

# Dars še naprej neznosno nestrokovno

**Z**e šteti v letu in pol so zaprli predor Šentvid, tokrat zaradi priključevanja na Celovško cesto. Zapora bo predvidoma štirinajst dni, in to v času, ko pričakujemo povečan pomet zaradi praznikov in tudi slabše vozne razmere zaradi padavin in poledice. Delo je treba končati, mar ne?

Ne nasprotujem temu, da je treba spojiti veliko žic in zadeve preizkusiti ter pri tem opraviti veliko dela. A vse je mogoče načrtovati tako, da gradnja poteka modularno ter da so vsi daljinski vklopi predvideni že v osnovnem projektu in se samo dodatno vključijo v sistem. Nespameto je, da se vse postavlja na glavo in na novo. Treba je spojiti požarno detekcijo, komunikacijske vode, signalizacijo, razsvetlavo in nastaviti jakosti prisilnega prezračevanja, vse skupaj pa preveriti z novo požarno vajo.

## Zapora prometa bi bila lahko le dan ali dva

Modularna gradnja je mogoča in v svetu uveljavljena praksa, še posebej v času, ko je večina vklopov elektronsko krmiljenih na daljavo in je pomembno imeti pravilne elektronske naslove posameznih komponent v sistemu. A dobri projektanti in uspešno vodeni izvajalci bi ta dela lahko opravili med enodnevno zaporo prometa ali največ dvodnevno. O tem sem prepričan.

Če primerjam zahtevnost preselitve letališča München, ki se je organizirano preselilo na novo lokacijo z vsemi telefonskimi številkami, službami, vozili, izposojevalnicami avtomobilov, spremembo avtocestne signalizacije, kargoskladiščem, kuhinjo za catering, vsemi hangarji, restavracijami, trgovinami, delavnicami, servisi, delavci, letali in potniki, potem je predor Šentvid po zahtevnosti samo kapljica v oceanu, ne v morju. Je pa res, da tam ni so imeli uprave Darsa.

Skozi predor Šentvid pelje približno 36.000 vozil na dan; če bo vsak voznik zaradi zapore izgubil samo

## Očitno se ponavlja začarani ples nekompetentnega tehničnega vodstva Darsa z nezadostnim tehničnim znanjem in političnim kadrovanjem.

deset minut, to pomeni 6000 ur na dan ali v dveh tednih skupaj 84.000 izgubljenih ur. Povedano v denarju, po tarifi deset evrov bruto na uro, so nam skupaj ukradli za 840.000 evrov časa. Če Dars meni, da se mu pomembnost povečuje premo sorazmerno z dolžino vrst, potem živi v zmoti celotno njihovo vodstvo z novo predsednico gospo Duhovnikovo in njenimi ne še imenovanimi člani uprave na čelu.

## Kaj počne minister?

Človek bi se vprašal, kaj počne minister Patrick Vlačič, ali ga res lahko vedno »nafarbajo« z visoko strokovnostjo – stari znanci, posvečeni projektanti in preverjeni strokovnjaki. Vprašanje je, ali še vedno raje zaide na koncerte in bučne zabave ali morda razmišlja tudi o racionalizaciji in prevetritvi gradnje slovenskih avtocest. Od začetka mandata ni našel časa, da bi ga avtorji študije, ki je bila opravljena za Šentvid, seznanili z boj racionalnimi, cenejšimi in predvsem hitrejšimi nadgradnjami požarne zaščite v galeriji Šentvid. Prav tako se ni odzval na povabilo, da si ogleda 3K-reverzibilni demopredor na slovensko-hrvaški meji. Pri nadgradnji predora Karavanke bi bilo mogoče privarčevati 300 milijonov evrov, če bi se odločili za nadgradnjo prezračevalnega sistema po metodi 3K. To, da eden glavnih odgovornih za gradnjo in sanacijo pri Darsu



**ANDREJ ČUFER**  
strokovnjak za predore

Aleš Arhar širi neresnice in v televizijskem intervjuju zatrjuje, da ni ustreznih certifikatov razen za optično-lasersko požarno detekcijo, ni samo podlo, ampak priča o strokovni razgledanosti oziroma odkriti korupciji v Darsu. V Šentvidu so priredili razpis tako, da je bil pisan na kožo samo enemu ponudniku. Linearni detekcijski kabel je nekajkrat cenejši kot vgrajeni sistem laserske detekcije, ki uporablja tehnologijo optičnega vlakna. To vlakno je zelo občutljivo in je bilo v galeriji Šentvid že nekajkrat pretrgano ob odstranjevanju ometa, kar poslabša možnost natančnih meritev. Sistem zahteva redne kalibracije in ne omogoča visokotlačnega vodnega čiščenja stropa, ker bi se optični kabel lahko pretrgal.

## Potratni požarnodetekcijski sistem

Tako smo zapravili nekaj sto tisoč evrov za požarnodetekcijski sistem, ki ne omogoča drevesne strukture priključitev. Pri cenejšem senzorskem sistemu, ki je v marsičem tudi boljši, se dva detekcijska kabla preprosto povežeta s štirimi žicami in celoten sistem se po ponovnem zagonu vzpostavi z novo konfiguracijo, ne zahteva kalibracij in omogoča visokotlačno vodno čiščenje. Priključitev novih povezovalnih predorov in požarnega sistema v njih bi trajala nekaj deset minut, in ne štirinajst dni. S takšnim sistemom pa bi privarčevali nekaj sto tisoč evrov ob nabavi in nekaj deset tisoč pri vzdrževanju.

Primer: senzorski detekcijski sistem v Ljubelju je stal na avstrijski strani 25.000 evrov, na naši pa optični detekcijski sistem 75.000 evrov (brez montaže, programiranja, povezovanja sistemov ...). Če bi se odločili za cenejši sistem tudi mi,

*Prihaja čas suhih krav in čas, ko bomo morali prodati eno zadnjih dragocenosti družinske srebrnine – Dars. Cena, ki so jo plačevali za avtoceste, je bila tolikšna, kot da bi bili vanje vgrajeni diamanti, iztržili pa bomo manj kakor za zarjavelo železnino.*

bi bil dodaten strošek za dodaten senzorski kabel samo 10.000. Tako smo po neumnem zapravili precej več kot 57.500 evrov.

Zgodba se tu še ne konča. Galerija Šentvid bi namreč morala že danes biti požarno zaščitena, obratuje pa neskladno z evropsko direktivo 2004/54/ES o minimalnih varnostnih zahtevah za predore, saj v galeriji nima zahtevane požarne zaščite tam, kjer so nad njo šola, železnica in pomembna prometnica. Tako se pričakuje, da bo Dars zelo kmalu ali vsaj do leta 2019, ko meni, da je rok, do katerega je treba izpolniti obveze iz evropske direktive, zopet zaprl vsako cev posebej ali predor v celoti za najmanj tri mesece ali šest, odvisno od izbrane tehnologije protipožarne pasivne zaščite, ki bo stala od tri milijone evrov do pet.

Poleti so izvedli testiranje pasivnih požarnih zaščit ometa drugega proizvajalca in zaščito s kalcitnimi ploščami. Že na hitro se da sklepati, da je spet nekdo kar po domače naredil test na dveh metrih in pri tem storil več napak.

Novi omet so položili na predhodno dobro očiščeno podlago in vse bi bilo vzorno, če ne bi prekrili tudi dilatacije med dvema nosilcema, ki je v galeriji Šentvid problematična, saj številne dilatacije zamakajo. Ob potresu ali zaradi delovanja različnih vibracij bodo te dilatacije popuščale in bo brez dvoma omet tam spet začel odpadati. Ustrezno čiščenje in omet ne bosta poceni. Problem bo znova v predelu visokih nosilcev, kjer je le s težavo mogoče nanašati omet z brizganjem pravokotno na podlago in enakomerno na vse površine, posledica bo lahko različna trdnost oprijema na podlago.

## Test kalcitnih plošč

Izvajalec pasivne zaščite, ki je prikazal izvedbo požarne zaščite s kalcitnimi ploščami, je sledil rebrastemu stropu in pri tem porabil precej večjo površino plošč, kakor bi bilo treba. V teh prostorih med nosilci nastajajo zračni vrtinci, nadtlak in podtlak, ki ustvarjata resonančno gibanje zraka med nosilci. Sile, ki pri tem nastajajo, so lahko večje kot 300kg/m<sup>2</sup>, in to v zelo kratkih intervalih. Posledica so resonančne vibracije, ki so bile eden od glavnih vzrokov za prvo odpadanje ometa.

Glavna napaka izvajalca del je bila, da je pozabil priviti številne vijake. Posledica tega bodo večje amplitude vibracij na robovih plošč in odpadanje plošč. Nekatere vijake je načrtno privil samo na rob špranje dilatacije in celo pozabil zaščititi del stika dveh plošč. Obstajajo tudi aktivne požarne zaščite, ki stanejo od enega do petih milijonov evrov in za vgradnjo katerih je potrebno od enega do sedem tednov. Zanimivo je, da je najcenejši ponudnik tudi najhitreje vgrajen in porabi kar 400 metrov manj visokotlačnih cevi.

## Tiščanje glave v pesek

V Sloveniji se kot med zdravniki tudi v avtocestnem cehu udeleženci – projektanti, inšpektorji, gradbeniki – nočejo zameriti drug drugemu, saj so že nešteto krat med seboj poslovali po načelu »vsak z vsakim« in tako zaradi galantnosti, morda pa tudi neznanja in objektivne krivde raje tiščijo glavo v pesek (beri beton). Kot v cesarjevih novih oblačilih pa nihče ničesar ne opazi in nihče noče o tem govoriti. Nihče ne zna izbrati ustrezne mešanice betona za predore, kakor ni nima nič proti, če se zamenja beton za asfalt, ki je bolj abraziven, bolj temen, bolj problematičen zaradi posedanja in izrivljanja.

Nihče ne opazi, če šklepetajo jaški v galeriji Šentvid, zato ker so nameščeni na kolesnicah in jih vsako vozilo na prehitevalnem pasu dodatno zaniha zaradi posedanja asfalta in prihaja do utrujanja materiala. Tega, ali imajo ustrezna jamstva in certifikate za hitrosti vozil 100km/h in bremena večosnih tovornjakov za najmanj 25 let, nihče ne preverja. Smrt motorista v galeriji v Mariboru leta 2000 je že davno pozabljena. Priročna rešitev so dodatno improvizirano vijačenje ali varjenje.

Skoraj nobenega ne moti, da letijo kovinske plošče dilatacij na novih viaduktih in se sanacije izvaja več kot leto. Nič nas ne moti, če

stane en sam predor toliko, kot bi stali skoraj trije. In nihče se ne vpraša, kdo bo zgradil nove hiše v Izoli, ko se bodo te zaradi slabo nosljivih kamenin in res skromnega nadkritja posedale in bodo nastale razpoke, sledilo pa bo morda celo rušenje hiš.

## Začarani ples nekompetentnih na Darsu

Očitno se ponavlja začarani ples nekompetentnega tehničnega vodstva Darsa z nezadostnim tehničnim znanjem in političnim kadrovanjem. Ker sem skoraj enako kritičen do sedanjega ministra za promet, kakor sem bil do prejšnjega, mi ne očitajo političnih razlogov za moje kritično pisanje.

Denar Darsa se je razpršil tudi za različne lokalne potrebe in porabo. Blagor občini Blagovica, ki je s tem denarjem pridobila šolo. V Radvljici smo prav ta teden zaorali in začeli graditi nujno potrebne in dolgo pričakovane letališke steze. Župan je pribarantal 60.000 kvadratnih metrov novega asfalta za letališko stezo, ki jo bo treba preplasti morda že čez deset let. To pridobitev bo uporabljalo intenzivneje 15 domačinov in 150 tujih pilotov. Asfaltirana letališka steza bo naša pot v neskončne svetovne širjave, da bo Alpski letalski center postal finančno uspešen kakor drugi večji letališči, Maribor in Sečovelje. Sledila bo investicija v velik nogometni stadion, ker se je v Mariboru pokazalo, da je to uspešna taktika za razvoj letališča. Koliko večjo konvekcijo ustvarja kvadratni meter črnega asfalta od rosne trave, bo povedano te dni v Københavnu. Če bi vsaj s tem asfaltom zgradili 1,5 metra široko kolesarsko stezo, bi pridobili 40 kilometrov prvovrstnih rekreacijskih površin, ki bi vsak dan omogočile rekreacijo najmanj 1500 kolesarjem vseh kategorij iz širše okolice, pozimi pa še smučarjem tekačem.

Prihaja čas suhih krav in čas, ko bomo morali prodati eno zadnjih dragocenosti družinske srebrnine – Dars. Cena, ki so jo plačevali za avtoceste, je bila tolikšna, kakor da bi bili vanje vgrajeni diamanti, čeprav so v cestišče predorov vgradili navaden prod. Cena, ki jo bomo iztržili, pa bo slabša kakor za zarjavelo železnino.

Novi lastnik bo poskrbel za strokovnjake in ne bo razsiral z denarjem, ne pri plačah in odpravninah uprave ne pri sanacijah. Morda je to edina rešitev za Slovence in jaro gospodo, da zopet postanemo samo tlačani in podložniki v tuji lasti.

