

Zbirka medijskih objav

INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE,
za obdobje 6. 5. 2019

Število objav: 4

Internet: 4

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: 2

Evidenca stavbnih zemljišč: 0

Svetovni gradbeni forum 2019: 0

Gradbeništvo, graditev: 2

| | | | | |
|----------------------|---|---|--|--|
| Internet | Naslov | »Nikoli nisem pričakoval, da se bo to zgodilo.« | | |
| Zaporedna št. 1 | Medij; Doseg | Rtvslo.si; 577.900, Slovenija | | |
| | Rubrika, Datum | Ostalo; 5. 5. 2019 | | |
| Stran v zbirki: 5 | Avtor | Bucik Ingrid Kašca | | |
| | Teme | Gradbeništvo, graditev | | |
| Povzetek | ...Tokrat sem bil na razpotju. Zanimalo me je samo, da se nekaj gradi in raste. Že kot otrok sem rad izdeloval razne igrice in igrače. Videl sem se samo v gradbeništvu in to mi je tudi uspelo s pomočjo štipendije, ki sem jo dobil na Primorju in se vpisal na srednjo šolo v Ljubljano. Po srednji šoli pa fakulteta na gradbeništvu.Še... | | | |

| | | | | |
|----------------------|---|--|--|--|
| Internet | Naslov | Cerkvi so planinci plačali mastno odškodnino | | |
| Zaporedna št. 2 | Medij; Doseg | Slovenskenovice.si; 552.058, Slovenija | | |
| | Rubrika, Datum | Ostalo; 5. 5. 2019 | | |
| Stran v zbirki: 8 | Avtor | Tina Horvat | | |
| | Teme | Gradbena parcela | | |
| Povzetek | ...zdaj lahko začnejo postopek pridobivanja gradbenega dovoljenja, je pa v pogovoru za Slovenske novice potarnal, da so plačali zelo visoko ceno. »Ne gre za gradbeno parcelo , ampak za veliko manj vredno zemljo. To pravzaprav niso bila pogajanja, ampak nismo imeli druge možnosti, kot da privolimo v zahtevo Cerkve, saj bi se... | | | |

| | | | | |
|-----------------------|---|--|--|--|
| Internet | Naslov | Za most, kot je pelješki, je prehodil vse stopnice | | |
| Zaporedna št. 3 | Medij; Doseg | Delo.si; 462.761, Slovenija | | |
| | Rubrika, Datum | Ostalo; 5. 5. 2019 | | |
| Stran v zbirki: 13 | 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 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 | Cerkvi so planinci plačali mastno odškodnino | | |
| Zaporedna št. 4 | Medij; Doseg | Times.si; 61.010, Slovenija | | |
| | Rubrika, Datum | Ostalo; 5. 5. 2019 | | |
| Stran v zbirki: 16 | Avtor | Tina Horvat | | |
| | Teme | Gradbena parcela | | |
| Povzetek | ...zdaj lahko začnejo postopek pridobivanja gradbenega dovoljenja, je pa v pogovoru za Slovenske novice potarnal, da so plačali zelo visoko ceno. »Ne gre za gradbeno parcelo , ampak za veliko manj vredno zemljo. To pravzaprav niso bila pogajanja, ampak nismo imeli druge možnosti, kot da privolimo v zahtevo Cerkve, saj bi se... | | | |

5. maj 2019 ob 10:46 [Zgodbe](#)

»Nikoli nisem pričakoval, da se bo to zgodilo.«

Z nekdanjim direktorjem Primorja Dušanom Črnigojem smo se pogovarjali o njegovih sedmih desetletjih, od prvih otroških spominov do zatona gradbenega velikana.



V oddaji Primorski kraji in ljudje vsako prvo nedeljo v mesecu gostimo Primorce, ki so rojeni istega leta kot naš radio. Z njimi se spominjamo desetletij, dogodkov, ljudi, osebnosti, ki so sooblikovali primorski in širši prostor.

70 let letos praznuje tudi **Dušan Črnigoj**, ki je skoraj tri desetletja vodil gradbeno podjetje Primorje. Svetlim in razvojno naravnanim časom je sledilo grenko obdobje, ki je podjetje pahnilo v stečaj. Njegov prvi mož je bil na eni in drugi strani, zaradi česar je preстал tudi zaporno kazen. Trenutno zaradi preslepitve služi kazen z delom v splošno korist.

Celotnemu pogovoru z Dušanom Črnigojem lahko prisluhnete s klikom na zgornjo povezavo.

Z Radiem Koper si delite letnico rojstva. Rojeni ste bili v Postojni, živeli pa v vasi Cesta na Ajdovskem. Imate kakšen poseben spomin iz zgodnjih, otroških let?

Res je, rojen sem v Postojni, živeli pa smo na Cesti, to je pod Vipavskim Križem. Kot otrok sem se tam okrog veliko preganjal. Moj prvi spomin je iz leta 1953, ko sva z mamo opazovala, kako so vojaki odhajali iz Ajdovščine proti Gorici. Dobro se spomnim, da so vojaki hodili sedem dni, noč in dan. Takrat so se zbirali tu pri Gorici in takrat je šlo za Trst. To so moji spomini, ki jih še danes doživljam enako kot tisti dan.

Po osnovni šoli v Križu in v Dobravljah je sledila odločitev za poklic.

Takrat sem bil na razpotju. Zanimalo me je samo, da se nekaj gradi in raste. Že kot otrok sem rad izdeloval razne igrice in igrače. Videl sem se samo v **gradbeništvu** in to mi je tudi uspelo s pomočjo štipendije, ki sem jo dobil na Primorju in se vpisal na srednjo šolo v Ljubljano.

Po srednji šoli pa fakulteta na **gradbeništvu.**

Še prej, po končani srednji šoli, me je Primorje poslalo delat v Salonit Anhovo. Tam sem bil štiri mesece. Zanimivo za današnji čas je, kako smo odhajali takrat v službo. V nedeljo je ob treh odšel vlak iz Ajdovščine. Z njim sem šel do Gorice in prišel v Salonit Anhovo okoli sedmih in pol zvečer. Domov sem šel šele naslednjo soboto z vlakom ob enih iz Salonita v Gorico. Tako je bilo iz tedna v teden. Doma sem bil samo ob nedeljah do popoldneva.

Živeli ste v času, ko je prišlo do velikih sprememb. Kako se tega spominjate kot dijak in študent?

Za trenutek bom skočil nazaj v srednjo šolo, zaradi *drugega tira*. Kot srednješolec sem delal počitniško prakso na izgradnji železniške proge iz Kopra proti Divači. Primorje je takrat gradilo na odseku v Rižani in dobro se spominjam, s kakšno mehanizacijo in kako smo takrat gradili to železniško progo. Na fakulteto sem se vpisal leta 1968. To so bila burna leta. Veliko je bilo aktivnosti. Spomnim se študentov iz svojih krajev. Spomnim se Vodopivca, Stojana, Poljšaka ... To je bilo gibanje, kjer je vladala želja po nenehnih spremembah.

Koliko je ta »primorska nota« zaznamovala vaše razmišljanje?

Zelo, predvsem iz pripovedovanj, ki sem jih doživljal doma od starih staršev. Nikoli ne bom pozabil obiska prvega razreda v Križu. Mama je takrat jokala, saj je njen sin šel v slovensko šolo, ki je ona ni nikoli dočakala.

V sedemdesetih letih, ki jih boste letos dopolnili, se je življenje odvijalo na mnogih ravneh. Gradili ste, pomembno zaznamovali prostor, v katerem ste delovali. Vendar pa nikakor ne moreva tudi mimo tega, da so se zgodile stvari, ki jih ne moremo označiti kot graditeljske. Znašli ste se na drugi strani zakona. Kazni ste odslužili. Kako danes gledate na to?

Danes gledam drugače, kot sem takrat, čeprav bi nekatere stvari tudi danes ponovil. Če se je Primorje želelo preriniti v slovenskem prostoru in na zunanjih trgih, je moralo slediti diktiranju tempa, ki ga je imel SCT. Gospod Zidar, predsednik družbe, je diktiral tempo na vseh področjih. Če si hotel biti konkurenčen, če si hotel biti oskrbljen z delom, si se moral z njim boriti. To je bila kar težka borba, vendar je Primorju uspelo in na koncu smo bili mi boljši. A ko dobiš delo v **gradbeništvu**, potrebuješ denar. Ničesar se ne da narediti brez denarja. Posel lahko pridobiš, za to moraš imeti reference, inženirje, kompetitivno podjetje, ki zna tekrovati z drugimi podjetji ... Vendar brez denarja ni nič. In v Sloveniji se je zgodilo ravno to, v času gospodarske krize, da so nas banke potapljale, namesto da bi nas reševale. Ves svet ima **gradbeništvu** enako sestavljeno, kot je imela Slovenija. Ko začneš velik projekt, moraš za tekočo proizvodnjo dobiti denar. Tega denarja nima nobeno gradbeno podjetje in je zato odvisno od bank. Ko pa so se banke v Sloveniji ustavile financiranje, smo imeli težave. Želeli so prikazati, da smo težave delali direktorji, vendar ni bilo tako. Težave so nastale, da ne rečem kaj drugega, v bankah, ki so nas namenoma potapljale, ko so reševale svojo glavo.

Kaj pa okolje in vsi, s katerimi ste delali? Ste imeli ali imate občutek krivde?

Okolje je vedno prijazno ali neprijazno, to je spet druga zgodba. Jaz sem prepričan, da sem ravnal skrbno in pravilno. V tistih časih, ko je bilo Primorje v vzponu, smo bili dobri, najboljši in še danes bi Primorje živelo in delalo uspešno, tudi na tujih trgih, saj smo imeli reference tudi drugod po svetu. Prepričan sem, da bi danes enako vodil podjetje, le z bankami bi ravnal drugače. Banke so nas zavajale. Enako kot politika, ki ni bila nikoli dostojna do gospodarstva.

Kazen ste odslužili. Kakšno je bilo to obdobje za vas?

Nikoli nisem pričakoval, da se bo to zgodilo. Nikoli nisem nič takega naredil, da bi bilo to opredeljeno kot kriminalno dejanje. Akcija Čista lopata, s katero se je začel konec slovenskega **gradbeništva**, je bila nastavljena, to še danes trdim. Projekt, zaradi katerega so nas obsodili, se ni nikoli zgradil, nikoli ga niso potrebovali. Jasno je, da je bilo to nastavljeno. Vse stvari, ki so jih vodili proti meni, so več ali manj končane. Imam odprt še en postopek, to lahko povem. Ampak nikoli nisem nikjer nič takega naredil, da bi lahko rekel, da sem naredil kriminalno dejanje.

Ingrid Kašca Bucik

Foto: Primorske novice

Cerkvi so planinci plačali mastno odškodnino

 [slovenskenovice.si/novice/slovenija/clanek/cerkvi-so-planinci-placali-mastno-odskodnino-171513](https://www.slovenskenovice.si/novice/slovenija/clanek/cerkvi-so-planinci-placali-mastno-odskodnino-171513)



CELJE – Še pred nekaj meseci je zelo slabo kazalo gradnji novega Kocbekovega doma na Korošici v Kamniško-Savinjskih Alpah. Potem ko je oktobra 2017 nepredvidna planinka, sicer poljska državljanka, na gorilniku namesto vode za čaj pristavila petrolej in s tem povzročila uničujoč požar, se je zapletlo še pri lastništvu zemljišča, na katerem je nekoč stal planinski dom. Cerkev oziroma Nadškofija Ljubljana je s tožbo spodbijala lastništvo zemljišča, zaradi nerešene lastnine nato Planinsko društvo PD Celje Matica ni moglo vložiti prošnje za gradbeno dovoljenje in gradnja novega planinskega doma se je zamaknila daleč v nejasno prihodnost.

Cerkev tožila planince

Zemljišče, na katerem je stal Kocbekov dom, je bilo z agrarno reformo Cerkvi odvzeto leta 1947. Februarja 1992 je Nadškofija Ljubljana vložila denacionalizacijski zahtevek, kljub temu pa se je leta 1999 v zemljiško knjigo kot lastnik vpisalo Planinsko društvo Celje Matica. Ker zakon ne dovoljuje takšnega olastnitvenja nepremičnine, za katero obstaja dolžnost vrnitve, je Cerkev že leta 2010 opozorila planinsko društvo, da zemljišče ni njihovo in da je pogodba, s katero so postali lastniki, nična oziroma neveljavna.

Pri tem so jim tudi ponudili, kot so dejali na nadškofiji – zelo ugodno rešitev. Odmerili bi jim 680 m² funkcionalnega zemljišča in jim ga dali v brezplačno uporabo, preostanek pa bi pripadal nadškofiji, vendar bi ga prav tako lahko uporabljali brezplačno. A planinsko društvo je to ponudbo zavrnilo, prav tako se po požaru kljub neurejenemu lastništvu ni obrnilo na nadškofijo. »Po požaru leta 2017 je planinsko društvo javno napovedalo, da bo postavilo novo kočo, pri tem pa se neurejenemu lastniškemu stanju nepremičnine navkljub predhodno ni obrnilo na Nadškofijo Ljubljana. Ker bi izgradnja nove stavbe lahko bistveno poslabšala položaj Nadškofije Ljubljana kot denacionalizacijskega upravičenca, smo se odločili za vložitev tožbe za ugotovitev ničnosti pogodbe o uskladitvi zemljiškoknjižnega stanja z dejanskim,« nam je lani, ko smo poročali o zapletu med Cerkvijo in planinci, povedal tiskovni predstavnik Nadškofije Ljubljana **Boštjan Prevc**.

Poravnava in nakup zemljišča

Čeprav se denacionalizacijska saga vleče že 27 let, vseeno kaže, da se planinci in Cerkev vendarle ne bodo v nedogled pravdali. Konec lanskega leta so dosegli poravnavo, in sicer so za 11.000 evrov odkupili 3000 m² zemljišča, na katerem bodo postavili nov planinski dom. Konec prejšnjega tedna so na redni letni skupščini Planinske zveze Slovenije (PZS) že predstavili idejni projekt nove planinske kočice.

Brane Povše, novi predsednik PD Celje Matica, je z razpletom sicer zadovoljen, saj pomeni, da zdaj lahko začnejo postopek pridobivanja gradbenega dovoljenja, je pa v pogovoru za Slovenske novice potarnal, da so plačali zelo visoko ceno. »Ne gre za **gradbeno parcelo**, ampak za veliko manj vredno zemljo. To pravzaprav niso bila pogajanja, ampak nismo imeli druge možnosti, kot da privolimo v zahtevo Cerkve, saj bi se drugače vse skupaj zavleklo v daljno prihodnost,« nam pove. Na vprašanje, zakaj so v pogajanjih zavrnilo ponudbo Cerkve o brezplačni uporabi 680 m² funkcionalnega zemljišča, odvrne, da je to premalo za potrebe planinskega doma.

Na Nadškofiji Ljubljana nam nato razložijo, da so naši podatki, da bi Nadškofija Ljubljana nepremičnino prodala Planinskemu društvu Celje, žal netočni, saj da je Nadškofija Ljubljana na izrecno željo Planinskega društva Celje samo umaknila denacionalizacijski zahtevek. Nad trditvami planincev, da so zahtevali zelo visoko ceno, pa so bili močno začudeni, saj trdijo, da je bila odškodnina sporazumno določena v postopku mediacije: »Pri čemer so stranke v celoti sprejele predlog Planinskega društva Celje. Preostalih odprtih zadev, ki še niso pravnomočno zaključene, ne moremo komentirati,« je v imenu Nadškofije Ljubljana sporočil Boštjan Prevc.

Do nadaljnjega v kontejnerjih

Kakor koli, s prodajo ali umikom denacionalizacijskega zahtevka je PD Celje Matica s plačilom 11.000 evrov Nadškofiji Ljubljana postalo lastnik zemljišča. Na nedavni skupščini PZS sta Povše in arhitekt **Rok Bordon** iz biroja Kultivator že predstavila idejni projekt, nov dom naj bi bil zgrajen do leta 2022. Letos bodo porušili ostanke in zgradili temelje, naslednje leto pa postavili stavbo do strehe. »Problem je, ker lahko delamo samo štiri mesece na leto in ker moramo uporabiti helikopter,« je razložil.

Cena gradnje bo znašala od 800.000 do 900.000 evrov, kar pomeni, da bodo morali nabrati še kar veliko sredstev. Pri tem se je Povše tudi zahvalil vsem planinskim društvom, ki so zbirala denar za gradnjo novega Kocbekovega doma, in napovedal, da se je nekaj sredstev že nabralo od zavarovalnine in PZS, dodatna sredstva pa bodo zbirali s pomočjo sponzorjev in donatorjev ter sms-donacij. Do takrat pa bodo zavetje in hrano planincem ponujali v treh zasilnih kontejnerjih.

11.000

evrov je PD Celje Matica plačalo Nadškofiji Ljubljana.

To pravzaprav niso bila pogajanja, ampak nismo imeli druge možnosti, kot da privolimo v zahtevo Cerkve, saj bi se drugače vse skupaj zavleklo v daljno prihodnost.

Za most, kot je pelješki, je prehodil vse stopnice

[D delo.si/nedelo/za-most-kot-je-peljeski-je-prehodil-vse-stopnice-175495.html](https://www.delo.si/nedelo/za-most-kot-je-peljeski-je-prehodil-vse-stopnice-175495.html)

Marjan Pipenbaher, inženir in projektant več kot 200 mostov.



[Odpri galerijo](#)

Črnokalski viadukt
Foto Arhiv Ponting

»Projekt gradnje mostu na polotok Pelješac je v svetovnem merilu prepoznan 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** 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.

Marjan Pipenbaher
Foto Roman Šipić

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.

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

Kako potekajo testiranja?

Izvajamo jih na pomanjšanih modelih v razmerju 1 : 60 za posamezne nosilne konstrukcije 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 fazo gradnje. Projekti velikih mostov velikokrat presegajo 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 v fazi uporabe. V fazi gradnje 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 metrom 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?

Most na Pelješac
Foto arhiv Ponting

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 gline, naplavine reke Neretve, pod njimi so trde gline in šele pod njimi, na globini 70 do 100 metrov pod morskim dnom, je skalnata osnova, do katere je treba zabit 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.

Most na Pelješac
Foto arhiv Ponting

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.

200
in več mostov že nosi njegov podpis.

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 z ozirom 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 ocena naložbe?

Črnokalski viadukt
Foto Arhiv Ponting

Sam most bo stal okrog 280 milijonov evrov, skupaj s cesto po Pelješcu in dvema 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 odločujoče 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 pelješkim mostom?

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 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 diplomi 10 let delal v projektne 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 unikatni.

Pri mostovih je lokacija tista, ki narekuje obliko.

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 prepustijo, če nimaš dokazanih referenc. Vsak projekt je unikatni, vsak most ima svoje posebne zahteve, eden temeljenje, 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 moramo 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?

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

Foto Roman Šipić

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?

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

Leta 1999 sem projektiral most za pešce na Ptuj 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 vode 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. Naša pa je ostal v potezi ceste linearen in deluje v prostoru lahkotno. Spomnim se, kako se 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 postavitve v prostor, upoštevanje proporcij, 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 upoštevaš, 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?

»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.

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.

Cerkvi so planinci plačali mastno odškodnino

 slovenskenovice.si/novice/slovenija/clanek/cerkvi-so-planinci-placali-mastno-odskodnino-171513



CELJE – Še pred nekaj meseci je zelo slabo kazalo gradnji novega Kocbekovega doma na Korošici v Kamniško-Savinjskih Alpah. Potem ko je oktobra 2017 nepredvidna planinka, sicer poljska državljanka, na gorilniku namesto vode za čaj pristavila petrolej in s tem povzročila uničujoč požar, se je zapletlo še pri lastništvu zemljišča, na katerem je nekoč stal planinski dom. Cerkev oziroma Nadškofija Ljubljana je s tožbo spodbijala lastništvo zemljišča, zaradi nerešene lastnine nato Planinsko društvo PD Celje Matica ni moglo vložiti prošnje za gradbeno dovoljenje in gradnja novega planinskega doma se je zamaknila daleč v nejasno prihodnost.

Cerkev tožila planince

Zemljišče, na katerem je stal Kocbekov dom, je bilo z agrarno reformo Cerkvi odvzeto leta 1947. Februarja 1992 je Nadškofija Ljubljana vložila denacionalizacijski zahtevek, kljub temu pa se je leta 1999 v zemljiško knjigo kot lastnik vpisalo Planinsko društvo Celje Matica. Ker zakon ne dovoljuje takšnega olastnjenja nepremičnine, za katero obstaja dolžnost vrnitve, je Cerkev že leta 2010 opozorila planinsko društvo, da zemljišče ni njihovo in da je pogodba, s katero so postali lastniki, nična oziroma neveljavna.

Pri tem so jim tudi ponudili, kot so dejali na nadškofiji – zelo ugodno rešitev. Odmerili bi jim 680 m² funkcionalnega zemljišča in jim ga dali v brezplačno uporabo, preostanek pa bi pripadal nadškofiji, vendar bi ga prav tako lahko uporabljali brezplačno. A planinsko društvo je to ponudbo zavrnilo, prav tako se po požaru kljub neurejenemu lastništvu ni obrnilo na nadškofijo. »Po požaru leta 2017 je planinsko društvo javno napovedalo, da bo postavilo novo kočjo, pri tem pa se neurejenemu lastniškemu stanju nepremičnine navkljub predhodno ni obrnilo na Nadškofijo Ljubljana. Ker bi izgradnja nove stavbe lahko bistveno poslabšala položaj Nadškofije Ljubljana kot denacionalizacijskega upravičenca, smo se odločili za vložitev tožbe za ugotovitev ničnosti pogodbe o uskladitvi zemljiškoknjižnega stanja z dejanskim,« nam je lani, ko smo poročali o zapletu med Cerkvijo in planinci, povedal tiskovni predstavnik Nadškofije Ljubljana **Boštjan Prevc**.

Poravnava in nakup zemljišča

Čeprav se denacionalizacijska saga vleče že 27 let, vseeno kaže, da se planinci in Cerkev vendarle ne bodo v nedogled pravdali. Konec lanskega leta so dosegli poravnavo, in sicer so za 11.000 evrov odkupili 3000 m² zemljišča, na katerem bodo postavili nov planinski dom. Konec prejšnjega tedna so na redni letni skupščini Planinske zveze Slovenije (PZS) že predstavili idejni projekt nove planinske kočje.

Brane Povše, novi predsednik PD Celje Matica, je z razpletom sicer zadovoljen, saj pomeni, da zdaj lahko začnejo postopek pridobivanja gradbenega dovoljenja, je pa v pogovoru za Slovenske novice potarnal, da so plačali zelo visoko ceno. »Ne gre za **gradbeno parcelo**, ampak za veliko manj vredno zemljo. To pravzaprav niso bila pogajanja, ampak nismo imeli druge možnosti, kot da privolimo v zahtevo Cerkve, saj bi se drugače vse skupaj zavleklo v daljno prihodnost,« nam pove. Na vprašanje, zakaj so v pogajanjih zavrnilo ponudbo Cerkve o brezplačni uporabi 680 m² funkcionalnega zemljišča, odvrne, da je to premalo za potrebe planinskega doma.

Na Nadškofiji Ljubljana nam nato razložijo, da so naši podatki, da bi Nadškofija Ljubljana nepremičnino prodala Planinskemu društvu Celje, žal netočni, saj da je Nadškofija Ljubljana na izrecno željo Planinskega društva Celje samo umaknila denacionalizacijski zahtevek. Nad trditvami planincev, da so zahtevali zelo visoko ceno, pa so bili močno začudeni, saj trdijo, da je bila odškodnina sporazumno določena v postopku mediacije: »Pri čemer so stranke v celoti sprejele predlog Planinskega društva Celje. Preostalih odprtih zadev, ki še niso pravnomočno zaključene, ne moremo komentirati,« je v imenu Nadškofije Ljubljana sporočil Boštjan Prevc.

Do nadaljnjega v kontejnerjih

Kakor koli, s prodajo ali umikom denacionalizacijskega zahtevka je PD Celje Matica s plačilom 11.000 evrov Nadškofiji Ljubljana postalo lastnik zemljišča. Na nedavni skupščini PZS sta Povše in arhitekt **Rok Bordon** iz biroja Kultivator že predstavila idejni projekt, nov dom naj bi bil zgrajen do leta 2022. Letos bodo porušili ostanke in zgradili temelje, naslednje leto pa postavili stavbo do strehe. »Problem je, ker lahko delamo samo štiri mesece na leto in ker moramo uporabiti helikopter,« je razložil.

Cena gradnje bo znašala od 800.000 do 900.000 evrov, kar pomeni, da bodo morali nabrati še kar veliko sredstev. Pri tem se je Povše tudi zahvalil vsem planinskim društvom, ki so zbirala denar za gradnjo novega Kocbekovega doma, in napovedal, da se je nekaj sredstev že nabralo od zavarovalnine in PZS, dodatna sredstva pa bodo zbirali s pomočjo sponzorjev in donatorjev ter sms-donacij. Do takrat pa bodo zavetje in hrano planincem ponujali v treh zasilnih kontejnerjih.

11.000

evrov je PD Celje Matica plačalo Nadškofiji Ljubljana.

To pravzaprav niso bila pogajanja, ampak nismo imeli druge možnosti, kot da privolimo v zahtevo Cerkve, saj bi se drugače vse skupaj zavleklo v daljno prihodnost.