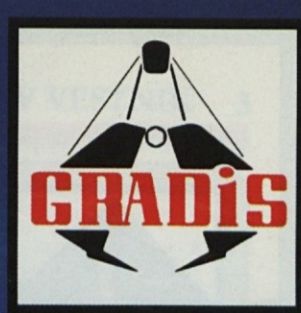


# GRADISOV VESTNIK



Leto XXXIX

Ljubljana, april 1997

Številka 396





🏠 *Poslovno-hotelski center Traberghotel v Dravogradu*

🏗️ *Gradnja viadukta Kresnice na avtocesti Šentilj-Pesnica*

🌉 *Koroški most na mariborski zahodni obvoznici*



# GRADIS



**G**RADIS je v letih od ustanovitve podjetja leta 1945 zgradil praktično vse energetske objekte v Sloveniji, več kot 200 tovarn in skladišč, več stanovanjskih naselij, mnoge hotele, 200 kilometrov cest ter 70 odstotkov vseh mostov in viaduktov v Sloveniji. Kot projektant in izvajalec je Gradis delal tudi v mnogih tujih državah.

Največji projekt, pri katerem trenutno sodelujejo skoraj vsa Gradisova podjetja, je gradnja avtocest v Sloveniji. Za ta dela ima Gradis specializirane projektantske zmogljivosti, usposobljene in izkušene kadre, svoje tehnologije in razvoj, operativno-izvajalska podjetja, proizvodnjo betonske galanterije in težkih predizdelanih gradbenih elementov, ustrezno opremo za vsa gradbena in specializirana dela, proizvodnjo gradbenih strojev in opreme, sistem zagotavljanja kakovosti in ustrezno laboratorijsko opremo ter usposobljen izvajalski inženiring.

Pri tem delu smo se v Gradisu odločili za projektni sistem vodenja povezani v Gospodarsko interesno združenje gradbeno industrijskih podjetjih Gradis (GIZ GIP GRADIS, Šmartinska 134/a, 1000 Ljubljana).

## Gradisova podjetja:

**GRADIS**, Podjetje za inženiring Ljubljana, d.d.,  
Letališka 33, 1000 Ljubljana

**GRADIS**, Biro za projektiranje Maribor, p.o., 2000  
Maribor, Lavričeva 3 (Enota v Ljubljani - Industrijska 2, 1000 Ljubljana)

**GRADIS**, Biro za projektiranje Ljubljana, p.o.,  
Gradnikove brigade 11, 1000 Ljubljana

**GRADIS SPO**, Strojno prometna operativa  
Ljubljana, d.d., Šmartinska 32, 1000 Ljubljana

**GRADIS**, Industrijsko podjetje gradbenih izdelkov  
Ljubljana, p.o., Industrijska 2, 1000 Ljubljana

**GRADIS**, Gradbeno podjetje Ljubljana, p.o.,  
Gradnikove brigade 11, 1000 Ljubljana

**GRADIS**, Gradbeno podjetje Nizke gradnje  
Maribor, d.d., Lavričeva 3, 2000 Maribor

**GRADIS**, Gradbeno podjetje Celje, p.o., Ulica  
XIV. divizije 10, 3000 Celje

**GRADIS**, Gradbeno podjetje Jesenice, p.o.,

Prešernova 5, 4270 Jesenice

**GRADIS**, Gradbeno podjetje Gradnje Ptuj, d.d.,  
Ormoška 22, 2250 Ptuj

**GRADIS**, Gradbeništvo Ravne, d.o.o., Dobja vas  
125, 2930 Ravne na Koroškem

**GRADIS NOVA**, d.o.o., Podjetje za gradbeništvo  
in proizvodnjo, Zemljičeva b. š., 2000 Maribor

**W & G**, Podjetje za proizvodnjo strojev in opreme  
Maribor, d.o.o., Sokolska 60, 2000 Maribor

**GRADIS TOSIN**, Tovarna strojev in opreme  
Ljubljana, d.o.o., Letališka 33, 1000 Ljubljana

**GRADIS TEO**, Tehnične, ekonomske in organizacijske storitve, d.d., Šmartinska 134/a, 1000 Ljubljana

**GRADIS CONSULT** Ljubljana, d.o.o., Šmartinska 134/a, 1000 Ljubljana

**GRADIS FINANCE** d.o.o., Šmartinska 134/a, 1000 Ljubljana

# Učinkovita povezanost samostojnih podjetij

*Samostojna Gradisova podjetja so povezana v Gospodarsko interesno združenje gradbeno industrijskih podjetij Gradis. Takšna oblika povezovanja se je pokazala za učinkovito in ustrezno za Gradisovo bazensko organiziranost, saj podjetja pri večjih projektih dobro sodelujejo.*

Gradis je že leta 1990 iskal svojo novo obliko organiziranosti. V takratnih razmerah ni uspela zamisel enovite delovne organizacije, tako da se je iskanje primerne oblike povezanosti Gradisovih podjetij nadaljevalo v čas razpada Jugoslavije, ki sta ga spremljala razpad trga in pomanjkanje del. To je bil tudi čas delitve skupnega

Gradisovega premoženja ter priprav na lastninsko preoblikovanje, in vse to je vplivalo na odločitve o novi obliki organiziranosti.

Leta 1993 je Gradis le našel za spremenjene razmere edino možno obliko organiziranosti. Glede na to, da je bil vedno (in je še zdaj) bazensko organiziran s samostojnimi subjekti in da v Gradisovih podjetjih ni bilo pripravljenosti za oblikovanje holdinga ali koncerna, so se podjetja (tudi s pomočjo zunanjih svetovalcev) odločila za tretjo možnost, to je gospodarsko interesno združenje - GIZ.

Čeprav je to ohlapna oblika združevanja, Gradisova podjetja nastopajo skupaj v vseh večjih državnih in drugih projektih. Za to se odločajo zaradi skupnih potreb, blagovne znamke, kadrov,

skupnih investitorjev, skupnega trga, skupnega znanja in tudi občutka pripadnosti podjetju, zgrajenem v več kot 50 letih skupnega dela, ki se odraža že kot nekakšna "Gradisova kultura". V zadnjih letih gre predvsem za sodelovanje pri avtocestnem programu. Ta že utečena in učinkovita oblika sodelovanja prek GIZ Gradis je priznana v Gradisovih podjetjih, še bolj pa jo priznava

## Uspeh se gradi počasi

Paziti je treba, da ne izgubimo glave pri lastninskem preoblikovanju. Če noč z lastninjenjem ne bomo obogateli, to je kratkoročno razmišljanje, uspešni smo lahko le z trajnim dobrim delom.



*Tone Zaletelj, inž. org.*

slovenska družba in investitorji.

## Trdnješe oblike sodelovanja

Prepričan pa sem, da bo v letu ali dveh nastala potreba po trdnjših oblikah sodelovanja oziroma povezovanja, ki se lahko odraža v holdinški obliki ali pogodbenem koncernu. K temu bo pripomoglo spoznanja članic GIZ, da bo trdnjša povezanost pripomogla k boljšemu učinku vseh podjetij, racionalnejšemu poslovanju, boljši izkoriščenosti kadrov, učinkovitejšemu projektiranju, večji kakovosti dela, boljši izkoriščenosti znanja in opreme itd, k takemu razmišljanju pa bo pripomoglo tudi dokončano lastninjenje. Vendar pustimo času čas.

## Nismo razbiti

Sedanja organizacija Gradisa ne pomeni nič slabega, kot tudi ni pomenila leta 1974, ko so nastali tozdi. Gradisa nikoli ni bilo mogoče voditi iz enega centra in ga tudi nikoli ne bo. Tudi če se bomo organizirali kot holding, bodo podjetja ostala samostojna. Menim, da je to dober način delovanja: dogovor o skupnem delu, sicer pa dejavnost v bazenu, ki ga obvladujejo posamezna podjetja.



*Viadukt v Škedenjski dolini na avtocesti Hoče-Arja vas*

Večinova že pri formiranju Gospodarsko interesnega združenja so se vanj vključila vsa gradbena podjetja, nekateri pa so ostali izven njega - IPGI, nekatera "hčerinska" podjetja (Nova, Consult, Finance) - vsi pa vendarle nosijo Gradisovo ime. Ne glede na to, da niso članice GIZ, se obnašamo (kar je tipično za že prj omenjeno "Gradisovo kulturo"), kot da so naše članice in del družine Gradisa.

### Blagovna znamka

Prihaja pa čas (po končanem lastninjenju), ko bo blagovna znamka Gradis postala izredno pomembna, včasih pomembnejša kot denar. Upamo, da ne bodo imeli težav tisti, ki se niso včlanili v Gospodarsko interesno združenje Gradis.

Čedalje ostrejši pogoji dela zahtevajo čedalje bolj kakovostno delo. Posamezniki ne bodo kos tuji in domači konkurenci, ki se poraja v povsem novih oblikah in z novimi prijemi, da ne omenjam povezav s kreditnimi bankami, velikimi investitorji, raziskovalnimi inštituti, možnosti pridobitve garancij, zavarovanj itd.

### Skupaj na avto-cestah

Gradisova podjetja pod skupno blagovno znamko nastopajo predvsem v avtocestnem programu. Čeprav se je število delavcev v družbah sistema Gradis zmanjšalo od 7.000 pred sedmimi leti do sedanjih nekaj več kot 3.000, se je Gradis ves čas pripravljala na začetek graditve avtocest. Prizadevali smo si obdržati strokovne kadre oziroma prepričati tiste, ki so odšli, naj se vrnejo. Hkrati smo se trudili povezati predvsem tis-

ta Gradisova podjetja, ki so usposobljena za dela pri tako velikem projektu, kot je graditev skoraj 500 kilometrov avtocest.

Kljub pomanjkanju denarja smo se že pred začetkom graditve avtocest začeli opremljati s sodobno opremo, potrebno predvsem za graditev premostitvenih objektov, saj je Gradis najpomembnejši graditelj takih objektov pri nas, začeli pa smo tudi uvajati nadzor kakovosti QA-QC. Zaradi specifičnosti sistema Gradis in razpisnih pogojev smo se takrat odločili za skupno nastopanje v avtocestnem programu v uveljavljeni obliki "joint venture".

Razpisni pogoji so bili za takratne razmere zelo kruti, konkurenca pa je bila izredno velika. Objekte so razpisali "na ključ", avansi so bili le minimalni, pogosto so spreminjali projekte in pri tem zahtevali isto ceno. Zaradi vsega tega smo imeli veliko težav, ki pa smo jih s pomočjo Združenja gradbincev in IGM Gospodarske zbornice Slovenije, ministrstva za gospodarstvo, ministrstva za pro-

met in zveze pa tudi tudi investitorja, začeli uspešno premagovati.

Menim, da je Gradis v avtocestnem programu, kjer je trenutno najbolj angažiran (s projektivo, operativo, kontrolo kakovosti, opremo, gradbenimi polizdelki) udeležen v predvidenem deležu, ki si ga je začrtal pred 34 meseci z drugimi slovenskimi gradbinci.

Ocenjujemo, da smo svoje delo (tako Gradis kot druga večja slovenska gradbena podjetja) do investitorja Darsa opravili kvalitetno, v začrtanih cenovnih in časovnih okvirih. Slovenski gradbinci smo objekte predali v dogovorjenih rokih ali celo pred njimi in s tem dokazali, da

### Nujnost sodelovanja

Združeni bomo učinkovitejši in močnejši, sprijeli se bomo lahko z večjimi projekti. Za kaj takega pa bo potrebno korektno, strpno in profesionalno sodelovanje.

smo projekt graditve avtocest sposobni realizirati tudi sami.

Računamo, da bo avtocestni program tekel kontinuirano tudi z novo slovensko vlado, kar bi bilo za gradbeništvu in vse udeležence najracionalnejše, za državo pa najcenejše. Če bi program graditve avtocest opazneje zastal, bi se gradbena podjetja kmalu znašla v enako kritičnem položaju, kot so bila pred leti.

Prepričan sem, da se bo v sorazmerno kratkem času odprla še druga veja - rekonstrukcije energetskega sistema, to je hidroelektrarn in termoelektrarn, pa tudi novogradenj - predvsem že pred časom načrtovane verige savskih elektram. Gradis je že pripravljen na ta izziv. Seveda ne smemo zanemarjati drugih mogočih večjih investicij, na primer pri železnici, telekomunikacijah in luških zgradbah. Čedalje več bo tudi potreb po revitalizaciji objektov, rekonstrukcijah in adaptacijah in to tako v nizkih kot v visokih gradnjah.

**Tone Zaletelj, inž. org.,**  
v.d. direktorja GIZ GIP  
Gradis



### Skupščina komiteja za velike pregrade

*GIZ Gradis je bil gostitelj zasedanja 5. letne skupščine in 2. volilne skupščine Slovenskega nacionalnega komiteja za velike pregrade. Skupno zasedanje obeh skupščin je bilo 28. marca v dvorani SKB na Slovenski cesti v Ljubljani. Udeleženci so izvolili nove organe društva in sprejeli plan dela za letošnje leto.*

## USPEŠNO SODELOVANJE PRI AVTOCESTNEM PROGRAMU

# V treh letih za 9 milijard del

Leto 1997 je četrto leto uresničevanje slovenskega avtocestnega programa. Rezultati dosedanjega dela so že dobro vidni, saj se je obstoječa dolžina avtocest v Sloveniji od začetka gradnje do danes povečala tako, da je zdaj uporabnih že več kot 300 kilometrov sodobnih avtocest.

Že dokončana dela, ki jih je opravil Gradiso pri gradnji avtocest v preteklih treh letih so:

### Odsek Hoče-Arja vas:

- viadukti: 60-24 Škedenj 1  
60-25 Škedenj 2  
60-26 Slatina  
60-27 Dramlje  
60-21 Preloge  
60-23 Vrhole
- mostovi: 50-41

- 50-35
- 50-47
- podvoz 30-31
- trasa avtoceste: odsek Hoče-Slovenska Bistrica
- del trase avtoceste na odseku Slovenska Bistrica-Slovenske Konjice

### Šentilj-Pesnica

- viadukt Kresnica
- nadvozi 4-1  
4-2  
4-3  
4-5
- most 50-1
- pilotna stena
- deviacije
- cestninska postaja

### Čebulovica-Divača

- nadvoz 50-1

### Zadobrova - Tomačevo

- nadvozi 4-2 Leskovškova  
4-2 Šmartinska

- 4-2a Bratislavska cesta
- 4-4 Jarška cesta

- javna razsvetljava
- meteorna kanalizacija (delno) z vsedalnikom ob Savi
- izkop v glavni trasi
- oporni zidovi

Že prevzeta dela v izvajanju, zaključek del je predviden v letu 1997 in 1998:

### Vzhodna obvoznica v Ljubljani:

- pokriti vkop Strmec 8-1
- viadukt Bizovik 6-1

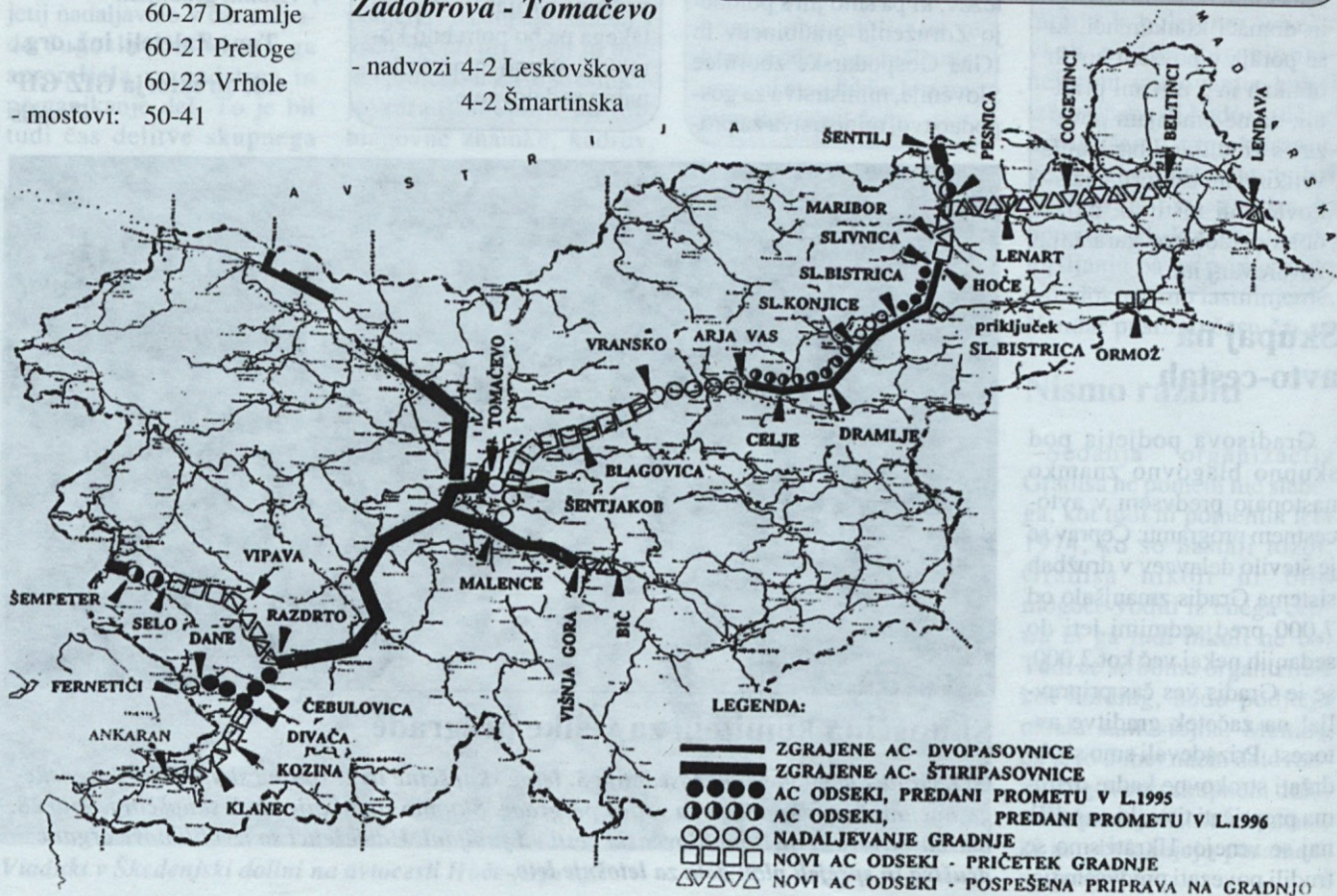
- most čez Ljubljanico 5-1
- nadvoz 4-2 Zaloška
- nadvoz 4-3 Kopna pot
- nadvoz 4-4 železniški
- nadvoz 4-5 železniški
- nadvoz 4-5a Letališka
- javna razsvetljava
- meteorna kanalizacija Kanal 2 na odseku Zadobrova - Ljubljana
- druga dela na komunalni infrastrukturi

### Obvoznica Ormož

- gradnja obvozne ceste (delno)

Skupna vrednost izvršenih del v času od začetka gradnje do 31.12.1996 je podana v naslednji preglednici:

Leto	Letna vrednost	Kumulativna vrednost
1994	1.140,163.057,50 SIT	1.140,163.057,50 SIT
1995	3.574,043.694,30 SIT	4.714,206.781,80 SIT
1996	4.306,645.515,65 SIT	9.022,852.267,45 SIT



**Fram-Slivnica**

- izgradnja nadvoza 4-1
- izgradnja nadvoza 4-2
- izgradnja železniškega nadvoza 4-3 z deviacijo železniške proge

**Pripravljalna dela Trojane**

Pilotna in sidrna stena na zahodnem portalu tunela Trojane

**Hitra cesta Slivnica-BDC v Mariboru**

- gradnja drugega pasu ceste (delno)

**Sanacija viadukta Ravbarkomanda****Sanacija viaduktov na avtocesti Hoče-Arja vas**

- Škedenj 1 60-24
- Škedenj 2 60-25
- in mostu 50-41

**Gradnja viadukta Selo na hitri cesti Selo - Vipava**

Vrednost že prevzetih in ne-realiziranih del znaša skupno 5.981.940.010,20 tolarjev.

**Za spodaj naštetih dela je bil Gradis sam ali skupaj z poslovnimi partnerji uspešen na licitaciji, vendar pogodbe za izvedbo del še niso podpisane:**

- začasna cestninska postaja "Prekopske šube" v vrednosti 234 milijonov tolarjev
- začasni most pri kamnolomu v Lukovici v vrednosti 122 milijonov tolarjev
- gradnja objektov na hitri cesti Selo-Vipava v vrednosti približno 250 milijonov tolarjev
- pripravljala dela na avtocesti Šentjakob-Lukovica - gradnja mostu v skupni vrednosti približno 400 milijonov tolarjev.

Milan Pukšič, gr. inž.

**Sejem gradbeništva Megra 1997**

Mednarodni sejem gradbeništva in gradbene opreme v Gornji Radgoni bo tudi letos priložnost za predstavitev dosežkov slovenskega gradbeništva. Gradis bo, tako kot doslej vsako leto,

izkoristil ta edini domači gradbeni sejem, da se predstavi z delom svojih dejavnosti. Jubilejna sejemska prireditelj Megra 1997, letošnja bo mamreč že deseta, bo od 15. do 19. aprila.



Gradisov razstavní prostor na Megri 1996

**Inženiring je lastninsko preoblikovan**

Lastninsko preoblikovanje Inženiringa, ki je bilo izvedeno po programu notranjega odkupa, je bilo zaključeno z registracijo Gradis Inženiring, d.d. v sodni register pri Okrožnem sodišču v Ljubljani 28.2.1997.

Ustanovitveni kapital delniške družbe znaša 118.502.000,00 tolarjev in je porazdeljen med 85 delničarjev, vključujoč sklade.

**Gradis in obnova Bosne in Hercegovine**

Gradis se bo predstavil tudi na sejmski prireditvi "Gradnja in obnova" v Sarajevu. Prireditelj bo od 27. do 31. maja 1997 v sejmskem centru Skenderija, njen del pa je tudi XX. mednarodni gradbeni sejem. Gradis je zainteresiran predvsem za sodelovanje pri graditvi in sanaciji infrastrukturnih in premostitvenih objektov, saj ima v BiH dobre reference. V Bosni in Hercegovini so Gradisova podjetja zgradila na desetine velikih objektov. Gradis je v BiH nastopal kot projektant, izvajalec, dobavitelj opreme ali pa s celovitimi ponudbami.

**Cestninska postaja na avtocesti Šentilj-Pesnica**

Gradis je pridobil izvedbo cestninske postaje na avtocesti Šentilj-Pesnica na licitaciji za vrednost približno 305 milijonov tolarjev. Pri gradnji sta sodelovala Gradis Gradbeno podjetje Gradnje Ptuj d.d. in Inženiring.

Kljub kratkemu roku so bila dokončana točno v pogodbenem roku. Še posebej razveseljiv oz. spodbuden je podatek, da je bilo delo opravljeno zelo kvalitetno, tako da naročniku služijo kot standard pri gradnji prihodnjih cestninskih postaj.

## GRADIS, GRADBENO PODJETJE NIZKE GRADNJE MARIBOR

## »Mostovi k uspehom«

*Nizke gradnje kot edino Gradisovo specializirano podjetje za nizko gradnjo izvajajo približno 50 odstotkov vseh del, ki jih je za Dars prevzel Gradis. 350 zaposlenih je lani realiziralo za 3,8 milijarde tolarjev prihodka, v bistvu pa so poslovali s pozitivno ničlo.*



Čeprav so zelo angažirani pri avtocestnem programu, je ta kot "stroškovno mesto" negativen, oziroma kljub veliki realizaciji ne daje pozitivnih rezultatov. V Nizkih gradnjah menijo, da so največ krive cene, ki so v primerjavi s tujino še mnogo prenzke, nekaj pa tudi poslovanje.

Februarja so postali delniška družba in zdaj, ko obstajajo znani lastniki, pričakujejo tudi odgovornejši odnos do lastnine in do dela, kar samodejno pripelje do boljšega poslovanja. Spremeniti bodo morali tudi način mišljenja in se naučiti tudi poslovanja, ki ga doslej niso bili vajeni - vendar to ne bo dolgo trajalo, meni direktor družbe Klavdij Kovačič.

V Nizkih gradnjah so se lani opremili z dvema strojema za rušenje betona z vodnim curkom pod visokim pritiskom in so edini izvajalec za takšna dela v Sloveniji. Usposobili so se tudi za gradnjo premostitvenih objektov z narivno metodo. Prvič jo bodo uporabili predvidoma maja pri gradnji viadukta Selo pri Ajdovščini. S tem Nizke gradnje obvladajo skoraj vse tehnologije gradnje premostitvenih objektov.

Po rekordni gradnji nadvoza Obrežne ulice so dokupili specialne težke odre za izde-

lavo monolitnih nadvozov, tako da lahko naenkrat podpirajo 1.500 kvadratnih metrov premostitvenega objekta. Uporabili jih bodo že pri gradnji nadvoza na odseku avtoceste Fram-Slivnica.

V zaključni fazi je tudi potrjevanje v Sloveniji novega sistema za izvedbo trajnih sider, znan kot SIA 191. Pri projektne in tehnološkem delu so Nizke gradnje sodelovale z mariborsko gradbeno fakulteto in Gradisovim birojem za projektiranje Maribor.

Nizke gradnje so lani dale v promet kar 45.000 kvadratnih metrov objektov, izvedli pa so tudi mnogo sanacijskih del za Direkcijo Republike Slovenije za ceste in in pri revitalizaciji dravskih elektrarn z novo tehnologijo rušenja betona z vodnim curkom pod visokim pritiskom.

Direktor Klavdij Kovačič je zelo pohvalil "operativce" in strokovne službe, ker so vse objekte končali kvalitetno in v rokih, ki so jih obljubili investitorju. S tem so pomagali uresničevati moto Nizkih gradenj, ki se glasi "Mostovi k uspehom".

Nizkograjčani intenzivno delajo objekte na avtocesti

Fram-Slivnica, končali so priprave na gradnjo viadukta Selo, že dva meseca pa se pospešeno pripravljajo na gradnjo odseka BDC Slivnica v Mariboru. To delo bo zelo zahtevno, saj bodo morali iz dvopasovnice narediti štiripasovnico in to pod prometom, ki bo seveda velika dodatna ovira pri izvedbi.

Čapljine končali obnovo premostitvenega objekta v Žitomisliči pri Mostarju. Najpomembnejše dele za delno porušen objekt, ki so ga pred leti naredile Nizke gradnje, to je nosilce, so naredili v Mariboru in prepeljali v BiH ter jih zmontirali. To je bilo prvo takšno delo v BiH po osamosvojitvi Slovenije.

Za kakovostno in hitro izvedbo del pri gradnji viaduktov Vrhole in Preloge, končali so ju v rekordnih sedmih mesecih, so dobili tudi čestitko strokovnih služb Darsa.

### Čestitka DDC

*Ob zaključku del in otvoritvi AC Hoče-Arja vas za promet kot popolne avtoceste, Vam in vašim sodelavcem, ki so sodelovali pri izvedbi tega projekta, predvsem pa viaduktov Preloge in Vrhole, čestitamo za opravljeno delo.*

*Želimo, da bi GIZ Gradis tudi v bodoče uspešno, v rokih in kvalitetno izvajal dela pri izgradnji AC omrežja v Republiki Sloveniji, pri katerem sodeluje tudi Družba za državne ceste v svojstvu Inženirja.*

Čestitko sta Tonetu Zaletelju, v.d. direktorja GIZ Gradis v imenu Družbe za državne ceste poslala njen direktor Franc Slak in direktor projekta Vlado Breščak.

Zelo zahtevno bo planiranje gradnje in samo delo, saj ga bo treba usklajevati glede na gostoto prometa. Delali bodo tudi ob sobotah in nedeljah, če bo potrebno, pa tudi ponoči. Cesto naj bi končali do konca leta. Po planu poteka tudi revitalizacija verige dravskih elektrarn.

Tudi v prihodnjih letih računajo na slovenski avtocestni program in upajo, da ta ne bo upočasnen, pospešeno pa se pripravljajo tudi na graditev hidroenergetskih objektov. Dogovarjajo in povezujejo pa se tudi s tujimi podjetji ter pridobivajo skupne sposobnosti na projektih v tujini.

### Sanacija objekta pri Mostarju

Pred dvema mesecema so Nizke gradnje skupaj z gradbenim podjetjem Neretva iz



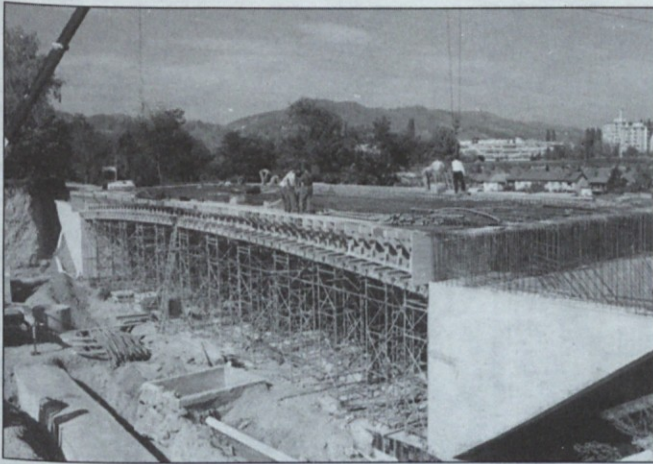
### Dobro delo Darsa

V Nizkih gradnjah so posebej pohvalili predsednika uprave Darsa Jožeta Brodnika za strokovni pristop in energijo, s katero vodi avtocestni program, tako da pri delu ni nikakršnega mrtvila. Gradnja avtocest ni izjemno pomembna samo za gradbeno operativno, ampak tudi za vso Slovenijo.



## Dejavnost Gradbenega podjetja Nizke gradnje

*Gradis, Gradbeno podjetje Nizke gradnje ne namerava širiti programa, temveč gre v specializacijo in optimalizacijo svoje sedanje dejavnosti.*



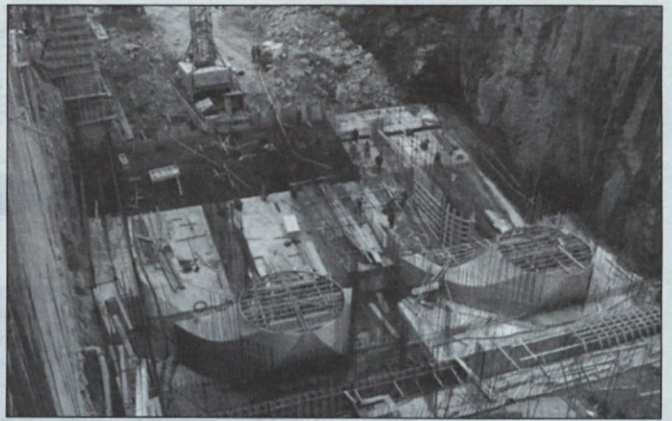
*Monolitna gradnja premostitvenega objekta*



*Rušenje betona z vodnim curkom*



*Polaganje asfalta*



*Hydroenergetika*



*Prednapenjanje zgornje konstrukcije premostitvenega objekta*



*Gradnja cest*



*Komunalna infrastruktura*

GRADIS, GRADBENO PODJETJE LJUBLJANA

# Največji delež realizacije na avtocestnem programu

*Gradisovo Gradbeno podjetje Ljubljana je največje v sistemu Gradisa. S 500 zaposlenimi je lani ustvarilo 5,26 milijarde tolarjev prihodka, poslovno leto pa so zaključili s pozitivno ničlo. Poslovni rezultati so bili lani nekoliko ugodnejši kot predlani. Delež podjetja v slovenskem gradbeništvu (po vrednosti opravljenih del) je bil lani 3,3-odstoten (1995 leta 2,8-odstoten).*



*S poslovno-stanovanjskim objektom je središče Novih Jarš dobilo končno podobo.*

Med večjimi objekti, ki so jih dokončali v zadnjem času, je nova proizvodna hala Leka v Prevaljah, letos tam še nadaljujejo z adaptacijskimi deli, postavili pa bodo tudi prizidek k obstoječim stavbam. Tovarna Lek je eden njihovih večjih investorjev, v zadnjih

letih so zanj zgradili tudi veliko proizvodno halo v Ljubljani in stavbo v Mengšu ter adaptirali halo v Ljubljani. V Ljubljani so končali stanovanjsko-poslovni objekt v

Novih Jaršah.

## AC program

Največji delež realizacije Gradisovega Gradbenega



*Most za avtocesto čez Ljubljanico bo do avgusta, ko bodo napeli jeklene kable, podprt z začasnimi nosilci.*



*Priprava armature za stebre viadukta Bizovik.*

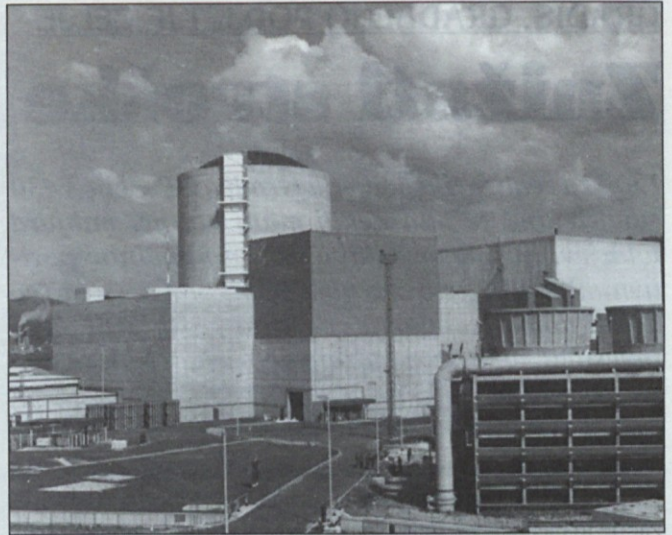
podjetje Ljubljana pa se je nanašal na avtocestni program. Lani novembra so končali z obnovitvenimi deli na desnem objektu viadukta Ravbarkomanda, februarja letos pa so začeli obnavljati

še levi objekt. Z delom morajo končati do oktobra. Na severni obvozni cesti v Ljubljani od Zadobrove do Tomačevega so naredili pet nadvozov, na odseku avtoceste med Hočami in Arjo vasjo viadukt Slatina, med Šentiljem in Pesnico pa so izvajali globoko temeljenje za nadvoze in naredili most čez Pesnico.

Tudi letos bodo imeli največ dela pri avtocestnem programu, največji objekti, ki jih gradijo, so na vzhodni avtocesti v Ljubljani. To so most čez Ljubljanico (tako imenovana "harfa", pokriti

## Zaključna faza lastninskega preoblikovanja

*Gradis, GP Ljubljana, je v zaključni fazi lastninskega preoblikovanja. Dobili so že drugo soglasje, v postopku je že vpis v sodni register, tako da bodo kmalu delniška družba.*



*Gradis, Gradbeno podjetje Ljubljana, ima v jedrski elektrarni k Krškem stalno močno ekipo, ki skrbi za vzdrževanje in novogradnje.*



*V bližini BTC je GP Ljubljana zgradil stavbo za Chrysler*



*Nadvoz na severni obvozni cesti v Ljubljani*

vkop Strmec in viadukt Bizovik.

Izvajajo tudi več obnovitvenih del, med njimi je tudi adaptacija hotela Metropol (nekdanji dom JLA) pri železniški postaji v Ljubljani, kjer bodo zgradili tudi garažno hišo s petimi etažami. Uspešni so so bili tudi razpisu za rušenje in gradnjo nadvoza čez železnico v Savljah za mesto Ljubljana.

Za pokrivanje njihovih potreb bodo morali pridobiti še kakšno večje delo izven avtocestnega programa, ker na avtocestah zaenkrat še ne uspejajo zagotoviti takšnih cen, da bi pokrivali stroške.



*Nova proizvodna hala za Lek v Prevaljah*

## GRADIS, GRADBENO PODJETJE CELJE

**Znižati stroške**

*Lanska realizacija podjetja Gradis, GP Celje s 430 zaposlenimi je bila nekaj manj kot pet milijard tolarjev, leto pa so zaključili z minimalnim pozitivnim rezultatom. Rezultat bi bil boljši, če bi več delali doma, vendar je v celjski regiji zelo malo investicij, tako da si morajo delo iskati tudi drugje po Sloveniji.*

Delo v drugih regijah pomeni višje stroške organizacije in nastanitve, slabše pa so izkoriščene domače nastanitvene kapacitete, kamnolom in betonarne.

Tako kot druga gradbena podjetja imajo težave zaradi dolgih plačilnih rokov, vendar imajo na srečo široko paleto investitorjev.

Lansko leto so dopolnili opremo, kupili so hitropostavljivi žerjav, obnovili del opazne opreme, dokončali posodabljanje kamnoloma in betonarn. Za betone so dobili vse ateste za uporabo v avtocestnem programu.

Njihova letošnja poslovna usmeritev je pridobiti čimveč dela v domači regiji, zmanjšati stroške in obdrža-

ti stalne investitorje. Še več pozornosti bodo namenili spremljanju in zniževanju stroškov, predvsem pri tujih storitvah.

Lani so končali nekaj zanimivih objektov. Izvedli so



*Obnovljena ljubljanska železniška postaja z dodanim stolpom*



*V Ljubecni gradijo osnovno šolo s skoraj 3.900 kvadratnimi metri površine (desno: risba šole)*



*V Velenju končujejo poslovno-upravno stavbo s približno 3.500 kvadratnimi metri uporabne površine. Najprej je bila predvidena gradnja trinadstropne stavbe, zaradi večjega povpraševanja pa so se odločili za štirinadstropno. V poslopju z opremo višjega standarda bodo tudi prostori Zavoda za zaposlovanje. Pri gradnji so zelo pazili na drevesa, čeprav so zato imeli težje delo.*

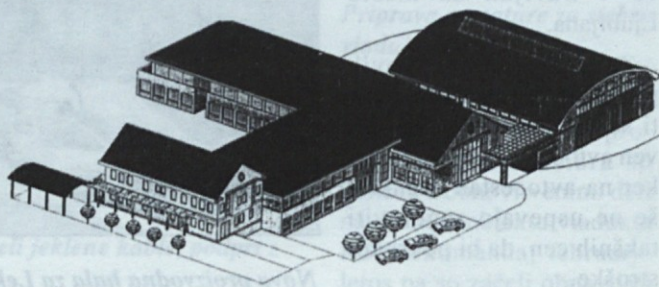
pivovarni v Laškem. Končujejo tudi turistično naselje Moravska vas. Stalno so prisotni pri gradnjah in rekultivacijah ob velenjskem rudniku lignita, delajo pa tudi v celjski bolnišnici. V Radečah delajo čistilno napravo, v Ljubljani pa bodo za Jato zgradili hladilnico in klavnico.

Doslej so bili zelo malo vključeni v avtocestni program, zdaj pa bodo začeli graditi cestninsko postajo "Prekopske šube" pri Vranskem in oporni zid pri Trojanah.

Za letos načrtujejo približno enak obseg proizvodnje kot lani (planirajo 4,6 milijarde) in enako število delavcev. S pogodbami imajo trenutno pokritih nekaj čez polovico kapacitet, nekaj podpisov pa pričakujejo v kratkem.

statično sanacijo in kompletno adaptacijo ljubljanske železniške postaje in pošte. Delo je bilo končano v roku in kvalitetno ter v izjemno zadovoljstvo investitorja.

Delali so tudi bazen pri zdravilišču Laško in izvedli gradbena dela pri rekonstrukciji proizvodne linije v



**GRADIS, GRADBENO PODJETJE  
JESENICE**

# Investitorji ne plačujejo pravočasno

*Zaradi nepravočasnih plačil ima 300-članski kolektiv podjetja Gradis, GP Jesenice, velike likvidnostne težave.*



*Na delu zemljišča, ki ga je odstopila kranjska vojašnica je Gradis Jesenice lansko leto zgradil nov gasilski dom (spodaj: stolp gasilskega doma z grbom Kranja)*



*Železniški nadvoz na trasi bodoče vzhodne obvoznice v Ljubljani*

Zatika se tudi pri že pridobljenih delih. Uspeli so si namreč pridobiti delo za ministrstvo za obrambo na Brniku in za ministrstvo za zdravstvo, vendar morajo počakati na podpise novih ministrov.

Med večjimi objekti, ki so jih končali lansko leto, sta garažna hiša v Portorožu in gasilski dom v Kranju.

Trenutno največ delajo na ljubljanski vzhodni obvoznici, kjer delajo dva železniška nadvoza, v Kranjski Gori gradijo nov apartmajski hotel, v Lescah pa upravno stavbo za blejsko Sportino.

## Težave z lastninjenjem

Gradis, Gradbeno podjetje

Jesenice ima precej težav z lastninjenjem. Pridobili so prvo soglasje, zdaj pa se lastninjenje podjetja zatika zaradi denacionalizacijskih postopkov.



Nov apartmajski hotel v Kranjski Gori

GRADIS, GRADBENO PODJETJE GRADNJE PTUJ

# Uspešen začetek leta

*V Gradisovem podjetju Gradnje Ptuj so bili lani dobro angažirani in po so daljšem času uspešno zaključili leto, tako da so ustvarili tudi nekaj dobička. Tudi v začetku letošnjega leta so dobro angažirani, pričakujejo pa še kakšno delo, ko bodo sprejeti proračuni.*

Delujejo predvsem na področju vzhodne Štajerske, oziroma na področju nekdanjih občin Ptuj, Ormož in Lenart. Pred kratkim so končali z gradnjo objeta za trg v središču Ptuja in ga tudi že v celoti prodali, delajo v šoli v Hajdini, kjer pa se zatika financiranje, nadaljujejo z gradnjo cerkve na Ptuj in z obnovo Malega gradu na Ptuj. Med večjimi deli sta še gradnji poslovnega objekta v Račah in brezcarinske postaje Gruškovje z večjimi deli v okolici. V manjši meri so vključeni tudi v slovenski avtocestni program, zgradili so cestninsko postajo Pesnica.

V Gradnjah Ptuj se pripravljajo še eno večjo gradnjo za trg. Na Ptuj bodo zgradili večji objekt, v njem pa naj bi bila med drugim tudi pošta.



*Gradnja za trg v središču Ptuja - že druga takšna stavba v zadnjih dveh letih*

**Gradis, Gradbeno podjetje Gradnje Ptuj, so že dobro leto delniška družba. Imeli so tudi že prvo skupščino in imenovali redne organe družbe.**

Z družbo Gradis Nova so se dogovorili, da bo ta na njihovem zemljišču v bližini poslovne stavbe postavila be-

tonarno, v zameno pa bo na Ptuj prenesla izdelavo nekih betonskih polizdelkov, kot so robniki, vinogradniški koli in podobno.

V Gradnjah Ptuj upajo, da bo tudi letošnje leto tako uspešno, kot je bilo lansko, saj bi tako lahko sanirali stare izgube.



*Gradnja brezcarinske postaje Gruškovje*



*V pritličju Malega gradu na Ptuj (zgoraj) so našli ostanke zelo stare cerkve, pod njimi pa še starejše temelje (desno), ki naj bi izvirali še izpred rimskih časov*





*Kompleks Traberg v Dravogradu*

## GRADIS, GRADBENIŠTVO RAVNE

# Kljub težavam polni optimizma

*Gradbeništvo Ravne ima še nekaj težav zaradi minulih let, sproti pa poslujejo pozitivno, čeprav se na Koroškem bolj malo gradi, plačila pa zamujajo.*

Dve gradbeni podjetji na Koroškem sta v zadnjih letih šli v srečaj, in tudi Gradbeništvo Ravne so že odpisali, vendar se ne dajo, pravi direktor družbe Zvone Božič. Kljub težavam so polni optimizma.

Ravenčani, v podjetju je 100 zaposlenih, se ukvarjajo z visokimi in nizkimi gradnjami, vendar je obojih v zadnjem času zelo malo. Podjetja ne načrtujejo večjih investicij, pa tudi v ravenski železarni, kjer so sicer stalno prisotni, imajo zdaj le malo dela.

Prav pred kratkim so v Dravogradu dokončali kompleks Traberg s trgovino, hotelom, poslovnimi prostori in fitness centrom, v stavbi pa ima svoje prostore tudi zobozdravnik. Uporabna površina kompleksa, ki je prava počitnica za mesto, je približno 4.500 kvadratnih metrov. Trenutno

gradijo še stanovanjski blok v Mežici in Prevaljah.

Tudi Ravenčanom ni vseeno, kar se dogaja z Gradisom kot celoto. Ni jim všeč, da se je Gradis tako "razšel", saj se še vedno čutijo pripadnike Gradisa in ne podpirajo tistih, ki ga razbijajo.



*Delavci Gradbeništva Ravne v Prevaljah gradijo nov stanovanjski blok*



*Ravenčani so tudi zdaj z manjšimi deli prisotni v železarni*

GRADIS TEO, D.D., LJUBLJANA

# Po težkem letu boljše perspektive

*Leto 1996 je bilo za Gradis TEO zelo težko iz več razlogov. Tržni pogoji za naš operativni segment (sanacije) so bili relativno neugodni, tako da nismo uspeli pridobiti veliko del, pa tudi cene niso bile najbolj idealne. Na avtocestnem programu je bila udeležba Gradis TEO sicer 1,8 odstotna v vrednosti realizacije, vendar smo s temi prihodki komaj pokrivali neposredne stroške.*

Kot zelo pereč se je pokazal problem presežne režije v družbi (še kot ostanek nekdanje DSSS), kar je v končni fazi povzročilo večinski delež izgube v poslovnem letu 1996.

Velik problem je bila tudi neustrezna organiziranost družbe in kadrovska struktura, ker smo na ta način izgubljali precej efektov na pridobljenih poslih.

V preteklem letu smo po dolgotrajnih naporih vendarle zaključili lastninsko preoblikovanje družbe, 17. decembra 1996 smo pridobili drugo soglasje in 5. februarja 1997 smo se registrirali kot delniška družba.

## Notranja reorganizacija

Na podlagi uspešno končanega lastninskega preoblikovanja smo v vodstvu družbe takoj pristopili k ustreznim aktivnostim za korenito notranjo reorganizacijo in prestrukturiranje družbe ter sočasno reševanje presežnih delavcev. Dejstvo namreč je, da smo konec leta 1993 s preoblikovanjem GIP Gradis Ljubljana v Gradis TEO izvedli le delno prestrukturiranje na celotni poti od organiziranosti in kadrovske strukture nek-

danje DSSS do končnega željenega cilja - oblikovanja močne, stabilne, delniške družbe Gradis TEO, ki naj bi pokrivala zelo pomemben strokovni in poslovni segment v okviru Gradisa.

Po izpeljevi notranje reorganizacije bo imela družba Gradis TEO, d.d., tri organizacijske enote: vodstvo družbe s prištabnimi službami, (komercialno-nabavno, tehnološko, finančno-upravno in razvojno-tehnično), operativni sektor in centralni laboratorij.

Vse ostale dejavnosti, ki so se doslej izvajale večinoma za druga Gradisova podjetja (pravna pomoč, izobraževanje, Indok center, varstvo pri delu, izobraževanje) bo družba ukinila, saj je vendarle treba priznati, da je poslovni sistem Gradisa v stari obliki prenehal delovati že pred leti, nova oblika povezovanja pa bo morala upoštevati dejstvo, da so se praktično vsa podjetja Gradisa do te mere osamosvojila, da povezav nikakor več ne bo mogoče graditi na izvajanju nekaterih servisnih dejavnosti, pač pa le ob upoštevanju absolutne poslovne enakopravnosti vseh Gradisovih podjetij in interesa po povezovanju v tistih segmentih, kjer je mogoče znanje in sposobnosti posameznih podjetij Gradisa združiti v interesu skupnega boljšega poslovnega učinka.

## Cilji družbe

Gradis Teo, d.d., ima v naslednjem obdobju glavne načrte in cilje na naslednjih po-



*Institut za mikrobiologijo v Ljubljani*  
slovnih področjih:

- samostojno trženje na področju vseh vrst gradbenih del s poudarkom na izvajanju sanacijskih del z lastno operativno;
- trženje storitev centralnega laboratorija globalno s področja QA-QC v okviru skupnega nastopa Gradisovih podjetij na večjih projektih, parcialno pa na področju posameznih laboratorijskih preiskav;
- trženje strokovnega znanja v okviru tehnološko-razvojne službe;
- upravljanje in trženje premoženja družbe.

Kljub zelo težkem položaju lahko rečemo, da se je poslovno leto 1997 za Gradis TEO pričelo bistveno uspešnejše kot leto 1996, saj smo z lastnimi projekti v glavnem že zasedeni do polovice letošnjega leta, v okviru našega sodelovanja na avtocestnem programu pa praktično za celo leto, saj je GIZ Gradis pridobil na AC programu dela v takšnem obsegu, da so zmogljivosti centralnega laboratorija in strokovnih služb Gradis TEO v glavnem v celoti zasedene, dogovarjamo pa se tudi o vključevanju nekaterih laboratorijev Gradisovih gradbenih podjetij v izvajanje tekoče tehnološke kontrole na AC projektih, je povedal direktor Gradis TEO Igor Šebenik.



*Nova tovarniška hala Kovinoplastike v Ložu*



GRADIS NOVA D.O.O MARIBOR

# Rezultati boljši od pričakovanih

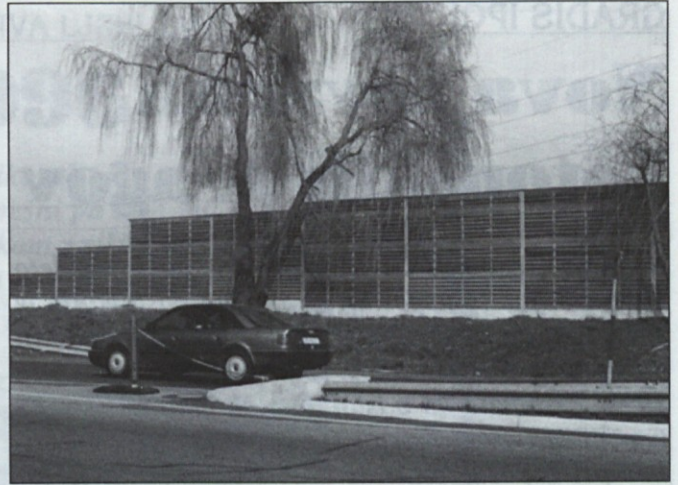
*V podjetju Gradis Nova so lansko leto zaključili s pozitivnim rezultatom, višjim od pričakovanega. 160 zaposlenih je doseglo letno realizacijo 16 milijonov mark.*

V podjetju se ukvarjajo z visokogradnjo, proizvodnjo betonskih izdelkov, betonov in separacij. Na področju visokogradenj je njihova strategija delo za znanega kupca, na področju betonskih predfabrikatov - atestiranih proizvodov za avtocestni program (robniki, odbojne ograje, protihrupne ograje ipd.) pa želijo postati ekskluzivni dobavitelj za avtocestni program. Poleg regijske beto-

narne bi radi razvili sistem transportnih betonov in z njimi pokrivali severovzhodno Slovenijo, za kar obvladajo recepturo in imajo surovinske vire. Že zdaj pa dobavljajo betone tudi za Gradis Nizke gradnje in za SCT.

## Protihrupne ograje

Šele s pospešeno gradnjo avtocestnega križa se je



*Protihrupna ograja ob avtocesti Hoče-Levec pri cestninski postaji Hoče.*

v Sloveniji začela večja pozornost namenjati tudi varovanju pred hrupom, ki ga povzroča promet. To je še posebej pomembno, ker naše avtoceste pogosto potekajo v neposredni bližini naselij.

V podjetju Gradis Nova vidijo možnost za svoj razvoj tudi na področju protihrupnih ograj. Izdelali sistem montažnih ograj kot nadgradnjo obstoječih sistemov. Univerzalne ograje so vsestransko uporabne na različnih konfiguracijah terena, na različnih podlagah in lokacijah. Uporabne so tako ob avtocestah kot ob železniških progah.

Zaradi tipiziranih elementov je čas za postavitve kratek, ograja pa je tudi cenovno ugodna. Sestavljajo jo montažni armiranobetonski temelj, montažna betonska deska, nosilni "I" profil in protihrupni panel. Ograje so lahko visoke do štiri metre.

Pri protihrupnih ograjah je treba posebno pozornost nameniti obremenitvi zaradi vetra. V Gradis Novi delajo protihrupne ograje za I. vetrno cono, za III. pa jo projektirajo. Pri projektiranju univerzalnega sistema protihrupnih ograj so tako upoštevali vetrno cono, višino ograje in vrsto tal.

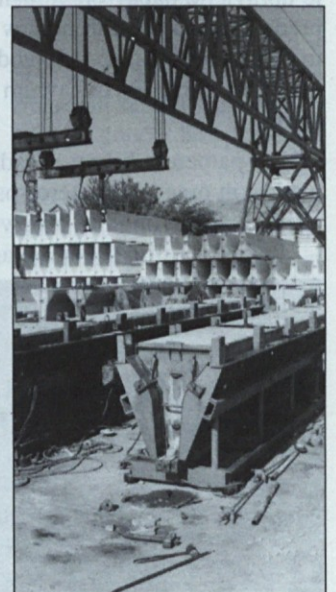
Za območja, kjer ni mogoča montažna izvedba (predvsem dostop avtodvigala za nameščanje predfabriciranih temeljev in desk), so v Gradis Novi predvideli polmontažni sistem, to je ročen izkop in betoniranje temeljev na kraju samem.

Glede na zahteve naročnika se lahko uporabijo različna protihrupna polnila (lesena s protihrupno sredico, paneli s kovinskim oplasčenjem, protihrupni elementi tipa velox ipd.).

Vsi elementi ograje so tipizirani, verificiral pa jih je tudi DDC.



*Delavci podjetja Gradis Nova te dni končujejo poslopje Andreanuma - teološke fakultete v Mariboru, na Veluščkovi pa gradijo stanovanjsko poslopje.*



*Izdelava avtocestnih pregrad vrste "new jersey".*

## GRADIS IPGI

# Nova tovarna betonskih pragov

*Podjetje Gradis IPGI Ljubljana je poslovno leto 1996 zaključilo uspešno. Iz analize poslovanja je razvidno, da je ob skoraj enakih fiksnih stroških doseglo za 56 odstotkov več prihodka kot v letu 1995. Približno 85 odstotkov dohodka je bilo us-tvarjenega izven sistema Gradis. Bistvenih premikov pri zaposlovanju ni bilo. Danes podjetje za-posluje 146 delavcev.*

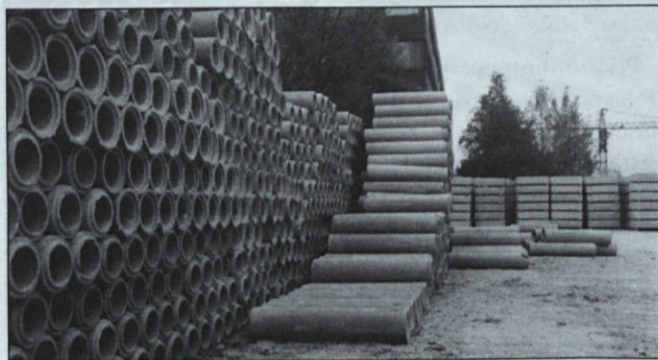
Glavni naporji podjetja so bili usmerjeni v zmanjševanje stroškov, zagotavljanju likvidnosti in pridobivanju del. Te napore je podjetje deloma uspešno reševalo, del, ki zajema stroške financiranja, pa je bil manj uspešen. Zaradi investicijskih vlaganj v višini približno 5,5 milijonov nemških mark v tovarno železniških pragov skupaj s potrebnimi napravami in ob dejstvu, da je podjetje danes zadolženo iz naslova investicij za približno 2 milijona mark, je jasno, da so bili problemi pri zagotavljanju likvidnosti in zagonu tovarne pragov zelo veliki. Investicija je pomenila tudi za slovenske razmere velik zalogaj, obenem pa je to pomenilo razvoj podjetja in tehnološki napredek.

Podjetje Gradis IPGI p.o. Ljubljana se je v prvi polovici leta 1995 skupaj z italijanskim partnerjem udeležilo mednarodnega razpisa Slovenskih železnic za dobavo prednapetih betonskih železniških pragov. Kot najugodnejši ponudnik je podjetje pridobilo naročilo 125.000 kosov betonskih pragov tipa B 70 MOD s "pandrol" pritrditvijo in nagibom praga pod tirnico 1:40.

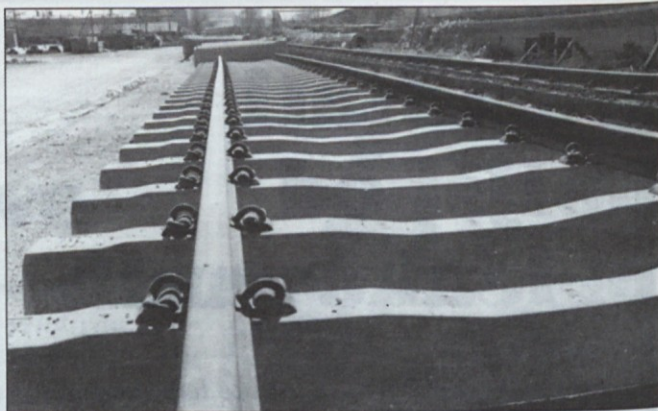
Pridobljeno naročilo je doslej po velikosti prvo naročilo, ki je upravičilo nabavo prve namenske opreme za proizvodnjo prednapetih betonskih pragov v Sloveniji. Ta omogoča kontrolirano industrijsko proizvodnjo pragov, ki povsem ustrezajo ostrim tehničnim dobavnim pogojem iz razpisne dokumentacije.

V ta namen je bilo v Gradis IPGI zgrajena nova tovarna betonskih pragov, v katero spada:

- tehnološka linija za proizvodnjo pragov skupaj z modeli
- betonarna s podzemnimi agregatnimi silosi



Betonska galanterija



Preizkus pragov in pritrđitev

- postrojenja pare, zraka, ogrevanje hale, komore
- predelava obstoječe hale
- razširitev trafo postaje
- ureditev deponije za 40.000 pragov
- nabava dveh viličarjev.

Danes podjetje proizvaja 312 kosov pragov dnevno. V letu 1996 je bilo izdelanih 60.000 kosov pragov, ki so bili testirani in uspešno prevzeti.

Proizvodni program Gradis IPGI, ki je bil do sedaj in bo tudi v bodoče osnovna dejavnost podjetja, in sicer:

- izdelava in montaža objektov, hal
- izdelava prednapetih betonskih pilotov raznih presekov in dolžin
- izdelava betonskih cevi raznih premerov, dolžin 1,0 m in 2,5 m
- premostitveni objekti manjših razponov
- betonska galanterija za komunalno gradnjo (jaški, kanalete, drenažne betonske cevi)
- elementi za opremo avtocest in mostov: new jersey elementi, različne vrste ograj, robniki,
- zahtevni vgradni elementi, kanalete vseh vrst, oporni zidovi, tankovske ovire
- objekti in elementi za kmetijstvo (silosi, rešetke, kozolci, hlevi)
- drugi prefabrikati (ritter klešče za lesene električne drogove, prednapeti vinogradniški količki
- prednapeti ograjni stebrički.

Za leto 1997 načrtuje podjetje realen porast prihodka za 10 odstotkov, zmanjšanje režije in dokončanje lastninjenja. V zvezi s tem je treba poudariti, da je kapitalsko zelo močno in se bo v letu 1997 dezinvestiralo v korist poravnave dolgov iz naslova investicij.

V letu 1997 podjetje načrtuje obnovo proizvodnega objekta hala II., kjer so instalirani stroji za proizvodnjo betonskih cevi in robnikov. V primeru ugodnega poslovanja in uspešne privatizacije, naj bi jeseni obnovili stroj za proizvodnjo betonskih cevi manjših profilov.

Podjetje načrtuje kadrovske okrepitve strokovnih služb, nabavo nekaj manjših strojev in naprav ter posodobitev opaznih sistemov za betonske elemente.

Vse to naj bi omogočilo obstoj in stabilnost podjetja.

Direktor podjetja  
Ivan Škulj dipl.oec.

GRADIS SPO, STROJNO PROMETNA OPERATIVA LJUBLJANA

# Uspešno leto 1996

*Leto 1996 smo končali z dvema uspehoma: preoblikovali smo se v delniško družbo (potrdilo o tem smo dobili 24.12.1996), uspešni pa smo bili tudi na poslovnem področju, saj smo leto zaključili z dobičkom v višini 10 milijonov tolarjev. Uspeh je predvsem posledica povečanega obsega del na avtocestnem programu in del pri globokem temeljenju, je povedal direktor družbe Stane Fidler.*

Tudi v letošnjem letu pričakujemo, da se bo trend ugodnega poslovanja nadaljeval, saj računamo na enak obseg del pri gradnji avtocest in še povečan obseg del globokem temeljenju. Podpisali smo namreč že prvo pogodbo za globoko temeljenje (do nulte točke) v Koprju v višini 4,5 milijona nemških mark. Podpis te pogodbe pomeni tudi velik prispevek k boljšemu poslovanju Gradis IPGI, ki bo izdeloval pilote.

V letu 1997 bomo imeli še velike likvidnostne težave, ker končujemo investicijo v nakup tovornjakov in dveh težkih gradbenih strojev.

Imamo realne možnosti, da stopimo v leto 1998 z več različnimi možnostmi razvoja družbe Gradis SPO, d.d., o tem pa bodo odločali na bližnji prvi skupščini delniške družbe, na kateri bomo predstavili predlog



**Mehanična delavnica SPO**

srednjeročnega razvoja SPO.

Pripravljamo se tudi na preselitev SPO s sedanje lokacije na novo, z manjšo površino. Zemljišču na Šmartinski 32, kjer smo zdaj, pa bomo glede na odločitev ZIL spremenili namembnost. Dobili naj bi soglasje za visoko gradnjo, to je stanovanjsko ali pa za kombinacijo hotel - upravno poslopje - stanovanja. O tem smo se pogovarjali tudi

s sosednjim podjetjem, to je SAP - Servo mehanični obrati, ki je tudi izrazil pripravljenost za selitev na novo lokacijo. S tem bi lahko vso področje celovito preuredili. Takšna rešitev (sprostitve velikih finančnih sredstev v razliki vrednosti sedanjega in novega manjšega zemljišča) bo prinesla pozitivne rezultate tako za SPO kot za sistem GIZ Gradis, saj bomo sredst-



**Zabijalec pilotov**

va v skladu z odločitvijo prihodnje skupščine (ali upravnega odbora) lahko porabili za nabavo nove sodobne gradbene opreme.

Od leta 1990, ko je bilo v SPO še 546 zaposlenih, smo se zmanjšali na 220 zaposlenih, kar je v končni fazi pomenilo pozitiven rezultat. V preteklosti smo imeli izredno velike stare in tehnološko zastarele opreme mehanizacije ter avtoparka in ugotavljamo lahko, da je bilo eno in drugo zmanjšanje nujno potrebno in koristno.

Ugodno ocenjujem tudi reorganizacijo Gradisa v sedanjo obliko Gospodarsko interesnega združenja. Če bodo vsi odgovorni v sistemu GIZ Gradis vodili razumno politiko, sem prepričan, da se za prihodnost sistema Gradisa ni treba bati, meni direktor SPO Stane Fidler.



**Mehanizacija SPO pod Golovcem**

**GRADIS, BIRO ZA PROJEKTIRANJE  
MARIBOR**

# Harfa za avtocesto

*Prav projektiranje, ki omogoča zelo racionalno gradnjo, je bilo odločilno, da je slovenska operativna dobila gradnjo premostitvenih objektov v slovenskem projektu avtocest.*

Gradisov Biro za projektiranje Maribor dela predvsem za članice GIZ-a oziroma za investitorja Darsa. Biro je "avtor" velikih viaduktov kot so Škedenj I in II, Slatina, Kresnica, Preloge, Dramlje, Vrhole, narejenih na način sovprežne gradnje. Na osnovi teh izkušenj poteka sanacija Ravbarkomande in starih viaduktov Kresnica I. in II, kjer odstranijo zgornjo, poškodovano plast betona do enega centimetra pod armaturo in nato zalijejo z vlaknatim betonom. Biro je sodeloval tudi pri gradnji nadvoza in sanaciji v Žitomisliću v BiH.

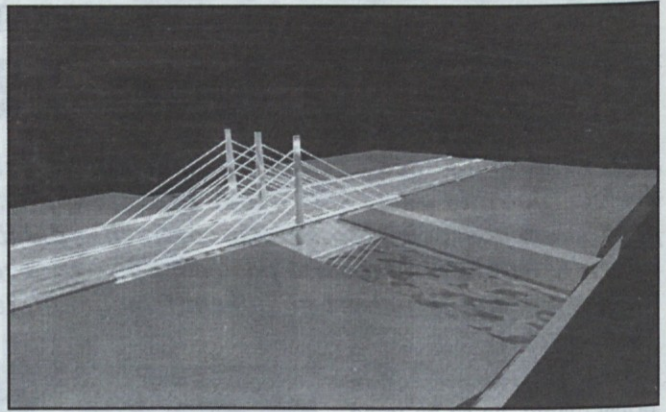
V mariborskem biroju si prizadevajo za uvedbo novega načina gradnje premostitvenih objektov, to je sistem postopnega narivanja. Pri nas bodo na tak način prvič gradili viadukt Selo.

Uvajajo tudi nov sistem sidranja, ki ustreza mednarodnim evropskim oziroma švicarskim predpisom, prva uporaba bo na podpornem zidu na Trojanah.

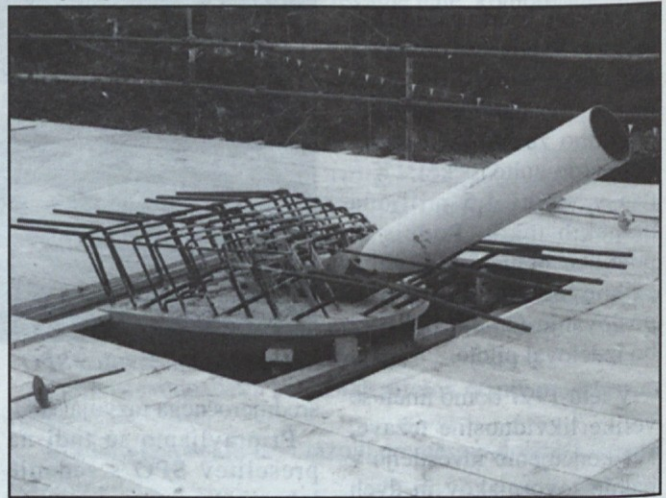
Kot razvojno nalogo skupaj z Darsom in ministrstvom za znanost in tehnologijo uvajajo evropske norme za obtežbo premostitvenih objektov.

Ena od najzanimivejših projektov Biroja za projektiranje, vsaj za širšo javnost, pa je most za avtocesto čez Ljubljano. Zgrajen bo po s pomočjo poševnih nateg in s tremi vzporedno postavljenimi piloni. Zato so ga poimenovala kar "harfa".

Takšna gradnja bo omogočila stanjšanje mostne plošče od 1,60 metra na vsega 60 centimetrov. Razlika je pomembna zato, ker bi "na-



*"Harfa" - računalniška risba novega avtocestnega mostu čez Ljubljano*

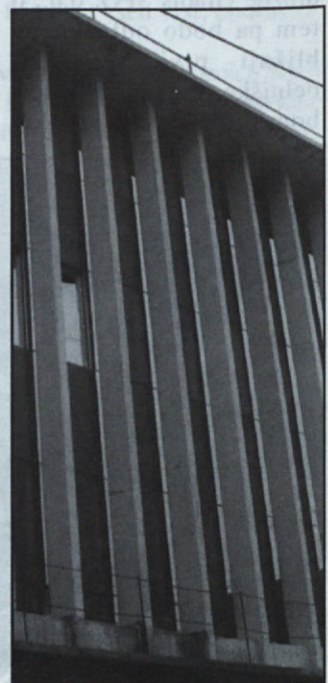


*Nosilce pomičnih sider v voziščni plošči so naredili posebej in jih bodo vbetonirali v ploščo.*

vaden" most zaradi nizke trase ceste prišel prenizko nad vodo, tako da bi bilo premalo prostora za ureditev območja kot rekreacijskega predela Ljubljane oziroma sprehajalne poti. Upoštevati je bilo treba tudi možnost, da bodo kdaj tudi ta del Ljubljane uredili za plovbo.

## Gradisova podjetja naj se močnejše povežejo

Direktor Biroja za projektiranje Maribor prof. Vukašin Ačanski pravi, da se je treba z vsemi močmi truditi, da se ohrani "družina" GIZ-a, oziroma da se morajo Gradisova podjetja še bolj povezati in bolj sodelovati.



*Tudi Andreanum so načrtovali v PB Maribor*



*Novi prostori ljubljanske enote Gradisovega Biroja za projektiranje Maribor. Ljubljanska enota je med drugim projektirala nadvoze na ljubljanski severni obvoznici.*

**GRADIS, BIRO ZA  
PROJEKTIRANJE  
LJUBLJANA**

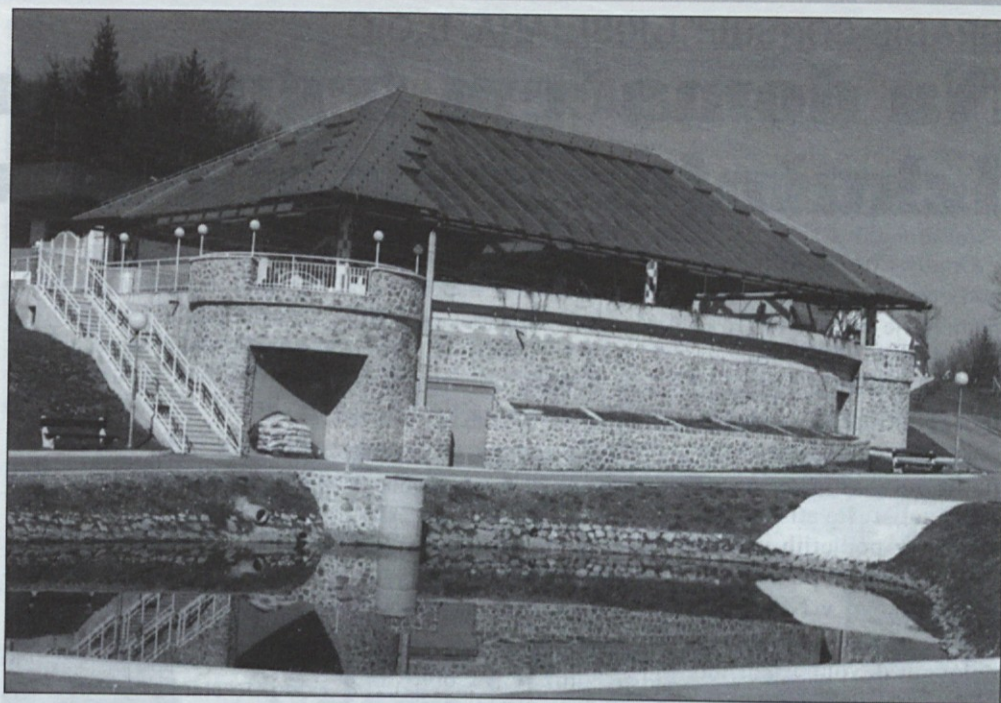
## **Speciali- zirani za visoke gradnje**

*Biro za projektiranje Ljubljana se je specializiral predvsem na visoke gradnje. Projektirajo vse od stanovanjskih objektov, trgovskih lokalov, športnih dvoran do industrijskih objektov, ukvarjajo pa se z interieri in eksterieri. Delajo za Gradis in tudi za druga podjetja.*

Eden od večjih objektov oziroma kompleksov, ki so jih projektirali v zadnjem času, je republiški center za reševanje in zaščito na Igu. V kompleksu je vadbeni center z bazenom, telovadnica in hotel.

Njihov je tudi projekt poslovno-stanovanjskega centra Nove Jarše, upravna stavba inštituta Jožef Štefan, nova Gorenjska mlekarna v Kranju in nova proizvodna hala v Ložu za Kovinoplastiko.

Projektirali so tudi bencinske servise, predvsem za OMV, njihovo delo pa je tudi projekt za apartmajsko naselje v Simonovem zalivu pri Izoli.



*Vadbeni center na Igu*

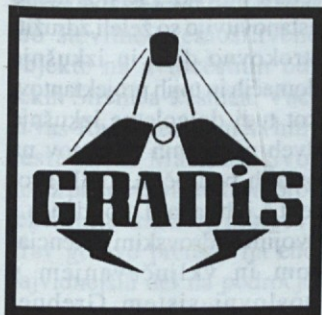
Biroji za projektiranje so bili ustanovljeni prav kmalu po izdaji odloka o ustanovitvi Gradisa leta 1945, da bi Gradis (kratica za GRAdbeno DIREkcijo Slovenije) imel celovito ponudbo vseh vrst gradenj od projektiranja do izvedbe finalnih del.



*Bencinska črpalka na Brezovici*



*Ljubljansko stanovanjsko naselje Fužine med gradnjo*



GRADIS CONSULT LJUBLJANA, D.O.O.

# Na domačem trgu uporabiti izkušnje, pridobljene v tujini

Gradis Consult, hčerinsko podjetje večine Gradisovih podjetij, je od leta 1991, ko je prevzel »zdržena sredstva« in dejavnost v Nemčiji, moral najprej zavarovati dokajšnje premoženje ob razpadu države in hkrati pomagati reševati nezaposlenost v podjetjih ustanoviteljicah. Željo po povečani angažiranosti v Nemčiji je močno oviralo pomanjkanje delovnih dovoljenj kot tudi enake ambicije drugih slovenskih gradbenih podjetij.

Ko po petih letih delovanja družbe ocenjujemo preteklo obdobje, lahko ugotovimo sledeče:

- Uspešno smo izpeljali izstop iz Ingre d.d. ter v Nemčiji ustanovili lastno podružnico.

- V obdobju od leta 1992 do 1994, ki je bilo najbolj

kritično za slovensko gradbeništvo, smo uspeli povečati število zaposlenih delavcev v Nemčiji na skoraj 350. Seveda niso izostali finančni efekti za udeležena podjetja.

- Ohranjena so bila finančna sredstva, ki jih je Gradis ob razpadu Jugoslavije imel angažirana v Nemčiji.

- Uspelo je uskladiti interese Gradisovih podjetij - družbenikov pri delovanju podružnice v Nemčiji.

- Ohranili in izboljšali smo poslovne stike z nemškimi in avstrijskimi gradbenimi podjetji.

Huda gospodarska kriza v Nemčiji je kot po navadi najprej prizadela gradbeništvo ter seveda tuja gradbena podjetja. Kriza ni prizanesla niti največjim koncernom, da o seriji stečajev večjih in sred-

nje velikih gradbenih podjetij sploh ne govorimo. Našo dejavnost skoraj onemogočajo birokratske ovire, dolgotrajni postopki in pa predvsem previsoko postavljene neto urne postavke, ki so že višje od urnih postavk nemških delavcev. Vsekakor pa so še enkrat višje od tistih, za katere delajo delavci iz drugih držav Evropske zveze.

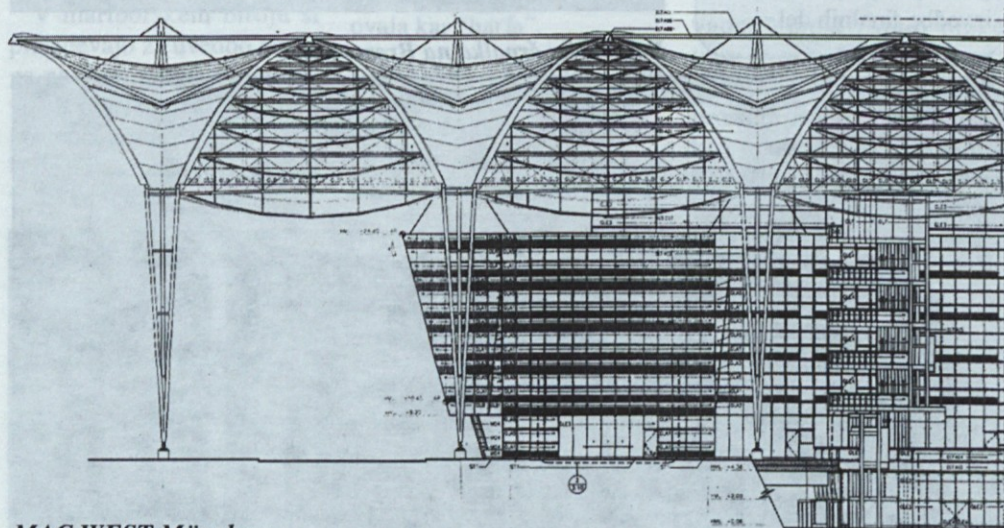
Radikalno omejevanje stroškov poslovanja je delno omililo stanje, vendar se je število zaposlenih v Nemčiji znižalo na 60 delavcev in njihovo število bo do konca leta verjetno še padlo.

Vzporedno je tekla akcija odkupa poslovnega deleža družbenika Gradis GP Maribor - v stečaju in dokajšnjega dela Gradisovega počitniškega doma Ankaran. Program o nadaljnji usmeritvi

družbe je v pripravi. Vsekakor pa je jasno, da je treba na domačem trgu uporabiti izkušnje, poslovne povezave in kapital za izpeljavo kompleksnih projektov (kot npr. Ankaran) ter seveda povezave s tujimi poslovnimi subjekti, ki sodelujejo pri pri vlaganjih tujega kapitala v Sloveniji. Poglobiti je treba sodelovanje s firmo Grebner iz Nemčije, s katero smo v Ljubljani ustanovili družbo GGP Projekt Ljubljana, d.o.o. na področju projektiranja v Nemčiji, deželah Vzhodne in Južne Evrope.

V Nemčiji pa mora podružnica z minimalnimi stroški ohraniti kontakt z nemškim trgom, saj je to edina utečena Gradisova vez z najzahtevnejšim delom velikega trga Evropske zveze.

**Boris Pečenko, dipl. inž.**



MAC WEST München

V Münchnu v teh dneh končujejo gradnjo armiranobetonskega skeleta nove poslovno-trgovske stavbe v sklopu letališkega centra mesta, ki zaključuje kompleks kot vhodni portal v letališki objekt. Arhitektura objekta je delo enega najvidnejših svetovnih arhitekturnih birojev Murphy/Jahn iz Chicaga (tudi avtor znamenite stolpnice »Svinčnik« v Frankfurtu). Objekt stoji med hotelom Kempinski in vhodom v letališki center. Zasnovan je v obliki dvojne črke L, ki zaključujeta objekt v obliki črke U. Jeklena konstrukcija steklene strehe nad osrednjim delom z razponom 60 metrov je vpeta v armiranobetonsko konstrukcijo. Bruto površina armiranobetonskega objekta znaša približno 70.000 kvadratnih metrov.

## GGP Projekt Ljubljana d.o.o.

Družba GGP Projekt Ljubljana d.o.o. je nastala s sodelovanjem Gradis-Consulta Ljubljana d.o.o. in ene od največjih nemških projektantskih hiš Grebner Ingenieure Beteiligungsgesellschaft mbH iz ZRN. Z njeno ustanovitvijo so želeli združiti strokovno delo in izkušnje domačih in tujih projektantov, kot tudi dolgoletne izkušnje dveh poslovnih sistemov na ostalih področjih. GGP Projekt Ljubljana d.o.o. danes s svojim kadrovskim potencialom in vključevanjem v poslovni sistem Grebner

GmbH (z več kot 400 usposobljenimi sodelavci) razpolaga z obsežnim znanjem in izkušnjami na različnih področjih.

Z našimi strokovnjaki (po potrebi pa tudi z vključevanjem tujega partnerja) zagotavljamo kompletne storitve na področju svetovanja, načrtovanja, projektiranja in nadzora. Glede na želje in potrebe naročnika opravljamo delo generalnega načrtovalca, strokovnega načrtovalca, izvedenca, svetovalca ali koordinatorja. Dolgoletne izkušnje obeh partnerjev na področju investicijskih dejavnosti so v pomoč in oporo pri načrtovanju in izvedbi investicijskih del.

Kvaliteta, spoštovanje rokov in budnost glede stroškov so merila, ki naše inženirske skupine v ljubljanski centrali in mariborski podružnici z interdisciplinarnim delom vselej vodijo k optimalnim rešitvam.

Ena glavnih usmeritev našega podjetja v zadnjih dveh letih je bilo projektiranje objektov tako visoke kot tudi nizke gradnje. V dveh letih projektiranja smo končali kar nekaj izredno zahtevnih objektov.

Na področju nizkih gradenj, kjer je aktivna predvsem naša projektantska podružnica v Mariboru na čelu z izkušenim strokovnjakom na področju projektiranja mostov Petrom Korenom, dipl.ing. Seznam projektov objektov mostogradnje, ki obsega tako novogradnje, kot tudi sanacije je izredno dolg in pester. V zadnjih dveh letih projektiramo številne premostitvene objekte na avtocestnih odsekih Slivnica-Pesnica, Vučja vas-Radmožanci in na hitri cesti skozi Maribor. Svoj delež prispevamo tudi pri projektiranju sanacij mostov. Prav gotovo predstavlja eno najvidnejših del na področju sanacije mostov v Sloveniji v

## HOTEL ADLON, Berlin (risba na predzadnji strani ovitka)

Hotel Adlon leži v samem središču Berlina. Za fasado, ki se vključuje v ambient osrednjega trga in ohranja videz nekdanjega osrednjega kompleksa vključno z Brandenburškimi vrati in Reichstagom (zunanost objekta je enaka kot pred poružitvijo objekta) se po novogradnji skriva sodobno zasnovana konstrukcija s standardom najvišje kategorije - razkošni hotel z petimi zvezdicami-plus). Velikost objekta je približno 49.000 kvadratnih metrov bruto etažne površine oziroma 176.000 kubičnih metrov bruto volumna. Začetek projektiranja je bil december 1994, začetek gradnje marec 1995, objekt pa je bil dokončan v decembru 1996. Skupni stroški gradnje so znašali približno 120 milijonov nemških mark. Hotel je bil projektiran in zgrajen po najvišjih standardih. V njem so apartmaji najvišjega ranga za najbolj zahtevne goste, pa tudi manjši apartmaji in hotelske sobe. Ima več restavracij, konferenčnih in klubskih prostorov, dvorano za bankete z galerijo, poslovni center, bazen, savno, zimski vrt, pasaže in hotelske trgovine ter parkirišča.



### MOST KANDIJA V NOVEM MESTU

V GGP smo pripravili projekt za raztežitev 550 ton težkega, sto let starega jeklenega mostu čez Krko v Novem mestu. Most je zavarovan kot tehnični spomenik.

Z vgradnjo posebej prirejenih nosilnih elementov in kablov za prednapenjanje smo most z vnosom sile 3500 kN privzdignili in s tem razbremenili povsem dotrajane elemente kovičene konstrukcije, tako da jih je bilo mogoče zamenjati.

zadnjem času projekt sanacije mostu preko reke Krke v Novem mestu, ki je zaščiten kot tehnični spomenik. Pomembnejši projekti sanacije mostov so še Inundacijski most Brežice, viadukt Hrušica in Devina in most čez Muro pri Radencih.

Naša usmeritev na področju visokogradnje, ki je bila tudi posledica tržnih razmer na našem trgu, je bila predvsem izvajanje projektantskih del za tujino. Tudi na tem področju, ki je glavna usmeritev naše projektantske skupine v Ljubljani, je bilo izvedenih delno ali v celoti kar nekaj vidnejših projektov na področju visokih gradenj, kot na primer: armaturni načrti za Japonski center v Frankfurtu (3+26 etaž); sodelovanje pri arhitekturi za poslovno-trgov-

ski center Mercedes-Benza v Dresdnu; arhitektura, izvedbeni načrti in statika za hotel Adlon (približno 47.000 m<sup>2</sup>) v Berlinu; sodelovanje pri projektiranju berlinskih razstaviščnih prostorov (približno 100.000 m<sup>2</sup>); statika in izvedbeni načrti za vhodni objekt Münchenskega letališča (približno 70.000 m<sup>2</sup>); idejna rešitev za objekt Razvojni center Lek. Trenutno sta v obdelavi dva projekta s področja visokogradenj in sicer Poslovno trgovski center v Berlinu (približno 24.000 m<sup>2</sup>) in objekt banke Hypo banke v središču Prage.

Področje naših storitev, ki končno pridobiva pomen tudi v slovenskem področju in ki ga v sodelovanju z našim partnerjem podjetjem Grebner tudi v celoti obvladamo, je

področje ekologije in ekoloških projektov. Rezultat tega sodelovanja je nagrada pri javnem razpisu za strategijo ravnanja s komunalnimi odpadki v ljubljanski regiji ter tudi druge aktivnosti na tem poslovno zanimivem področju.

V letu 1996 smo izvedli tudi programsko študijo »Promet v mestu Ljubljani«.

Naša usmeritev dejavnosti v tujini je naravnana na sodelovanje s poslovnim sistemom Grebner pri pripravi tehnične dokumentacije za večje projekte v Nemčiji ter drugih sosednjih državah. Na domačem trgu pa želimo uporabiti naše lastne izkušnje ter koristno vplesti v naše delo tudi izkušnje iz projektov v tujini.

**Beno Muhič, dipl. inž.**

**GRADIS TOSIN, TOVARNA STROJEV  
IN OPREME LJUBLJANA**

# Betonarne - od preprostih do računalniško vodenih velikanov

*Najpomembnejši izdelek Gradis Tosin, Tovarne strojev in opreme so betonarne. Začeli so jih delati leta 1969 in od takrat so jih naredili približno 700.*

V Gradis Tosin izdelujejo betonarne s kapaciteto od 5 do 90 kubičnih metrov betona na uro, po željah kupcev pa tudi večje. Betonarne so stabilne, prenosne ali prevozne. Odvis-

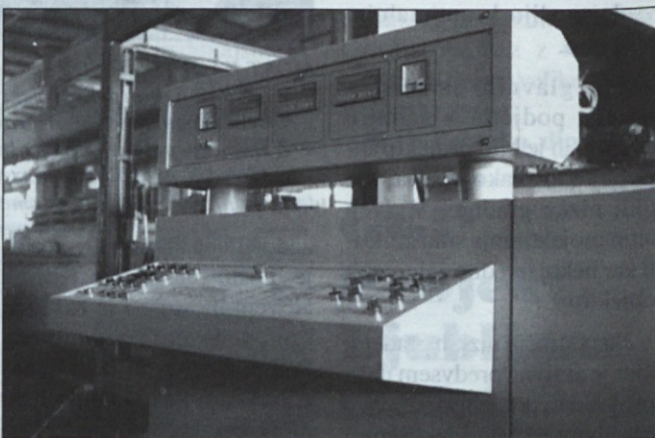
no od zahtev so lahko najbolj preproste mehanske, pa tudi najsodobnejše, opremljene z računalnikom.

Vse betonarne stestirajo v Tosinovih proizvodnih halah, vse prototipe betonarn pa preizkusijo na gradbiščih Gradisovih podjetij.

*Na območje Bosne in Hercegovine je Gradis Tosin prodal kar 70 betonarn.*



*Stolpna betonarna Gradis Tosin*



*Računalniški komandni pult betonarne*



*Preizkušanje betonarne v Tosinovi proizvodni hali*

## Računalniško vodenje betonarn

V zadnjih šestih letih so vodenje betonarn posodobili, vanje namreč vgrajujejo računalnike. Ti omogočajo upravljanje celotnega delovanja betonarne. Občutni so prihranki pri vhodnih in izhodnih materialih, zagotovljena je konstantnost kvalitete, računalnik pa vodi tudi podatke o stanju zalog, količini porabljenega materiala,

količini izdelanega betona, vodi podatke o kupcih, omogoča izpis dobavníc.

Na računalniško vodenje je mogoče prilagoditi tudi starejše betonarne. Gradis Tosin vgrajuje avtomatiko tudi na betonarne drugih proizvajalcev.

Gradis Tosin ima tudi servis za Wacker stroje (nabijači, opažni vibratorji, igle).



## 30. ZIMSKE ŠPORTNE IGRE GRADISA

# Gradisovci skupaj na Pohorju

Po nekajletnem "počitku" so se 28. marca na Pohorju srečali ljubitelji smučanja iz devetih Gradisovih podjetij. Čeprav je bilo srečanje, ki sta ga organizirala GIZ Gradis in Gradis Inženiring Ljubljana, tudi družabne narave, je velika večina udeležencev tudi njegov športni del vzela zelo resno.

Vreme je bilo med tekmo (pa tudi že nekaj dni prej) prijetno pomladansko, to pa pomenilo tudi to, da na Pohorju skoraj ni bilo več snega. Veleslalomsko tekmo so zato z Areha morali premestiti na snežni stadion pri spodnji postaji žičnice, smučarski teki pa so bili na krajši progi od predvidene, vendar je bila ta zato bolj strma.

Prijavljenih je bilo več kot 140 startov (nekateri udeleženci so se pomerili v tekih in v veleslalomu), vendar je startalo le 91 tekmovalcev. Udeležba je bila manjša od predvidene zaradi gospodarskih težav nekaterih podjetij, datuma iger, te so



*Važno je sodelovati, ne pa zmagati - medalji se pa nihče ni odpovedal*

bile med šolskimi počitnicami, in verjetno tudi zaradi za nekatere prestrme proge za veleslalom.

V tekih v bližini hotela



*Veleslalomsko tekma je bila na snežnem stadionu, kjer je tudi tekmovalstvo za "zlato lisico".*

Areh je tako nastopilo 15 tekmovalcev, v veleslalomu pa 71, razdeljenih na več starostnih kategorij. Na strmi veleslalomski progi je bilo tudi nekaj odstopov in diskvalifikacij, vendar to ni moglo pokvariti razpoloženja gradisovcev, saj so bili vsi zadovoljni, da so se spet srečali.

Po kosilu in po podelitvi kolajn in pokalov v hotelu Arena ob izteku snežnega stadiona so nekateri tudi zaplesali.

Tekmovalstvo je zgledno izvedel mariborski smučarski klub Branik, sponzor priznanj in nagrad pa je bilo podjetje Dvig.



*V tekih je nastopil tudi v.d. direktorja GIZ Gradis Tone Zaletelj*



*Tekmovalci so si že z energičnim startom prizadevali dobiti kakšno stotinko prednosti*



Za nagrado sicer ni bila zlata lisica, vendar so se Gradisova dekleta hrabro spustila po težki FIS progi mariborskega smučarskega stadiona

Prehodni pokal za Gradis, Gradbeno podjetje Ljubljana - medalje in pokale je najboljšim izročil predsednik organizacijskega odbora iger Tone Zaletelj.

Najboljši smučarji so v Gradbenem podjetju Ljubljana. Zbrali so največ točk in "domov" odnesli tudi prehodni pokal. Drugi so bili Celjani, tretji Ravenčani, četrto mesto so dosegli tekmovalni Gradis TEO, Inženiring je bil peti, Projektivni biro Maribor šesti, nizkograjčani so bili sedmi in temovalci družbe Gradis Nova osmi. Ekipe GIZ Gradis s samo z dvema tekmovalcema ni preostalo drugega, kot da je zasledla deveto mesto.

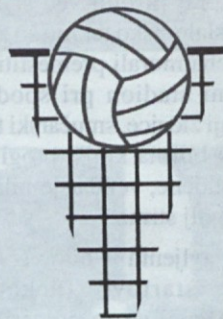


Po napornih tekmah se je zelo prileglo okrepčilo v hotelu Arena

Udeležba na športnih igrah, prijateljsko vzdušje in obljube, da se zagotovo srečajo tudi prihodnje leto na 31. zimskih športnih

igrah, dokazujejo, da Gradis ni samo del naziva različnih samostojnih podjetij, ampak še vedno nekaj več.

VOLLEYBALL  
CLUB  
MARIBOR  
**GRADIS**



Gradis je sponzor zelo uspešne odbojkarske ekipe Maribor Gradis

## Prepričljiva zmaga Gradisa na ŠIG 97



Najboljši tekmovalci iz Gradisovih športnih iger so kot skupna ekipa zastopali Gradis na 34. športnih igrah gradbincev, ki so bile 8. marca na Soriški planini in v močni konkurenci 35 podjetij oziroma 307 nastopajočih dosegli prvo mesto. Na fotografiji je večina članov Gradisove ekipe.

GRADISOV VESTNIK

je glasilo Gradbeno industrijskih podjetij GRADIS. Izdajatelj: GIZ GIP GRADIS, Ljubljana, Šmartinska 134/a.

Pripravil in uredil Milan Marčič. Oblikovanje in prelom: ENJA, d.o.o., Ljubljana. Tisk: Tiskarna Povše, Ljubljana.

Po mnenju ministrstva za kulturo št. 415-1273 z dne 24. 12. 1996, sodi GRADISOV VESTNIK med grafične izdelke iz 13. točke tarifne številke 3 zakona o prometnem davku, po katerem se plačuje 5-odstotni prometni davek.



↑ *Del linije za izdelavo betonskih pragov*



↑ *Most čez Bačo po sanaciji*



↑ *Poštna stavba v Ljubljani po obnovi*



↑ *Bazen vadbenega centra na Igu*

↓ *Luksuzni hotel Adlon v središču Berlina*

*Nadvoz na ljubljanski severni obvoznici* ➔



