

Na Gorenjskem zastoji še do leta 2011

Za 24 milijonov evrov bodo v dveh letih rekonstruirali viadukta Lešnica in Peračica ter predor Ljubno, viadukt Ljubno pa bodo podrli in zgradili novega

BLAŽ RAČIČ

Gradnja gorenjskega avtocestnega kraka bo končana poleti leta 2011, do takrat pa bodo na desnem voznem pasu odseka Peračica–Podtabor (v smeri od Jesenic proti Ljubljani) rekonstruirali viadukta Lešnica in Peračica, razširili in posodobili bodo predor Ljubno, viadukt Ljubno pa bodo podrli in zgradili novega. Vozniki lahko pričakujejo, da bodo pred odsekom z obeh strani še nastajale kolone, ki so bile letos poleti dolge tudi več kilometrov. Za gradnjo celotnega odseka bodo skupaj namenili skoraj 24 milijonov evrov.

Posodobitev desnega voznega pasu

Levi vozni pas gorenjskega avtocestnega kraka na odseku



OBNOVA VIADUKTA LEŠNICA – Gradbena dela na viaduktu Lešnica so se začela letošnjo pomlad in bodo končana prihodnje poletje. Vrednost pogodbe je nekaj manj kot pet milijonov evrov.

od Peračice do Podtabora so za promet odprli pred skoraj dvema letoma, medtem pa so pripravili načrte za posodobitev

desnega voznega pasu skupaj z viadukti in predorom, pravijo na Darsu. Pogodba za projektiranje rekonstrukcije viaduktov

Foto Blaž Račič

Peračica, Ljubno in Lešnica ter predora Ljubno je bila podpisana konec spomladi 2008.

Projekti za izvedbo del in pridobitev gradbenega dovoljenja so bili izdelani in revidirani. Pridobljeno je bilo že gradbeno dovoljenje. Gradbena dela na viaduktu Lešnica so se začela letošnjo pomlad in bodo končana prihodnje poletje. Vrednost gradbenih del je skoraj pet milijonov evrov.

Za rekonstrukcijo viadukta Peračica in predora Ljubno ter rušenje obstoječega in gradnjo novega viadukta Ljubno so pripravili nov razpis pod spremenjenimi pogoji. Razpis so morali ponoviti, pravijo na Darsu, ker je ponujena vrednost na prejšnjem razpisu preseгла z razpisom določeno vrednost.

Pred podpisom pogodbe

Postopek javnega naročanja za oddajo del rušitve in graditve viadukta Ljubno ter za rekonstrukcijo predora Ljubno in viadukta Peračica je bil pravno močno končan pred kratkim, ko se je iztekel rok za vložitev zahtevka za revizijo postopka oddaje tega naročila. Pogodba v skupni vrednosti 18,8 milijona evrov je v postopku sklenitve.

Pred dobrimi tremi leti je Dars občini Radovljica s pogodbo zagotovil skoraj poltretji milijon evrov za prestavitev steze na letališču v Lescah. Gradbeno dovoljenje za prestavitev steze je radovljiška upravna enota izdala konec avgusta, vendar sta bili nanj vloženi dve pritožbi. Ministrstvo za okolje in prostor o pritožbah še ni odločilo.

Objekti (trije viadukti in predor) na nekdanji hitri cesti na odseku Peračica–Podtabor so bili zgrajeni leta 1965 in dotrajani, zato so se zaradi zagotovitve večje prometne varnosti odločili za njihovo temeljito posodobitev, pri enem viaduktu pa za rušitev in gradnjo novega. Predor Ljubno bodo razširili, uredili talni obok in namestili elektro in strojno opremo (razsvetljava, klic v sili, videonadzor).

Slabše gospodarske razmere ne bodo imele vpliva na gradnjo odseka med Peračico in Podtaborom, menijo na Darsu in pojasnjujejo, da so sredstva zagotovljena z letnimi plani razvoja in obnavljanja avtocest in z investicijskim programom, ki ga je potrdilo prometno ministrstvo.

NAČRTOVANJE IN VZDRŽEVANJE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

Avtomatizacija in časovni prihranki

CVETO PAVLIN

V podjetju CGS so pred štirimi leti zelo ambiciozno pristopili k izdelavi programskih rešitev za načrtovanje in vzdrževanje železniške infrastrukture. Največji motiv za to je bilo slab položaj slovenskega železniškega omrežja in pomanjkanje sodobnih informacijskih rešitev v Slovenskih železnicah. Domači teren je bil najboljša možnost za razvijanje in testiranje rešitev, ki uporabnikom omogočajo velik prihranek pri načrtovanju in vzdrževanju prog ter pri nadaljnji obdelavi veliko podatkov, ki jih zajema tako heterogeno področje, kakor je železniška infrastruktura.

»Prav velikega zanimanja za naše rešitve na začetku ni bilo, vendar nam je z naprednimi tehnološkimi rešitvami in z njihovim vztrajnim prikazom v praksi počasi uspelo dokazati, da uporaba sodobnih programskih orodij omogoča precejšnje optimiziranje del pri izdelavi posameznih zahtevnih projektov,« pravi Leon Leban, vodja razvoja programske opreme za načrtovanje in

vzdrževanje železniških prog v podjetju CGS plus.

Kompleksnost podatkov

Ustrezno pripravljene podatke omogočajo znatne prihranke pri upravljanju kompleksne baze najrazličnejših vrst podatkov na področju železniške infrastrukture. Njihovo kompleksnost si je mogoče najbolj nazorno predstavljati na primeru, ko je za majhno spremembo na delu železniškega omrežja treba ustrezno posodobiti in sinhronizirati baze podatkov različnih služb (infrastruktura, signalna varnost, telekomunikacije, vodenje prometa itd.), ki delujejo znotraj Slovenskih železnic.

Pri tem so avtomatizacija in časovni prihranki z uporabo sodobnih tehnoloških orodij nezanemarljivemu pomenu navkljub vendarle šele na drugem mestu. Najpomembnejše pri uporabi teh orodij je zagotavljanje vedno ažurnih in pravih podatkov, ki so najpomembnejši pogoj za uspešno in učinkovito upravljanje celotne železniške infrastrukture in zagotavljanje visoke stopnje varnosti.

S svojimi rešitvami tudi v tujini

»Inventiven pristop k izdelavi kompleksnih orodij za lažje načrtovanje železniških prog in njihovo vzdrževanje, vključno s podporo digitalni izmenjavi podatkov med različnimi programskimi orodji in specializirano strojno mehanizacijo na terenu, ni minil povsem neopazno. To nam je omogočilo, da smo zdaj v položaju, ko s predstavitvami lastnih rešitev prepričujemo čedalje širši krog uporabnikov,« pravi Leban.

Lani so s svojo programsko opremo uspešno vstopili na češki in slovaški trg, zdaj pa njihove rešitve preskušajo v Veliki Britaniji, na Portugalskem in v ZDA. V zadnjih nekaj letih so v ZDA s svojim razvojem prepričali tudi največjega proizvajalca programske opreme CAD, podjetje Autodesk, za katerega uspešno razvijajo nove programske rešitve. Ni zanemarljivo, da je ob uspehu na pomembnih tujih trgih veliko tam pridobljenega znanja in izkušenj na voljo tudi domačim uporabnikom.

Termozabojnik za prevoz asfalta

najboljša rešitev za pripravo asfaltnih masel za gradnjo cest



Ko so se sredi 80. let na trgu pojavili termozabojniki za prevoz asfalta, ni bilo veliko taksnih, ki bi na prvi pogled spoznali prednosti teh strojev.

S tehničnim napredkom in tudi s nujno, saj je bilo treba za povečanje konkurenčnosti zastarele metode nadomestiti z učinkovitejšimi, so se termozabojniki za prevoz asfalta izkazali kot izjemno in prijazni do okolja.

Denes te termozabojnike s sodobno in dobro premisljeno tehniko uporabljajo po vsej Evropi in na splošno povedo, kjer je treba izvesti kakovostne obnovne delitve in hitro zmanjševati stroške.

Ključne prednosti termozabojnikov za prevoz asfalta so:

- učinkovita priprava asfaltnih masel, ki pomaga zmanjšati stroške;
- transportni potaji, ki omogočajo nastaneno odmerjanje raztovarjenega asfalta, zaradi česar ni nepotrebnega ročnega razporejanja;
- znižanje stroškov dela zaradi olajšane predelave mase in veliko krajšega časa polaganja asfalta;
- asfaltno maso lahko dalj časa obdržimo na primernih temperaturah brez toplotnih izgub;
- ni odpadkov, saj se ne polaga ohlajen asfalt;
- ni nepotrebnih odpadkov zaradi ohlajevanja mase;
- ni več potrebe po delno napolnjenih zabojnikih, ki povečajo stroške;
- podaljšanje sezonske gradnje in obnove cest.

Številne prednosti termozabojnikov za prevoz asfalta vodijo k zelo hitri amortizaciji, stroškov naskupa in k precejšnji prednosti pred konkurenco!

V programih investicij tudi pomemben preložitveni področje, stroškovne prihranke in povečanje varnosti.



Lesnik Termal s. r. l., Zg. Zvezje 90a, 2230 Ljubljana, tel.: 00 729 24 00, faks: 00 729 24 04, e-pošta: info@lesnik.si, www.lesnik.si