

● MARJAN ROŽIČ V GRADISU

Kako naprej v gradbeništvu?

Zabeležili smo že nedavni obisk predsednika SML Marjana Rožiča in člana izvršnega sveta SML Bojana Gogale v Gradisu. To pot objavljamo njun pogovor z glavnim direktorjem Gradisa Sašo Skuljem in njegovimi sodelavci.

Ugotovili so, da položaj v gradbeništvu ni rožnat, obe-tajo pa se muše temenjši časi, saj bi utegnili priti do precejšnje nezaposlenosti gradbenih delavcev ne samo v Sloveniji, temveč v Južoslaviji. Posledica takšnega stanja zna biti zmanjšanje števila investicij v domovini. Zato bo potreben močnejši nastop v tujini. V Gradisu načrtujejo, da bodo letos enkrat povečali svojo angažiranost v tujini. Glede na trenutno stanje njihovih del v Nemčiji in Iraku je ta njihov načrt izvedljiv.

Problem, s katerim se ubadajo v Gradisu, so osebni dohodki zaposlenih. Le-te so sedaj več let omejevali in namenjajo zanje le 45% dohodka, tako da imajo za 6% nižje osebne dohodke kot v drugih gradbenih podjetjih.

Produktivnost v gradbeništvu pada, čeprav imajo v Gradisu 4% višjo produktivnost dela kot v drugih gradbenih

podjetjih. Vzroke za to vidijo v Gradisu predvsem v pešavih naložbah, v padajoči strokovnosti, oziroma v odlivu strokovnjakov in dobrih delavcev iz gradbeništvu v druge poklice.

Kar se tiče povezovanja in združevanja v gradbeništvu, vidijo v Gradisu perspektivo v sodelovanju različnih gradbenih podjetij pri posameznem projektu in ne v povezovanju in združevanju imen posameznih organizacij. Le tako lahko pride do racionalnejše in cenejše gradnje.

To obliko sodelovanja bodo skušali uveljaviti pri gradnji druge faze Fužin, saj so že sklenjeni dogovori z nekaterimi gradbenimi podjetji. Za Fužine trenutno izdelujejo projektne naloge, dela pa bodo predvidoma stekla junija ali julija letos. Gradnja bo hitra in kvalitetna, saj bodo Fužine prvi preizkusni kamen Gradisovih načrtov, da naj bi

v petih letih Gradis postal največji graditelj stanovanj v Sloveniji.

Zanimiva je teza, ki so jo postavili v Gradisu (lahko pa bi jo uporabili za vsesplošni recept pri izboljševanju gradnje), da bi naj gradili doma kot v tujini. To pomeni, da bi naj gradili doma veliko boljše. Pogoji za gradnjo v tujini so veliko ostrejši, zahteve in odgovornost prav tako. Ta način dela prenesimo v domovino, pravijo v Gradisu, pa bo manj tistih, ki bodo nezadovoljni s kvaliteto in roki gradnje.

Na koncu pogovora je Marjan Rožič poudaril, da »je gradbeništvu vsekakor eden pomembnejših dejavnikov gospodarstva in razvoja Ljubljane, pa tudi prodora našega gospodarstva na svetovni trg. Pri tem morajo gradbeniki samo dodobra razmisliti in analizirati, kaj lahko naredijo znotraj gradbeništvu za dosego boljših rezultatov — pa tudi zato, da bo izkazan ustrežnejši odnos družbe do gradbeništvu.«

CVETO PAVLIN



Odlagališče nerabnih gum (foto: Darja Juvan)

● Z ODSTRANJEVANJEM STARIH AVTOMOBILSKIH PLAŠČEV

Ne smemo več odlašati

Zadnji dve leti na območju mesta Ljubljana nihče več ne sprejema starih avtomobilskih plaščev. Odklanjajo jih vse delovne organizacije za zbiranje in odkup odpadkov in celo na javnem odlagališču Komunalnega podjetja Ljubljana ob Cesti dveh cesarjev.

Gre torej za nenačrtno ravnanje s tem odpadnim materialom, kar je povsem v nasprotju z zakonom o ravnanju z odpadki. Ker ni urejenega odstranjevanja starih avtomobilskih gum, jih lastniki pogosto odločijo skoraj polovico odvržejo kamorkoli, pogosto pa jih zažigajo kar na prostem. S takšnim ravnanjem pa je močno prizadeto človekovo okolje. Vse druge neuporabne količine teh gum pa se grmadijo na za to neprimernih krajih, kot so dvorišča delovnih organizacij, obrtnikov in podobno. Velika neprimerna deponija je npr. na dvorišču ob Pokopalski in Tovarniški ulici, kjer so »gore« starih gum, ki jih je po oceni okoli 8.000 kub. m. Količina vseh odpadnih gum na celotnem območju mesta pa je težko ugotovljiva. Ta odpadni material ne kazi samo zunanega videza mesta in onečaja človekovega okolja, temveč je tudi dokaj lahko gorljiva.

Iz vseh navedenih razlogov je komunalna inšpekcija opozorila Komunalno podjetje Ljubljana, da so taki stari neuporabni avtomobilski plašči odpadni material in da so ga dolžni odstranjevati oziroma prevzemati na javnem odlagališču. Poudarili so, da te gume zadnji dve leti zavrtačajo ker na javnem odlagališču ni

majo dovolj prostora. Predlagali smo jim, da naj bi gume razsekavali, kot to že dalj časa delajo drugje v svetu. Ta predlog pa ni uspel, ker baje stane stroj za razsekavanje okoli 5 milijonov dinarjev, pa še uvoziti bi ga bilo treba.

Zanimivo je, da bi stare neuporabne avtomobilske gume radi kupili v tujini za kurjenje, vendar carina tak izvoz zavrača, ker niso razsekane. Sicer si v svetu in pri nas močno prizadevajo, da bi navedeni odpadni material ponovno koristno uporabili. Največkrat gre šele za laboratorijske raziskave, s katerimi skušajo priti do tehničnih rešitev za pridobivanje koristnih surovin, kar pa zaenkrat za praktično uporabo zaradi velikih stroškov še ne bi bilo ekonomično. Tudi pri nas pripravljajo uporabo obruskov gume avtomobilskih plaščev (granulat), ki bi ga bilo mogoče s posebnim vezivom izdelati v dobro uporabne toplotne in hidroizolacijske plošče za stojišča v hlevih, talne obloge, skladišča, prevleke na športnih igriščih in za druge podobne namene. Poudarjamo pa, da pri tej obdelavi še vedno ostane razen gumijastega oboda kot odpadke celotni plašč, v njem pa sta platno in jeklena žica.

Nekaj let po zadnji vojni še ni

bilo toliko avtomobilov kot danes, zato tudi stare avtomobilske gume niso povzročale preglavic. Obratno, po njih je bilo veliko povpraševanje, saj so iz njih izdelovali podplate, z njimi pa so tudi kurili v apnenicah. Kako težavno pa se je danes znebiti starih gum, nas je prepričalo veselje nekega obrtnika, ki obnavlja gume, ko se jih je »uspešno« znebil tri zvrhane tovarnjake — za prikaz ognja in dima pri snemanju nekega filma. Žal pa je bilo s tem prizadeto človekovo okolje, saj je bil zrak močno onesažen.

Ne glede na vse težave in tudi prizadevanja okoli starih avtomobilskih plaščev, z ureditvijo ustreznečasne deponije za naše mesto ne smemo več odlašati. Gre za odpadni material, ki ne samo, da ga moramo na primeren način odstraniti, temveč ga velja tudi zbirati, kot pripravljeno surovino za predelavo.

Nikakor ne smemo nobenega odpadnega materiala preprosto izločiti iz predpisane ravnanja z odpadki in torej tudi ne odpadnih avtomobilskih plaščev.

Iz tujih virov povzemamo, da znaša strošek za odstranitev in deponiranje avtomobilskega plašča osebnega avtomobila približno 10 din, tovarnjaka pa do 20 do 80 dinarjev. Razmišljajo tudi, da bi bil ta strošek že zajet v ceno novega avtomobilskega plašča.

LJUBO GOBEC
(MI UIS LJUBLJANA)

● MAGISTRALNA PROGA JESENICE—LJUBLJANA—DOBOVA

V celoti avtomatizirana

Pred kratkim so brez posebnih slovesnosti predali prometu sodobne avtomatske naprave na odseku proge Sevnica — Dobova, s čimer je v celoti avtomatizirana magistralna proga Jesenice — Ljubljana — Dobova v skupni dolžini 174 kilometrov. Uvedba teh naprav zagotavlja večjo varnost prometa, večjo propustnost in prevozno moč postaj in proge, povečanje komercialnih hitrosti vlakov, zmanjšanje števila izvršilnega osebja, in s tem zmanjšanje tako imenovanega »človeškega faktorja nezanesljivosti«, ne nazadnje pa tudi manjše stroške poslovanja.

Modernizacija signalno-varnostnih in telekomunikacijskih naprav je potekala v več fazah vzporedno z napredovanjem gradbenih del na spodnjem in zgornjem ustroju proge in zelektrificiranjem proge. Pričela se je leta 1964 v Ljubljani z najnovejšo rekonstrukcijo postajnih tirov, gradnjo peronov s pododom in gradnjo nove centralne postajnice za vodenje prometa s centralnega mesta.

Z deli so potem nadaljevali na vseh postajah 65 km dolge enotirne proge Ljubljana — Jesenice. Ta progovni odsek je najpomembnejši in najbolj obremenjen na področju ŽG Ljubljana in celotne mreže JŽ, saj povezuje Srednjo Evropo z deželami Bližnjega vzhoda. Takoj po elektrifikaciji in rekonstrukciji te proge leta 1964 so pričeli s prvo fazo modernizacije, tj. z vgraditvijo novih postajnih signalno-varnostnih naprav; z deli so končali leta 1967.

Modernizacijo postajnih signalno-varnostnih naprav so nato nadaljevali na progi Zidani most — Ljubljana. Končana je bila leta 1971. Potem so bile leta 1975 zavarovane še postaje na progovnem odseku Dobova — Zidani most.

Drugo fazo modernizacije predstavlja avtomatizacija nivojskih cestnih prehodov, vgraditev avtomatskega progovnega bloka za zavarovanje vlakovnih voženj na progi med dvema postajama ter vgraditev avto-stop naprav, ki služijo za avtomatično zaustav-

ljanje vlakov, če strojevodja ne bi upošteval signalnih znakov »Previdno« ali »Stoj«. To napravo vgrajujejo na lokomotive in ob signalih na progi in postajah.

Druga faza modernizacije je bila končana na odseku Ljubljana — Jesenice leta 1977, na odseku Zidani most — Ljubljana leta 1979, na odseku Sevnica — Zidani most maja 1980 in konec leta 1980 še na odseku Dobova — Sevnica. Tako je praktično dokončana programirana modernizacija na magistralni progi Jesenice — Dobova.

Istočasno z novimi signalno-varnostnimi napravami so bile vgrajene tudi sodobne telekomunikacijske naprave, ker so bile telefonske in telegrafske zveze zastarele in niso več ustrezale novemu tehnološkemu procesu dela na železnici in uvedbi avtomatizacije prometa. Proste zračne vode so po uvedbi elektrifikacije nadomestili progovni in energetski kabli.

Glede na zasičenost in preobremenjenost dela magistralne proge predvsem na odseku Ljubljana — Jesenice je bilo nujno opraviti še naslednjo stopnjo avtomatizacije železniškega prometa, in sicer daljinsko upravljanje prometa tega progovnega odseka iz centralnega dispečerskega centra v Ljubljani. Ta dela so bila opravljena v letu 1978 in omogočajo, da na tem progovnem odseku magistralne proge Jesenice — Dobova promet upravlja vlakovni dispečer iz te-

lekomandnega centra s pomočjo elektronskih telekomandnih naprav tako, da izvaja daljinsko vse tiste manipulacije, ki so potrebne za pravičen in nemoten promet vlakov na tem progovnem odseku.

Z uvedbo daljinskega upravljanja prometa je bila tako na progi Ljubljana — Jesenice dosežena najvišja stopnja avtomatizacije prometa in s tem omogočena še boljša izkoriščenost te proge, ki je bila maksimalno obremenjena.

Medtem so posodobili tudi ranžirno postajo Zalog. Z modernizacijo so pričeli leta 1968, končali pa 1978.

Modernizirana ranžirna postaja Zalog lahko »predela« 4.500 vagonov na dan. Pred modernizacijo so v Zalogu dnevno »predelali« največ 1.500 vagonov.

Z modernizacijo te pomembne magistralne proge so se železničarji tudi na področju avtomatizacije prometa začeli uspešno vključevati v mrežo sodobnih evropskih železnic. Pomembno pri tem je, da je delež vvožene opreme minimalen in da je sodobna avtomatika v pretežni meri sad domačega znanja Iskrinih in železniških strokovnjakov. Z uvedbo avtomatskih naprav na progi Jesenice — Dobova se je zmanjšalo število zaposlenih za 260 delavcev, ki sicer predstavljajo najbolj deficitaren kader v izvršni službi.

ŽG LJUBLJANA
BIRO ZA STIKE
Z JAVNOSTJO

IZ DELOVNIH KOLEKTIVOV

Po vseh pripravljanih postopkih se je začela gradnja prizidka in adaptacije restavracije Blagovno transportnega centra (prej Javna skladišča). Izvajalec del je SCT. Že na samem začetku gradnje se je zataknilo. Pri izkopu temeljev za kletne prostore so delavci SCT odkrili močno podtalnico in deloma velike plasti gline. Zato je bilo treba dopolniti projekte, predvsem za temelje. Med gradnjo bo moteno poslovanje v restavraciji v bifeju in delikatesi. V prizidku restavracije je predvidena nova samopostrežna hitra linija, funkcionalna delikatesa in sodoben bife za prodajo zlasti sadnih in mlečnih napitkov in morda še vina in piva (torej na »takratke« bo v tem bifeju treba pozabiti). Tudi vsi kletni prostori bodo sodobno urejeni. Gradnja prizidka in adaptacije restavracije bosta končani (po pogodbi) do 30. 6. 1981.

Zaradi neuspešnega poslovanja so pred petimi leti v Angori »pridelali« skoraj tri milijone izgube in tovarna je

bila zrela za sanacijo. Takrat se je kot tozdr priključila delovni organizaciji Tekstil in s tem se je začelo uspešno obdobje sanacije. Z ozko specializacijo dela, modernizacijo strojnega parka, z zmanjšanjem zaloga narejenih izdelkov, s sistematično obdelavo tržišča in še z marsičem je uspelo 293 delavcem (prej jih je bilo 450) odplačati dolgeve, povečati dohodek in približati osebne dohodke zaposlenih ravni v drugih tovarnah iste stroke. Še veliko pa se bodo morali prizadevati za večjo akumulativnost in še povečati izvoz. V prihodnje v Angori ne nameravajo količinsko povečati proizvodnje, usmerjali se bodo predvsem k izdelavi modnih in kakovostnih izdelkov v majhnih serijah in poizkušali izrabiti prednost, ki jo imajo kot manjša tovarna, saj so tako veliko bolj prilagodljivi zahtevam trga.

Stanovanjske potrebe delavcev, zaposlenih v ozdu v sestavi sozda Emona na širšem območju Ljubljane, so izredno velike. Ker je stano-

vanj premalo, so se delavci Emona odločili ustanoviti stanovanjsko zadrugo. Na levem bregu Save pri Šentjakobu je Emonin tozdr Poljedelstvo — govedoreja lastnik zemljišča, ki je v prihodnosti predvideno za stanovanjsko gradnjo. Na njem bo 500 stanovanjskih enot za individualno gradnjo. V Podgorici pri Šentjakobu pa je predvidena individualna gradnja nekaj več kot 1.000 hiš. Glede na stanje zemljišča, na komunalno opremljenost, ki je še ni, načrte itd., je gradnja predvidena za 1983. oziroma 1984. leto. V zadrugo je sedaj včlanjeno 351 delavec Emona, pričakovati pa je, da se bo to število še povečalo.

Mestni vodovod Ljubljana je decembra lani proslavil 90-letnico obstoja. Preden je pritekla prva voda iz pip, so Ljubljančani črpali vodo iz 305 vodnjakov. Kerta voda ni bila vedno najbolj čista, so mestni moše sklenili zgraditi vodovod. Zanimivo je, da so se odločili za gradnjo, ki tedaj ni bila najcenejša. Začeli so graditi v Klečah. Na mestni vodovod je bilo takoj priključenih 606 hiš, Ljubljana pa je takrat štela 30.000 prebivalcev. Poraba vode je hitro narasčala, tako da se je vodovodno omrežje neprestano širilo. Danes pri Mestnem vodovodu načrpajo na dan povprečno 120.000 kubičnih metrov vode, priključkov pa je prek 26.000. Pri cevovodih, ki so stari tudi po 90 let, nujno pride do večjih ali manjših okvar in do izgube vode, ki je precejšnja — tudi do 28% — normalno naj bi se izgubilo le 10% vode. Po devetdesetih letih mora zdaj Mestni vodovod zaradi velike porabe poiskati nove vodne vire. Povečati morajo tudi črpalne zmogljivosti in poleg tega še neprestano širiti omrežje.

C. P.

Posvetimo
vso skrb
čistoči
našega mesta!