

Spoštovani gospod minister Žerjav!

Odprto pismo!

Ker danes do 12:00 nisem dobil vašega odgovora ali odgovora vaših sodelavcev na moj osnutek odprtega pisma, predor pa je še vedno odprt, objavljam to odprto pismo.

V imenu vseh, ki se vozijo ta trenutek skozi "potencialno smrtno nevaren" predor, ki je bil danes ponovno odprt za promet.

Ni strokovnjaka ali naprave, ki lahko pregleda ali garantira oprijem proti požarnega ometa, kajti gre za kemično fizikalen proces in za številne vplive, ki lahko dinamiko pospešijo do te mere, da predor ne bo dočakal konca turistične sezone in morda načrtovane sanacije.

Zato zahtevam takojšnjo zaporo predora, do sanacije, ker niste upravičeni igrati z denarjem Slovencev "tunelsko ruleto".

Ne zavidam vam vašega trenutnega položaja, ko odločate med prometnimi zastoji in varnostjo toda varnost mora imeti prednost pred vsem!

Pred dnevi mi je v steklo priletel kamen (iz Darsovih gradbišč na Gorenjski AC) in ravno danes mi menjajo steklo na vozilu. Predstavljam si reakcijo voznika v predoru, ki mu ne prileti kamenček ampak kar "mešalec ali samokolnica" ometa v steklo in njegovo refleksno reakcijo, to z veliko verjetnostjo verižno trčenje v predoru.

Odpadanje stropa v predoru Šentvid

V projektu je □e letos januarja bila načrtovana izvedba v negorljivih Promat ploščah (referenca predor pod reko Hamburg), ki so uporabne za take detajle in bi ob ustrezni kvaliteti vijačnega materiala bile dolgotrajna varna rešitev. Zaradi varčevanja in verjetno dobavnih rokov je bil verjetno projekt spremenjen v protipožarni omet, kar pa je tehnično popolnoma neprimerna rešitev.

Kdo je odobril spremembo projekta in kdo ga je revidiral?

Kdor bo odobril ponovno odpiranje predora prevzema 1000% odgovornost za vse morebitne žrtve. Če košček ometa lahko zmoti voznika, ki refleksno skuša izmakniti in povzroči nesrečo z katastrofalnimi posledicami.

Vzroki za odpadanje protipožarnega ometa

- Galerija je bila verjetno izdelana iz pred-izdelanih elementov in to še kar več kot desetletje problematičen stik s "starim betonom".
- Kalupi opaži se običajno mažejo z nafto ali olji.
- Star beton verjetno niso predhodno peskali ali kemično ustrezno pripravili na nanašanje protipožarnega ometa.
- V predoru se je delalo in na stropa se je oprijemal mineralni prah.

- Kvaliteta oprijema in vezave ometa je v pogojih prepaha v predoru ali zaradi geometrije lahko zelo različna
- V galeriji pa so delovali tudi gradbeni stroji z izpuhom navzgor, ki so nanесли na določena mesta tanek mastno oglen sloj izpušnih plinov.
- Kasetiran strop deluje kot akustična skrinjica in verjetno se ojačajo vibracije, ki nastajajo zaradi mimo vozečih vozil.
- Omet je izvedlo podjetje CAFCO iz Anglije verjetno po najnižji ceni, (kakršna pa je bila zaračunana DARS????), ker je bilo v tem času v težavah in ga je med tem že odkupilo podjetje Promat.

Ni mogoče predvideti kdaj in kje bo omet spet popustil in zato je potrebno pristopiti, ki strokovni sanaciji. Omet je potrebno verjetno odstraniti ali pa namestiti močnejšo pod konstrukcijo in nepregorne plošče.

Primer: oprijema ometov brez dodatnih vibracij

(mojim prijateljem Urošu in Barbari so gradbeniki namazali z nafto opečne plošče "bosanke" in jim le kratek čas po vselitvi 2x odpadel strop, do zadnjega koščka grob in fin omet v dnevni sobi. Med katerim je bila poškodovana tudi dragocena peč iz porušene hiše Rudolfa Maistra.)

Tudi požarna ventilacija v predoru Šentvid je naravnost smešna in ne more uspešno odzračiti požara v vseh vremenskih situacijah. Če niste v to prepričani, vam lahko nazorno zadev demonstriramo.

Portal iz Gorenjske strani je izveden podobno kot vhod v CD iz pasaže Maximarketa in je prav tako problematičen, ker bi se profil takoj zapolnil z dimom in nebi omogočal evakuacije. Če "dimna stena" na Gorenjskem portalu, ki ločuje obe cevi je prekratka. Kot primerjavo, če bi predor stal v Švici bi morala bit najmanj 35 metrov dolga in bi morala ločevati tudi vhode v oba stara podvoza.

Kasetiran strop pa je hkrati tudi precej velika ovira za požarni dim in tvori vrtinčenje, ki bistveno zaustavi tok dima in s tem zapre izhod.

Če ob 20 straneh kritike projektu dr. Modicu, ki jih je izdelal dr. Petelin je bil odgovor, da je dr. Petelin dobil pomotoma starejši projekt in, da bojo vse napake odpravljene.

Darsu smo ponudili še pred časom revidiranje projektov ventilacije Karavanke, Markovec, Vižmarje s strani neodvisnega strokovnjaka www.HBI.CH dr.Brandta. Pa nas je vehementno na sestanku sprejel njihov tiskovni predstavnik sedaj že k sreči odstavljeni g. Ažanin, ki seveda ni imel niti trohice pojma o stroki, vedel pa je neprimerno.

Gospod minister že nekaj mesecev se prizadevamo, da stopimo z vami v stik glede popolnoma napačnega pristopa pri obvezni in prepotrebni nadgradnji predora Karavanke in požarnega preizkusa v predoru Ljubno.

Verjamem, da ste imeli obilo težav okoli vinjet, predora in gradnje prekmurske avtoceste. Toda vseeno si projekt nadgradnje Karavank in "požarni test predor Ljubno" zasluži vašo pozornost. Zato ponovno prosim za termin našega sestanka.

Čas je, da se draga gradnja izvaja strokovno. Napake kot so mešanje slabega agregata v zaključni sloj cestišča so nedopustne in taki projektanti in izvajalci bi morali osebno odgovarjati z svojim premoženjem za take napake. Ne pa da je v interesu krivcev, da se menjajo vodilni v Darsu in na ministrskem stolčku odgovorni krivci pa si kujejo nezaslišane zasluške za slabo kvaliteto.

P.S. Še komentar na izvedbo hidrantnih niš v predoru Šentvid

V primeru, da bo panika se lahko zgodi, da bo morda kakšen uporabnik pričel z "zapiranjem" dovodnega ventila, ki se nahaja spodaj na dnu niše, ker v principu ne bi smeli biti dostopni ali pa bi morali vsaj odstraniti kolesa za vrtenje ventilov.

V hidrantni niši ni ustrezen nivo (-30) cm.

Obstaja tudi nevarnost, da bo hidrantno omrežje ostalo brez vode, kot se je dogodilo med našo montažo. Zbiralnik vode se polni s črpalko. Za čiščenje cestišča so cisterne polnili kar v predoru in tako izpraznili zbiralnik. Preverite kako se meri nivo vode v zbiralniku in kako se krmili črpalka. Saj bi že ob dokaj majhnem puščanju sistema ali uporabe vode iz sistema lahko ostal zbiralnik suh, že ob majhni napaki izpadu varovalke ali senzorja nivoja vode.

V hidrantni niši je katastrofalno izvedena drenažna kanalizacija, pesek še pada v cev, med drugim pa nam je med montažo izpadel medeninast priključek cevi in smo morali izdelati novega.

Pa še ena točka bi dodal vrata hidrantnih niš bi morala zelo preprost mehanizem, ki bi preprečevala zapiranje ob odpiranju jih zelo loputa preprih kaj šele ob vožnji vozil mimo. Posebej je to zoprno ob hidrantni niši, ki ni v odstavni niši. Možnosti je več: od prosto gibajoče paličice na spodnjem robu vrat do proti uteži, ki vrata odpre samodejno, vzmeti, ki drži vrata odprta.

TLA hidrante bi bilo potrebno predstaviti tudi v medijih in avto šolah, da bo čim večji krog ljudi vedel čemu so namenjeni in kako se jih uporablja.

Slovenski predori "Drsi pot petami pada na glavo". Oprijem je usoden. Želim vam veliko sreče in dobrega "oprijema".

