

Tisoč delavcev na dan in več kot tisoč metrov na mesec

Luč na koncu tunela bo videti čez dve leti. Vlada je prepočasna pri odločanju o vzporednem tiru.

Kristjan Mugerli in Pavle Hevka ob začetku glavnih gradbenih del. FOTO: Jože Suhadolnik/Delo

Boris Šuligoj

Minister za infrastrukturo v odhajanju **Bojan Kumer** je tik pred novoletnimi prazniki v Luki Koper izjavil, da pričakuje dokončanje novega železniškega tira med Divačo in Koprom hitreje, kot je bilo predvideno. Ministrov optimizem je posledica tega, da dela na gradbišču drugega tira trenutnega potekajo tekoče, kljub večmesečni zamudi v prvem letu gradnje, predvsem na račun zamud pri gradnji viadukta Glinščica. Pogledali smo, kako je gradnja tira napredovala v letu 2022.

Gradnja proge med Divačo in Koprom se je začela sredi poletja 2021. V prvi polovici leta so porabili veliko časa za organizacijo gradbišč in za pripravo del, gradnjo portalov, tudi pripravo delavskega naselja za turške delavce v Orehku in veliko časa ter energije za pridobitev začasnih delovnih dovoljenj zanje. Tako je bilo v začetku januarja 2022 na osmih deloviščih komaj 550 delavcev. Sredi januarja 2022 je družba 2TDK objavila, da so izkopali prvih tisoč metrov predorskih cevi od skupno 37 kilometrov.

Gradbeni stroji so se zagrizli v najdaljši predor. FOTO: arhiv Dela

Konec decembra je položaj bistveno bolj optimističen. Le napredka pri delovnih dovoljenjih za tujce skoraj ni. Ta napredek je prepočasen in najbolj problematičen na upravni enoti Ljubljana zaradi neodzivnosti, so nam povedali predstavniki turškega podjetja Yapi Merkezi. Na trasi imajo odprtih 14 delovišč za podzemna dela: po štiri za najdaljše predore – Lokev (T1), Beka (T2) in Škofije (T8) ter dve delovišči za predor Mlinarji (T7). Poleg teh sta še delovišči za dva viadukta – Gabrovica in Vinjan. Prebita sta sedmi (Mlinarji) in tretji predor (Stepani). Prebitje tretjega predora (Škofije) je predvideno čez dobra dva meseca, predvidoma v začetku marca, morda celo konec februarja, saj morajo prebiti le še 500 metrov cevi, kjer kopljejo na dan po več kot deset metrov.

Koliko ljudi je v pogonu

Na celotni trasi je zdaj vsak dan več kot tisoč delavcev, od tega 618 delavcev obeh turških podjetij (Yapi Merkezi in Özaltin), zanje pa dela tudi 44 delavcev iz Slovenije, vključno z inženirji, prevajalci, administracijo in vozniki. Poleg obeh turških podjetij je na deloviščih tudi 400 do 500 delavcev Kolektorja CPG in njihovih podizvajalcev. Vsi skupaj izkopljejo tisoč metrov predorskih cevi prej kot v enem mesecu. Tik pred novoletnimi prazniki je tako izkopanih več kot 14 kilometrov cevi. Najhitreje zdaj kopljejo v osmem predoru (pod Škofijami), najpočasneje pa gre iz doline Glinščice v prvi predor Lokev, ker je teren na začetku še krušljiv in nestabilen, zato morajo veliko bolj previdno kopati in bolj skrbeti za podporne ukrepe. Iz dosedanje hitrosti kopanja lahko sklepamo, da bodo zadnje predorske cevi prebili nekaj mesecev pred koncem leta 2024.

Viadukt Gabrovica so začeli delavci podjetij Yapi Merkezi in Özaltin graditi decembra 2021. Že v naslednjih tednih bodo na nastajajočem viaduktu pod črnokalskim cestnim viaduktom preko stebrov začeli potiskati prve 32 metrov dolge prekladne konstrukcije, zabetonirane v bližnji delavnici. Viadukt Vinjan je Kolektor CPG s podizvajalci lahko začel graditi šele marca 2022 zaradi potrebnega preprojektiranja, februarja pa bodo začeli z opaznimi vozički betonirati na vsaki strani stebrov. Oba viadukta in predor Škofije bodo dograjeni pred rokom (torej pred koncem 2023), tako bo investitor lahko izkoristil zanje predvidena nepovratna evropska sredstva.

Kraške jame so obvladljiva težava

Dnevna rutina del v predorih drugega tira. FOTO: Leon Vidic/Delo

Trenutno potekajo dela po predvidenih terminskih načrtih. V kraškem podzemlju so ob gradnji predorov doslej odkrili 32 kraških jam, kar je sicer več od pričakovanj, vendar so imeli srečo, da jih te jame niso bistveno ovirale

pri kopanju. V treh predorih (Lokev, Mlinarji in Škofije) izdelujejo sekundarne obloge predorskih sten. Ko izkopljejo predorsko kaloto in stopnico, sledi še izdelava talnega oboka, hidroizolacije in notranjega oboka.

Turški delavci so se 5. junija 2022 vselili v delavsko naselje Orehek, kjer jih zdaj stanuje okoli 430. Poleg njih pa v naselju deluje še 50 delavcev, denimo zaposleni iz kuhinje, pralnice, šoferji in uradniki. Turški delavci so vzpostavili dobre odnose z vaščani Orehka, saj pri njih in pri prebivalcih sosednjih vasi kupujejo lokalne izdelke in hrano.

Januarja bodo predvidoma izbrali izvajalca za deviacijo železniške proge pri Divači. Pred nekaj dnevi pa je 2TDK objavil javno naročilo za tretji sklop, torej za železniške in predorske sisteme (postavitve tirov, signalnovarnostnih, telekomunikacijskih in energetskih naprav ...). Rok za oddajo ponudb je do 7. marca 2023, vrednost naročila je omejena na 172,5 milijona evrov, dela bo treba začeti 30. oktobra 2023 in jih dokončati do 30. septembra 2026, ko naj bi bila proga tudi dograjena. Zaradi dražjega tretjega sklopa bodo morali v kratkem popraviti investicijski program.

Kaj pa vzporedni tir?



Pripravljalna dela za temelje na vodnjakih za viadukt Gabrovico. FOTO: Arhiv 2tdk

Predstavnike logističnih podjetij v državi pa ob vse očitnejših spoznanjih o zaostalosti železniškega omrežja, ki hromi logistično delo v državi, zdaj najbolj zanima, zakaj se tako zapleta s sprejetjem dopolnjenega državnega prostorskega načrta za gradnjo vzporednega tira na odseku Divača–Koper. Očitno je, da se gradnja vzporednega tira še ne bo začela pred dokončanjem obstoječega tira, čeprav bi bila hkratna gradnja veliko racionalnejša. Vlada še ni izpeljala postopkov (na primer sprejela formalnega sklepa o izboru variant in posredovala v sprejetje dopolnjenega zakona o drugem tiru). Zamuda zdaj nastaja pri pripravi dokumentacije za dograditev dvojnega tira in ukinitve sedanjega industrijskega tira, ki ga bodo morali prej ali slej zapreti ali pa vanj investirati neracionalno veliko denarja za nadaljnje obratovanje, s čimer nikakor ne soglašajo prebivalci ob progi