

## Zbirka medijskih objav

INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE,  
za obdobje 30. 1. 2019

---

Število objav: 2

Tisk: 2

Spremljane teme:

Inženirska dejavnost, ...: 1

Inženirska zbornica ...: 0

Barbara Škraba Flis: 0

Zbor za oživitev ... ZORG: 0

Gradbeni zakon: 1

Zakon o ... načrtovanju: 0

Zakon o ... arhitektih: 0

Inženir geodezije: 0

Odgovorni geodet: 0

Gradbena parcela: 0

Evidenca stavbnih zemljišč: 0

200 let ... Slovenskem: 0

Tisk	Naslov	Ikeo bi lahko odprli brez ene od petih dostopnih cest		
Zaporedna št. 1	Medij; Doseg	Delo; 141.000, Slovenija	Stran: 8	Površina: 659 cm <sup>2</sup>
	Rubrika, Datum	Ljubljana; 30. 1. 2019		
Stran v zbirki: 4	Avtor	Aleš Stergar		
	Teme	Gradbeni zakon		
Povzetek	...Ikeo bi lahko odprli brez ene od petih dostopnih cest Mestni svet Nova <b>gradbena zakonodaja</b> omogoča začasno individualno odstopanje od sprejetih prostorskih aktov Ljubljana - Začetek gradnje težko pričakovane švedske trgovine Ikea se bo sredi...			

Tisk	Naslov	Projektantska napaka zavrla gradnjo podvoza		
Zaporedna št. 2	Medij; Doseg	Dnevnik; 98.000, Slovenija	Stran: 10	Površina: 631 cm <sup>2</sup>
	Rubrika, Datum	Slovenija; 30. 1. 2019		
Stran v zbirki: 6	Avtor	Tomaž Klipšteter		
	Teme	Inženirska dejavnost, inženirji		
Povzetek	MARIBOR Projektantska napaka zavrla gradnjo podvoza Ker so projektanti predvideli bistveno premalo železne armature, se bo gradnja podvoza pod železniško progo podražila za 200 tisočakov. Vodja projekta je bil Samo Peter Medved, zdaj poklicni podžupan Mestne občine Maribor. / Tomaž Klipšteter			



# Ikeo bi lahko odprli brez ene od petih dostopnih cest

## Mestni svet Nova **gradbena zakonodaja** omogoča začasno individualno odstopanje od sprejetih prostorskih aktov

**LJUBLJANA –** Začetek gradnje težko pričakovane švedske trgovine Ikea se bo sredi februarja približal še za en pomemben korak. Mestni svetniki naj bi odklenil ključno oviro, cestno povezavo v podaljšku Kavčičeve ulice med Kajuhovo ulico in krožiščem (pri pivnici Kratochwill), v katerem se srečajo Ameriška, Argentinska in Italijanska ulica v trgovskem središču BTC.

### ALEŠ STERGAR

MOL, ki mora poskrbeti za cestno infrastrukturo, zemljišča z dvema stavbama v lasti podjetja v stečaju Protect GL na zahodnem delu predvidene nove povezave zaradi previsoke cene ni odkupil, ampak je začel z dolgotrajnim postopkom razlastitve. Ker je lastnik izrabljajal vsa možna pravna sredstva, je MOL postopek razlastitve prekinil in začel z novim postopkom. S sklepom o potrditvi lokacijske preveritve, ki dopušča individualno odstopanje od prostorskega izvedbenega pogoja, želijo doseči, da ureditev vseh dostopov ne bo pogoj za pridobitev uporabnega dovoljenja za trgovski objekt.

### Lokacijska preveritev

Formalno bi Ikea sicer po navedah občine lahko že začela z gradnjo, saj je nova povezovalna cesta pogoj za pridobitev uporabnega dovoljenja, ne pa za začetek gradnje, po drugi strani pa je mogoče razumeti Ikeo, ki želi pred začetkom razčistiti vse dileme. Lokacijska preveritev s predlaganim individualnim odstopanjem po lani poleti spremenjeni slovenski **gradbeni zakonodaji** omogoča prav to, saj bo Ikeina trgovina po izgradnji dostopna tudi, dokler ne bo zgrajen (stometrski) del nove povezave. Na podlagi predlagane individualnega odstopanja bo lahko Ikea začela graditi trgovski objekt in ga po končani gradnji tudi takoj odprla za javnost ter začela obratovati.

Videz Ikeine trgovine se ne bo

spremenil. Pri pripravi sklepa o potrditvi lokacijske preveritve je bilo s študijami ugotovljeno, da izvedba začasnega stanja ne bo dodatno povečala obremenitev okolja in ne bo poslabšala bivalnih in delovnih razmer na območju. Prometna študija pa napoveduje, da se bo v primeru začasne ureditve brez priključevanja na Kajuhovo ulico nekoliko povečal promet na Šmartinski in Letališki cesti, na Kajuhovi ulici pa celo zmanjšal. Z vidika hrupa pa povečanje naj ne bi bilo problematično. Začasno se bo do Ikee dostopalo po štirih dostopih (po Ulici Ambrožiča Novljana, od Kristalne palače, z Ameriške in Italijanske ulice), po končni ureditvi pa po dokončani povezovalni cesti še s Kajuhove ulice.

Promet se bo povečal, in to predvsem podnevi in zvečer, ne pa ponoči, hrup pa naj ne bi bil dodatno obremenjujoč, saj se bo prištel k obstoječim obremenitvam. Začasno, do dograditve južne povezovalne ceste, pa bo obremenitev s hrupom v bivalnem okolju na Kajuhovi in Cilenškovi ulici celo nekoliko manjša, na Šmartinski pa bo enaka, kot če bi bile vse cestne povezave zaključene.

### Javna razgrnitev

Prejšnji mesec je bila začasna rešitev javno razgrnjena, skupno pri vseh odgovorih na pripombe pa je, da se pravzaprav ne nanašajo na samo začasno ureditev, temveč na sprejeto končno rešitev. Vendar so v MOL zaskrbljenim prebivalcem in obiskovalcem zatrčili oziroma pojasnili, da ostaja Cilenškova ulica zaprta in namenjena samo stanovanjem in dostopu do Centra Janeza Levca Ljubljana. Da bi obiskovalci Ikee parkirali na Cilenškovi ulici, tudi ni bojazni, saj bo parkirišč okoli same trgovine in v BTC Cityju več kot dovolj. V MOL so tudi zavrnilo možnost, da bi se spremenila ureditev, po kateri je Rožičeva ulica ob prehodu proti Ikei slepa oziroma odprta le za

pešce in kolesarje.

Prebivalce Cilenškove ulice, ki jih bo pred hrupom z gradbišča ščitila že postavljena ograja, skrbi jo zunanja parkirišča na zahodni strani Ikee. V MOL napovedujejo, da bo na tistem območju petmetrska zelenica in parkirišče za zaposlene, z nove severne ceste pa bo dostop samo za zaposlene, uvoz pa bo urejen z zapornico, ki se bo odpirala samo z daljinskimi upravljavci zaposlenih. Obstoječi objekti ob gradnji ne bi bili v nevarnosti, gradbena jama bo primerno zavarovana, da ne bi prihajalo do posedanja. Vibracije med gradnjo bodo, a vse v mejah okoljevarstvenega dovoljenja, napovedujejo v MOL.

Zgodba o Ikeini trgovini se pač vleče kot tista o jari kači, menda še iz časov pred osamosvojitvijo. Najprej je švedski velikan iskal primerno zemljišče od Rudnika in Stožic do BTC, kjer ga je končno kupil. Ves Ikein ljubljanski projekt je vreden okrog 90 milijonov evrov, za vsa potrebna gradbena dovoljenja pa naj bi družba zaprosila, ko bo sprejet sklep o lokacijski preveritvi.

Zemljišče samo je za gradnjo že pripravljeno. Potem ko so z ograjo zaščitili pred hrupom prebivalce na Cilenškovi ulici, so pred slabim letom podrli tamkajšnje objekte. Kdaj bo Ikea začela graditi, je odvisno od tega, kdaj bodo pridobili gradbena dovoljenja. Sama gradnja naj bi trajala 12 mesecev, gradilo pa naj bi devet izvajalcev.

Mestni svetniki bodo o pospešku pri gradnji Ikee odločali 18. februarja.

**Nova gradbena zakonodaja** je uvedla možnost lokacijske preveritve.

Trgovino bodo lahko odprli, še preden bo urejena peta dostopna cesta.

### Območje gradnje trgovine Ikea



Objekt na desni strani stoji na prostoru, kjer bo potekala nova povezovalna cesta. FOTO ALEŠ STERGAR

Objave so namenjene interni uporabi v skladu z odločbami ZASP in se brez soglasja imetnika pravic ne smejo proslo razmnoževati in distribuirati!



## MARIBOR

# Projektantska napaka zavrla gradnjo podvoza

**Ker so projektanti predvideli bistveno premalo železne armature, se bo gradnja podvoza pod železniško progo podražila za 200 tisočakov. Vodja projekta je bil Samo Peter Medved, zdaj poklicni podžupan Mestne občine Maribor.**

✂ **Tomaž Klipšteter**

**MARIBOR.** Če se mariborski podžupan Gregor Reichenberg sme pohvaliti s tem, da je prvopodpisani avtor zmagovite arhitekturno-urbanistične rešitve za novo mestno sososko, mora njegov podžupanski kolega Samo Peter Medved prevzeti svoj del odgovornosti za projektantsko napako, ki bo pomembno državno-občinsko naložbo v mestu podražila za vsaj 200.000 evrov. Vodja investicije je sicer pokazala veliko mero uvidevnosti do grešnikov. Dodaten nepredviden strošek bo namreč direkcija za infrastrukturo pokrila sama.

## Zapornice v mestu bo zamenjal podvoz

Železniški prehod Sedmica pri Magdalenskem parku je bil zadnji nivojski prehod v središču slovenskega mesta, na katerem je zapornice ročno dvigal in spuščal čuvaj. Po več kot desetletju čakanja ga bo nadomestil podvoz. Naložbenik 9,8 milijona evrov vrednega projekta je direkcija za infrastrukturo, kot 40-odstotni soinvestitor nastopa Mestna občina Maribor. Gradbena dela od avgusta lani izvaja konzorcij podjetij SGP Pomgrad, SŽ Železniško gradbeno podjetje in GH Holding.

Med gradnjo podvoza v Ljubljanski ulici se je izkazalo, da je s predloženo projektno dokumentacijo nekaj narobe. V njej je bilo namreč predvidene

premalo železne armature, je poročal Radio Maribor. Projektno dokumentacija je po naročilu občine izdelalo mariborsko podjetje Lineal z osmimi podizvajalci. »Odgovorni vodja projekta je Samo Medved. Načrte gradbenih konstrukcij je izdelalo podjetje ISB,« so nam razkrili na direkciji. Dokumentacijo je revidiralo podjetje Ko-biro, so še zapisali. Napake očitno ni zaznalo.

## Napako ugotovil vodja strokovnega nadzora

Jo je pa opazil vodja strokovnega nadzora na gradbišču Aleš Rudl. Novembra lani je ugotovil – kot so zapisali v direkciji – »določena odstopanja in neskladja«. Načrt je namreč predvideval povprečno 100 kilogramov armature na kubični meter betona, za podobne konstrukcije pa je po pravilu dobre prakse običajno predvidenih od 40 do 60 kilogramov armature več. »V konstrukcijskih elementih so bile tudi predvidene armaturne mreže, kar ni običajno pri izvedbi inženjerskih objektov,« so pojasnili v direkciji.

Napaka je opazno upočasnila potek gradnje, saj mora odgovorni projektant najprej popraviti projektno dokumentacijo. Nalogo naj bi opravil do sredine februarja. Po ocenah poznavalcev gradbene stroke, ki ne želijo biti imenovani, bodo dopolnitve podražile izvedbo projekta za več sto tisoč evrov, vse tja do milijona evrov. Na direkciji trdijo drugače, vgradnja dodatne armature naj bi projekt podražila »zgolj« za dva odstotka. Ker bodo to podražitev upoštevali kot nepredvideno delo, naj se zaradi nje ne bi povečal končni znesek predvidene pogodbene vrednosti. »Navedeno prav tako ne vpliva na končni rok izvedbe projekta,« so še zapisali. Gradnjo naj bi končali najkasneje do 24. novembra.

»Bil sem vodja tega projekta do nastopa nove funkcije na Mestni občini Maribor,« nam je razložil Samo Pe-

ter Medved, danes podžupan, odgovoren za področje komunale, prometa in športa. »Kot vodja projekta sem odgovarjal za usklajenost dokumentacije, moja naloga pa ni bila dvomiti o kompetentnosti odgovornega projektanta konstrukcij.«

## Napake se dogajajo, trdi podžupan

Po Medvedovih izkušnjah se v skoraj vsakem projektu ugotovijo določena odstopanja, tudi izvajalci terjajo določene spremembe načrtov. Dogajanje v Ljubljanski ulici skratka ni neobičajno. »Vsekakor pa je vsaka takšna ugotovitev neprijetna za naročnika, izvajalca in vse deležnike. Projektanti si zmeraj želimo izdelati stoo odstotno dokumentacijo,« nam je dejal Medved, ki se zdaj v vlogi podžupana udeležuje rednih usklajevanj infrastrukturnega projekta, v odpravo napak pa kot projektant ni vključen.

Njegov podžupanski kolega ima medtem slajše skrbi. Kot smo poročali, je skupina arhitektov s prvopodpisanim Reichenbergom ta mesec zmagala na odprtem natečaju za izbor najboljše arhitekturno-urbanistične rešitve za izvedbo največjega gradbenega projekta državnega stanovanjskega sklada v Sloveniji, nove mariborske sososke Novo Pobrežje z več kot 420 stanovanji. x

**Izkazalo se je, da je s predloženo projektno dokumentacijo nekaj narobe – v njej je bilo namreč predvidene premalo železne armature. Podjetje Ko-biro, ki je dokumentacijo revidiralo, očitno ni zaznalo napake, ki bo pomembno državno-občinsko naložbo v mestu podražila za vsaj 200.000 evrov.**



Gradbeni ritem na gradbišču bodočega podvoza pod železniško progo pri mariborskem Magdalenskem parku je že nekaj časa zelo umirjen. Graditelji namreč čakajo na popravljeno projektno dokumentacijo, s pravilno izračunano potrebno količino železne armature. 📍 Tomaž Klipšteter