

Zbirka medijskih objav

INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE,
za obdobje 4. 5. 2019

Število objav: 3

Internet: 2

Tisk: 1

Spremljane teme:

Inženirska dejavnost, ...: 0

Inženirska zbornica ...: 1

Barbara Škraba Flis: 0

Gradbeni zakon: 1

Zakon o ... načrtovanju: 0

Zakon o ... arhitektih: 0

Gradbena parcela: 0

Evidenca stavbnih zemljišč: 0

Svetovni gradbeni forum 2019: 0

Gradbeništvo, graditev: 2

Internet	Naslov	Frančiška je zaskrbljena, bodo inšpektorji ukrepali?		
Zaporedna št. 1	Medij; Doseg	Slovenskenovice.si; 552.058, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 3. 5. 2019		
Stran v zbirki: 4	Avtor	Aleksander Brudar		
	Teme	Gradbeni zakon		
Povzetek	...bili obveščeni in da bodo naša poizvedovanja obravnavali kot prijavo. »Glede na vsebino podanih vprašanj dodajamo, da tukajšnji organ glede na določila gradbenega zakona v zvezi z določili uredbe o razvrščanju objektov ni pristojen za nadzor in izrekanje ukrepov v primerih, ko gre za izvajanje gradbenih posegov ali trajnega...			

Tisk	Naslov	Za most, kot je pelješki, je prehodil vse stopnice		
Zaporedna št. 2	Medij; Doseg	Nedelo; 99.000, Slovenija	Stran: 14	Površina: 1.657 cm ²
	Rubrika, Datum	Ostalo; 4. 5. 2019		
Stran v zbirki: 8	Avtor	Brane Maselj		
	Teme	Inženirska zbornica Slovenije , Gradbeništvo, graditev		
Povzetek	...najatraktivnejših mostov v Evropi, zgrajenih v tem stoletju.« S tem nagovorom, ki pove veliko, a hkrati veliko premalo, je Inženirska zbornica Slovenije pred kratkim podelila svojemu članu Marjanu Pipenbaherju nagrado za inovativnost pri graditvi objektov. Z inženirjem in projektantom, ki je zasnoval že več kot 200 mostov, pri nas je najbolj znan črnokalski...			

Internet	Naslov	Stavba nove ajdovske glasbene šole bo nared do poletja		
Zaporedna št. 3	Medij; Doseg	Primorske.si; 95.768, Slovenija		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 3. 5. 2019		
Stran v zbirki: 10	Avtor	Alenka Tratnik		
	Teme	Gradbeništvo, graditev		
Povzetek	...drugega izvajalca občino stala približno tri milijone evrov, dober milijon več od prvotnega načrta. Na občini podražitev pripisujejo trenutnim razmeram v gradbeništvu , saj so se cene v zadnjem letu občutno povišale. Občina je bivšemu izvajalcu izstavila račun za pogodbeno kazen, unovčila bančno garancijo za dobro izvedbo...			

Franciška je zaskrbljena, bodo inšpektorji ukrepali?

 [slovenskenovice.si/novice/slovenija/clanek/franciska-je-zaskrbljena-bodo-inspektorji-ukrepali-175194](https://www.slovenskenovice.si/novice/slovenija/clanek/franciska-je-zaskrbljena-bodo-inspektorji-ukrepali-175194)



PRESERJE PRI ZLATEM POLJU – »Sosed naj pospravi skale, uredi odvodnjavanje in pobočje utrdi s škarpo.« Vse to od soseda **Staneta Pogačarja** zahteva **Franciška Smrke**, ki živi v kraju Preserje pri Zlatem Polju v občini Lukovica. Na nas se je obrnila, potem ko je pri vseh uradnih institucijah naletela na gluha ušesa in ker, kot pravi, zadnje mesece trpi zaradi Pogačarjevega posega v prostor in nevarnosti, ki naj bi jih ta povzročal njej in njeni družini.

Vodo naj končno spelje in naredi škarpo, da ne bomo zdaj mi 20 let pospravljali skal in vse sorte.

Za hišo nam pokaže ograjo, kjer je nekoč potekala stara vaška pot. Razloži nam, da jo je, potem ko so določili mejo, sam postavil in s tem zaprl del stare poti ter lani začel nasipavati zemljo. Nadaljuje, da ni uredil niti odvodnjavanja, voda je pred tem tekla po posebnem kanalu, zdaj seveda že zasutem. Iz brežine, nad katero želi Pogačar speljati cesto, se ves čas kotalijo velike skale, in sicer od navoženega materiala. »Vodo naj končno spelje in naredi škarpo, da ne bomo mi 20 let pospravljali skal in vse sorte,« dodaja Smrketova. Pove nam še, da so zaradi skal ves čas v nevarnosti tudi njeni domači, med katerimi sta dva mladoletna otroka njenega sina. Da namreč lahko pridejo do svojih zemljišč, ki so pod hišo, gredo lahko le tam. Moti jo, da delavci, ki nasipavajo zemljo oziroma utrjujejo cesto, delajo le ob vikendih.

Inšpektorji bodo šli na teren

Frančiška Smrke bi rada, da sosed dokončno uredi škarpo in odvodnjavanje.

Kot so nam pojasnili na občini Lukovica, je bila že pred časom v razgovorih z obema vpletenima strankama, saj je Pogačar želel prestaviti občinsko cesto. »Na teh pogovorih je bilo dogovorjeno, da Občina Lukovica ne bo nasprotovala zamenjavi zemljišča stare ceste z zemljiščem nove, če bodo vsa dela opravljena legalno in v skladu s predpisi. Po teh razgovorih se gospod Pogačar na občini ni nikoli več oglasil ali predložil kakršne koli dokumentacije,« nam razložijo in dodajo, da občina dovoljenja za nasipavanje materiala Pogačarju nikoli ni izdala, saj za to niti nima pristojnosti. »Prav tako gospodu Pogačarju ni bilo izdano kakršno koli drugo dovoljenje, povezano z deli, ki naj bi jih izvajal,« so odgovorili in zaključili, da je bilo v tej zadevi po njihovih informacijah podanih nekaj prijav ter da vse postopke vodi Medobčinski inšpektorat in redarstvo za občine Trzin, Komenda, Lukovica, Mengeš, Moravče in Vodice.

Frančiška ob kanalu za odtekanje meteornih voda

Tamkajšnja vodja **Irena Karčnik** pa nam je odgovorila, da o omenjenih delih niso bili obveščeni in da bodo naša poizvedovanja obravnavali kot prijavo. »Glede na vsebino podanih vprašanj dodajamo, da tukajšnji organ glede na določila **gradbenega zakona** v zvezi z določili uredbe o razvrščanju objektov ni pristojen za nadzor in izrekanje ukrepov v primerih, ko gre za izvajanje gradbenih posegov ali trajnega reliefnega preoblikovanja terena, ki presega gobarite, določene za enostavne objekte. Tudi izrekanje ukrepov za ureditev odvajanja padavinske odpadne vode je pri občinskih inšpekcijskih službah omejeno na nadzor izvajanja priklopov na območjih zgrajene javne infrastrukture,« je zaključila sogovornica. Z inšpektorata za okolje in prostor (IRSOP) pa so nam odgovorili, da o tej zadevi še niso bili seznanjeni in da bodo skladno s prioriteta del opravili inšpekcijski pregled. »Če bo treba, bo IRSOP ustrezno ukrepal.«

Ves čas dela le na svoji zemlji

Stane Pogačar je vse očitke, ki od sosede letijo na njegov račun, zavrnil. Kar se tiče odvodnjavanja, nam je povedal, da so vse uredili in da je zadevo prišel pogledat celo inšpektor. Zatrdil nam je, da ima za dela, ki jih opravlja, dovoljenje in da so v zvezi s tem seznanjeni tudi na občini. Poudari, da dela izključno na svoji zemlji in da, »če jaz delam na svojem, lahko nasipam, kar Sosedski spor se dogaja v kraju Preserje pri Zlatem Polju.

hočem. Ko bom delal na tuji zemlji, pa naj pride k meni,« je še povedal. Glede sosede pa še: »Na njihovo zemljo ne sme kura skočiti, oni pa lahko hodijo povsod,« pravi in še razloži, da je Smrketova sprta s celo vasjo in da ves čas dela probleme. Tudi izvajalcu, ki zanj opravlja dela na njegovi zemlji. Govorili smo z njim in pojasnil nam je, da pri nasipavanju materiala po brežini padajo skale, ki bi jih po koncu dela tudi pobral. Ampak je potem Smrketova rekla, da se na njeno zemljo ne sme stopiti in da jih bo sama pospravila.



MOSTOGRADITELJ MARJAN PIPENBAHER

Za most, kot je pelješki, je prehodil vse stopnice

»Projekt gradnje mostu na polotok Pelješac je v svetovnem merilu prepoznani kot primer odlične in inovativne inženirske prakse. Ko bo zgrajen, se bo po vseh merilih uvrščal med pet največjih, najzahtevnejših, ob tem pa tudi najatraktivnejših mostov v Evropi, zgrajenih v tem stoletju.« S tem nagovorom, ki pove veliko, a hkrati veliko premalo, je Inženirska zbornica Slovenije pred kratkim podelila svojemu članu Marjanu Pipenbaherju nagrado za inovativnost pri graditvi objektov. Z inženirjem in projektantom, ki je zasnoval že več kot 200 mostov, pri nas je najbolj znan črnokalski viadukt, smo se pogovarjali, v čem je lepota mostu.

Brane Maselj

Od kod vam potrebno znanje za tako velike projekte, kot bo pelješki most? Tako veliki mostovi kot ta ali pa mostova, ki sem ju projektiral v Turčiji čez Evfrat in Izraelu blizu Jeruzalema, res zahtevajo posebno znanje, tako o temeljenju in geotehnologijah kot o potresnih in vetrnih analizah. Tu ni dovolj le dobra programska oprema, potrebne so predvsem izkušnje in specialna znanja s področja analiz mostov z velikimi razponi. Pri velikih mostovih je enako kot v stavbarstvu; ko stavba zraste čez dvesto metrov, je treba reševati povsem drugačne probleme kot pri nižjih. Znanje moramo zato razvijati kar v lastni hiši.

Ali razpolagate s kakšnim laboratorijem za preizkušanje konstrukcij, materialov?

Tega pa nimamo; smo namreč za svetovna merila, kjer v takšnih birojih dela po več sto inženirjev, zelo, zelo majhen biro. S partnerjem Markljem sva leta 1990 ustanovila inženirski biro Ponting, leta 2002 pa sem še ustanovil specializirano konzultantsko podjetje Pipenbaher Consulting Engineering. V obeh podjetjih je zaposlenih več kot 20 inženirjev, ki se poleg projektiranja ukvarjajo tudi z raziskovalnim delom ter testiranjem konstrukcij mostov v

vetrovnikih. Imamo dovolj lastnega znanja, da lahko opravljamo kompleksnejše analize obremenitev zaradi vetra, za kar najemamo vetrovnik v Københavnu.

Kako potekajo testiranja?

Izvajamo jih na pomanjšanih modelih v razmerju 1 : 60 za posamezne nosilne konstrukcijske elemente in za modele celotnega mostu do 1 : 160. Testiranja v vetrovnikih omogočajo meritve tudi v primeru bolj turbulentnih vetrov, izvajajo pa se za mostove v fazi uporabe in fazi gradnje. Projekti velikih mostov velikokrat presega okvire, ki jih urejajo prepisi, zato so za dokaz stabilnosti potrebne dodatne in predvsem bolj teoretično poglobljene potresne in vetrne analize, velikokrat pa tudi eksperimentalne preiskave in testiranja.

Se mostovi pogosteje rušijo kot stavbe?

Projektiranje mostov je povezano tudi s tveganji. V zadnjih dveh letih se je zrušilo več mostov, med drugim v ZDA, Braziliji in Kolumbiji, da lanske nesreče z Morandijevim mostom v Genovi niti ne omenjam. Rušijo se namreč že med samo gradnjo, saj so prav te faze najbolj kritične, ker struktura med seboj še ni povezana in posamezni gradniki stojijo še vsak zase. Zato moramo delati analize stabilnosti objekta tako v

fazi gradnje kot fazi uporabe. Med gradnjo so sicer dovoljeni nižji varnostni faktorji, saj je časovno omejena, vendar so lahko mostne konstrukcije izpostavljene velikim obremenitvam prav v tej fazi. Pred mesecem dni je divjal na območju Dalmacije, kjer gradimo most čez Pelješac, veter s hitrostjo 170 kilometrov na uro. V potresno izredno aktivni Turčiji pa so se v fazi gradnje mostu s poševnimi zategami z glavnim razponom 400 metrov čez reko Evfrat zgodili trije potresi s sunki, ki bi za slovenske razmere pomenili že kar resen problem.

Kako poteka gradnja enega največjih mostov v Evropi?

Pravkar zabijajo pilote, na katerih se bodo izvedle temeljne blazine. Globina morja v območju mostu znaša povprečno 27 metrov. Temeljna tla sestavljajo mehke in poltrde glin, naplavine reke Neretve, pod njimi so trde glin in šele pod njimi, na globini 70 do 100 metrov pod morskim dnom, je skalnata osnova, do katere je treba zabiti tudi do 130 metrov dolge jeklene pilote. Najprej smo jih načrtovali iz dveh kosov, 80- in do 50-metrskega, ki bi ju zvarili po zabitju prvega segmenta, a so se kitajski graditelji odločili, da jih pripeljejo v enem kosu.

Kako je mogoče pripeljati tako dolge elemente?

Pritovorili so jih z 250-metrsko ladjo, ki je hkrati pripeljala tudi plavajočo ploščad za zabijanje pilotov. Ladja se je na lokaciji mosta ugreznila štiri metre pod gladino, da je lahko ploščad izplula z nje. Na njej je več kot sto metrov visoko dvigalo, na katerega je pritrjeno še nabijalo za zabijanje pilotov. Most, ki bo v dolžino meril 2404 metre, je res ekstremen projekt tudi v svetovnem merilu. Na svetu sta le dve takšni barži, opremljeni s tako visokimi dvigali, in ena je zdaj na Hrvaškem.

Je zato kitajski izvajalec dobil naročilo? Mednarodni natečaj je potekal v dveh fazah; v prvi se je ugotavljala sposobnost izvajalcev in prijavilo se je kar 11 svetovno renomiranih gradbenih podjetij, ki imajo vsako več kot po 10 milijard dolarjev prometa na leto. Osmim je bila glede na tehnične in izvedbene reference priznana strokovna zmožnost izvesti ta projekt in od teh je bila družba China Road and Bridge Corporation izbrana v drugem natečajnem krogu kot najugodnejša.

Kakšna je vrednost naložbe?

Sam most bo stal okrog 280 milijonov evrov, skupaj s cesto po Pelješcu in dveh predoroma ter še enim večjim mostom na obvoznici Stona pa malo manj kot pol milijarde evrov: 85 odstotkov teh stroškov je pokritih z evropskimi sredstvi.

Kaj je bilo odločilno, da so kot projektanta izbrali vas?

Povezali smo se z Zavodom za konstrukcije gradbene fakultete v Zagrebu in skupaj na natečaju pridobili posel. Kako smo bili izbrani? Poleg cene so bile odločilne reference izvedenih mostov. Dva viadukta v velikosti tistega na Črnem Kalu ter največji železniški viadukt v Izraelu, dva mosta s poševnimi zategami čez reko Evfrat v Turčiji, z glavnima razponoma 400 in 380 metrov, most Komurhan ima višino pilona prek 170 metrov, ter drugi večji projekti, pri katerih sem sodeloval kot projektant, konzultant ali neodvisno revident.

Se zdaj ukvarjate samo s pelješkimi mostovi?

Na gradbišču sem vsaj enkrat na mesec, pogosteje pa grem v Zagreb na koordinacije s hrvaškimi partnerji in kitajskim izvajalcem. Običajno delam pri kakšnih petih projektih hkrati, a zdaj mi ta most zares jemlje ogromno časa. Z določenimi rešitvami se moramo v fazi izvedbenega projekta namreč navezovati na tehnološke rešitve izvajalca. Ta se je denimo že na začetku odločil, da bo gradil pristopni del mostu z

makroelementi dolžine do 80 metrov in teže do 1000 ton. Razpolaga namreč z dvema tisočtonskima dvigalom. Ta gradnja je zares obsežna, in ko projektiraš tak most, je, kot bi stopil v neko povsem drugo dimenzijo. To je, kot da si prej s čolnom plul po Jadranu, zdaj pa greš z ladjo čez Atlantik.

Naši gradbinci so bili nekoč dobri mostograditelji, s krizo pa se je veliko tega porazgubilo. Kje ste vi pridobili znanje za takšne projekte?

V SCT, Primorju in tudi Gradisu, kjer sem po diplomu deset let delal v projektnem biroju, so imeli veliko tehnološkega znanja, skrbeli so tudi za izobraževanje kadrov. Toda človek mora biti tudi samouk, brez tega ni nič. Spomnite se da Vincija; sam je mešal barve, slikal, kiparil in izumljal. Človeka mora njegov poklic motivirati, ne moreš biti dober, če tega ne počneš rad, hkrati pa moraš biti za svoje delo tudi rojen. Rad rečem, da mora imeti človek srce, da želi, glavo, da zmore, in jajca, da zdrži. Sicer pa so inženirji, ki zdaj delajo z menoj, v glavnem moji nekdanji študenti z mariborske fakultete za **gradbeništvo**, kjer predavam. So različne starosti, od 20 do 50 let, tako da se znanje, izkušnje in mladostna zagnanost nenehno prelivajo.

Toda natečaji za projekte, na katere se prijavljate, so vsak zase zelo unikaten.

Zato pa je treba ves čas študirati; imam 61 let in se še vedno ves čas učim. S problemi, ki jih nenehno rešujemo, seveda tudi rastemo, a za to je treba preiti vse stopnje rasti. Tu ni kot v politiki, ko čez noč postaneš minister ali predsednik vlade. V inženirstvu ni direktnega dvigala na vrh, pošteno je treba prehoditi vse stopnice. V svetu te k velikim projektom ne pripustijo, če nimaš dokazanih referenc. Vsak projekt je unikaten, vsak most ima svoje posebne zahteve, eden temeljen, drugi veter, eden je iz betona, drugi iz jekla, tretji je sovprežni; eden je ločni, drugi je viseči itd.

Povejte mi še kaj o pelješkem mostu.

Tu gre za zelo zahtevno temeljenje na 130-metrskih pilotih; to so v bistvu jeklene cevi s 40 milimetrov debelimi stenami in premerom dva metra. Vsak pilot tehta 260 ton, in ko ga spustijo v morje, se že zaradi lastne teže pogrezne kar 80 metrov v mehko morsko dno, nato ga zabijejo do trdne podlage. Za vsak temelj stebra potrebujemo od 9 do 18 takšnih pilotov, ki jih na morski gladini povežemo z masivno pilotno blazino tlorisnih mer 23 x 30 metrov in debeline 5 metrov, kar pomeni, da mo-

ramo vgraditi več kot 3000 kubičnih metrov betona. To je zares ekstremno zahtevna gradnja, ki potrebuje vrhunsko tehnološko podporo.

Kako si sledijo gradbene faze?

Zabitih je približno tri četrtine pilotov, ki gledajo kakšnih 60 cm iz morja. Sledilo bo betoniranje devetih temeljnih blazin, na katere bomo postavili do 120 metrov visoke mostne pilone. Vanje bodo sidrani nosilni kabli, na katere bo obešena jeklena voziščna konstrukcija s petimi glavnimi razponi dolžine 285 metrov.

Za črnokalski viadukt, ki ste ga projektirali leta 1991, pravite, da ima mehko zaobljene linije. Koliko gledate na estetiko pri načrtovanju mostov?

Estetika mi je izjemno pomembna; uživam v lepih linijah, v stvareh, ki so skladne in perfektno izpeljane. To poskušam vdahniti tudi v strukturo mostu, ga oblikovno izčistiti, tako da je v strukturalnem smislu zares iskren. Fritz Leonhardt pravi v uvodu k znani knjigi o mostovih, da je njihova **graditev** kraljevska disciplina **gradbeništva**. Res sodijo v domeno inženirjev, a je daleč premalo, da znaš napraviti kompleksne izračune, imeti moraš tudi močan občutek za estetiko, saj je simbioza strukture in arhitekture pri mostovih ključna. Ljudje tako kot pri glasbi hitro zaznajo disproporce, zato je treba upoštevati osnovne kriterije, ki tudi na splošno veljajo v arhitekturi, kot so ritem, harmonija in skladnost. Seveda je razlika med zelo velikim mostom, pri katerem je arhitektura že kar njegova struktura, kot denimo pri mojem tisočmetrskem železniškem mostu v Izraelu, ki se z vutastimi loki pne nad jeruzalemsko dolino, in filigranskim mostom za pešce, ki mora biti dimenzijsko povsem prilagojen človeku.

Pešci so nekoč na mostu lahko doživljali prostor, današnje pa samo prevozimo.

Leta 1999 sem projektiral most za pešce na Ptujju in zanj za rešitev jeklene konstrukcije, ki omogoča človeku občutiti prostor nad vodo, prejel tudi evropsko nagrado. Lani smo zmagali na natečaju za nov, 480-metrski avtocestni most čez Krko v Novem mestu. Most bo, lahko verjamete, zelo lep, a poleg njega je predviden tudi most za pešce. Tu je poseben problem, ker je most za pešce v neposredni bližini avtocestnega. Plečnik je problematiko družine mostov zares prelepo rešil pri Tromostovju na Ljubljani. Reka Krka je, če se izrazim v metafori, kot mila deklica, ni kot srborita Soča, ampak ima drugačen značaj,

poleg tega vsa pokrajina izžareva neki neskončen mir. Upošteva vse to, smo predlagali poleg unikatnega avtocestnega mostu še tanek, le 40 centimetrov debel, most za pešce. Ta bo kot natezni trak smuknil čez vodo in je, menim, narejen po meri človeka.

Ste estetiko upoštevali tudi pri mostu na Pelješac?

Novi most bo prečil pelješko ožino v dolžini skoraj poltretji kilometer. Lahko bi zasnovali res ogromen most, kot je bil predviden že leta 2007, toda z več kot 200 metrov visokimi piloni bi takšna konstrukcija popolnoma prevladala nad prostorom. Naš pa je ostal v potezi ceste linearen in deluje v prostoru lahko. Spomnim se, kako so nekateri kritizirali viadukt pri Črnem Kalu, češ presekalo bo Osapsko dolino in njene lepote bo konec, a smo ga z njegovimi mehкими linijami prav lepo izpeljali. Vozniki ga doživljajo kot varnega in dobro speljanega. Pri velikih mostovih gre predvsem za postavitev v prostor, upoštevanje proporcev, morfologije in logike, a ključna je vedno skladnost in da strokovno pošteno odgovorimo na samo lokacijo. Kakor mora dober arhitekt začititi prostor in objekt umestiti vanj, tako je tudi pri mostovih lokacija tista, ki narekuje obliko. Če to upošte-

vaš, potem deluje most v okolju naravno in umirjeno. V obstoječi prostor si trajno dodal novo kvaliteto.

Kot je to pri nekaterih krajinskih motivih, kjer je most neločljiv del vedute?

Da, zlije se s krajino in se je brez njega da več zamišljati. Stebri viadukta pri Črnem Kalu so visoki kar 95 metrov. Tam piha tudi močna burja s sunki čez 140 kilometrov na uro. Takšni dolinski viadukti so običajno podprti s po dvema stebroma, mi pa smo ju inventivno povezali v enega. Tako je iz stebra nastala nekakšna organska struktura, ki se zgoraj razpre, spodaj pa se zaradi obtežbe ojača. Organska linija stebra v popolnosti zadosti tudi strukturalni logiki.

Plečnik je problematiko družine mostov prelepo rešil pri Tromostovju na Ljubljani.

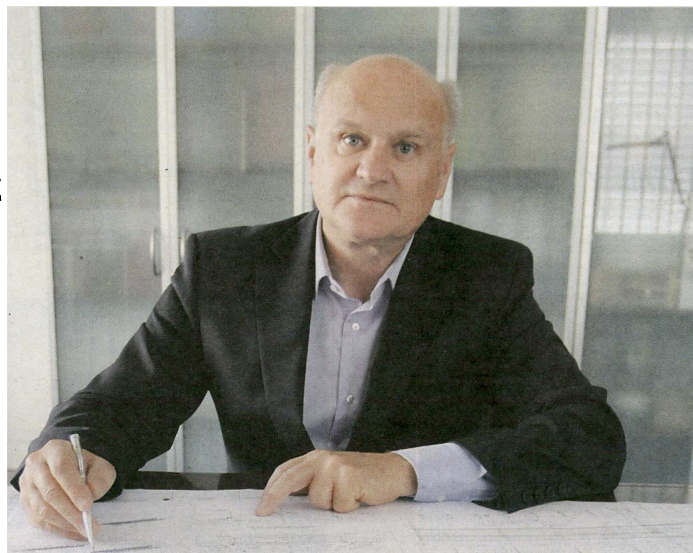
200

in več mostov že nosi njegov podpis.

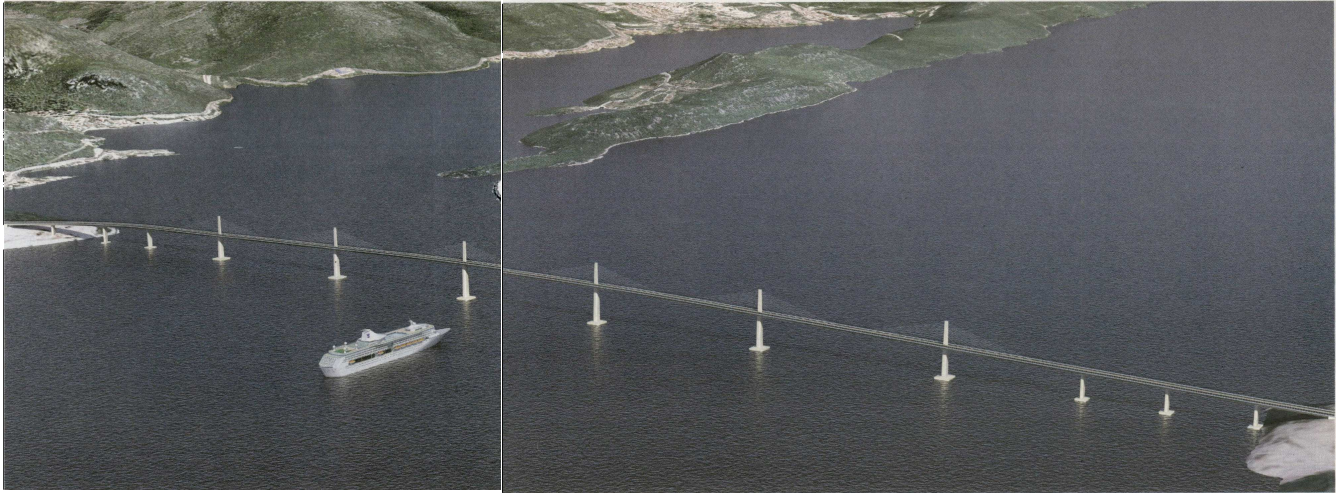
ŠIRŠI POGLED

»Že od malega sem rad delal makete; žagal sem in rezal, lepil in sestavljal, to me je vedno veselilo. Tudi pri mostovih rad gledam širše, pogosto si zapišem kakšno lepo misel, na katero naletim ob prebiranju literature ali poezije. V trenutku me prešine, da moram z njo opremiti tudi študijo ali projekt. Vedno skušam podati še kakšno drugačno razmišljanje o strukturi od našega inženirskega. Graditev je vedno kulturno dejanje. Dano nam je, da s strukturo vstopimo v prostor in bo ostala tam še dolgo, tudi ko nas že zdavnaj ne bo več. Naj bo torej takšna, kakor pravi nekje Tone Pavček, da jo bo človek pogledal in se mu bo milo storilo pri duši,« pravi Marjan Pipenbaher.

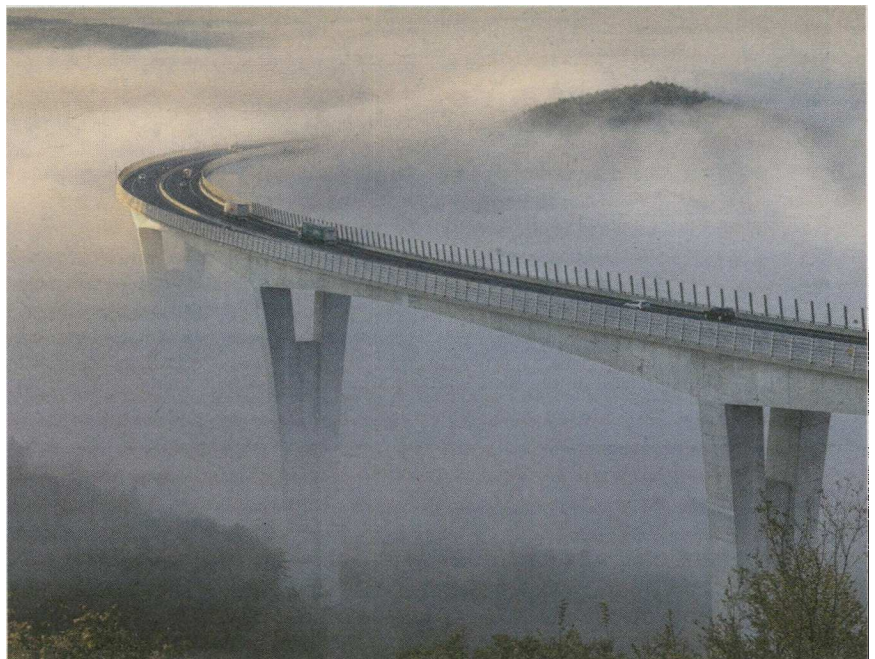
O pelješkem mostu: to je, kot da si prej s čolnom plul po Jadranu, zdaj pa greš z ladjo na Atlantik.



Marjan Pipenbaher svoje projekte rad opremi s kakšno lepo mislijo ali verzom, na katerega po naključju naleti. FOTO ROMAN ŠIPIČ



Takole bo videti
most na Pelješac, ko
bo gradnja končana.
FOTO
ARHIV PONTING



Črnokalski viadukt
FOTO
ARHIV PONTING

Stavba nove ajdovske glasbene šole bo nared do poletja

[Alenka Tratnik](#)

Goriška

03. 05. 2019, 06.00

Stavba nove glasbene šole v Ajdovščini je skoraj dobila končno podobo, zdaj potekajo obrtniška dela v notranjosti. Naložbo naj bi zaključili do konca junija, še pravi čas, da bodo mladi glasbeniki in učitelji šolsko leto začeli pod skupno streho.

Stavba bodoče glasbene šole dobiva končno podobo. Foto: Alenka Tratnik

AJDOVŠČINA > Potem ko je občina po težavah podjetja As-Primus iz Cerknice, ki je pristalo v stečaju, za nadaljevanje prenove nekdanje šolske stavbe v glasbeno šolo jeseni izbrala ponudbo podjetja Elita Nagode iz Žapuž, se energetska sanacija in prenova bližata koncu. Zunaj je treba urediti pločnik in okolico stavbe, z deli hitijo tudi v notranjosti. Župan **Tadej Beočanin** je zaključek del napovedal do konca junija, tako da se bo glasbena šola z obstoječih lokacij v mestu vanjo preselila do začetka novega šolskega leta. Tedaj bodo vsi oddelki združeni pod skupno streho.

Ureditev novih prostorov bo zaradi izbire drugega izvajalca občino stala približno tri milijone evrov, dober milijon več od prvotnega načrta. Na občini podražitev pripisujejo trenutnim razmeram v **gradbeništvu**, saj so se cene v zadnjem letu občutno povišale.

Občina je bivšemu izvajalcu izstavila račun za pogodbeno kazen, unovčila bančno garancijo za dobro izvedbo del in proti njemu vložila odškodninsko tožbo. Kot je še pojasnil župan, so postopki zaključeni, odprt je le še stečajni del. Občina je kljub zakasnitvi izvedbe za dobro leto prek ministrstva za infrastrukturo za naložbo uspela dobiti 223.000 evrov od kohezijskega sklada EU in države.