek. Toda smatram, da naj ostane prvi del proge do Glinščice nespremenjen.

Zanka od Črnega Kala proti Italiji in nazaj na Dekani je NEPOTREBNA in cenovno nevzdržna. Sama zanka vsebuje 6 tunelov, 2 viadukta, 12 tunnelskih portalov, nekaj nasipov in kilometre dohodnih gradbenih cest ,ki bodo razrile pokrajino. Ta zanka je pri načrtovani trasi,(ki ne vključuje skoraj nič obstoječe proge) sicer nujna ker podaljša traso in zniža padec, vendar je moj predlog spodnjega dela trase krajši za 6 km in cenejši za cca 150 Mio €, pri tem pa je treba samo dodati še en tir k obstoječi progi po dolini Rižane do tunnelskega vstopa v Kraški rob, kar stane samo nekaj milijonov.

PREDLOG POTEKA TRASE – Dvotirna proga Koper – Divača

Prvi del trase od Divače po tunelu T1, preko Glinščice in vhod v T2 naj ostane, ker je primeren. Za dalje pa predlagamo, da naj po cca 1 km po vhodu v T2 trasa zavije za 23-24° proti vzhodu, teče proti jugu 6 km, nato blago zavije proti zahodu in izstopi iz Kraškega roba na višini cca 125 m in cca 700 m južno od cestnaga ovinka pod Črnim Kalom (leva varianta), ter se preko mostu nad vasjo Predloka in dodatka proge priključi na obstoječi tir severozahodno od vasi Kortine. Ta tunel bi bil dolg 8,7 km, nagib 17,8 %, od obstoječe proge do Divače je 19,2 km. Cena 700 Mio €.

Podobna varianta je, da trasa zavije za 28-29°, gre proti jugu 6 km, zavije proti zahodu in izstopi iz Kraškega roba nad vasjo Loka na višini 130 m. Na obstoječo progo se priključi pri jugovzhodnem delu griča Loško Brdo. Ta tunel bi bil dolg 9,2 km, nagib 16,8 %, razdalja do Divače 19 km. Cena 720 Mio €.

Obstaja pa še enostavnejša in najcenejša varianta. Trasa naj gre od Divače v T1 in takoj po vstopu v tunel direktno proti jugu pod Hrpeljami proti Kraškemu robu in izstopi na višini 130 m 1) pod vasjo Loka ali 2) nad vasjo Predloka. Ta en sam tunel bi bil dolg 15,3 km, nagib 17,9 %. Po tej varianti bi odpadlo vseh 8 tunelov, vsi viadukti, nasipi in mostovi razen enega. Cena projekta 650 Mio €.

PREDLOG Vladi Republike Slovenije in Ministrstvom za Gospodarstvo, Finance in Promet.

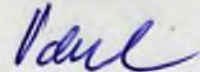
- 1) Da sprejme ta predlog spremembe trase kot prispevek k načrtovani stroškovni reviziji projekta, ga prouči in posebno pozornost nameni odpravi nepotrebne ZANKE proti Italiji in s tem doseže finančno vzdržnost projekta v okviru 700 Mio €. Prouči naj vse predlagane variante.
- 2) Da se vlada neha mučiti z raznimi izračuni in ocenami institucij, saj je itak vsak izračun drugačen, ampak naj raje zahteva izračune od interesentov za gradnjo proge, ki so v bistvu lahko že ponudbe. Kitajci predlagajo, da sami izdelajo stroškovno revizijo. Prosim, dajte jim, da jo izdelajo.
- 3) Da se nekatere dela začnejo TAKOJ: vkop od ž.p. Divača do vhoda v T1, vzporedni tir od Luke mimo Rižane do vhoda v Kraški rob. Ta dela lahko takoj začnejo izvajati domača podjetja in ker je to že začetek del se v tej operativni fazi že lahko pridobi sredstva EU.

Jesenice 27.01.2016

Lep pozdrav

Varl Rudolf

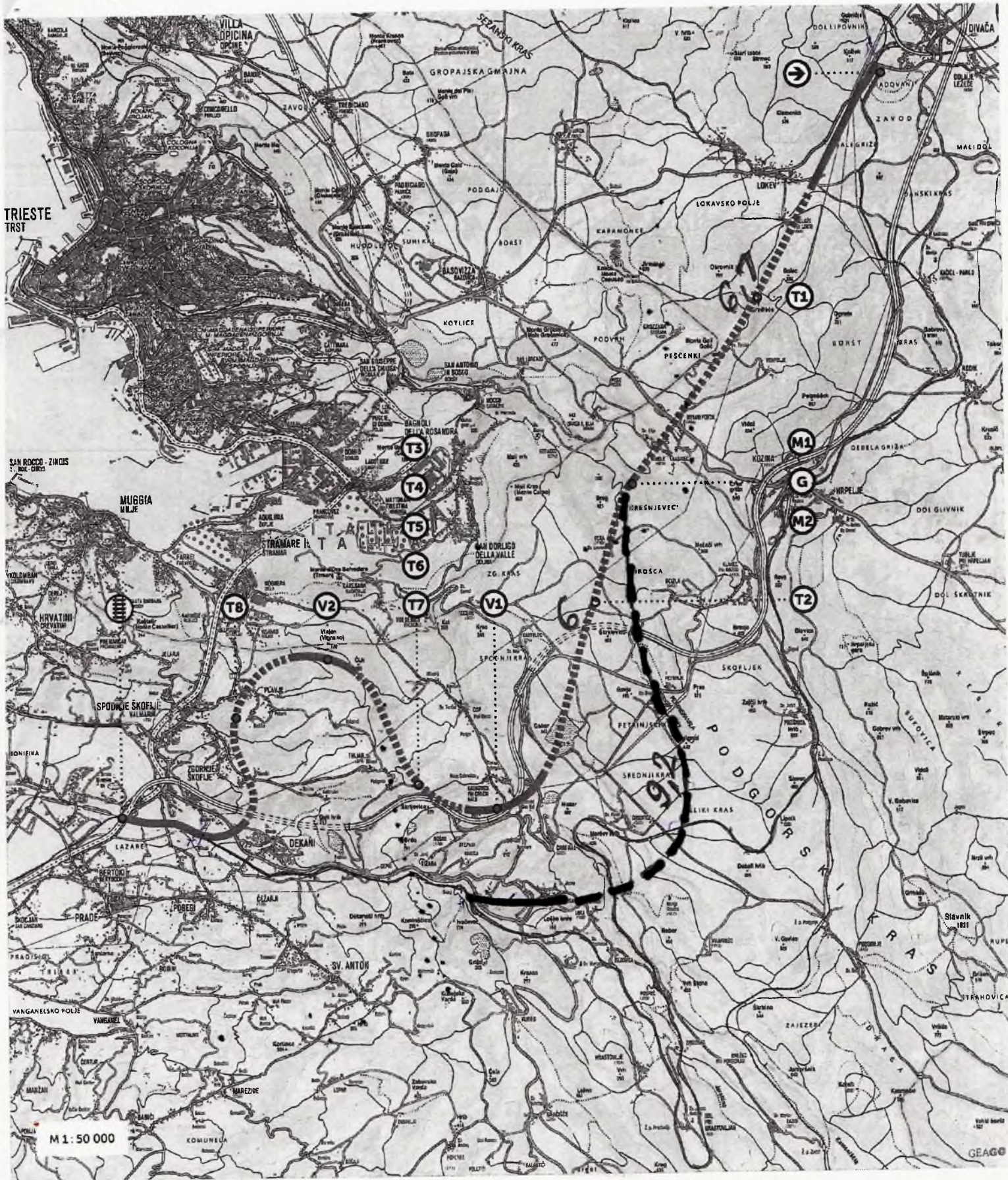
Izdelal: Varl Rudolf u.d.i.s. projektant



C. Cirila Tavčarja 1 A, 4270 Jesenice

Tel: 04 – 5832923 070 - 714248

4



TRIESTE TRST

SAN ROCCO - ZINCUS

MUGGIA MILJE

T8

V2

T7

V1

T2

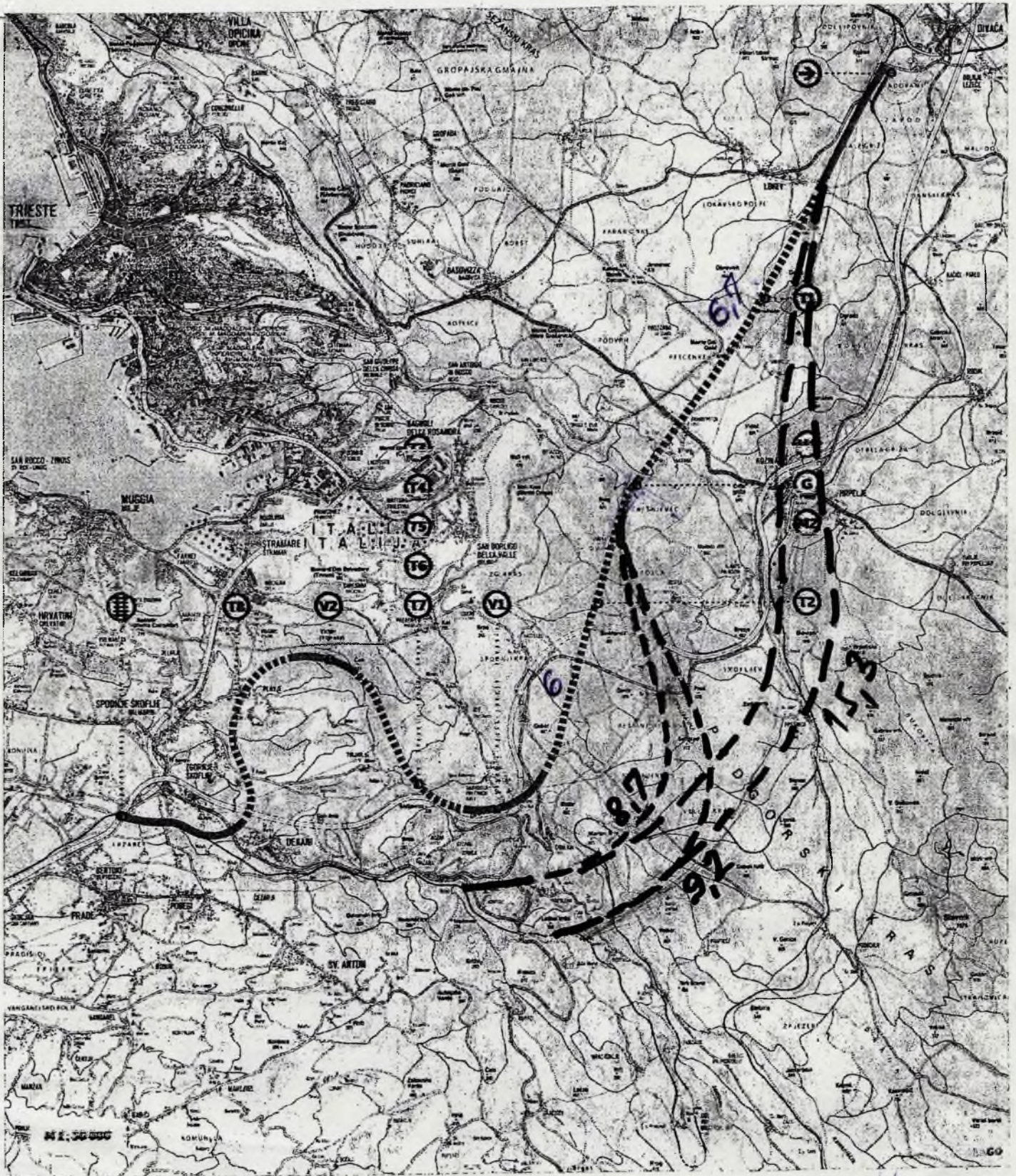
M1

G

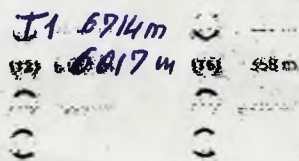
M2

M 1: 50 000

GEAG

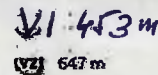


8 PREDOROV



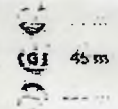
skupna dolžina predorov:
20,5 km

2 VIADUKTA



skupna dolžina viaduktoev:
1,1 km

**2 MOSTOVA
1 GALERIJA**



drugi tir med ENP Ulezani in Koperom
1.200 m

Nova varianta

- 1) Levi tunel 8,7 km
- 2) Desni tunel 9,2 km
- 3) Desni dolgi tunel 15,3 km

$$T_3 + T_8 + V_1 + V_2 = 8848 \text{ m}$$