

Gori, odpri, pade, zapri

Spet kolone, dolge šest kilometrov, spet zapore predora Karavanke in Trojane.

Ko so priključevali nove odcepe v predoru Šentvid, sem trdil, da je dela mogoče opraviti modularno in precej hitreje; ko v Darsu objavljajo odprtje Trojan po požaru že v nedeljo, pa trdim prav nasprotno.

Predor Trojane bi moral biti zopet zaprt za nekaj tednov, če ne mesecev, ker je treba obnoviti v požaru poškodovano betonsko oblogo. V recesiji dobrodošel posel za gradbenike, nove kolone za voznike in za stojvi v prometu.

Ponavljjanje grehov iz Šentvida

Dars namerava samo dodati nekaj kablov za razsvetljavo in detekcijsko optično vlakno ter predor pokrpati toliko, da bo v njem lahko stekel promet. Nihče pa ne razmišlja o odgovornosti za to, da bo termično poškodovani in kemično spremenjeni beton moral prenesti tudi fizikalne obremenitve prometa in bo zaradi lokalnih obremenitev odpadel. Nova uprava Darsa in novi minister za promet ponavljata stare grehe. Se res nismo še ničesar naučili iz eksperimentiranja v Šentvidu? Morda bi morala uprava Darsa brati slovenske avtorje, kot je bil Herman Potočnik Noordung, ki opisujejo gravitacijo in antigravitacijo.

V Darsu očitno tudi ni nikogar, ki bi vedel, kako so nekoč v dolini Radovne delali apno v kopah. Kalcijev oksid (CaO) namreč poznamo tudi kot žgano apno (živo apno, apno ...); pridobivamo ga z žganjem kalcijevega karbonata (tehnično: žganje apna). Apnenec v kosih žgejo pri približno 1100 stopinjah Celzija

Žalostno je, da se vedno nove uprave Darsa učijo istih lekcij, in to na stroške davkoplačevalcev, ob odstopih pa dobivajo celo odpravnine. Čas je za spremembe. Čas je za načeli varnosti in poštenosti.

v jaškastih, krožnih ali rotacijskih pečeh. Naložiš kopo kamenja in jo kuriš toliko časa, da se razbeli, potem pa gasiš prepečeno kamenje tako, da polivaš vodo. Popolnoma enak postopek, kot je potekal v Trojanah. Tam ponoči čistijo strop z vodo, še na dež ali plundro jim ne bo treba čakati. Apno nastaja namesto kamenčkov v strukturi betona in beton se bo pod vibracijami zraka zaradi prometa in tovornjakov začel luščiti, kot se je v Šentvidu – v kosih.

Nova uničena vozila, morda celo žrtve?

Za segrevanje betona je zadoščalo žito, ki je izgorelo v tovornjaku, pa gorivo, gume in tudi veliko vpi-



ANDREJ ČUFER,
arhitekt, strokovnjak za predore

hovanja skozi vzdolžno ventilacijo. Po vodnem čiščenju, kot rečeno, že poteka kemična reakcija, ki bo kmalu povzročila odpadanje in luščenje betona. Stavim sicer, da bo s tem »odpadla« tudi nova uprava Darsa in minister za promet, če se bo ponovila zgodba iz Šentvida. Spet bodo uničena vozila, morda bodo celo žrtve zaradi odpadanja obloge, ki je težja od virmikulitnega lahkega protipožarnega ometa z galerije Šentvid.

Mimogrede: v četrtek nas je v televizijski oddaji dobro zabaval gospod v Darsa z naivnostjo, da jim bodo zavarovalnice poljskega tovornjakarja povrnile vse stroške obnove v predoru. Po možnosti tudi stroške, ki jih imamo vozniki s čakanjem v kolonah ... Vsekakor gospod lahko upa v povračilo stroškov, ko bo dokazal, da ni imel spolzkega betona v predoru zaradi slabega materiala, da je predor dobro osvetljen in ni bilo v njem stroboskopskega učinka, da je imel enake ali večje table Stop na portalu

Predor Trojane bi moral biti spet zaprt za nekaj tednov, če ne mesecev, ker je treba obnoviti v požaru poškodovano betonsko oblogo ... Če pa bo res odprt v nedeljo, svetujem vsem, da se predoru Trojane v smeri proti Ljubljani izognejo.

predora in da je tudi Dars poplačal povzročeno škodo nemškemu voznikom v Šentvidu.

Kako zmanjšati kolone med obnovo predora

Preprosto: regionalno bi v odseku obvoza spremenili v enosmerno cesto in pretočnost ter varnost se lahko ob ustrezni signalizaciji zelo povečata. Seveda bi navada voznikov domačinov in tistih, ki se zadržijo pri gostilni na Trojanah, pomenila veliko nevarnost, če bi kdo pozabil na spremenjeni režim vožnje. Toda ob dobri signalizaciji je to izvedljivo in bi preprečilo kolone. Seveda bo to že morala upoštevati prometna študija Darsa za izredne razmere.

Rad bi se zahvalil trem srčnim fantom gasilcem, ki so z odločnim in hitrim gašenjem omejili širjenje požara v predoru. Še vedno pa sem presenečen, zakaj jim ni uspelo pogasiti požara v začetni fazi, če so prišli v sedmi minuti na kraj požara. Zelo verjetno je vzdolžna ventilaci-

ja, ki je delovala s polno močjo, tako intenzivno podpihovala požar, da ga ni bilo mogoče več pogasiti, saj na fotografijah, objavljenih v medijih, vidimo, da sta dva tovornjaka povsem pogorela. Očitno so še vedno zelo neozaveščeni tudi profesionalni šoferji: eden je stekel (kot lahko sodimo s posnetkov) v dim v smeri gibanja zraka, drugi pa sploh ni želel zapustiti svojega tovornjaka. Oba sta bila nespametna.

Razmislek o vzdolžni ventilaciji v predoru

Zato sem prepričan, da bi bilo treba kljub srečnemu naključju, da smo se izognili človeškim žrtvam, strokovno preveriti način predvidene sanacije in predvsem celotni koncept vzdolžne ventilacije, ker – kot kažejo posledice požara – je predor Trojane preveč obremenjen s tovornjaki in preveč dragocen, da bi ga še naprej lahko upravljali z vzdolžno ventilacijo; še posebno, če imamo na razpolago res varno in učinkovito tako imenovano 3K-ventilacijo, katere delovanje si je mogoče ogledati v prihodnjih mesecih v testnem predoru 3K pri Krapini, le 100 metrov od slovenske meje. Žal se nihče ni odzval na naše vabilo k predstavitvi, ne direktorica Darsa Duhovnikova niti prometni minister Vlačič.

Signalizacija v Trojanah je res morda narejena po predpisih, a vseeno ne bi bilo drago sedanjim semaforjem dodati samo utripalo ali dodatno utripajočo luč. Denar ne more biti izgovor. Toda majhne navadne semaforje rdeče barve morda res – ob vseh rdečih lučeh, pozicijskih in zavornih – na vozišču preprosto spregledamo; zato bi bila na portalu predora morda za hitro zapiranje primernejša utripajoča rde-

ča, oranžna ali modra luč. Utripanje bi povečalo zaznavnost z našimi očmi. V svetu obstaja tudi zelo učinkovit sistem, ki se imenuje SoftStop in je namenjen učinkovitemu zaustavljanju črednega nagona voznikov, ki divjajo v predor (glej fotografijo).

Igra slepih in gluhih miši z umetnim dimom

V predorski cevi je prečni prehod na levi strani v smeri vožnje. Table, ki označujejo prehod, so nameščene na levem zidu. Osvetljene table, ki označujejo smer pobega, pa so na desni, kar je popolnoma nesmiselno. Kajti ko je predor zadimljen, ni mogoče videti, kje je treba prečkati cesto in se prebiti mimo vozil do levega roba in prehoda. Z veseljem bi upravi Darsa in ministru za promet simuliral simpatično igrice slepih in gluhih miši z umetnim dimom v enem od naših predorov, da se bodo prepričali, kako delujejo zelene exit table in zvočniki v praksi.

Žalostno je, da se vedno nove uprave Darsa učijo istih lekcij, in to na stroške davkoplačevalcev, ob tem pa ob odstopih dobivajo celo odpravnine. Čas je za spremembe ob veljavi načela varnosti in poštenosti. Še vedno čakam na kopijo plačil iz Darsa, kjer trdijo, da so že poravnali vso škodo nemškim turistom, ki sta jo s svojim nespametnim odločanjem povzročila nekdanji prometni minister Radovan Žerjav in njegov prijatelj, nekdanji predsednik uprave Darsa Tomislav Nemeč.

Če bo torej trojanski predor res odprt v nedeljo, svetujem vsem, da se izognejo predoru Trojane v smeri proti Ljubljani. Previdnost je mati modrosti, ki pa je v Darsu primanjkuje.

