

# Pravi križ - Drugi tir

215 milijonov manj ali 120 milijonov več

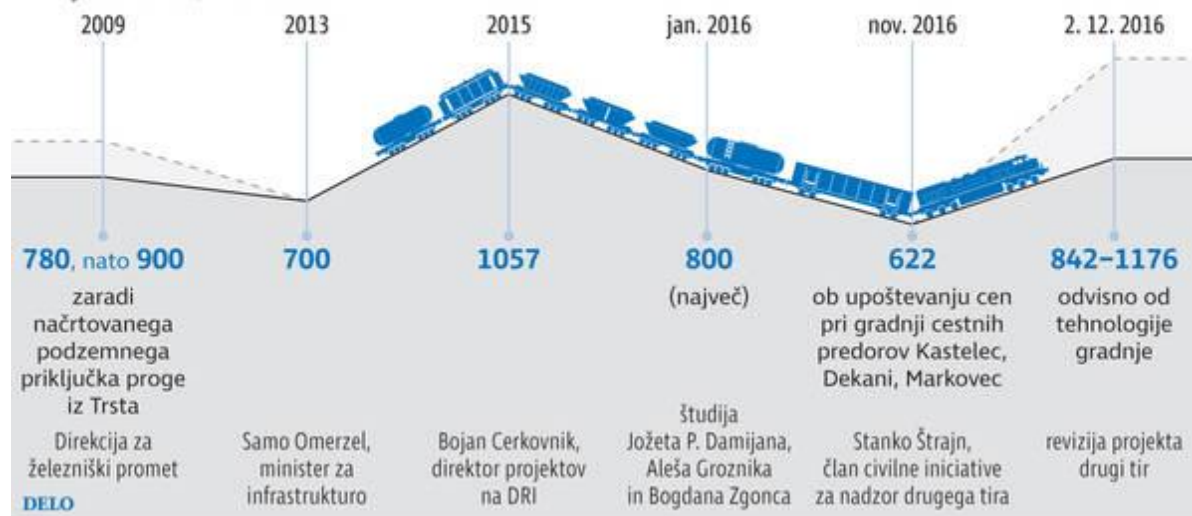


Povzeto po članku Borisa Šuligoj, 2.12.2016, obdelano Svet-DT

**Prihranki so odvisni od tehnologije gradnje predorov, ali bo proga namenjena mešanemu ali le tovornemu prometu in od tega, kdo izračunava.**

## Spreminjanje cene drugega tira

v milijonih evrov, brez DDV



Skoraj leto dni po odločitvi za revizijo projekta drugi tir je Direkcija za infrastrukturo (DRI) javno objavila poročilo. Iz njega je mogoče razbrati, da bi gradnja drugega tira po predloženem investicijskem programu, ki so ga izdelali v DRI, lahko stala 215 milijonov evrov manj, lahko pa bi bila celo za 120 milijonov evrov dražja. Ministrstvo za infrastrukturo nima odgovarjalo na vse nejasnosti iz poročila.

V poročilu, ki ga je izdelalo italijansko podjetje Geodata Engineering, lahko preberemo, da obstajata v bistvu dve dilemi: graditi samo za tovorni ali tudi za potniški promet in tehnologija izkopa predorov. Ker so v podjetju 2 TDK in na pristojnem ministrstvu najverjetneje že odločeni, da bodo gradili tako, kot je predvideva v marcu izdano gradbeno dovoljenje, ostane le še dilema tehnične gradnje predora.

### Stvar tehnike

Če bi gradili po tehnologiji NATM (klasični metodi postopnega izkopa čela predora z varovanjem, betoniranjem izkopnega profila), bi minimalni skupni stroški za 27,1 kilometra drugega tira znašali 1011 milijonov (približno 46 milijonov evrov manj kot po investicijskem projektu DRI) ali pa maksimalno 1176 milijonov (kar je 119 milijonov več od naračunanega v DRI). To so zneski brez davka na dodano vrednost. Če pa bi se odločili za gradnjo po tehnologiji TBM (to je podoben način kot v predoru Markovec, kjer poseben stroj vrta in betonira hkrati, bi po ocenah Geodate investicija znašala od 842 milijonov (215 milijonov manj) do 1007 milijonov (50 milijonov manj kot DRI). Problem uporabe take tehnologije je nepredvidljivost kraškega terena. Saj bi stroj lahko naletel na podzemno jamo in celo zgrmel vanjo, kar bi lahko povzročilo velike zastoje. Tak način gradnje je po mnenju Geodate sicer nekoliko dražji, vendar precej hitrejši, zato bi vseeno pomenil prihranke. Po neuradnih informacijah iz podjetja 2TDK se slovenski strokovnjaki bolj prizadevajo za prvo, zanesljivejšo tehnologijo. Iz česar lahko sklepamo, da revizija ni potrdila pričakovanj o bistvenih pocenitvah projekta.

Geodata svetuje dodatne preiskave terena in razdelitev gradbišča na dva dela. Za pripravo razpisne dokumentacije predvideva vsaj 12 mesecev, temu bi sledil razpis in izbira izvajalcev, kar bi trajalo vsaj še eno leto.

### Za ministrstvo je zdaj vse jasno...

Ministrstvo na vprašanja, kako mu revizija pomaga pri vodenju projekta, za katero različico projekta in za katero tehnologijo se je odločilo, kdaj bo sestavljena finančna konstrukcija, kdaj bodo finančni viri na voljo ne odgovarja. Tudi na očitke Sveta za civilni nadzor projekta, da je bilo naročanje revizije zapravljanje proračunskega denarja in časa, ne. Pravijo, da na vsa vprašanja odgovarja Direkcija za infrastrukturo (DRI).

Neuradno smo izvedeli le, da ima zdaj ministrstvo trden, mednarodno potrjen dokaz o vrednosti projekta, da ve, na kakšno vsoto mora računati in da mora najpozneje v dveh mesecih (dve leti po prejšnjem poskusu) pripraviti finančno konstrukcijo za novo vlogo na evropska sredstva. V tem času se mora dokončno odločiti za tehnologijo.

Glavni direktor SŽ Dušan Mes je izjavil, da bo ministrstvo na tej podlagi lahko verodostojno vodilo projekt, predvsem poskušalo poiskati ponudbe dovolj kakovostnih izvajalcev del. Pred razpisom del in pred pripravo razpisne dokumentacije pa mora zagotoviti finančna sredstva.

### ... za kritični Svet- DT pa ne

Ekonomist Jože P. Damijan pravi, da Geodata potrjuje cene, ki so veljale pred letom 2008 v času gradbene konjunktore in so te cene gradnje predorov dva do trikrat višje kot pri gradnji avtocestnih predorov na istem terenu. Damijan pa pritrjuje, da je tehnologija NATM na nepredvidljivem terenu primernejša in veliko cenejša ter nič počasnejša, ker je mogoče vrtati hkrati z dveh strani predora. Če bi po tej metodi gradili samo za tovorni promet, bi bilo mogoče do drugega tira priti po ceni do največ 600 milijonov evrov, pravi Damijan.

V Luki Koper so opozorili, da je prav danes minilo 49 let od odprtja 31 kilometrov železniškega odseka od Prešnice do Kopra. Gradili so jo tri leta, načrtovana je bila za 1,5 milijona ton pretovora, samo letos jih bodo pretovorili približno 22 milijonov. Spominjajo se tudi, da je leta 1964 slovensko vodstvo po besedah takratnega direktorja Luke Koper Danila Petrinje odklanjalo gradnjo proge, ker niso verjeli v ekonomsko upravičenost in rentabilnost.

»Realne cene drugega tira bi dobili z objavo mednarodnega razpisa, kot se je pokazalo pri izvlečnem tiru, kjer smo dobili enajst ponudb v razponu od 5,92 do 16,23 milijona evrov. Delo je bilo oddano konzorciju treh slovenskih podjetij,« pravi Sebastijan Šik iz Luke Koper.

