

Zbirka medijskih objav

INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE,
za obdobje 28. 7. 2019

Število objav: 7

Internet: 7

Spremljane teme:

Inženirska dejavnost, ...: 0

Inženirska zbornica ...: 1

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: 6

Internet	Naslov	Alenka Bratušek ima težavo. Z gradbenimi baroni 2.0. #komentar		
Zaporedna št. 1	Medij; Doseg	Siol.net; 654.103, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 27. 7. 2019		
Stran v zbirki: 16	Avtor	Primož Cirman		
	Teme	Gradbeništvo, graditev		
Povzetek	...tudi kakšen gradbinec iz Italije. Po njej se je pobuda dokončno nagnila v prid Ivana Židarja, očeta zemonskega dogovora o razdelitvi poslov v domačem gradbeništvu . Verjetno tudi zato afera nikoli ni dobila epiloga. Kriminalisti namreč nikoli niso ugotovili, kdo je zamenjal disketi. Tokrat je drugače. Mar res?Minilo...			

Internet	Naslov	Prvih pet let preživel le 37,6 odstotka novonastalih podjetij		
Zaporedna št. 2	Medij; Doseg	Rtvslo.si; 531.564, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 27. 7. 2019		
Stran v zbirki: 17	Avtor	G. K.		
	Teme	Gradbeništvo, graditev		
Povzetek	...bilo 18,5 odstotka, drugih 18,8 odstotka). Sledila so podjetja v strokovnih, znanstvenih in tehničnih dejavnostih (15,8 oz. 16,6 odstotka) in podjetja v gradbeništvu (15,1 oz. 16,5 odstotka). Pravne in fizične osebe Med vsemi podjetji, ki so poslovala leta 2017, je bilo podjetij z vsaj eno zaposleno osebo, nastalih...			

Internet	Naslov	Petletno obdobje preživel le 37,6 odstotka novonastalih podjetij		
Zaporedna št. 3	Medij; Doseg	Sta.si; 520.000, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Slovensko gospodarstvo; 27. 7. 2019		
Stran v zbirki: 18	Avtor	STA		
	Teme	Gradbeništvo, graditev		
Povzetek	...bilo 18,5 odstotka, drugih 18,8 odstotka). Sledila so podjetja v strokovnih, znanstvenih in tehničnih dejavnostih (15,8 oz. 16,6 odstotka) in podjetja v gradbeništvu (15,1 oz. 16,5 odstotka). Med vsemi podjetji, ki so poslovala leta 2017, je bilo podjetij z vsaj eno zaposleno osebo, nastalih v tem letu na novo, 9,8...			

Internet	Naslov	Na Celjskem prenove hramov učenosti za boljše delo jeseni		
Zaporedna št. 4	Medij; Doseg	Vecer.com; 327.473, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Novice; 27. 7. 2019		
Stran v zbirki: 26	Avtor	Gordana Possnig		
	Teme	Gradbeništvo, graditev		
Povzetek	...izvajalec več izobraževalnih programov. Tako imajo edini tehniško gimnazijo, edini izobražujejo frizerje, so edini izvajalec več programov na področju gradbeništva . Na GCC temeljita obnova kleti Gimnazijo Celje - Center bo v novem šolskem letu v treh programih (gimnazija, umetniška gimnazija - likovna smer in predšolska...			

Internet	Naslov	Mostovi Slovenije: Objekti, ki prečkajo razdalje – med stvarmi in ljudmi		
Zaporedna št. 5	Medij; Doseg	Dnevnik.si; 260.950, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 27. 7. 2019		
Stran v zbirki: 37	Avtor	Anja Hreščak		
	Teme	Inženirska zbornica Slovenije		
Povzetek	...katerem je bil viadukt Črni Kal predan prometu – je Pipenbaher za inventivno konstruktorsko zasnovo in realizacijo omenjenega viadukta prejel nagrado Inženirske zbornice za izjemne inženirske dosežke. Viadukt Črni Kal je tehnološko in oblikovalsko še zmeraj eden najzahtevnejših in najdaljših premostitvenih objektov v Sloveniji,...			

Internet	Naslov	Petletno obdobje preživel le 37,6 odstotka novonastalih podjetij		
Zaporedna št. 6	Medij; Doseg	Finance.si; 115.666, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Novice; 27. 7. 2019		
Stran v zbirki: 38	Avtor	STA		
	Teme	Gradbeništvo, graditev		
Povzetek	...bilo 18,5 odstotka, drugih 18,8 odstotka). Sledila so podjetja v strokovnih, znanstvenih in tehničnih dejavnostih (15,8 oz. 16,6 odstotka) in podjetja v gradbeništvu (15,1 oz. 16,5 odstotka). (STA)...			

Internet	Naslov	Prvih pet let preživel le 37,6 odstotka novonastalih podjetij		
Zaporedna št. 7	Medij; Doseg	Times.si; 61.010, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 27. 7. 2019		
Stran v zbirki: 40	Avtor	G. K.		
	Teme	Gradbeništvo, graditev		
Povzetek	...bilo 18,5 odstotka, drugih 18,8 odstotka). Sledila so podjetja v strokovnih, znanstvenih in tehničnih dejavnostih (15,8 oz. 16,6 odstotka) in podjetja v gradbeništvu (15,1 oz. 16,5 odstotka). Pravne in fizične osebeMed vsemi podjetji, ki so poslovala leta 2017, je bilo podjetij z vsaj eno zaposleno osebo, nastalih...			

Alenka Bratušek ima težavo. Z gradbenimi baroni 2.0. #komentar

2,23

Avtor: **Primož Cirman**

Foto: STA

Zgodovina se spet ponavlja. Ivana Zidarja ni več na sceni, a njegov duh ostaja.

Pravijo, da je zgodovina najboljša učiteljica. Ne v Sloveniji. V naši državi imamo namreč kronično težavo, da smo se vedno znova prisiljeni učiti na lastnih napakah, ki jih tako radi ponavljamo.

Leta 2001 je izbruhnila afera disketa. Začela se je, ko je državna Družba za avtoceste (Dars) za gradnjo predora Podmilj, enega od štirih na avtocesti Trojane-Blagovica, kot najboljšega ponudnika izbrala SCT. Tedaj največji domači gradbinec, ki ga je vodil **Ivan Zidar**, je k ponudbi priložila rumeno disketo.

A ob poznejšem javnem odpiranju ponudb je disketa čudežno spremenila svojo barvo. Ni bila več rumena, ampak rožnata. To je bil jasen dokaz, da so v SCT naknadno spreminjali podatke v ponudbi in si s tem zagotovili prednost pri izbiri. SCT je na zahtevo državne revizijske komisije izgubil posel, ki ga je nato dobila Rudarska gradbena družba (RGD) iz Trbovelj.



Ivan Zidar (SCT) in Dušan Črnigoj (Primorje) sta nekoč vladala slovenskemu **gradbeništvu**. Foto: STA

Afera disketa je bila prelomni trenutek gradnje državnega avtocestnega omrežja. Simbolizirala je vse sporne prakse v boju za gradbene posle:

incestni odnos med državnimi naročniki in domačimi gradbinci, zlorabo notranjih informacij, napihovanje cen, izločanje tuje ali cenejše konkurence ...

Izbruhnila je v času, ko še ni bilo jasno, ali bo pogačo pri tem več milijard evrov vrednem projektu rezal le SCT ali tudi kakšen gradbinec iz Italije. Po njej se je pobuda dokončno nagnila v prid Ivana Zidarja, očeta zemonskega dogovora o razdelitvi poslov v domačem **gradbeništvu**. Verjetno tudi zato afera nikoli ni dobila epiloga. Kriminalisti namreč nikoli niso ugotovili, kdo je zamenjal disketi.

Tokrat je drugače. Mar res?

Minilo je osemnajst let, v katerih se je spremenilo vse. Disket že zdavnaj ni več, prav tako ne SCT, ki je po kriznem zlomu domačega **gradbeništvu** končal v stečaju. Enako kot skoraj vsi drugi večji gradbinci, ki so propadli zaradi življenja iz rok v usta, nemilosti bank, ki so zahtevale takojšnjo poplačilo posojil, končanja avtocestnega programa in zaprtja državne investicijske pipice.

Ivan Zidar, dolgoletni absolutni vladar domačega **gradbeništva**, je izginil iz javnosti. Že ob koncu krize so ga nasledili novi igralci na gradbenem trgu. Stari gradbinci, ki so bili že pred krizo modrejši, manj megalomanski od drugih (**Stanko Polanič**, **Dari Južna**), lastniki inženirskih podjetij, ki so začeli igrati na veliko (**Janez Škrabec**, **Blaž Miklavčič**), ali poslovneži, ki so v **gradbeništvu** videli priložnost za zasluge (**Stojan Petrič** in menedžerji Kolektorja).

Poslov, tudi državnih, je manj kot pred krizo, a vse skupaj je zgrajeno na bolj zdravih temeljih, so nam razlagali. Poslušali smo, da je danes vse drugače. Da je Ivan Zidar preteklost in da se prakse iz obdobja pred letom 2009, ki jih simbolizira afera disketa, ne morejo ponoviti.



"Nacionalni interes", torej imeti močne domače gradbince, ki bodo spodbujali druge veje gospodarstva, se očitno spet sprevača v visoke cene in zaslužke izbrancev. Foto: STA

Ko zazvoni alarm

Ne bi se mogli bolj motiti. Ivan Zidar je danes v pokoju, a njegov duh je ostal. To dokazuje dogajanje okrog razpisa za gradnjo enega od mostov na trasi drugega tira Divača-Koper.

Kot smo že poročali, gre za posel, pri katerem je daleč najcenejšo ponudbo presenetljivo oddal konzorcij, ki ga vodi podjetje Markomark Nival. Podjetje 2TDK, ki ga je država ustanovila posebej za gradnjo

drugega tira, ga je najprej izbralo za gradnjo mostu, nato pa svojo odločitev kar samo razveljavilo, saj se je naknadno odločilo preveriti eno od njegovih referenc.

To so v 2TDK storili na zahtevo konzorcija treh velikih domačih gradbincev: Petričevega Kolektorja, Polaničeva SGP Pomgrada in Škrabčevega Rika. Ti so oddali skupno, precej dražjo ponudbo, ki za štiri milijone evrov presega dovoljeno mejo iz investicijskega načrta.

Čeprav nas v 2TDK ves čas prepričujejo, da si želijo le razjasniti nekatere okoliščine in dejstva, smo na Siol.net v sredo razkrili, da so za preverjanje reference, ki bo odločala o zmagovalcu razpisa, najeli **Vesno Cukrov**, nekdanjo predsednico državne revizijske komisije. To pa je že samo po sebi razlog za alarm. Vesna Cukrov je namreč dolgoletna pravna zastopnica SGP Pomgrada in Rika, dveh konkurentov, ki si želita na vsak način zrušiti razpis.



POSEL DANES

Je to dokaz, da je bil posel na drugem tiru že rezerviran za Petriča, Polaniča in

Gradbeni baroni 2.0

Je kdo rekel, da se stare prakse v slovenskem **gradbeništvu** ne morejo ponoviti? "Vse je isto kot lani," so nekoč peli Bijelo dugme. In zdi se, da je res tako.



Foto: STA

Na eni strani imamo največje domače gradbince, barone 2.0, ki so si v zadnjih letih - včasih po dogovoru, včasih pa tudi ne - že razdeljevali

velike posle: skoraj milijardo evrov vredne projekte na domačem železniškem omrežju, državne ceste ali hidroelektrarne. Gre za prekaljene mačke slovenske tranzicije, ki si svoj ekonomski in družbeni vpliv krepijo prek političnih strank, medijev in različnih organizacij.

Na drugi strani imamo popolnega zelenca - novoustanovljeno državno podjetje, ki bo gradilo 1,2 milijarde evrov vreden projekt drugi tir, a ima resne težave že pri prvem manjšem poslu. Vodi ga izbranec ministrice, ki se nikoli ni ukvarjal z **gradbeništvom**. Razpise objavlja brez navzgor omejenih cen. Za preverjanje, ali je kdo od ponudnikov zgradil kakšen objekt, pa najema odvetnike, povezane s prej omenjenimi baroni.

Le kaj gre lahko narobe?



POSEL DANES

Kdo vodi 2TDK: Dušan Zorko ali veliki gradbinci?

Zakaj ima Alenka Bratušek težavo

Dogajanje okrog mostu na Glinščici vse preveč spominja na afero disketa. Spet se pojavljajo sumi notranjih informacij, napihovanja cen (za poračune drugih poslov?) in izločanja konkurence. Ideja o "nacionalnem interesu", torej močnih domačih gradbincih, ki bodo spodbujali druge veje gospodarstva, se očitno spet sprevrča v visoke cene in zaslužke izbrancev. Tudi zdaj projekti zamujajo ali stojijo zaradi serijskih vlaganj revizijskih in drugih zahtevkov.

Alenka Bratušek, ministrica za infrastrukturo, ima zato resno težavo. Projekt drugi tir, na katerega je vezala svojo politično prihodnost, je v teh razmerjih moči tempirana bomba. Med čiščenjem zapuščine Mira Cerarja (beri: Madžarov) in fototermini na gradbišču dostopnih cest je Bratuškova spregledala nastavke, zaradi katerih lahko končna cena drugega tira hitro vzkipi čez obvladljivo mejo.



Foto: STA

Pozabila je, da novi zidarji, ne glede na vse nasmehе in obljube, niso njeni zavezniki, ampak ji bodo ob prvi priložnosti stregli po karieri. Pozabila je, da je Evropska investicijska banka (EIB) verjetno z razlogom na vsak način zahtevala državno poroštvo za drugi tir. Tudi zaradi razkošno projektirane trase, enega zadnjih lobističnih dosežkov Ivana Zidarja, ki si je drugi tir prihranil za čas po dokončanju avtocestnega križa.

Pozabila je, da je drugi tir pomenil začetek političnega konca Mira Cerarja, ki si je želel postaviti spomenik, a dočkal le njegovo maketo.



POSEL DANES

Turki spet z najnižjo ponudbo za Karavanke

Zakaj se vedno znova učimo na novo?

A še večjo težavo imamo na ravni države. V Sloveniji se očitno nikoli ne naučimo ničesar. Ne le pri gradbenih poslih, kjer se napake "zlate dobe" in TEŠ6 ponavljajo v novem ciklusu velikih državnih naložb (drugi tir, predor Karavanke, državne ceste in železnice), ampak tudi na drugih področjih.

Le nekaj primerov: medtem ko so domači "tajkuni" ob krizi izgubili domovinsko pravico, so nemoteno prišli tuji, še mnogo večji (**Ivica Todorčić, Miodrag Kostić**). V privatizacijah še vedno lahko sodelujejo kupci brez zadostne finančne moči. Pomembni položaji v vladi so na voljo nekdanjim podjetnikom, ki so za sabo pustili dolgove do delavcev. V posamičnih primerih vidimo sistemske napake, ki jih

želimo na hitro odpraviti s slabimi zakoni, zato jih je treba vedno znova spreminjati. Smo kot maratonci, ki ponavljamo častne kroge.

Učenje na novo je šola, ki veliko stane. Ne le Alenka Bratušek, vsi skupaj si je pri drugem tiru ne moremo privoščiti.

Prvih pet let preživel le 37,6 odstotka novonastalih podjetij

Najvišje preživetje pri podjetjih s področja zdravstva in socialnega varstva

G. K. | 27. julij 2019 ob 11:27
Ljubljana - MMC RTV SLO, STA

Največji delež novonastalih in ugaslih podjetij je odpadel na dejavnost trgovina, vzdrževanje in popravilo mot...

Od vseh podjetij, ustanovljenih leta 2012, jih je po petih letih, torej leta 2017, poslovalo le še 37,6 odstotka, kažejo podatki državnega statističnega urada (Surs).

Odstotki podjetij, ki so bila ustanovljena leta 2012 in so po petih letih še poslovala, so bili visoki še v dejavnostih predelovalne dejavnosti ter dejavnosti promet in skladiščenje (v vsaki po 43,5 odstotka) in poslovanje z nepremičninami (42,9 odstotka).

V Sloveniji je leta 2017 začelo poslovati 7186 novih podjetij z vsaj enim zaposlenim, 7640 podjetij z vsaj enim zaposlenim pa je v tem letu nehala poslovati. Prvih je bilo za 14 odstotkov manj, drugih pa za štiri odstotke več kot leta 2016, je sporočil statistični urad.

Največji delež novonastalih in ugaslih podjetij je odpadel na dejavnost trgovina, vzdrževanje in popravilo motornih vozil (prvih je bilo 18,5 odstotka, drugih 18,8 odstotka). Sledila so podjetja v strokovnih, znanstvenih in tehničnih dejavnostih (15,8 oz. 16,6 odstotka) in podjetja v **gradbeništvu** (15,1 oz. 16,5 odstotka).

Pravne in fizične osebe

Med vsemi podjetji, ki so poslovala leta 2017, je bilo podjetij z vsaj enim zaposlenim, nastalih v tem letu na novo, 9,8 odstotka. Podjetij z vsaj enim zaposlenim, ki so v tem letu nehala poslovati, pa je bilo med vsemi podjetji 10,4 odstotka.

Tako med novonastalimi kot ugaslimi podjetji so glede na pravnoorganizacijsko obliko prevladovala pravne osebe. Novonastala podjetja z vsaj enim zaposlenim so bila v 54,7 odstotka pravne osebe, v 45,3 odstotka pa fizične osebe. Podjetja z vsaj eno zaposleno osebo, ki so nehala poslovati, pa so bila v 52,1 odstotka pravne, v 47,9 odstotka pa fizične osebe.

Večina podjetij, ki so bila ustanovljena v letu 2017, in tudi večina tistih, ki so v tem letu nehala poslovati, je zaposlovala po največ štiri ljudi. Med prvimi je bilo takih 97 odstotkov, med drugimi pa 98,1 odstotka podjetij, je še dodal statistični urad.

Petletno obdobje preživelo le 37,6 odstotka novonastalih podjetij

Od vseh podjetij, ki so na novo nastala in začela poslovati v letu 2012, jih je po petih letih - torej v letu 2017 - še poslovalo 37,6 odstotka, kažejo ta teden objavljeni podatki državnega statističnega urada. Najvišjo stopnjo preživetja so imela podjetja s področja zdravstva in socialnega varstva.

Odstotki podjetij, ki so bila ustanovljena leta 2012 in so po petih letih še poslovala, so bili visoki še v dejavnostih predelovalne dejavnosti ter dejavnosti promet in skladiščenje (v vsaki po 43,5 odstotka) in poslovanje z nepremičninami (42,9 odstotka).

V Sloveniji je sicer leta 2017 začelo poslovati 7186 novih podjetij z vsaj eno zaposleno osebo, 7640 podjetij z vsaj eno zaposleno osebo pa je v tem letu prenehalo poslovati. Prvih je bilo za 14 odstotkov manj, drugih pa za štiri odstotke več kot leta 2016, je sporočil statistični urad.

Največji delež novonastalih in ugaslih podjetij je odpadel na dejavnost trgovina, vzdrževanje in popravilo motornih vozil (prvih je bilo 18,5 odstotka, drugih 18,8 odstotka). Sledila so podjetja v strokovnih, znanstvenih in tehničnih dejavnostih (15,8 oz. 16,6 odstotka) in podjetja v **gradbeništvu** (15,1 oz. 16,5 odstotka).

Med vsemi podjetji, ki so poslovala leta 2017, je bilo podjetij z vsaj eno zaposleno osebo, nastalih v tem letu na novo, 9,8 odstotka. Podjetij z vsaj eno zaposleno osebo, ki so v tem letu prenehala poslovati, pa je bilo med vsemi podjetji 10,4 odstotka.

Tako med novonastalimi kot ugaslimi podjetji so glede na pravnoorganizacijsko obliko prevladoval pravne osebe. Novonastala podjetja z vsaj eno zaposleno osebo so bila v 54,7 odstotka pravne osebe, v 45,3 odstotka pa fizične osebe. Podjetja z vsaj eno zaposleno osebo, ki so prenehala poslovati, pa so bila v 52,1 odstotka pravne, v 47,9 odstotka pa fizične osebe.

Velika večina podjetij, ki so bila ustanovljena v letu 2017, in tudi velika večina tistih, ki so v tem letu prenehala poslovati, je zaposlovala po največ štiri osebe. Med prvimi je bilo takih 97 odstotkov, med drugimi pa 98,1 odstotka podjetij, je še dodal statistični urad.

Na Celjskem prenove hramov učenosti za boljše delo jeseni



ODPRI GALERIJO

Gimnazija Celje - Center *METKA PIRC*



Gordana Possnig

27.07.2019, 06.00



Poleti obnavljajo ali dograjujejo več šolskih poslopij, najbolj temeljito so se obnove letos lotili na Gimnaziji Celje - Center.

Poletje je čas za obsežnejše obnove šol, večja obnovitvena dela tečejo zlasti na Gimnaziji Celje - Center, s še večjo naložbo pa bodo v začetku jeseni začeli na Šolskem centru (ŠC) Celje.

V gradnjo drugega prizidka

ŠC Celje ima trenutno okoli 22.000 m² površin, prostore pa na treh lokacijah (na Lavi, Ljubljanski cesti in v Kosovelovi ulici). Obiskuje ga 3000 dijakov in 400 študentov, imajo okoli 1000 udeležencev raznih izobraževanj. Tesno sodelujejo s savinjskim gospodarstvom, posledično povečujejo kapacitete za laboratorije in sodobne delavnice z najnovejšimi tehnologijami. Že leta 2015 so končali prvi prizidek k šoli, kjer so svoj prostor dobile dve učilnice in štiri specializirane učilnice za računalništvo. V minulih letih so v celoti prenovili sanitarije in napeljave, postopoma menjujejo stavbno pohištvo na osrednji stavbi centra. V začetku jeseni bodo po besedah direktorja Šolskega centra Celje **Igorja Dosedle** začeli okoli milijon evrov vredno investicijo v 800 m² velik prizidek k šoli, ki ga zaradi zaradi prostorske stiske nujno potrebujejo.



Osrednja stavba Šolskega centra Celje na Lavi v Celju
ARHIV ŠOLSKI CENTER CELJE

V minulih petih letih so sami in s pomočjo ministrstva sicer kupili okoli 3000 kvadratnih metrov dodatnih zemljišč okoli šole, narejen je projekt, imajo že gradbeno dovoljenje. Zagotovljen je tudi denar (ministrstvo bo ob milijonskem projektu dodalo 170 tisoč evrov), čakajo le še vladno odobritev. V pritličju novega

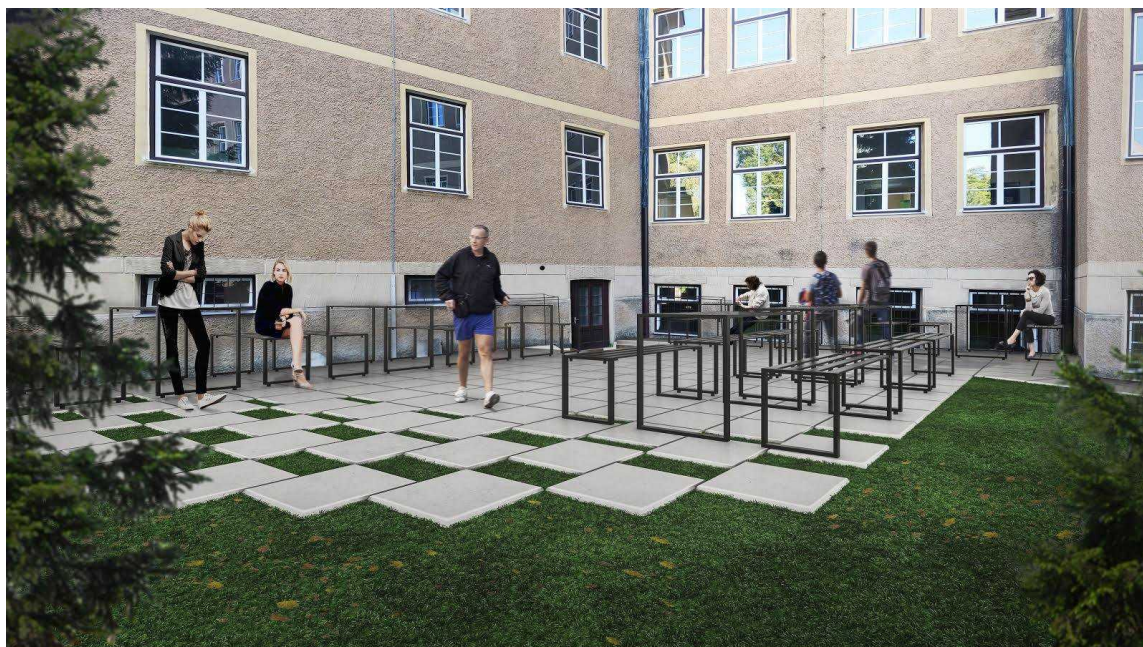
prizidka šole bodo uredili prostor za fitnes in športno vzgojo, v prvem nadstropju bodo tri učilnice, prostor bo namenjen laboratorijem in kabinetom za učitelje. Dosedla upa, da bo naložba v celoti zaključena do 1. septembra 2020. Šolo trenutno obiskuje 31,4 odstotka mladih iz celjske regije, pred desetimi leti je njihov delež znašal 27,8 odstotka. Podatki torej kažejo, da se vse več mladih zanima za tehniške poklice.

Mlade v savinjski regiji vse bolj zanimajo tehniški poklici

ŠC Celje je ne nazadnje na nekaterih področjih v savinjski regiji edini izvajalec več izobraževalnih programov. Tako imajo edini tehniško gimnazijo, edini izobražujejo frizerje, so edini izvajalec več programov na področju **gradbeništva**.

Na GCC temeljita obnova kleti

Gimnazijo Celje - Center bo v novem šolskem letu v treh programih (gimnazija, umetniška gimnazija - likovna smer in predšolska vzgoja) obiskovalo 930 dijakov. Po besedah ravnatelja šole **Gregorja Deleje** poteka obnova kleti po smernicah Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije: "Klet šole je bila zelo poškodovana v poplavi leta 1990. Sanacija, ki so jo naredili takrat, pa je bila le delna. Po skoraj 30 letih smo se prenove lotili celovito, z ureditvijo sistema jaškov in kanalizacije, hidroizolacije in enovitega pretlakovanja, s sanacijo električnega omrežja in menjavo razsvetljave kleti v delu, kjer sta kuhinja in jedilnica. V tem delu se bo vzpostavila tudi povezava med hodnikom pri jedilnici in zunanjim delom za šolo, kjer bo nastala nova terasa. Dobrih 60 m² velika ploščad bo ponudila nov učni in družabni prostor, hkrati pa bo to prizorišče za prireditve, ki v poletno-jesenskem času potekajo na šoli. Obenem se bosta izvedla celotno pretlakovanje pohodnih poti ob šoli ter hidroizolacija zidov na zadnji strani šole."



Vizualizacija terase pred GCC ARHIV GCC

Investicijo šola delno financira z namenskimi sredstvi za investicijsko vzdrževanje ministrstva za izobraževanje, znanost in šport (tretjina sredstev), delno pa z lastnimi sredstvi (teh je za okoli sto tisočakov). Ob tem na šoli v sodelovanju z Arnesom in finančno podporo Evropskega socialnega sklada tudi posodablja optično omrežje in opravljajo različna vzdrževalna dela.

V vrtcu prenavljajo kuhinjo

V Celju posodablajo tudi osnovne šole in vrtce. V enoti Mavrica Vrtca Anice Černejeve obnavljajo kuhinjo s pomožnimi prostori, naložba je ocenjena na nekaj več kot 213.000 evrov. V enoti Hribček Vrtca Anice Černejeve in pri OŠ Frana Kranjca urejajo zunanje otroško igrišče, obnova je vredna je 65 tisočakov. Na drugih osnovnih šolah opravljajo vzdrževalna in obnovitvena dela na vodovodnem in kanalizacijskem omrežju, strehah, fasadah in požarni steni. Ta dela so ocenjena na približno 145.000 evrov. Na izbranih vrtcih in šolah pa zaključujejo dela, ki so povezana z energetske sanacije.

Dnevnik.si

MOSTOVI

Anja Hreščak

27. julij 2019

27. julij 2019 8:00

Iz tiskane edicije

NAJNOVEJŠE

Mirko Cigler: Dileme,
dileme

13 min

Mostovi Slovenije: Objekti,
ki prečkajo razdalje – med
stvarmi in ljudmi

28 min

Vsak poslanec SNS je
zastavil v povprečju 57
vprašanj, SDS pa »le«
slabe štiri

28 min

Filip Tobias, direktor in
solastnik Turistične
agencije Sonček: Če želimo
doseči...

43 min

Kaj vesta o življenju v sreči
do konca dni povedati
brata Grimm?

58 min

Z avtomobilom v tujino:
Potovanje se začne, še
preden speljemo

1 ura

Najrazkošnejši apartmaji v
Italiji

1 ura

Vse objave

Mostovi Slovenije: Objekti, ki prečkajo razdalje – med stvarmi in ljudmi

Čeprav se v zadnjem času veliko več govori o zidovih in ograjah, še zlasti tistih z ostrimi robovi, je Slovenija še vedno bolj dežela mostov, ki medsebojne razlike in razdvojene objekte povezujejo, kot ovir, ki ljudi in prostore med seboj ločujejo. Mostovi v nasprotju z zidovi veljajo za zahtevne inženirske in gradbene objekte ter so zaradi markantnih konstrukcij pogosto simboli mest.



Viadukt Črni Kal je tehnološko in oblikovalsko še zmeraj eden izmed na podobnega odtlej nismo gradili. Poleg dolžine, s 1065 metri razpona pri prispevala še krivina in padec cestišča. (Foto: Bojan Velikonja)

Ljubljanski župan Zoran Janković je iz svojega prvega mandata v drugi mandat zakorakal prek mostov. Lotil se je gradnje oziroma obnove enajstih mostov in brvi, ki so skupaj stali več kot 30 milijonov evrov. Paradni je gotovo dvonivojski Fabianijev most; njegova zgornja etaža za motorni promet povezuje

Roško in Njogoševo cesto ter zaokroža notranji mestni cestni obroč, spodnji nivo, namenjen kolesarjem in pešcem, pa ponuja bližnji pogled na danes obnavljajočo se Cukrarno. Stal je 16,6 milijona evrov. Prek Mesarskega mostu s steklenim dnom je župan Janković na neki način nadaljeval Plečnikovo delo. Most je danes v splošni ljudski govorici zasidran kot most zaljubljenec in kot tak ena najbolj izpostavljenih turističnih atrakcij, s katere morajo mestne oblasti predvsem redno rezati ključavnice, zaklepke ljubezni, saj zanje na ograjah zmanjkuje prostora, s svojo težo pa tudi nemalo obremenjujejo konstrukcijo mostu. Župan Janković je dal pri porodnišnici zgraditi tudi Materinski most, bolj znan po imenu svojega predhodnika, Mrtvaški most, in že tretjič prestavil starega – ki je, mimogrede, s svojimi 152 leti drugi najstarejši most v Ljubljani – ter ga (spet) preimenoval v Hradeckega most, po Janezu (Johannu) Hradeckem, nekdanjem ljubljanskem županu. Ta most je nekaj časa stal tudi na mestu današnjega Plečnikovega Čevljarskega oziroma Šušarskega mostu. Slednji je praktično ime povzel od svojega lesenega predhodnika, na katerem so v 19. stoletju prodajali čevlje. Majda Sepe je še leta zatem prepevala, da v njegovi okolici pravzaprav »vsak najde, kar želi«.

Več stoletij stara legenda o najstarejšem ljubljanskem mostu, najprej požganem lesenem, kasneje kamnitem in nazadnje železnem, je povezana z danes eno najbolj ikoničnih znamenitosti v Ljubljani. Najstarejši ljubljanski most je namreč stal prav na tistem mestu, kjer je arhitekt Jože Plečnik kasneje zasnoval Tromostovje. Čeprav izstopa predvsem zaradi fotogeničnih železnih zmajev, se Zmajski most v zgodovino Slovenije zares zapisuje kot prvi most, na katerega je bila položena asfaltna prevleka. Most, ki je bil zgrajen v letu 1901, velja za enega najbolj pristnih primerov secesijske arhitekture, zaradi konstrukcije iz železa in betona pa tudi v evropski zgodovini za enega prvih te vrste.

Ljubljano, ki bi ji v kakšni večji prestolnici bržkone naredi oznako potoka, ne reke, tako na območju Ljubljane od Barja do Slap premošča nič manj kot 24 mostov, do njenega izliva v reko Savo pa kar 35. Dodatnih deset mostov premošča Grubarjev prekop med Zaloško cesto in Livado. Zato je Ljubljana resnično mesto mostov.

Prestolnica mostov v deželi mostov?

Kot da bi želel tudi župan Jankovič z novimi mostovi premostiti morebitne razlike (poprej) razdvojenega mesta. Kdo ve, nemara imajo Ljubljanci to preprosto v genskem zapisu ali jih morda žene neka skrita sila preteklosti; prve mostove na območju današnje Slovenije so verjetno zgradili že mostiščarji kot povezovalne elemente med mostišči in kopnim. V barjanska tla so zabijali lesene kole in na njih gradili preproste lesene kolibe, ki so bile med seboj povezane z mostovom podobnimi konstrukcijami. Koliščarski most pri Notranjih Goricah naj bi bil dolg celo okoli 400 metrov, kar tudi za dandanašnje standarde velja za most večjega razpona.

Vsekakor je za družbo bolj solidarno postavljati mostove kot zidove (ali ograje) in četudi se o slednjih v zadnjem času veliko več govori, dejansko našo državo še zmeraj premošča precej več kilometrov premostitvenih objektov kot ločitvenih. Vaščani Sedlarjevega v občini Podčetrtek in Plaviča v hrvaški občini Zagorska Sela medtem redno dokazujejo, kako jih most povezuje. Že pred sedemnajstimi leti sta občini na območju tamkajšnjega maloobmejnega pasu vzpostavili posebno turistično cono, ki popotnikom in izletnikom olajšuje večkratno prečkanje meje. Hkrati občini vsako prvo septembrsko nedeljo priredita srečanje vaščanov obeh sosednjih vasi, ki ju ločuje meja – na meddržavnem mostu prijateljstva.

Podatkov o tem, koliko mostov ima Slovenija, pravzaprav ni, zgolj slovenski avtocestni sistem pa med drugim sestavlja dobrih 1140 premostitvenih objektov. Večina mostov sicer nima markantne ali opazne arhitekturne ter konstruktorske zasnove, nekateri pa vendarle izstopajo. Pustimo ob strani verjetno najbolj znan (porušen) most nekdanje skupne države, tistega čez Neretvo, ki bi si sicer vsekakor zaslužil omembo, saj se o njem in o izjemnem strateškem pomenu njegovega uničenja učijo študenti obramboslovja širom po svetu. Osredotočimo se na mostove kot inženirske dosežke na ozemlju današnje Slovenije. Predvsem pa na tiste, ki še stojijo.

Slovenski mostovi in viadukti, ki v svetovnem merilu spadajo med mogočnejše ter inženirsko in arhitekturno bolj dovršene objekte, so kamniti Solkanski most čez reko Sočo, viadukt Črni Kal, tako imenovani ekstrados most čez Dravo na Ptuj, viadukt Peračica, most čez Muro in viadukt Petelinjek na Trojanah, našteje **Marjan Pipenbaher**, gotovo najuglednejši slovenski projektant mostov in eden vodilnih projektantov velikih premostitvenih objektov v Evropi, pa tudi avtor zasnove razpisa za gradnjo ta čas najbolj izpostavljenih mostov in galerije, ki bodo prečkali dolino Glinščice na trasi famoznega drugega tira med Divačo in Koprom. Trenutno je glavni in odgovorni projektant mostu, nastajajočega na polotoku Pelješac, v preteklosti pa je sprojektiral več kot 200 mostov, med drugim most Millennium v Podgorici, dva mostova čez Evfrat v Turčiji, kilometer dolg železniški most na hitri progi med Tel Avivom in Jeruzalemom v Izraelu, viadukt v Alžiriji, v Sloveniji pa njegov podpis med drugim nosi tudi viadukt Črni Kal. »Ta je še vedno poseben. Stebri so visoki do 95 metrov, predvsem pa je unikaten njihov dizajn. Vsi ti visoki viadukti imajo običajno po dva stebra. Pri Črnem Kalu pa sta združena v enega, kar v naravi deluje veliko bolj vitko in dosti manj masivno,« opisuje projektant.

Zakaj so posebni?

Leta 2004 – to je tudi leto, v katerem je bil viadukt Črni Kal predan prometu – je Pipenbaher za inventivno konstruktorsko zasnovo in realizacijo omenjenega viadukta prejel nagrado **Inženirske zbornice** za izjemne inženirske dosežke. Viadukt Črni Kal je tehnološko in oblikovalsko še zmeraj eden najzahtevnejših in najdaljših premostitvenih objektov v Sloveniji, saj česa podobnega odtlej nismo gradili. Poleg dolžine, s 1065 metri razpona prečka Osapsko dolino, in višine so k zahtevnosti gradnje prispevali še krivina in padec cestišča ter konstrukcija, ki se upira močni burji. Ker je zgrajen na geološko občutljivem območju, je tudi način, na katerega posega v naravo, nekaj posebnega; enajst stebrov je poravnanih z višinami in ritmom naravnega reliefa.

Kaj pa je posebnega pri nekaterih drugih omenjenih objektih? Puhov most, uradno imenovan Most čez Dravo na Ptuju (avtorja arhitekturne zasnove sta Peter Gabrijelčič in Viktor Markelj, slednji tudi projektant), je del južne vpadnice v Ptuj in prečka skoraj tristo metrov široko ter pet metrov globoko akumulacijsko jezero na Dravi. Arhitekta sta bila pri zasnovi omejena, saj konstrukcija ni smela presegati naravnih okoljskih vedut, okrniti pogleda na srednjeveški grad in staro mesto, kar je pomenilo, da je moral biti most čim nižji. Danes je simbol najstarejšega slovenskega mesta. Bržkone je, zahvaljujoč Neci Falk, medtem veliko bolj opevan neki drugi most čez Dravo, Stari most v Mariboru.

Most čez reko Muro med Krogom v Prekmurju in Vučjo vasjo v Prlekiji je, verjeli ali ne, z 833 metri najdaljši avtocestni most v Sloveniji, čeprav ima dežela ob Muri poleg Koroške najmanj avtocest v državi in reka Mura še zdaleč ni največja ali najširša reka pri nas. Most čez Muro tehta 16.000 ton in je s tem tudi najtežji narinjeni objekt v Sloveniji. Temelji na dvesto pilotih, globokih od 15 do 17 metrov. Za

gradnjo so porabili dober milijon kubičnih metrov gramoza, 243.000 kvadratnih metrov asfalta, dobrih 30.000 kubičnih metrov betona in armature.

Četudi ga Pipenbaher ni izpostavil, velja omeniti še najstarejši most v Sloveniji; to je Kamniti ali Kapucinski most v Škofji Loki, za katerega ni znano, kdaj natanko je bil zgrajen, zagotovo vemo le, da je bilo to v sredini 14. stoletja in da ga je dal zgraditi freisinški knezoškof Leopold. Znana je letnica škofove smrti. Usoden udarec mu je, kako ironično, zadal prav njegov most. Legenda pravi, da mostninar škofa ni prepoznal, ko je s konjem želel prečkati most, in mu je prečkanje želel zaračunati oziroma preprečiti. V spopadu leta 1381 naj bi oba padla z nezaščitenega mostu in utonila v Selški Sori.

Solkanski most je medtem most z največjim – 85-metrskim – kamnitim lokom na svetu in tako končno eden izmed tistih nekaj »naj«, ki jih premoremo v Sloveniji. »To je prekrasen objekt, zares pravi tehnični in kulturni spomenik časa. Poseben je tudi zato, ker je grajen iz kamna, reže med posameznimi kamni pa so široke kvečjemu nekaj milimetrov, podobno kot pri rimskih mostovih. Ti so doživeli in preživeli vse rušilne potrese in tudi vedno večje obremenitve prometa,« razlaga Pipenbaher.

Danes razmišljamo v krajših časovnih okvirih

Tudi v tem kamnu leži del odgovora na vprašanje, zakaj je Solkanski most, odprt leta 1905, preživel, denimo, most Ponte Morandi v Genovi, ki so ga odprli dobrih 60 let kasneje, pa se je nedavno nenadoma in spektakularno porušil. »Kamen je še vedno na neki način večer in to je ključna razlika v primerjavi z današnjimi betonskimi ali jeklenimi mostovi. Značilna je konstrukcija Solkanskega mostu z lokom, zaradi katerega se zares lepo zlije z okoljem. Lok je najbolj naravna nosilna struktura, kar je razvidno tudi v naravi. Skalnati oboki ali podzemne jame so najlepši dokaz za to,« pojasnjuje

sogovornik. V Sloveniji je sicer več kot 90 odstotkov mostov betonskih, v Evropi in drugod po svetu je takih manj, so tudi jekleni in sovprežni z betonskimi voziščnimi konstrukcijami.

Predvsem pa dandanes mostovi niso več projektirani in dimenzionirani za 500 let ali več, kot so bili na začetku prejšnjega stoletja, kvečjemu za življenjsko dobo 100 do 120 let. »To sicer ne pomeni, da se bodo mostovi po 120 letih zrušili, nasprotno, če bodo primerno vzdrževani, bodo lahko doživeli še vsaj enkrat daljšo življenjsko dobo, a problem je, da bodo tedaj prometno in nasploh funkcionalno zastareli. Trase novih prometnih poti bodo preprosto drugače vodene, dimenzionirane in prilagojene novim tehnologijam hitrega transporta,« razlaga Pipenbaher. Mimogrede, cena gradnje premostitvenih objektov v Sloveniji je trenutno med 1200 in 2000 evri na kvadratni meter, seveda odvisno od njihove zahtevnosti, pa tudi od splošnega gospodarskega in socialnega stanja v državi. Stroški vzdrževanja mostu v njegovi življenjski dobi znašajo še enkrat toliko, kolikor je cena novega mostu.

Po drugi strani so danes stavbe in mostovi, razlaga sogovornik, projektirani bistveno bolj drzno in konstrukcijsko lahkotnejše. Mostovi velikih razponov – ti so dolgi od 400 do 1000 metrov – ne morejo več imeti ločnih konstrukcij, kot jo ima Solkanski most, ki bi bile masivne in trdne. Nasprotno, današnji mostovi z velikimi razponi so jekleni in nenehno v gibanju. »To ne pomeni, da so nestabilni, temveč da skoraj nikoli niso popolnoma na miru,« pravi Pipenbaher.

Tako kot vse drugo se je razvil tudi material. »Danes smo sposobni pripraviti visokozmogljive betone, tako imenovane high performance concrete, ki imajo takšne trdnosti, kot so jih pred 50 leti imela jekla nižje kvalitete. In ne le to, to so samozgoščevalni betoni, ki so izredno kompaktni, neprepustni za vodo in predvsem trajnejši. Kvaliteta kablov visečih mostov je praktično enaka kvaliteti klavirskih strun,« pojasnjuje sogovornik. Ampak niti ti visokozmogljivi

betoni niso tako obstojni kot kamen. »Beton naj bi bil sicer dokaj trajen material, a čas je pokazal njegove šibkosti. Propada enako kot vsi drugi materiali,« doda Pipenbaher.

Klimatske spremembe ogrožajo tudi mostove

Največji sovražniki mostov so voda, soljenje in zmrzovanje, in ne, kot bi kdo pomislil, potres ali kakšna druga naravna katastrofa. Tudi vojaki ne. Vojaki? Saj veste, da naj bi bila vojaška četa s sočasnimi paradnimi korakom sposobna povzročiti resonančno nihanje in s tem porušiti most. Bojda se je leta 1850 tako porušil eden zgodnjih visečih mostov čez reko Maine v Franciji. Legenda pravi, da so vojaki s svojim ubranim korakanjem povzročili takšno resonanco več kot sto metrov dolgega mostu, da se je ta prelomil (najbrž je k temu pripomogel tudi hud veter). Utonilo je vseh 226 vojakov. A možnost resonančne katastrofe je dandanes bolj urbana legenda kot realna možnost, pomiri Pipenbaher. Za tako vznukanje, ki bi ga povzročili pešci, so danes teoretično občutljivi le še peš mostovi, ki imajo lahkotnejše konstrukcije z bistveno manjšo togostjo in maso kot pri sodobnih mostovih za cestni ali železniški promet. »Pri peš mostovih je pravzaprav še mogoče, da bi pešci s korakanjem povzročili, ali bolje, se približali lastni frekvenci mostu, torej, da bi bila frekvenca vznukanja enaka lastni frekvenci mostu. To bi teoretično lahko vodilo do resonance. Ampak pravilno konstruirani mostovi z ustreznimi maso ne bi smeli biti občutljivi za to,« je prepričan sogovornik.

Tako je zagotavljanje potresne stabilnosti eden ključnih izzivov pri projektiranju in gradnji velikih mostov, pa tudi zagotavljanje, da se konstrukcija upira sunkom vetra hitrosti več kot 150 kilometrov na uro, kar lahko povzroči velike dinamične obremenitve

konstrukcij (zato ob močni burji mostove zapirajo za promet). A največja grožnja, kot rečeno, leži znotraj same konstrukcije mostu.

»Beton zaradi prodora vode in soli spreminja svojo strukturo; beton je bazičen, zaradi prodora agresivnih snovi in vode iz okolja pa se mu spreminja Ph-vrednost, zato prihaja do karbonatizacije betona in posledično do korozije nosilne armature. Ker je volumen rje bistveno večji kot volumen jekla za armiranje, se pojavijo notranje napetosti, zaradi teh pa odpadajo zaščitni sloji betona,« razlaga projektant. »Zato danes objekti propadajo predvsem zaradi slabega vzdrževanja, vlage, prisotnosti soli in vedno bolj agresivnega okolja.«

Na trajnost in obremenitve mostov bodo vedno bolj vplivale tudi klimatske spremembe. »Prav pri projektiranju mostu na Pelješac je bilo treba upoštevati, da bodo temperature čez desetletja v povprečju višje do pet stopinj, do dva milimetra letno bo višja gladina morja, upoštevati pa je bilo treba tudi višje hitrosti sunkovitih vetrov, in sicer več kot pet metrov na sekundo, kar pomeni za skoraj dodatnih dvajset kilometrov na uro. Vse to bo imelo v prihodnosti velik vpliv na stabilnost, zasnovo in dimenzioniranje konstrukcij,« predvideva Pipenbaher.

Človekov odnos do izjemnega

V Sloveniji, predvsem zaradi specifičnih geografskih danosti, verjetno nikdar ne bomo soočeni s takšnimi preglavicami, kot tudi nikoli ne bomo gradili podobnega mostu, kot ga pravkar gradijo na Hrvaškem na polotok Pelješac. Reka Drava je s širino (mestoma) 150 metrov največja naravna vodna ovira.

Ampak po drugi strani je narava največja umetnica in prav ona nas postavlja na svetovni zemljevid – tudi na področju mostov. Ustvarila je tako izjemne

presežke, da so že pred več kot tristo leti vzbudili pozornost Janeza Vajkarda Valvasorja. V Slavi vojvodine Kranjske tako najdemo prvi znan opis Rakovega Škocjana, doline, dolge le 22,5 kilometra in široke do petsto metrov, katere največje znamenitosti so nastale z udiranjem stropov nad kraškimi jamami, naravni pojav pa je za seboj med drugim pustil tudi Veliki (37 metrov) in Mali (42 metrov) naravni most.

Ne, ni napaka. »Na Notranjskem, v domovini Butalcev, je vse malo butalsko, tudi poimenovanja,« se pošali direktor Notranjskega regijskega parka **Matevž Podjed**. »Pravzaprav njuno ime ni povezano z dolžino oziroma razponom mostov, pač pa z maso materiala, iz katerega sta sestavljena,« resno pojasni. Tako je Veliki naravni most veliko bolj masiven kot Mali in čez prvega poteka tudi promet. Oba sta izjemna in izstopajoča v svetovnem merilu, a naravnih stvaritev zaradi njihove unikatnosti običajno sistematično ne vrednotimo ali kategoriziramo, zato tudi ne obstaja pregled najbolj izjemnih naravnih mostov. »Vsekakor gre za izjemen morfološki pojav, kar pa navsezadnje velja za ves Rakov Škocjan, kjer je na zelo majhnem območju zgoščenih zelo veliko naravnih fenomenov,« doda Podjed. Na neki način to dokazujejo tudi številne prošnje (tujih) produkcijskih hiš za snemanje reklam v Rakovem Škocjanu, ki jih dnevno dobivajo v upravi Notranjskega regijskega parka.

Glede na to, da je bil Rakov Škocjan že leta 1949 zavarovan kot krajinski park, pravzaprav je bil prvi v Sloveniji razglašen za krajinski park, je zelo presenetljiva zaspanost slovenskih organov in uradnikov, ki so šele januarja letos na Center za svetovno dediščino v Parizu vložili kandidaturo za vpis Klasičnega krasa in s tem tudi Notranjskega regijskega parka na Seznam svetovne dediščine pri UNESCO. »Civilizacijsko nesprejemljivo pa se mi zdi, da čez Veliki naravni most še zmeraj poteka ves promet, tudi tovorni,« medtem udari Podjed. Na mostu je celo cinkana ograja, taka, kot bi bila ob

kakšnem premostitvenem objektu na avtocesti. Čez most teče utrjena pot, ki bi po logiki stvari morala biti namenjena le kolesarjem in pešcem, namesto tega pa je raje mesto konflikta med vozniki in prej omenjenimi. »Vsekakor se mi za tak naravni fenomen zdi nujna omejitev motornega prometa. Za to, pa tudi za asfaltiranje poti, si prizadevam že vsaj pet let, a pri tem vsakič znova trčim ob različna stališča mnogih odločevalcev, ki imajo poleg našega zavoda besedo pri urejanju Notranjskega regijskega parka,« razlaga Podjed. To so poleg občinskega zavoda tudi občina, zavod za gozdove, zavod za varstvo narave, državne direkcije in tako naprej.

Davek preveč razpršene odgovornosti tako plačuje ena redkih naravnih stvaritev, ki v Sloveniji v nasprotju z glavni inženirskih dosežkov (izvzemši Solkanski most) nosi oznako »naj« kot najbolj izjemna svoje vrste na svetu. Je že tako, da tistega, česar ni ustvaril (ali uničil) človek, tudi zares ceniti ne zna.

Petletno obdobje preživelo le 37,6 odstotka novonastalih podjetij ¹

1 ura

Od vseh podjetij, ki so na novo nastala in začela poslovati v letu 2012, jih je po petih letih - torej v letu 2017 - še poslovalo 37,6 odstotka, kažejo ta teden objavljeni podatki državnega statističnega urada. Najvišjo stopnjo preživetja so imela podjetja s področja zdravstva in socialnega varstva.

Odstotki podjetij, ki so bila ustanovljena leta 2012 in so po petih letih še poslovala, so bili visoki še v dejavnostih predelovalne dejavnosti ter dejavnosti promet in skladiščenje (v vsaki po 43,5 odstotka) in poslovanje z nepremičninami (42,9 odstotka).

V Sloveniji je sicer leta 2017 začelo poslovati 7186 novih podjetij z vsaj eno zaposleno osebo, 7640 podjetij z vsaj eno zaposleno osebo pa je v tem letu prenehalo poslovati. Prvih je bilo za 14 odstotkov manj, drugih pa za štiri odstotke več kot leta 2016, je sporočil statistični urad.

Največji delež novonastalih in ugaslih podjetij je odpadel na dejavnost trgovina, vzdrževanje in popravilo motornih vozil (prvih je bilo 18,5 odstotka, drugih 18,8 odstotka). Sledila so podjetja v strokovnih, znanstvenih in tehničnih dejavnostih (15,8 oz. 16,6 odstotka) in podjetja v **gradbeništvu** (15,1 oz. 16,5 odstotka). (STA)

G. K.

27. julij 2019 ob
11:27
Ljubljana - MMC
RTV SLO, STA

Prvih pet let preživelo le 37,6 odstotka novonastalih podjetij

Najvišje preživetje pri podjetjih s področja zdravstva in socialnega varstva

Od vseh podjetij, ustanovljenih leta 2012, jih je po petih letih, torej leta 2017, poslovalo le še 37,6 odstotka, kažejo podatki državnega statističnega urada (Surs).



Največji delež novonastalih in ugaslih podjetij je odpadel na dejavnost trgovina, vzdrževanje in popravilo motornih vozil. Foto: BoBo

Odstotki podjetij, ki so bila ustanovljena leta 2012 in so po petih letih še poslovala, so bili visoki še v dejavnostih predelovalne dejavnosti ter dejavnosti promet in

skladiščenje (v vsaki po 43,5 odstotka) in poslovanje z nepremičninami (42,9 odstotka).

V Sloveniji je leta 2017 začelo poslovati 7186 novih podjetij z vsaj enim zaposlenim, 7640 podjetij z vsaj enim zaposlenim pa je v tem letu nehalo poslovati. Prvih je bilo za 14 odstotkov manj, drugih pa za štiri odstotke več kot leta 2016, je sporočil statistični urad.

Največji delež novonastalih in ugaslih podjetij je odpadel na dejavnost trgovina, vzdrževanje in popravilo motornih vozil (prvih je bilo 18,5 odstotka, drugih 18,8 odstotka). Sledila so podjetja v strokovnih, znanstvenih in tehničnih dejavnostih (15,8 oz. 16,6 odstotka) in podjetja v **gradbeništvu** (15,1 oz. 16,5 odstotka).

Pravne in fizične osebe

Med vsemi podjetji, ki so poslovala leta 2017, je bilo podjetij z vsaj enim zaposlenim, nastalih v tem letu na novo, 9,8 odstotka. Podjetij z vsaj enim zaposlenim, ki so v tem letu nehala poslovati, pa je bilo med vsemi podjetji 10,4 odstotka.

Tako med novonastalimi kot ugaslimi podjetji so glede na pravnoorganizacijsko obliko prevladovala pravne osebe. Novonastala podjetja z vsaj enim zaposlenim so bila v 54,7 odstotka pravne osebe, v 45,3 odstotka pa fizične osebe. Podjetja z vsaj eno zaposleno osebo, ki so nehala poslovati, pa so bila v 52,1 odstotka pravne, v 47,9 odstotka pa fizične osebe.

Večina podjetij, ki so bila ustanovljena v letu 2017, in tudi večina tistih, ki so v tem letu nehala poslovati, je zaposlovala po največ štiri ljudi. Med prvimi je bilo takih 97 odstotkov, med drugimi pa 98,1 odstotka podjetij, je še dodal statistični urad.