



Foto: Depositphotos

Do konca leta razpis za izvajalca drugega tira

Še to pomlad bo objavljen razpis za pripravljala dela za drugi tir, do konca leta bi lahko bil objavljen razpis za izvajalca del, trdijo na pristojnem ministrstvu.

Andreja Šalamun

Po zagotovilih ministrstva za infrastrukturo (MzI) bo drugi tir za potniški in tovorni promet zgrajen v šestih letih. »Prvi vlak bi se torej lahko po tirih peljal leta 2025,« pravijo na MzI in dodajajo, da bodo spomladi objavili razpis za pripravljala dela, do konca leta pa bi bil lahko objavljen razpis za izvajalca del.

V začetku leta so aktivno pripravljali prijavo na razpis za evropska sredstva iz finančnega programa za Instrument za povezovanje Evrope (Connecting Europe Facility (IPE/CEF)), za katera so morali vlogo oddati do 7. februarja.

»Verjamemo, da bomo na razpisu za nepovratna evropska sredstva uspešni, ker ima projekt gradbeno dovoljenje, ker je finančna konstrukcija izdelana, ker bo Slovenija v projekt vložila 200 milijonov evrov, ker v njem sodelujejo zaledne države, ker z Evropsko komisijo, Evropsko investicijsko banko (EIB) in Jaspersom potekajo intenzivni pogovori z namenom ustrezne priprave projekta za uspešno črpanje EU sredstev in odobritve projekta za financiranje prek EFSI mehanizma,« so samozavestni na ministrstvu, ki ga vodi Peter Gašperšič.

Pogovarjajo se z Madžarsko, Češko in Slovaško

»Pogovori z Madžarsko še potekajo, prav tako s Češko in Slovaško. Vstop Madžarske in možen vstop drugih zalednih držav bo projektu drugega tira zagotovil mednarodno razsežnost in povečal možnost črpanja evropskih sredstev, infrastrukturi pa bomo zagotovili pomembno zaledje za logistične tokove,« so odgovorili na ministrstvu. Dodali so, da so kapitalski vložki Slovenije in zalednih držav del finančne konstrukcije, in sicer v višini 40 odstotkov vrednosti projekta. »V proračunu za leto 2017 ima Slovenija predvidena sredstva za vložek do 200 milijonov evrov,« so dejali na ministrstvu.

Predlog zakona v vladno proceduro spomladi

Predvidena finančna konstrukcija projekta, katerega vrednost je slaba milijarda evrov, je, pravijo na MzI, sestavljena iz petih odstotkov, ki jih je država že vložila v pripravo projekta, približno 40 odstotkov, ki naj bi jih zagotovili z neposrednimi kapitalskimi vložki Slovenije in drugih zainteresiranih zalednih držav, 25 odstotkov, ki naj bi jih država dobila z nepovratnimi

Na ministrstvu so prepričani v uspeh, ker ima projekt gradbeno dovoljenje, ker je finančna konstrukcija izdelana in ker bo Slovenija v projekt vložila 200 milijonov evrov.

6 let naj bi rabili za izgradnjo drugega tira.

evropskimi sredstvi počrpanih do leta 2019, in 30 odstotkov, ki jih bo predvidoma prispevala EIB v okviru EFSI mehanizma.

Predlog zakona, ki bo opredelil temeljne pogoje in pravni okvir za izvedbo financiranja, gradnje in upravljanja drugega tira, bo v vladno proceduro predložen to pomlad, pravijo na MzI.

Veliko dela tudi na železnici in cestah

Ni pa drugi tir edini večji infrastrukturni projekt, ki se ga lahko veselijo domači gradbinci. Kot pravijo na MzI, so ob drugem tiru prioritetni tudi nekateri projekti na železniški infrastrukturi, in sicer nadgradnja železniške proge Poljčane – Slovenska Bistrica, nadgradnja železniške proge Zidani most – Celje, nadgradnja proge Maribor – Šentilj in vozlišča Pragersko, uvedba sistema ETCS na X. koridorju (Dobova – Zidani Most in Pragersko – Šentilj) ter nadaljevanje del na izvlečnem tiru.

Na državnih cestah bodo izvajali rekonstrukcijo starega mostu čez Dravo na Ptuj, rekonstrukcijo odseka ceste Dolenja Trebuša – Želin, del južne obvozne ceste Murske Sobote, severno obvoznico Bled, obvoznico Krško in rekonstrukcijo dela ceste Mežica – Črna).

Več kot 50 cestnih investicijskih projektov, katerih vrednost je večja od 1 mio evrov, je v teku.



Foto: Depositphotos

Večji cestni investicijski projekti 2017

Letos se bodo izvajala dela na številnih cestnih odsekih. V teku je več kot 50 projektov, katerih vrednost je večja od enega milijona evrov. V nekaterih primerih je pogodba že podpisana, drugi so v postopku javnega naročanja ali pa v pripravi za objavo javnega naročila. Med projekti, ki so že v gradnji oziroma se bo ta začela, ko bodo vremenske razmere to dopuščale, so rekonstrukcija glavne ceste Kranj – Spodnji Brnik, rekonstrukcija ceste Šmarjeta – Šmarješke Toplice ter sanacija usadov Sorica in ceste Sorica – Petrovo Brdo. Začetek del je predviden tudi na cesti Hrastnik – Zidani most, kjer bo potekala sanacija vozišča. Med projekti, ki so v pripravi razpisne dokumentacije in sta razpis ter gradnja predvidena še letos, pa velja izpostaviti izgradnjo štiripasovnice med Lavrico in Škofljico ter severno blejsko obvoznico.

Nadaljevala se bo gradnja avtocestnega odseka Draženci – Gruškovje in polnega priključka Šmarje-Sap ter izvedba obnovitvenih del na avtocestnem omrežju in omrežju hitrih cest v višini 35 milijonov evrov, so pojasnili na MzI.

Poleg milijonskih projektov, še več kot 300 manjših

Seznam večjih cestnih investicijskih projektov, za katere je pogodba že podpisana, so v postopku javnega naročanja ali pa v pripravi za objavo javnega naročila in katerih vrednost presega milijon evrov, lahko vidite v tabeli. Poleg teh projektov pa ima Direkcija RS za infrastrukturo v letošnjem in naslednjem letu predvidenih več kot 300 razpisov za izvedbo investicij in investicijsko vzdrževalnih del na državnih cestah, katerih ocenjena vrednost je nižja od milijona evrov. gg



GEOGRAD, d.o.o., Ljubljana Podjetje za geodetske storitve

Tbilisijska ulica 59, SI – 1000 Ljubljana, tel.: 01/422 82 13, faks: 01/422 82 17 / www.geograd.si / info@geograd.si
PE Črenšovci, Ulica prekmurske čete 14a, SI-9232 Črenšovci, tel.: 05/992 61 26, faks: 05/992 61 26

GEOGRAD, d. o. o., Ljubljana

je podjetje za geodetske storitve, ustanovljeno leta 1991. Ima izkušen kader in najsodobnejšo opremo.

Opravlja naslednje storitve:

- inženirska geodezija
- geodetske zakoličbe za potrebe gradnje cestnega in železniškega omrežja
- geodetske zakoličbe pri gradnji predorov
- meritve pomikov terena in objektov med gradnjo in po njej
- izdelava posnetkov terena in podlag za potrebe projektiranja
- izračun količin opravljenih
- zemeljskih del
- izmera in izris situacije novega stanja po določenih zakona o graditvi objektov
- geodetski nadzor del pri nizki in visoki gradnji ter pri najzahtevnejših objektih (predori, mostovi, viadukti in galerije)
- terestično lasersko skeniranje objektov in terena
- GPS meritve
- kataster
- ureditev meje
- parcelacija
- izravnava meje
- ugotavljanje dejanske rabe zemljišč
- kataster stavb
- izdelava identifikacijskih potrdil
- izdelava geodetskih načrtov
- kataster gospodarske javne infrastrukture (GJI)



Damijan: »Nujna je revizija cen«

Inženirji podjetja Axis so pripravili analizo Kakšna je prava vrednost projekta drugi tir?, v kateri so predstavili drugačen izračun stroškov omenjenega projekta. Do razlik v stroških prihaja v treh segmentih, in sicer v oceni vrednosti predorov, oceni vrednosti nepredvidenih del in ostalih stroških. Iz analize, ki je javno dostopna na blogu ekonomista Jožeta P. Damijana, je razbrati, da je pri oceni vrednosti izgradnje predorov do razlik prišlo zaradi uporabe različne tarifne postavke na kubični meter. V analizi DRI je uporabljena povprečna tarifna postavka dobrih 250 €/m³, medtem ko je po analizi Axisa povprečna vrednost tarife 150 €/m³. Slednji so namreč pri določitvi upoštevali stroške gradnje predorov na slovenskem avtocestnem omrežju. Razlika v stroških za izgradnjo predorov med obema analizama je 218 milijonov evrov (DRI 585 milijonov evrov, Axis 367 milijonov evrov).

Damijan v svojem zapisu opozori na oceno stroškov nepredvidenih del, ki po oceni Axisa znaša nekaj manj kot 80 milijonov evrov. DRI je medtem

za stroške nepredvidenih del naštel za 279 milijonov evrov stroškov. Razlika med obema ocenama je skoraj 200 milijonov evrov. Ekonomist opozarja tudi na obračun stroškov vodenja in nadzora nad projektom, ki se med obema analizama razlikuje za 20 milijonov evrov. Skupna razlika med ocenjeno vrednostjo projekta po analizi DRI in analizi Axisa je 474 milijonov evrov brez DDV.

Damijan opozarja, da je nujna revizija cen, še zlasti železniških predorov. S prihrankom bi lahko namesto načrtovane enotirne proge za sedanjo ceno izgradili dvotirno. Kritičen je tudi do načina financiranja projekta. Kot pravi, je javno-zasebno partnerstvo najdražji način financiranja. Najboljša rešitev bi bila javno financiranje in uporaba sredstev EU, kjer pa se je država februarja 2015 neuspešno prijavila in »izgubila 260 do 300 milijonov evrov«. Na razpisu v letošnjem letu je po njegovih besedah za Slovenijo na voljo le še 27 milijonov evrov sredstev CEF.



Foto: Vid Rotar, mediaspeed.net

Jože P. Damijan ocenjuje, da je Slovenija z neuspešno prijavo na razpis za sredstva EU februarja 2015 izgubila »260 do 300 milijonov evrov«.



**cestno podjetje
ptuj d.d.**

Vzdrževanje cest, gradnja, mehanizacija, gradnja za trg – vse to je danes Cestno podjetje Ptuj – družba za prihodnost. S kakovostnim delom in visokousposobljenim kolektivom zagotavljamo dolgoročno stabilno rast in razvoj družbe.



VZDRŽEVANJE

Na več kot 500 km državnih in skoraj 1000 km občinskih cest in javnih poti opravljamo vse vrste vzdrževalnih del.



GRADNJE

S svojimi bogatimi izkušnjami zagotavljamo kvalitetene usluge vzdrževanja ter nizkih in visokih gradenj.



PROIZVODNJA

V okviru družbe proizvajamo različne materiale, ki jih uporabljamo pri gradnjah, vzdrževanju in sanacijah.