

Zbirka medijskih objav

INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE,
za obdobje 2. 6. 2019

Število objav: 5

Internet: 5

Spremljane teme:

Inženirska dejavnost, ...: 0

Inženirska zbornica ...: 0

Barbara Škraba Flis: 0

Gradbeni zakon: 0

Zakon o ... načrtovanju: 0

Zakon o ... arhitektih: 0

Gradbena parcela: 0

Evidenca stavbnih zemljišč: 0

Svetovni gradbeni forum 2019: 0

Gradbeništvo, graditev: 5

Internet	Naslov	Strošek gradnje cest niha v odvisnosti od zahtevnosti del		
Zaporedna št. 1	Medij; Doseg	Dnevnik.si; 283.341, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 1. 6. 2019		
Stran v zbirki: 6	Avtor	Andraž Zupančič		
	Teme	Gradbeništvo, graditev		
Povzetek	...sledenjem gradbenim predpisom in potem z nadzorom nad kakovostjo del. Največ pa lahko seveda prispeva pravočasno vzdrževanje. Strokovnjaki z zavoda za gradbeništvo so nam na primer povedali, da sicer na preoblikovanje vozne površine najbolj vplivajo prometne obremenitve. »Pri tem težka, predvsem pa pretežka vozila...			

Internet	Naslov	Strošek gradnje cest niha v odvisnosti od zahtevnosti del		
Zaporedna št. 2	Medij; Doseg	Times.si; 61.010, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 1. 6. 2019		
Stran v zbirki: 10	Avtor	Andraž Zupančič		
	Teme	Gradbeništvo, graditev		
Povzetek	...sledenjem gradbenim predpisom in potem z nadzorom nad kakovostjo del. Največ pa lahko seveda prispeva pravočasno vzdrževanje. Strokovnjaki z zavoda za gradbeništvo so nam na primer povedali, da sicer na preoblikovanje vozne površine najbolj vplivajo prometne obremenitve. »Pri tem težka, predvsem pa pretežka vozila...			

Internet	Naslov	Znižanje zalog ter koledarski učinek znižala gospodarsko rast na 3,2%		
Zaporedna št. 3	Medij; Doseg	Si21.com; 10.000, Slovenija		
	Rubrika, Datum	ostalo; 1. 6. 2019		
Stran v zbirki: 12	Avtor	Unknown		
	Teme	Gradbeništvo, graditev		
Povzetek	...in opremo povečevale počasneje. Zaposlenost se je okrepila za 2,6 %, kar kaže na umirjanje rasti, polovica vseh novih zaposlenih je dobila zaposlitve v gradbeništvu in predelovalnih dejavnostih. V 2. četrtletju verjetno nekoliko počasneje Gospodarska rast v 2. četrtletju 2019 se bo po naši oceni umirila, in sicer...			

Internet	Naslov	Strošek gradnje cest niha v odvisnosti od zahtevnosti del		
Zaporedna št. 4	Medij; Doseg	Aktualno24.si; , Slovenija		
	Rubrika, Datum	ostalo; 1. 6. 2019		
Stran v zbirki: 16	Avtor	Andraž Zupančič		
	Teme	Gradbeništvo, graditev		
Povzetek	...sledenjem gradbenim predpisom in potem z nadzorom nad kakovostjo del. Največ pa lahko seveda prispeva pravočasno vzdrževanje. Strokovnjaki z zavoda za gradbeništvo so nam na primer povedali, da sicer na preoblikovanje vozne površine najbolj vplivajo prometne obremenitve. »Pri tem težka, predvsem pa pretežka vozila...			

Internet	Naslov	Težka in zdravju škodljiva dela: Iz skrbstvenega delavca postati oskrbovanec		
Zaporedna št. 5	Medij; Doseg	Seniorji.info; , Slovenija		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 1. 6. 2019		
Stran v zbirki: 21	Avtor	Kristina Božič		
	Teme	Gradbeništvo, graditev		
Povzetek	...težke in zdravju škodljive poklice, od voznikov mestnih avtobusov, delavcev v distribucijskih centrih, v skrbstveni negi, livarnah, lesni industriji do gradbeništvu v devetih članicah EU. V Franciji se na papirju od delodajalcev, kjer delavci delajo na posebno težkih delovnih mestih, zahteva preventiva, opazovanje...			

TEMA

Andraž Zupančič

1. junij 2019

1. junij 2019 4:15

Strošek gradnje cest niha v odvisnosti od zahtevnosti del

Gradnja cest in njihovo vzdrževanje je rakava rana slovenske infrastrukturne politike že dolga desetletja. Zato imamo več kot polovico cest v slabem stanju. Predvidevanja o porastu tovornega prometa so bila napačna, ceno pa plačujemo danes.



Ko na primer zadostuje, da se uredi le vozna površina ceste z nanosom nove obrabne asfaltne plasti, se strošek giblje okoli 400.000 evrov na kilometer smernega vozišča avtoceste. (Foto: Luka Cjuha)

Dejstvo je, da so slovenske ceste po nekaterih podatkih v bolj klavnem stanju. V skladu s tabelo, ki smo jo dobili v uredništvo, o tem govorijo tudi številke. Leta 2004 smo na primer imeli v zelo slabem stanju okoli 40 odstotkov cest, pred dvema letoma pa jih je oceno zelo slabo dobilo že več kot 50 odstotkov. Skupno imamo pri nas kar 60 odstotkov cest z oceno zelo slabo in slabo. Na drugi strani pa se delež zelo dobrih cest žal zmanjšuje, od leta 2004 je s 25 predlani padel na manj kot 20 odstotkov. Vse ostalo vmes je neko sivo polje in zmes dobrih do mejno dobrih cest.

Planska življenjska doba je 20 let

NAJNOVEJŠE	
Evropske volitve 2019: Ne zrela ne zeleni	10 min
Voditelj prihodnosti, dirigent s posluhom za vsakogar	20 min
Lestvica: Največji hoteli na svetu	30 min
Maks Samec, balonar in začetnik kemije v Sloveniji	40 min
Zoran Zaev, premier Severne Makedonije: Naš cilj je postati Slovenija	58 min
#portret Nina Gregori, izvršna direktorica Evropskega azilnega podpornega urada ...	1 ura
Harold James: Igra prestolov v EU	1 ura
Ford tourneo connect in ford tourneo custom: "Pujasasta" prostorska prvaka	1 ura
K razstavi v Narodni galeriji (maj-oktober 2019): Na lovu za Alanom Fordom, na b...	1 ura
Kranj še ni kolesarsko mesto	1 ura

Vse objave

K uporabnosti in trajnosti cest tako lahko izvajalci največ prispevajo z doslednim sledenjem gradbenim predpisom in potem z nadzorom nad kakovostjo del. Največ pa lahko seveda prispeva pravočasno vzdrževanje. Strokovnjaki z zavoda za **gradbeništvo** so nam na primer povedali, da sicer na preoblikovanje vozne površine najbolj vplivajo prometne obremenitve. »Pri tem težka, predvsem pa pretežka vozila bistveno bolj vplivajo na vozišča kot osebna vozila, celo več desetisočkrat bolj. Zato lahko učinkovito podaljšujemo trajnost vozišč z nadzorom nad osnimi pritiski in skupno maso težkih vozil ter prilagajanjem obremenitev glede na lastnosti in stanje obstoječe voziščne konstrukcije.«

Če torej pri gradnji strokovnjaki pravilno predvidijo prometne obremenitve, načeloma ne bi smelo biti težav. A na Darsu dodajajo nekaj drugega in bolj skrb vzbujajočega. V preteklosti se je namreč tovorni promet, vsaj na avtocestah, povečal bolj, kot so napovedovali. Tako so same ojačitve cest in prilagajanje novim razmeram zelo nazorno ponazorili: »Vzemimo na primer osebni avtomobil. Vsak lahko trdi, da brez težav zdrži 10 let, če ga uporabljamo povprečno, da z njim torej prevozimo približno 20.000 kilometrov na leto. A kdor z avtomobilom na leto prevozi 100.000 kilometrov, potem zagotovo ne bo mogel imeti avtomobila 10 let.« Kdo se je torej pred leti in desetletji uštel in zakaj, je seveda drugo vprašanje, a to je cena, ki jo moramo danes trpeti in plačevati vozniki.

Ceste se sicer pri nas načrtujejo za računsko življenjsko dobo 20 let, kar pa ne pomeni, da jih v tem obdobju ni treba vzdrževati. Zato jih seveda delajo, tako strokovnjaki, za racionalno življenjsko dobo, med katero jih je treba redno vzdrževati in obnavljati. Takšne, ki jih ne bi bilo treba obnavljati, pa bi bile neracionalno drage. Pogosto naletimo tudi na ugibanja, ali bi bile betonske ceste ali vsaj njihova podlaga racionalnejša in na dolgi rok učinkovitejša rešitev. Tudi tukaj imajo na Darsu svoje mnenje: »Tudi v Sloveniji imamo betonska vozišča, in

sicer v večini predorov in na pasovih za počasni promet, kjer poteka večina prometa tovornih vozil. Njihova največja pomanjkljivost je zagotavljanje ustreznih tornih karakteristik, zato so namenjene predvsem voziščem, kjer hitrosti niso visoke.« Če k tej problematiki dodamo še zelo pomembne podnebne vplive, počasi lahko dobimo sliko stanja naših cest. Vreme namreč dodatno vpliva na materiale in njihovo staranje. Tudi sicer velja omeniti, da za nas osnovno tehnično regulativo za gradnjo cest predstavljajo splošni tehnični pogoji iz leta 1989, tem pa so bila pozneje dodana še nekatera dopolnila. Splošni in posebni tehnični pogoji so sicer osnova za današnjo gradnjo cest, v času nekdanje Jugoslavije pa se je gradilo še po standardih JUS. Zdaj, ko smo v EU, delamo po evropskih in slovenskih standardih. Tehnična regulativa se po potrebi nadgrajuje in pokriva različna področja, z njo sledimo spremembam v stroki po svetu.

Peter Lipar s fakultete za **gradbeništvo** meni, da se vzdrževanje državnih cest izboljšuje. Vlaganja se namreč povečujejo tudi za štirikrat v primerjavi s kriznimi časi okoli leta 2001. »Vendar bomo zaostanek težko nadoknadili. Če bi hoteli v naslednjih desetih letih priti na državnih cestah do neke srednje ravni, torej do ocene cest mejno do dobro, bi morali na leto vlagati še enkrat več denarja kot ga trenutno,« še meni **Peter Lipar**. Velik problem predstavljajo tudi tako imenovane občinske ceste, kjer je za njihovo vzdrževanje zadolžena občina. Tukaj pa so razlike še očitnejše. Po nekaterih podatkih so občine v Sloveniji v preteklosti namenile okoli 5800 evrov za en kilometer vsako leto. Vse skupaj to pomeni okoli 200 milijonov evrov na leto, a razlike med posameznimi občinami so ogromne. Nekatere na primer namenijo več kot 10.000 evrov, večina pa od 3000 do 4000 evrov. Temu primerno so torej nekatere ceste solidno vzdrževane, nekatere pa daleč od tega.

Stanje na avtocestah zadovoljivo

Strokovnjaki sicer ocenjujejo, da je stanje na avtocestah veliko bolj zadovoljivo. Na Darsu so povedali, da cene, kot že omenjeno, zelo nihajo v odvisnosti od zahtevnosti del. Ko na primer zadostuje, da se uredi le vozna površina z nanosom nove obrabne asfaltne plasti, se strošek giblje okoli 400.000 evrov na kilometer smernega vozišča avtoceste. »Ko pa moramo nadgraditi vse varnostne elemente ceste in narediti ojačitve vozišča zaradi novih prometnih obremenitev, je ta strošek okoli 800.000 evrov na kilometer,« dodajajo na Darsu. Najdražja je vsa rekonstrukcija odseka, vključno s posegi na manjših objektih, takrat cena znaša že 1,2 milijona evrov na kilometer. Ali z drugimi besedami: cene kilometra štiripasovne avtoceste se gibljejo od 2,69 do 27,7 milijona evrov na kilometer. »Pri tem velja poudariti, da gre pri povprečni ceni 10,99 milijona evrov na kilometer za statistični podatek in ne za resno primerjavo o dejanski ceni neke avtoceste. Dejstvo je namreč, da ima vsaka avtocesta svoje karakteristike in težavnost in je praktično neprimerljiva z drugimi avtocestnimi odseki,« še pravijo na Darsu.

Dnevnik.si

TEMA

Andraž Zupančič

1. junij 2019

1. junij 2019 4:15

Strošek gradnje cest niha v odvisnosti od zahtevnosti del

Gradnja cest in njihovo vzdrževanje je rakava rana slovenske infrastrukturne politike že dolga desetletja. Zato imamo več kot polovico cest v slabem stanju. Predvidevanja o porastu tovornega prometa so bila napačna, ceno pa plačujemo danes.



Ko na primer zadostuje, da se uredi le vozna površina ceste z nanosom nove obrabne asfaltne plasti, se strošek giblje okoli 400.000 evrov na kilometer smernega vozišča avtoceste. (Foto: Luka Cjuha)

Dejstvo je, da so slovenske ceste po nekaterih podatkih v bolj klavrnem stanju. V skladu s tabelo, ki smo jo dobili v uredništvu, o tem govorijo tudi številke. Leta 2004 smo na primer imeli v zelo slabem stanju okoli 40 odstotkov cest, pred dvema letoma pa jih je oceno zelo slabo dobilo že več kot 50 odstotkov. Skupno imamo pri nas kar 60 odstotkov cest z oceno zelo slabo in slabo. Na drugi strani pa se delež zelo dobrih cest žal zmanjšuje, od leta 2004 je s 25 predlani padel na manj kot 20 odstotkov. Vse ostalo vmes je neko sivo polje in zmes dobrih do mejno dobrih cest.

NAJNOVEJŠE

Voditelj prihodnosti, dirigent s posluhom za vsakogar

1 min

Pogrešanega 23-letnega Britanca na Bovškem še vedno iščejo

5 min

Lestvica: Največji hoteli na svetu

30 min

Danes bo sončno z občasno zmerno oblačnostjo

56 min

Zoran Zaev, premier Severne Makedonije: Naš cilj je postati Slovenija

1 ura

V ZDA narašča število prijav spolnih zlorab katoliških duhovnikov

1 ura

V strelnem napadu v Virginiji umrlo 12 ljudi

1 ura

Evropske volitve 2019: Ne zrela ne zeleni

1 ura

Maks Samec, balonar in začetnik kemije v Sloveniji

1 ura

#portret Nina Gregori, izvršna direktorica

Evropskega azilnega
podpornega urada ...

2 uri

Vse objave

Planska življenjska doba je 20 let

K uporabnosti in trajnosti cest tako lahko izvajalci največ prispevajo z doslednim sledenjem gradbenim predpisom in potem z nadzorom nad kakovostjo del. Največ pa lahko seveda prispeva pravočasno vzdrževanje. Strokovnjaki z zavoda za **gradbeništvo** so nam na primer povedali, da sicer na preoblikovanje vozne površine najbolj vplivajo prometne obremenitve. »Pri tem težka, predvsem pa pretežka vozila bistveno bolj vplivajo na vozišča kot osebna vozila, celo več desetisočkrat bolj. Zato lahko učinkovito podaljšujemo trajnost vozišč z nadzorom nad osnimi pritiski in skupno maso težkih vozil ter prilagajanjem obremenitev glede na lastnosti in stanje obstoječe voziščne konstrukcije.«

Če torej pri gradnji strokovnjaki pravilno predvidijo prometne obremenitve, načeloma ne bi smelo biti težav. A na Darsu dodajajo nekaj drugega in bolj skrb vzbujajočega. V preteklosti se je namreč tovorni promet, vsaj na avtocestah, povečal bolj, kot so napovedovali. Tako so same ojačitve cest in prilagajanje novim razmeram zelo nazorno ponazorili: »Vzemimo na primer osebni avtomobil. Vsak lahko trdi, da brez težav zdrži 10 let, če ga uporabljamo povprečno, da z njim torej prevozimo približno 20.000 kilometrov na leto. A kdor z avtomobilom na leto prevozi 100.000 kilometrov, potem zagotovo ne bo mogel imeti avtomobila 10 let.« Kdo se je torej pred leti in desetletji uštel in zakaj, je seveda drugo vprašanje, a to je cena, ki jo moramo danes trpeti in plačevati vozniki.

Ceste se sicer pri nas načrtujejo za računsko življenjsko dobo 20 let, kar pa ne pomeni, da jih v tem obdobju ni treba vzdrževati. Zato jih seveda delajo, tako strokovnjaki, za racionalno življenjsko dobo, med katero jih je treba redno vzdrževati in obnavljati. Takšne, ki jih ne bi bilo treba obnavljati, pa bi bile neracionalno drage. Pogosto naletimo tudi na ugibanja, ali bi bile betonske ceste ali vsaj njihova podlaga

racionalnejša in na dolgi rok učinkovitejša rešitev. Tudi tukaj imajo na Darsu svoje mnenje: »Tudi v Sloveniji imamo betonska vozišča, in sicer v večini predorov in na pasovih za počasni promet, kjer poteka večina prometa tovornih vozil. Njihova največja pomanjkljivost je zagotavljanje ustreznih tornih karakteristik, zato so namenjene predvsem voziščem, kjer hitrosti niso visoke.« Če k tej problematiki dodamo še zelo pomembne podnebne vplive, počasi lahko dobimo sliko stanja naših cest. Vreme namreč dodatno vpliva na materiale in njihovo staranje. Tudi sicer velja omeniti, da za nas osnovno tehnično regulativo za gradnjo cest predstavljajo splošni tehnični pogoji iz leta 1989, tem pa so bila pozneje dodana še nekatera dopolnila. Splošni in posebni tehnični pogoji so sicer osnova za današnjo gradnjo cest, v času nekdanje Jugoslavije pa se je gradilo še po standardih JUS. Zdaj, ko smo v EU, delamo po evropskih in slovenskih standardih. Tehnična regulativa se po potrebi nadgrajuje in pokriva različna področja, z njo sledimo spremembam v stroki po svetu.

Peter Lipar s fakultete za **gradbeništvo** meni, da se vzdrževanje državnih cest izboljšuje. Vlaganja se namreč povečujejo tudi za štirikrat v primerjavi s kriznimi časi okoli leta 2001. »Vendar bomo zaostanek težko nadoknadili. Če bi hoteli v naslednjih desetih letih priti na državnih cestah do neke srednje ravni, torej do ocene cest mejno do dobro, bi morali na leto vlagati še enkrat več denarja kot ga trenutno,« še meni **Peter Lipar**. Velik problem predstavljajo tudi tako imenovane občinske ceste, kjer je za njihovo vzdrževanje zadolžena občina. Tukaj pa so razlike še očitnejše. Po nekaterih podatkih so občine v Sloveniji v preteklosti namenile okoli 5800 evrov za en kilometer vsako leto. Vse skupaj to pomeni okoli 200 milijonov evrov na leto, a razlike med posameznimi občinami so ogromne. Nekatere na primer namenijo več kot 10.000 evrov, večina pa od 3000 do 4000 evrov. Temu primerno so torej nekatere ceste solidno vzdrževane, nekatere pa daleč od tega.

Stanje na avtocestah zadovoljivo

Strokovnjaki sicer ocenjujejo, da je stanje na avtocestah veliko bolj zadovoljivo. Na Darsu so povedali, da cene, kot že omenjeno, zelo nihajo v odvisnosti od zahtevnosti del. Ko na primer zadostuje, da se uredi le vozna površina z nanosom nove obrabne asfaltne plasti, se strošek giblje okoli 400.000 evrov na kilometer smernega vozišča avtoceste. »Ko pa moramo nadgraditi vse varnostne elemente ceste in narediti ojačitev vozišča zaradi novih prometnih obremenitev, je ta strošek okoli 800.000 evrov na kilometer,« dodajajo na Darsu. Najdražja je vsa rekonstrukcija odseka, vključno s posegi na manjših objektih, takrat cena znaša že 1,2 milijona evrov na kilometer. Ali z drugimi besedami: cene kilometra štiripasovne avtoceste se gibljejo od 2,69 do 27,7 milijona evrov na kilometer. »Pri tem velja poudariti, da gre pri povprečni ceni 10,99 milijona evrov na kilometer za statistični podatek in ne za resno primerjavo o dejanski ceni neke avtoceste. Dejstvo je namreč, da ima vsaka avtocesta svoje karakteristike in težavnost in je praktično neprimerljiva z drugimi avtocestnimi odseki,« še pravijo na Darsu.

SOBOTA, 1. JUNIJ 2019 GOSPODARSKA ZBORNICA SLOVENIJE

Znižanje zalog ter koledarski učinek znižala gospodarsko rast na 3,2 %

Komentar GZS

Sezonsko prilagojena rast v prvem četrtletju 2019 je pri 3,7 % ostala na podobnih ravneh kot v predhodnem četrtletju ter podaja boljšo sliko o tekoči gospodarski dinamiki. Ta rast je bila nižja od naših pričakovanj (4,0 %), kar je predvsem posledica znižanja zalog pri podjetjih kot posledica negotovosti v mednarodnem poslovnem okolju. Rast potrošnje bi lahko bila v drugem četrtletju 2019 nekoliko nižja, predvsem zaradi slabšega vremena, kar naj bi del rasti preneslo v drugo polletje 2019. Ohranjamo oceno o najverjetnejši gospodarski rasti v razponu med 3 in 3,5 % v 2019.

Strah pred brexitom in trgovinskimi vojnami

Objava slovenskega BDP v prvem četrtletju 2019 v višini 3,2 % je bila nižja od naših pričakovanj (4,0 %). Zaradi razlike v koledarju (1 delovni dan manj v 1. četrtletju 2019 glede na 2018), je bila sezonsko-prilagojena rast še vedno relativno visoka, okoli 3,7-odstotna. To je podobno kot v zadnjem četrtletju lani. Na nižjo rast BDP so imele ključni učinek nižje zaloge. Njihov padec je po naši oceni enkratnega značaja, zato ocenjujemo, da je gospodarska rast v letu 2019 med 3 in 3,5 % uresničljiva. Zaloge so se po naši oceni znižale predvsem v segmentu surovin (trgovina z naftnimi derivati) ter delu predelovalnih dejavnosti, kar lahko odraža zadržanost podjetij pred razpletom brexita in trgovinskimi vojnami. Prispevek zalog naj bi sicer imel v prihodnjih četrtletjih ponovno pozitiven učinek na BDP.

Izvozne številke so ostale močne

Izvoz je ostal močan in se je realno povečal za 7,6 %, kar je bilo višje kot v predhodnih dveh četrtletjih. Potrošnja države, ki predstavlja okoli petino BDP, je bila pri 3,6 % prav tako nad dinamiko zadnjega pol leta, kar po oceni Statističnega urada RS odraža rast plač v javnem sektorju kot tudi več sredstev za skrajševanje čakalnih vrst v zdravstvu. Bruto investicije v osnovna sredstva so se okrepile za 9,3 %, predvsem zaradi hitrejši rasti investicij v gradbene objekte, medtem ko so se investicije v stroje in opremo povečevale počasneje. Zaposlenost se je okrepila za 2,6 %, kar kaže na umirjanje rasti, polovica vseh novih zaposlenih je dobila zaposlitve v **gradbeništvu** in predelovalnih dejavnostih.

V 2. četrtletju verjetno nekoliko počasneje

Gospodarska rast v 2. četrtletju 2019 se bo po naši oceni umirila, in sicer predvsem zaradi počasnejše rasti izvoza in slabšega vremena, kar niža izkupiček v gostinstvu ter otežuje izvajanje del v **gradbeništvu**. Del te rasti se bo tako prenesel v naslednja četrtletja.

Inflacija nižja od naših pričakovanj

Podatki o majski inflaciji so bili ugodnejši od naših ocen, saj je znašala 1,4 % medletno, mi pa smo pričakovali od 1,7 do 1,8-odstotno rast. Cene blaga so se povečale za 0,8 %, cene storitev pa za 2,8 %. Med zadnjimi so se

predvsem podražile storitve pri oskrbi z vodo. V prihodnjih mesecih pričakujemo ponovno hitrejšo rast cen, ki bi letno dinamiko inflacije približala 2 %.

Dnevnik.si

TEMA

Andraž Zupančič

1. junij 2019

1. junij 2019 4:15

Strošek gradnje cest niha v odvisnosti od zahtevnosti del

Gradnja cest in njihovo vzdrževanje je rakava rana slovenske infrastrukturne politike že dolga desetletja. Zato imamo več kot polovico cest v slabem stanju. Predvidevanja o porastu tovornega prometa so bila napačna, ceno pa plačujemo danes.



Ko na primer zadostuje, da se uredi le vozna površina ceste z nanosom nove obrabne asfaltne plasti, se strošek giblje okoli 400.000 evrov na kilometer smernega vozišča avtoceste. (Foto: Luka Cjuha)

Dejstvo je, da so slovenske ceste po nekaterih podatkih v bolj klavnem stanju. V skladu s tabelo, ki smo jo dobili v uredništvu, o tem govorijo tudi številke. Leta 2004 smo na primer imeli v zelo slabem stanju okoli 40 odstotkov cest, pred dvema letoma pa jih je oceno zelo slabo dobilo že več kot 50 odstotkov. Skupno imamo pri nas kar 60 odstotkov cest z oceno zelo slabo in slabo. Na drugi strani pa se delež zelo dobrih cest žal zmanjšuje, od leta 2004 je s 25 predlani padel na manj kot 20 odstotkov. Vse ostalo vmes je neko sivo polje in zmes dobrih do mejno dobrih cest.

NAJNOVEJŠE

Voditelj prihodnosti, dirigent s posluhom za vsakogar

1 min

Pogrešanega 23-letnega Britanca na Bovškem še vedno iščejo

5 min

Lestvica: Največji hoteli na svetu

30 min

Danes bo sončno z občasno zmerno oblačnostjo

56 min

Zoran Zaev, premier Severne Makedonije: Naš cilj je postati Slovenija

1 ura

V ZDA narašča število prijav spolnih zlorab katoliških duhovnikov

1 ura

V strelnem napadu v Virginiji umrlo 12 ljudi

1 ura

Evropske volitve 2019: Ne zrela ne zeleni

1 ura

Maks Samec, balonar in začetnik kemije v Sloveniji

1 ura

#portret Nina Gregori, izvršna direktorica

Evropskega azilnega
podpornega urada ...

2 uri

Vse objave

Planska življenjska doba je 20 let

K uporabnosti in trajnosti cest tako lahko izvajalci največ prispevajo z doslednim sledenjem gradbenim predpisom in potem z nadzorom nad kakovostjo del. Največ pa lahko seveda prispeva pravočasno vzdrževanje. Strokovnjaki z zavoda za **gradbeništvo** so nam na primer povedali, da sicer na preoblikovanje vozne površine najbolj vplivajo prometne obremenitve. »Pri tem težka, predvsem pa pretežka vozila bistveno bolj vplivajo na vozišča kot osebna vozila, celo več desettisočkrat bolj. Zato lahko učinkovito podaljšujemo trajnost vozišč z nadzorom nad osnimi pritiski in skupno maso težkih vozil ter prilagajanjem obremenitev glede na lastnosti in stanje obstoječe voziščne konstrukcije.«

Če torej pri gradnji strokovnjaki pravilno predvidijo prometne obremenitve, načeloma ne bi smelo biti težav. A na Darsu dodajajo nekaj drugega in bolj skrb vzbujajočega. V preteklosti se je namreč tovorni promet, vsaj na avtocestah, povečal bolj, kot so napovedovali. Tako so same ojačitve cest in prilagajanje novim razmeram zelo nazorno ponazorili: »Vzemimo na primer osebni avtomobil. Vsak lahko trdi, da brez težav zdrži 10 let, če ga uporabljamo povprečno, da z njim torej prevozimo približno 20.000 kilometrov na leto. A kdor z avtomobilom na leto prevozi 100.000 kilometrov, potem zagotovo ne bo mogel imeti avtomobila 10 let.« Kdo se je torej pred leti in desetletji uštel in zakaj, je seveda drugo vprašanje, a to je cena, ki jo moramo danes trpeti in plačevati vozniki.

Ceste se sicer pri nas načrtujejo za računsko življenjsko dobo 20 let, kar pa ne pomeni, da jih v tem obdobju ni treba vzdrževati. Zato jih seveda delajo, tako strokovnjaki, za racionalno življenjsko dobo, med katero jih je treba redno vzdrževati in obnavljati. Takšne, ki jih ne bi bilo treba obnavljati, pa bi bile neracionalno drage. Pogosto naletimo tudi na ugibanja, ali bi bile betonske ceste ali vsaj njihova podlaga

racionalnejša in na dolgi rok učinkovitejša rešitev. Tudi tukaj imajo na Darsu svoje mnenje: »Tudi v Sloveniji imamo betonska vozišča, in sicer v večini predorov in na pasovih za počasni promet, kjer poteka večina prometa tovornih vozil. Njihova največja pomanjkljivost je zagotavljanje ustreznih tornih karakteristik, zato so namenjene predvsem voziščem, kjer hitrosti niso visoke.« Če k tej problematiki dodamo še zelo pomembne podnebne vplive, počasi lahko dobimo sliko stanja naših cest. Vreme namreč dodatno vpliva na materiale in njihovo staranje. Tudi sicer velja omeniti, da za nas osnovno tehnično regulativo za gradnjo cest predstavljajo splošni tehnični pogoji iz leta 1989, tem pa so bila pozneje dodana še nekatera dopolnila. Splošni in posebni tehnični pogoji so sicer osnova za današnjo gradnjo cest, v času nekdanje Jugoslavije pa se je gradilo še po standardih JUS. Zdaj, ko smo v EU, delamo po evropskih in slovenskih standardih. Tehnična regulativa se po potrebi nadgrajuje in pokriva različna področja, z njo sledimo spremembam v stroki po svetu.

Peter Lipar s fakultete za **gradbeništvo** meni, da se vzdrževanje državnih cest izboljšuje. Vlaganja se namreč povečujejo tudi za štirikrat v primerjavi s kriznimi časi okoli leta 2001. »Vendar bomo zaostanek težko nadoknadili. Če bi hoteli v naslednjih desetih letih priti na državnih cestah do neke srednje ravni, torej do ocene cest mejno do dobro, bi morali na leto vlagati še enkrat več denarja kot ga trenutno,« še meni **Peter Lipar**. Velik problem predstavljajo tudi tako imenovane občinske ceste, kjer je za njihovo vzdrževanje zadolžena občina. Tukaj pa so razlike še očitnejše. Po nekaterih podatkih so občine v Sloveniji v preteklosti namenile okoli 5800 evrov za en kilometer vsako leto. Vse skupaj to pomeni okoli 200 milijonov evrov na leto, a razlike med posameznimi občinami so ogromne. Nekatere na primer namenijo več kot 10.000 evrov, večina pa od 3000 do 4000 evrov. Temu primerno so torej nekatere ceste solidno vzdrževane, nekatere pa daleč od tega.

Stanje na avtocestah zadovoljivo

Strokovnjaki sicer ocenjujejo, da je stanje na avtocestah veliko bolj zadovoljivo. Na Darsu so povedali, da cene, kot že omenjeno, zelo nihajo v odvisnosti od zahtevnosti del. Ko na primer zadostuje, da se uredi le vozna površina z nanosom nove obrabne asfaltne plasti, se strošek giblje okoli 400.000 evrov na kilometer smernega vozišča avtoceste. »Ko pa moramo nadgraditi vse varnostne elemente ceste in narediti ojačitev vozišča zaradi novih prometnih obremenitev, je ta strošek okoli 800.000 evrov na kilometer,« dodajajo na Darsu. Najdražja je vsa rekonstrukcija odseka, vključno s posegi na manjših objektih, takrat cena znaša že 1,2 milijona evrov na kilometer. Ali z drugimi besedami: cene kilometra štiripasovne avtoceste se gibljejo od 2,69 do 27,7 milijona evrov na kilometer. »Pri tem velja poudariti, da gre pri povprečni ceni 10,99 milijona evrov na kilometer za statistični podatek in ne za resno primerjavo o dejanski ceni neke avtoceste. Dejstvo je namreč, da ima vsaka avtocesta svoje karakteristike in težavnost in je praktično neprimerljiva z drugimi avtocestnimi odseki,« še pravijo na Darsu.

Težka in zdravju škodljiva dela: Iz skrbstvenega delavca postati oskrbovanec

Kristina Božič, 1.6.2019



Reuters

Smer iz institucij EU je zaostrovanje pogojev in ukinjanje pravic najbolj obremenjenih delavk in delavcev. Raziskovalci in sindikati opozarjajo, da pred resničnostjo ni mogoče pobegniti.

Ko so uvedeni preventivni ukrepi in izboljšave, se zahtevana hitrost dela poveča in biti moramo še bolj produktivni, kar včasih pomeni, da naše delo postane še težje, kot je bilo prej," so pojasnili delavci v francoski mesnopredelovalni industriji raziskovalcem. Ti so v poročilu Boljše razumevanje posebej težkih zaposlitev znotraj evropske debate o pokojninah pred petimi leti analizirali tudi druge težke in zdravju škodljive poklice, od voznikov mestnih avtobusov, delavcev v distribucijskih

centrih, v skrbstveni negi, livarnah, lesni industriji do **gradbeništva** v devetih članicah EU.

V Franciji se na papirju od delodajalcev, kjer delavci delajo na posebno težkih delovnih mestih, zahteva preventiva, opazovanje tveganj in nadomestilo za delavke in delavce. A teh upravičenj ne morejo biti deležni delavci v skladiščih in distribucijskih centrih, saj sindikaliziranosti in urejenosti tega sektorja ni. Prav tako so brez zaščit delavci v skrbstveni negi v domovih za starejše, outsourcing in prekarizacija pa sta razgradila zaščite za delavce v mesnopredelovalni industriji.

Večina držav omogoča zgodnejšo upokožitev, vendar pa je opazen trend krčenja in ukinjanja te pravice

Nevidni delavci

Najbolj težka in zdravju škodljiva dela pogosto opravljajo delavci, ki so v najbolj negotovih oblikah dela in neredko tudi za delavske organizacije nevidni. Medtem ko ima Avstrija natančno določenih šest meril za težko delo, na podlagi katerih je narejen seznam delovnih mest, upravičenih do zgodnejšega upokojevanja, določene dodatne pravice pa urejajo še kolektivne pogodbe, je vseeno trend daljšanja delovne dobe. Tudi pri severnih sosedih agencijsko delo in zunanji izvajalci s prekarizacijo ustvarjajo skupine delavcev brez dostopa do sistemskih pravic.

Na Poljskem je od leta 2008 vzpostavljen podoben sistem kot v Sloveniji in deluje. Sindikati, delodajalci in ministrstvo se pogajajo o njegovi nadgradnji na področju prevencije in boljše mreže zdravnikov medicine dela, ki bi odkrivali tveganja in poklicna obolenja. Hkrati pa tudi tam opozarjajo, da se pravica do predhodne upokožitve spodkopava in krči. V Belgiji zakonodaja govori o zahtevnem delu, ki vključuje delo v izmenah ali občasno nočno delo, delavcem pa v različnih panogah omogoča krajši delovnik po določeni starosti, o brezposelnosti pred upokožitvijo, v

času katere delavcem delodajalec plačuje dodatno premijo, pa tudi o predčasni upokojitvi. V Italiji dogovori sindikatov z delodajalci v nekaterih sektorjih omogočajo predhodno upokojitev na podlagi prispevkov delodajalcev, a so delavke v skrbstvenem sektorju raziskovalcem ponudile zanje bolj realen in plastičen odgovor glede kariernih perspektiv: "Isti na drugo stran doma" - kot pacientke.

Posebno težko ali zdravju škodljivo delo obsega delo v poklicih, ki vključujejo dolgotrajno izpostavljenost delavk in delavcev enemu ali več dejavnikom, ki prispevajo k poklicnim okoljem, ki povzročajo dolgotrajne in nepopravljive posledice na zdravju; ti dejavniki so lahko vezani na fizične obremenitve, psihosocialna tveganja, fizično agresivno okolje, delovno organizacijo ali-in ritme, vključno z delom v izmenah.

Resničnosti ni mogoče ubežati

Analiza Evropske mreže za socialne politike iz leta 2016 je združila analize sistemov 35 evropskih držav. Zaključki govorijo, da večina držav delavcem in delavkam, ki opravljajo posebno težka in zdravju škodljiva dela, omogoča zgodnejšo upokojitev, vendar pa je opazen trend krčenja in ukinjanja te pravice. V poročilu, ki ga je naročila Evropska komisija, pravijo, da gre za relativno majhno skupino delavcev: v letih 2015-2016 naj bi predstavljali med enim in štirimi odstotki vseh delavk in delavcev. Le manjšina držav spodbuja preventivne programe, ki bi odpravljali zdravju škodljive dejavnike.

V poročilu opozarjajo na tri trende, ki ogrožajo sisteme zaščite za delavce v posebno težkih in zdravju škodljivih zaposlitvah: denarja, ki se zbere za dodatne pravice teh delavcev, je premalo; manjkajo politike, ki bi zagotavljale novo zaposlitev za tiste, ki posebno težkega dela ne morejo več opravljati, in številne

države nimajo primernih strategij za izboljšanje zdravja in varnosti pri delu ter programov rehabilitacije. Manjkajo podatki in analize o teh delovnih mestih ter o zdravju delavcev, ki na njih delajo. Pred realnostjo ni mogoče ubežati: ti delavci pogosto umirajo mlajši ali zbolijo, kar pomeni, da lahko pravice, ki so jih pridobili skozi delovno dobo, uživajo krajši čas. "Za delavce v posebno težkih in zdravju škodljivih zaposlitvah prihaja do individualizacije tveganj, ki pridejo s starostjo," so opisali eno glavnih groženj, ki se jim je treba izogibati.

Posledice dela v posebno težkih ali zdravju škodljivih poklicih so lahko poslabšanje zdravja delavk in delavcev, ki lahko pride z zamikom in prispeva h kroničnim boleznim, nezmožnosti delavk ali delavcev, da še naprej opravljajo svoj poklic na istem delovnem mestu, z delom povezana poškodba ali bolezen, krajša pričakovana življenjska doba ali prezgodnja smrt.

Škodljiva dela obstajajo

Avtorji na začetku omenjenega poročila, ki so ga naročili sindikalna združenja in evropske industrijske federacije, pa pojasnjujejo, da je na politike držav EU do shem poklicnega zavarovanja in beneficirane delovne dobe ključno vplivala odločitev Sveta EU v letu 2010. Za cilj se je določil dvig upokojitvene starosti za vse delavke in delavce. "Četudi je šlo le za še en varčevalni ukrep, se ga upravičuje z zaščito makroekonomskih ravnovesij in vzdržnostjo pokojnin," so kritični raziskovalci. Pravijo, da je zaželena osredotočenost na preventivo raje kot na popravo škode in kompenzacijo še vedno pogosto nemogoča. Posebno težka in zdravju škodljiva dela obstajajo in jih bo težko ukiniti. "Zato prevencija in nova zaposlitev pogostokrat nista mogoči – ker se dolgoročnih škodljivosti delovnih mest ne zavedamo ali pa gre v nekaterih primerih za ključni del narave dela," so

zapisali. Njihova raziskava opozarja, da pogosto tudi inšpekcijske službe niso primerno usposobljene in ozaveščene o tveganjih in posledicah posebno težkega in zdravju škodljivega dela. Pomembno vlogo imajo tudi zunanji dejavniki, kot sta prekarnost in outsourcing delavcev in delavk prek zunanjih izvajalcev ali podizvajalcev. Prva naloga držav in delodajalcev mora biti okrepiti in uresničevati preventivne ukrepe, pišejo. Nato je treba zagotoviti večjo ozaveščenost delavcev in delodajalcev ter zagotoviti delovna mesta, ki ne bodo zdravju škodljiva. "A nujno je ohraniti tudi sisteme, ki omogočajo predhodno upokožitev. Četudi želijo žal trenutne politike EU to ukiniti," opozarjajo.