



UTRINKI IZ STROKOVNE EKSURZIJE 'ŠVEDSKA 2011' V ORGANIZACIJI DCM DRUŠTVA ZA CESTE SV SLOVENIJE

Kot že vrsto let je tudi letos naše Društvo, v sodelovanju s turistično agencijo Euroval in s pomočjo članov zaposlenih v Direkciji RS za ceste, organiziralo zanimivo in poučno štiri dnevno strokovno ekskurzijo. Na ekskurziji od 26. do 29. maja je bilo 35 udeležencev.

Organizirali smo ogled zanimivih prometno infrastrukturnih objektov in cestno železniških gradbišč na območju južne Švedske (do Stockholma) ter seznanitev z načini načrtovanja in financiranja infrastrukture.

Na letališču v danskem Kopenhagnu se nam je pridružil naš gostitelj in spremljevalec, simpatični in zelo komunikativen g. Jan – Ake Karlsson, starejši gospod z veliko znanja in izkušenj s področja gradnje in vzdrževanja cestne infrastrukture iz podjetja Trafikverket.

Potovanje smo nadaljevali z avtobusom preko zanimivega mostu 'Gate of Scandinavia', oz. t. i. Oresund mosta, ki povezuje Dansko in Švedsko in je najdaljši ... 16,4 km dolg kombinirani most – tunel za cestni in železniški promet. Most je stal 3 bilione EUR-ov, investicija pa se bo povrnila šele v 35- tih letih.

Iz Danske se avtocesta in železniška proga blizu letališča v Kopenhagnu, po 430 m dolgem kopenskem delu spustita vzporedno v 4050 m dolg tunel pod morsko gladino, nato se spet pojavita kot vzporedni prometnici na površini 4055 m dolgega umetnega otoka, na kraju katerega se prometnici združita na dvoetažnem mostu (zgoraj AC in spodaj dvotirna železniška proga) v zahodni del mostu preko morske ožine. Ta del mostu dolžine 3014 m vodi proti najvišji točki mostu, nato se most v dolžini 1092 m poravna (pod njim se odvija pomorski promet) in v svojem vzhodnem delu v dolžini 3739 m počasi spušča do kopna ob švedskem mestu Malmö.

Kapaciteta AC mostu je 4000 vozil na uro v obeh smereh, dnevni motorni promet se je od začetnih 8000 vozil v desetih letih povečal na 20.000 vozil/dan.

V letu 2010 je bilo čez most z 179 vlaki dnevno (9 vlakov na uro v obeh smereh) prepeljanih 55.800 potnikov.

Most je povzročil številne spremembe v načinu življenja, zaposlovanja, na stanovanjskem trgu idr. in povzročil nastanek nove uspešne evropske Oresund regije, v kateri prebivalci združujejo in koristijo ugodnosti obeh držav.

V mestu Varnamo smo se srečali s predstavniki podjetja Traffic Authority, ki so nas seznanili s svojimi izkušnjami, v mestu Jonkoping pa smo si ogledali cestno vzdrževalno bazo in se seznanili z načinom zimskega vzdrževanja cest.

Zelo zanimiva je bila tudi predstavitev in ogled del v Stockholmu na projektu 'Northern link'. Gre za gradnjo v prvi fazi 5 km dolgega AC obroča za razbremenitev mestnega prometa, ki ga sestavlja kar 4 km tunelov - podzemne in podmorske gradnje na zahtevnem terenu. Gradnja se je začela v letu 2006 in se bo končala leta 2015. Uporabljajo sodobne načine za preusmerjanje in vzdrževanje mestnih cestnih in železniških prometnih tokov ter najsodobnejše tehnologije za predorsko kopensko in podmorsko gradnjo. Poseben poudarek pri gradnji posvečajo rednemu informiranju in komuniciranju z javnostmi ter usklajevanju najrazličnejših civilnih interesov in pobud.

Zanimive podatke o prometu in prometni varnosti na tri pasovni AC do našega naslednjega cilja, drugega po velikosti švedskega mesta Goteborg, smo prejeli kar v avtobusu. Novost za večino sodelujočih je bila izvedba ločilne cestne ograje iz jeklenih stebričkov povezanih z jeklenimi vrvmi in njen ugoden vpliv na povečanje prometne varnosti.

Zadnji projekt, ki smo si ga z zanimanjem ogledali, je bilo gradbišče železniškega dvocevne tunela dolžine 8,6 km v območju Hallandsas, na delu žel. proge, ki povezuje švedski Goteborg z danskim Kopenhagmom.

Predvidena otvoritev tega rekonstruiranega dela proge je leto 2015. Zaradi težav povzročenih s podtalnico, ki so se povzročile med vrtanjem tunelskih cevi v granitni skali, je bil projekt kar nekaj let zaustavljen, dokler niso odkrili vzrokov in našli rešitev za zaščito podtalnice. Tunnel bodo vodo nepropustno obložili z betonskimi predfabriciranimi elementi, ki imajo vgrajen gumijasti vodotesen sloj. Tudi na tem projektu smo se lahko prepričali, kako zelo na švedskem spoštujejo naravo ob vseh infrastrukturnih posegih.

Na kraju nam je bil zanimiv tudi sam Kopenhagen (veliko ga res nismo videli), ki ima še prav posebno razvito mestno kolesarsko infrastrukturo in javni promet.

Razen prometno gradbenih vsebin pa smo našli nekaj časa tudi za ogled. Videli smo:

- lep safari z losi in bizoni v naravnem gozdnem predelu,
- Skansen muzej na prostem (park tradicionalnih hiš iz cele Švedske)
- laboratorij in muzej Alfreda Nobela,
- ter pivovarno Karlsberg in Tuborg.

Tudi letošnja strokovna ekskurzija z nekaj dnevnim sproščenim druženjem gradbenikov in prometnikov iz različnih slovenskih družb in delovnih okolij, je bila svojevrsten prispevek društva DCM k izobraževanju članstva in utrjevanju medsebojnega sodelovanja.

Silvo Cesnik,
junij 2011