

ZAPISNIK

12. skupne seje mestnega zbora MLOL

z dne 8. 8. 1953

Z A P I S N I K

XII. skupne seje MLO Ljubljana
dne 10. in 11. 8. 1953.

Z A P I S N I K

XII. skupne seje mestnega zbora in zbora prosvajalcev Mestnega ljudskega odbora glavnega mesta Ljubljane, ki je bila 10. in 11. IX. 1953 v sejni dvorani MLO, Mestni trg 1.

Seje vodi predsednik MLO tov. dr. **Heli Nedelc.**

Zapisnik seje vodi **Peternel Franc**, načelnik Tajništva za prosveto in kulturo MLO.

Na predlog predsedujočega sta izvoljena za overitelja zapisnika ljudska odbornika **Drobež Franc** in **Pečaver Albina**.

Predsedujoči ugotovi, da je seja sklepna, ker je od 117 odbornikov obeh zborov navzočih 64. Izostanek je opravičilo 31 odbornikov, 22 odbornikov ni poslalo opravičila.

Zapisnik XI. skupne seje prečita **Peternel Franc**, načelnik Tajništva za prosveto in kulturo MLO. K zapisniku ni bilo nobene pripombe in je bil soglasno odobren.

Predsednik MLO predlaga naslednji

dnevni red:

1. Poročilo o dejavnosti Sveta za komunalne in gradbene zadeve MLO.

2. Poročilo o komunalni higieni na območju mesta Ljubljane.
3. Statut Mestne hranilnice ljubljanske.
4. Sklepanje o predlogu Sveta za prosveto in kulturo MLO glede virnega odobrenih proračunskih sredstev.
5. Sklepanje o sklada za financiranje investicij.
6. Sklepanje o ustanovitvi in spremembah v državnih gospodarskih podjetjih.
7. Sklepanje o ustanovitvi in spremembah v ustanovah s samostojnim financiranjem.
8. Potrditev in savrnitev pravil nekaterih sadrug.
9. Poročilo komisije za iskalitve in imenovanja.

Ljudski odbornik ing. Topina Marjan predlaga kot dopolnilo k dnevnemu redu sledeče: 4. točka dnevnega reda naj se glasi: Sklepanje o predlogu Sveta za prosveto in kulturo in Sveta za ljudsko zdravstvo in socialno politiko MLO glede virnega odobrenih proračunskih sredstev, in kot 10. točko: Odobritev finančnih sredstev za namestitve 37 novih uslužbencev.

Tov. Zupet Avgust predlaga kot 11. točko dnevnega reda: Sklepanje o ureditvi senljisča med Zavedom za gluho sluhine in Polikliniko.

Predsednik MLO predlaga, da se namesto 3. točke dnevnega reda vstavi: Raspravljanje in sklepanje o mestnih taksah in prometnem davku.

Vsi dodatni predlogi o dopolnitvi in spremembi dnevnega reda so bili soglasno sprejeti.

**1. POROČILO O DEJAVNOSTI SVETA ZA KOMUNALNE
IN GRADBENE ZADEVE MEST LJUBLJANA.**

Poročilo o dejavnosti Sveta za komunalne in gradbene zadeve poda ing. T e p i n a Marjan, predsednik Sveta, ki iznese tudi konkretne predloge, posebne v zvezi s prometom v mestu.

Predsednik MLO predlaga, da bi o poročilu raspravljali potem, ko bo podal poročilo o komunalni higieni na območju mesta Ljubljane tov. Z a p e t Avgust, predsednik Sveta za ljudsko zdravstvo in socialne politike MLO.

**2. POROČILO O KOMUNALNI HIGIENI NA
OBMOČJU MESTA LJUBLJANE.**

Poročilo poda tov. Z a p e t Avgust, predsednik Sveta za ljudsko zdravstvo in socialne politike, ki v 28. točkah precizira predloge za bodoče dele.

Po obeh poročilih se razvije rasprava, v kateri sodelujejo: Drebež Frano, ki v obširnem koseferatu prikaže stanje lokalnega prometa in predlaga program bodoče ureditve prevoza potnikov v mestu; dalje sodelujejo v diskusiji tovariši: Skraba Rado, Avšič Jaka, Barliš Janez,

Dermastia Marn, Krivic Vladimir, Baraga Alejs, Vodepija Janko, Vrhovec Stane, ing. Tepina Marjan, dr. Heli Modic, dr. Pretnar Jože, ing. Lapajne - Oblak Senja, Vrhovec Franc, Vipotnik Albin, Bavec Ljubo, Pečaver Albina, Dobnar Rudolf, ing. Svetina Bene, Zor Jože, Di Batista Franc, Hribar Jože, Bresar Stana, Kristan Ivan, Harolt Ivan, Šetina Franc, Trtnik Tone, Sahadolo Anton, Peršin Tone, Zapet Avgust, Vrhunc Viljem in tov. Jelašin.

Po diskusiji ugotovi tov. predsednik dr. Modic, da smatra MLO voe iznešene predloge iz referatov in diskusije kot smernice in napotila, po katerih naj se ravna bodoče dele v izgradnji lokalnega prometa in dviga komunalne higiene v mestu in o katerih naj še posebej razpravljajo Sveti Mestnega ljudskega odbora.

Posebej Mestni ljudski odbor soglasno sprejme predlog ing. Tepine Marjana, da se na standardne proge uvede v bodoče trolejbus, v ostalem pa avtobuse. Svetu za komunalno in podjetja ECZ pa se da nalog, da izdelata točno opredelitev, katere proge se smatrajo kot standardne in kje naj vozi avtobus ter kje trolejbus.

Mestni ljudski odbor tudi soglasno izvoli komisije za pregled odloka o prodaji hišic. Komisije sestavljajo: Di Batista Franc, Vrhunc Viljem, Berštnik Franc, Drakoler Marjana, Dobnar Stane, Kunše Franc in Miklovc Angela.

Tov. Di Batista Franc predlaga, da se izvoli v komisijo tudi Šefie Ludvika, direktor Uprave napramižnin.

3. RAZPRAVA O ODLOKU O UVEDBI MESTNIH TAKS IN PROMETNEGA DAVKA.

Predlog odloka o uvedbi mestnih taks obravnašči tov. D e r m a s t i a Hara, podpredsednik M.O.

O predlogu razpravljajo: Avšič Jaka, Rakušček Zdravko, Vodopija Janke, Suhodolo Anton, Dermastia Hara, Vrhevec Stane, Bresovec Jože in Krajger Olga.

Po končani razpravi sklene Mestni ljudski odbor, da se odloči odlok o uvedbi mestnih taks in prometnega davka v sklepanje na prihodnji seji.

4. SKLEPANJE O PREDLOGU SVETA ZA PROSVETO IN KULTURO IN SVETA ZA LJUDSKO ZDRAVSTVO IN SOCIALNO KOLATIVNO DELO GLEDE VARNOSTI GOSPODARSTVA IN PROMETA.

Predloge obravnašči ljudski odbornik R a k u š č e k Zdravko in Z u p e t Avgust, predsednik Sveta za lj. zdravstvo.

O predlogih razpravljajo: Dermastia Hara, Zupet Avgust in Rakar Ivan.

Mestni ljudski odbor predlaga Svetu za prosveto in kulturo in Svetu za ljudsko zdravstvo glede varnosti obratovnih proračunskih sredstev soglasno sprejme.

**5. SKLEPANJE O SKLADU ZA FINANCIRANJE
INVESTICIJ.**

Obratložitve odloka poda ljudski odbornik Kristan Ivan.

O poročilu razpravljajo: Avšič Jaka, dr. Dermastia Marjan, Dermastia Mara, dr. Heli Modic, ing. Tepina Marjan, Rakušček Zdravko, Repine Ivan in Krivic Vladimir.

Tekom razprave predlagajo ljudski odborniki nekatere popravke odloka, zato predsedujoči predlaga, da se odlok s vsemi popravki predloži v odobritev na prihodnji seji MLO. Soglasno sprejeto!

**6. SKLEPANJE O USTANOVITVI IN SPREMEMBAH
V DRŽAVNIH GOSPODARSKIH PODJETJIH.**

Ljudski odbornik V e t r i h Franjo prečita in obrazloži predloge naslednjih odločb o ustanovitvi oziroma spremembah gospodarskih podjetij:

1. o ustanovitvi drž. obrtnega obrata "Kavarni kamen" Ljubljana;
2. o preimenovanju podjetja "Kavarna in slaščičarna Volga" v "Kavarno in slaščičarno Tivoli".

Predloge odločb Mestni ljudski odbor soglasno sprejme.

**7. SELEPCIJE O USTANOVITVI IN SPREMEMBAH
V USTANOVAN S SAMOSTOJNIM FINANSIRANJEM.**

Ljudski odbornik **V e t r i h Franjo** prečita in obravnava predloge naslednjih odločb o ustanovitvi oziroma spremembah ustanov s samostojnim financiranjem:

1. o ustanovitvi predračunske ustanove
"Dom učencev avtoprometne šole Jelica",
2. o ustanovitvi predračunske ustanove
"Dom učencev čevljarške šole, Ljubljana",
3. o ustanovitvi predračunske ustanove
"Dom vajenske šole za gradbeno stroko,
Ljubljana, Tomaševska 13/a",
4. o ustanovitvi predračunske ustanove
"Dom učencev vajenske šole avtomehanske
stroke, Sentvid",
5. o ustanovitvi predračunske ustanove
"Internat srednje ekonomske šole,
Ljubljana",
6. o ustanovitvi predračunske ustanove
"Dom srednje veterinarske šole,
Ljubljana",
7. o ustanovitvi predračunske ustanove
"Dom gosdarske srednje šole, Ljubljana".

Predloge odločb Mestni ljudski odbor
soglasno odobri.

**8. POTRDITEV IN ZAVRŽITEV PRAVIL NEKATERIH
ZGORNJ.**

Ljudski odbornik **V e t r i h Franjo**

prečita in obrasloši predloge odločb o
potrditvi in savrnitvi pravil naslednjih
sodružnih organizacij:

1. potrditev sodružnih pravil Kmetijske
sodruge s o.j. Ljubljana - Ješica
s nekaterimi popravki,
2. potrditev sodružnih pravil Kmetijske
sodruge s o.j. Dravljice s nekaterimi po-
pravki,
3. potrditev pravil Mestne sodružne
zveze s o.j. v Ljubljani s nekaterimi
popravki,
4. savrnitev prošnje za potrditev pravil
Obrtno - uslužnostne sodruge mesarjev-
klavcev v Ljubljani.

O predlogih odločb razpravljajo:
dr. Dermastia Marjan, Vrhevec Stane, ing.
Tepina Marjan, dr. Heli Medić, Kristan
Ivan, ing. Svetina Bene, Krivic Vladimir,
Avšič Jaka, Dermastia Mara in Vetrin
Franjo.

Predloge odločb o potrditvi in savrnitvi
pravil sodružnih organizacij Mestni ljudski
odbor soglasno sprejme.

Tov. Vetrin Franjo prečita tudi
predlog Grajske restavracije, da bi dal
Mestni ljudski odbor garancijsko izjavo
za obratni kredit omenjene restavracije.

Mestni ljudski odbor se spredlogom
ne strinja in sprejme predlog tov. Krivic
Vladimirja, da se da Grajska restavracija
pod prisilno upravo.

9. POROČILO KOMISIJE ZA IZVOLITVE IN IMENOVANJA.

V imenu komisije za izvolitve in imenovanja poroča tov. U r b a n š i č Marjan, predsednik te komisije.

Postavijo se: Seser Franc za direktorja mestnega pečarstva, Klan Joka za direktorja podjetja "Avtotaksi", Pertot Milan za upravnika podjetja "Varovski kamen" in Jurec Franc za direktorja Stanovanjskega urada.

Razreši se na lastno željo Jenko Ivan kot direktor Stanovanjskega urada MLO.

Mestni ljudski odbor predloge soglasno odobri.

10. ODOBRITEV FINANČNIH SREDSTEV ZA NAMETITEV NOVIH USLUŽBENCEV.

Predlog prečita in obravna tov. P e t e r n e l Franc, načelnik Tajništva za prosveto in kulturo MLO.

Mestni ljudski odbor soglasno odobri finančna sredstva za 37 novih uslužbencev v Tajništvu za gospodarstvo v znesku din 1.700.000.- Nadalje Mestni ljudski odbor odobri:

1. za poravnave računov revis. tehničnega sveta din 40.600.-
2. predlog Uprave za dohodke za nakazile honorarjev din 135.500.-
3. nagrade osebja, zaposlenca pri urejanju vol. imenikov din 40.000.-

Skupna ohremitve v brane proračunske rezerve bo znašala din 1,916.100 din.

11. SKLEPANJE O UREDITVI ZEMLJIŠČA MED ZAVODOM ZA GLUHO MLADINO IN POLIKLINIKO.

Zapisek dogovora prečita tov. R a k a r Iva, uslužbenka Tajništva za zdravstvo in socialne politike.

O predmetu razpravljajo: Rakar Iva, Kraiger Olga, dr. Heli Modic, Camernik Franc, Rupet Avgust, Vrhunc Viljem in Gorjanc Jüsko.

Mestni ljudski odbor soglasno sprejme sklep, da Svet za ljudsko zdravstvo in socialne politike najde primeren prostor za gluho mladino, da se s tem omogoči zamenjava zemljišča med Zavodom za gluho mladino in Polikliniko v Ljubljani.

Ing. Tepina Marjan prečita in obrasloži odločbo o razlastitvi v korist Mestnega ljudskega odbora in za potrebe gimnazije v Sentvidu.

Mestni ljudski odbor predlog odločbe o razlastitvi soglasno odobri.

Glede dosmrtnega brezplačnega užitka nepremičnine v korist Pirkovič Pavle in Pirkovič Iveta, Ljubljana, Kocenova 5, sprejme Mestni ljudski odbor sklep, da se dovoljenje o brezplačnem dosmrtnem užitku prenese samo na ožji krog družine, nikakor pa ne na dediče in potomce.

Tov. ing. Tepina Marjan prečita
prednjo tov. Kamnikar Alojza in Ljubljane
za samsenjavo nepremičnin za enosidestropno
hišo v Ljubljani, Titova 125.

O predmetu razpravljajo: Dermastia Mara,
ing. Tepina Marjan, Di Batista Frano, dr.
Dermastia Marjan in Drobež Frano.

Mestni ljudski odbor soglasno odobri
prednjo tov. Kamnikarja Lejmeta in se strinja
s samsenjavo.

Ob zaključku seje je predlagal ljudski
odbornik tov. Krivic Vladimir, da bi Mestni
ljudski odbor poskrbel za ureditev poslopja
Magistrata, ki je dragocen kulturni spomenik.

Tov. Dr. Dermastia Marjan je opozoril
na nepravilnosti, ki jih delajo nekatera
podjetja, na nepravilno uporabljanje sredstev
amortizacije in predlagal, da bi o teh stva-
reh razpravljali na eni prihodnjih sej MLO.

Tov. Dermastia Mara je pojasnila, da se
o tem razpravljali na seji Gospodarskega sveta
ter da se bo v najkrajšem času to uredilo.

S tem je bil dnevni red izčrpan in pred-
sednik MLO zaključil sejo 11.8.1953 ob
21.45 uri.

Vodja zapisnika:
Peternel Frano l.r.

Predsednik MLO:
Dr. Risti Modic l.r.

Overiteljja zapisnika:
Drobež Frano l.r.
Pečaver Albina l.r.

Predmet: Sklepi XII.skupne seje

MLO dne 10.VIII.1953

1. Odobri se predlog ing.Tepine, da se na standardnih progah uvede trolleybus, na ostalih pa autobus. Svet za komunalo pa naj skupaj z Električno cestno železnico izdela točno opredelitev po tej definiciji.
2. Imenuje se komisija z. pregled odloka o prodaji hišic, last splošnega ljudskega premoženja, v katero se izvolijo: Di Batista Franc, Vrhunc Viljem, Borštnik Franc, Drakslar Marjana, Bobnar Stane, Kumše Franc in Miklavc Angela. Šefic I., direktor Uprave nepremičnin.
3. Sprejme se sklep, da se predlogi v poročilu tov.Zupeta o kumunalni higijeni smatrajo kot smernice za nadaljnje delo.
4. Odobri se predlog Svet za zdravstvo in socialno politiko ter Sveta za kulturo in prosveto MLO glede virmaniranja odobrenih proračunskih sredstev. :
5. Sprejet je odlok o načinu sklepanja kreditnih pogodb glede investicij gospodarskega pomena s predlogom, da se z popravki predloži v odobritev na prihodni seji.
6. Sprejme se sklep o ustanovitvi drž. obrtnega obrata Kamnoseštvo in Kiparstvo "Naravni kamen".
7. Sprejme se odločba o preimenovanju podjetja "Kavarna in slaščičarna Volga" v "Kavarno in slaščičarno Tivoli".
8. Sprejme se odločba o ustanovitvi proračunske ustanove "Dom učencev avtoprometne šole" Ježica.

9. Sprejme se odločba o ustanovitvi predrač.ustanove s samost.finansiranjem "Dom vajenske šole za gradbene stroke", Ljubljana, Tomačevska 13 a.
10. Sprejme se odločba o ustanovitvi predrač.ustanove s samostojnim fin. Dom učencev ševljarske šole, Lj.
11. Sprejme se odločba o ustanovitvi predrač.ustanove s samostoj.finans. Dom učencev vajeniške šole avtomehanske stroke, Šentvid.
12. Sprejme se odločba o ustanovitvi predrač.ustanove s samostoj.finans. "Internat srednje ekonomske šole" Ljubljana.
13. Sprejme se odločba o ustanovitvi predrač.ustanove s samostoj.finans. "Dom srednje veterinarske šole" v Ljubljani.
14. Sprejme se odločba o ustanovitvi predrač.ustanove s samostoj.finans. "Dom gozdarske srednje šole", Lj.
15. Sprejme se odločba o potrditvi združnih pravil kmetijske zadruga z o.j., Ježica.
16. Sprejme se odločba o potrditvi združnih pravil kmetijske zadruga z o.j. Dravljje
17. Sprejme se odločba o potrditvi pravil Mestne združne zveze z o.j. v Ljubljani.
18. Sprejme se odločba o zavrnitvi prošnje za potrditev pravil obrtno: uslužnostne zadruga mesarjev+klavcev v Ljubljani.
19. Sprejme se sklep, da se postavi "Grajska restavracija" pod prisilno upravo. O garanciji za kredit pa se bo razpravljalo na prihodnji seji

20. Sprejme se predlog Komisije za volitve in imenovanja :
- a) imenuje se Sever Franc za direktorja Mestnega pečarstva
 - b) imenuje se Klun Jože za direktorja podjetja "Autotaksi"
 - c) imenuje se Pertot Milan za upravnika podjetja "Naravni kamen" in
 - d) imenuje se Jurca Franc za direktorja stanovanjskega urada.
 - e) razreši se na lastno željo Jenke Ivan dolžnosti direktorja stanovanjskega urada.
21. Sprejme se odločba o razlastitvi nepremičnin v korist države, za potrebe MIO, last Cirman Marije in Robida Antona (za gradnjo novega gimnazijskega poslopja v Šentvidu)
22. Odobri se sklep o dosmrtnem brezpla nem užitku nepremičnin v korist Pirkevič Pavle in Pirkevič Iveta z omejitvijo samo na ožji krog družine.
23. Sprejme se sklep o zamenjavi nepremičnin za eno nadstropno : enodružinske hiše v Ljubljani tov. Kamnikar Alejzu iz Ljubljane, Šmartinska c.
24. Odobrijo se predlogi za zvišanje finančnih sredstev v svrhe namestitve novih uslužbencev v skupni obremenitvi proračunske rezerve za din 1,916.100.+
25. Svetu za ljudsko zdravstvo in socialno politiko se postavi naloga, da poišče primerne prostore Zavodu za gluho mladino + lokacija.
26. Sprejme se odločba o spremembi odločbe o razglasitvi reševalne postaje v Ljubljani za gospodarske enote z samostojnim financiranjem.
27. Sprejme se odločba o prenehanju Titovega otroškega doma v Stanežičah

28. Sprejme se odločba o prenehanju
Doma starih in onemoglih v Dornavi.

Smrt fašizmu : svobodo narodu!

T a j n i k MLO:
(Šivic Silve)

Z A P I S N I K

XII. skupne seje Mestnega zbora in zbora proizvajalcev Mestnega ljudskega odbora glavnega mesta Ljubljana, ki se je vršila ~~od~~ ^{do} ponedeljka 10. avgusta 1953 ~~od 8/ure do~~ ^{do} ~~torika~~ ^{u v} 11. avgusta 1953 ~~od 8.~~ ^{do} 21,45 ure.

Seji predseduje predsednik Mestnega ljudskega odbora
Dr. Heli M o d i c.

Zapisnik seje vodi P e t e r n e l Franc, načelnik
Tajništva za prosveto in kulturo pri MLO.

Za overitelja zapisnika sta na predlog predsedujočega
involjena ljudska odbornika tov. D r o b e ž Franc in tov.
P e č a v e r Albina.

Predsedujoči ugotovi, da je od 117 članov obeh zborov
navzočih 64, s čimer je podana sklepčnost. Upravičeno odsotni
so: Arko Nika, Bebler dr. Damjana, Bole Dušan, Borštnik Franc,
Klanjšek Ada, Kopitar Jože, Kovačič Leo, Krajger Olga, Krese
Leopold, Kumar Andrej, Mazovec Lado, Nebec Franc, Ocepek Lojze,
Pernuš Anka, Plevnik Jože, Sitar Franc, Temičević-Žagar Fani,
Vodopivec Vlado, Vršnik Lojze, Zdešar Henrik, Hafner Valentin,
Juh Franc, Kristan Franc, Meljo Stane, Merčun Franc, Mojškerc
Jakob, Rakar Franc, Štrukelj Jože, Valenčič Bruno, Vipotnik
Albin, Žigon Fanči. Ostali pa izostanka niso opravičili.

Zapisnik XI. skupne seje z dne 31. julija 1953 prečita
tov. Peternele Franc, načelnik Tajništva za prosveto in kulturo
pri MLO.

K zapisniku zadnje skupne seje ni bilo nobenih pripomb
in je bil soglasno odobren.

Predsedujoči predlaga naslenji

d n e v n i r e d :

- 1./ Poročilo o dejavnosti Sveta za komunalne in gradbene zadeve MLO.
- 2./ Poročilo o komunalni higijeni na območju mesta Ljubljane.
- 3./ Statut Mestne hranilnice ljubljanske.
- 4./ Sklepanje o predlogu Sveta za prosveto in kulturo MLO glede virmana odobrenih proračunskih sredstev.
- 5./ Sklepanje o skladu za financiranje investicij.
- 6./ Sklepanje o ustanovitvi in spremembah v državnih gospodarskih podjetjih.

- 7./ Sklepanje o ustanovitvi in spremembah v ustanovah s samostojnim financiranjem.
- 8./ Potrditev in zavrnitev pravil nekaterih zadrug.
- 9./ Poročilo komisije za izvolitve in imenovanja.

T e p i n a i n g. Marjan :

Predlagam dopolnilo k dnevnemu redu in sicer:

da se naj glasi točka 4 dnevnega reda: Sklepanje o predlogu Sveta za prosveto in kulturo in Sveta za ljudsko zdravstvo in soc.politiko pri MLO glede virmana odobrenih proračunskih sredstev.

Dalje predlagam kot 10 točko: Odobritev finančnih sredstev za namestitve 37 novih uslužbencev.

Kot 11 točko pa: Sklepanje o ureditvi zemljišča med Zavodom za gluho mladino in polikliniko.

Predsedujoči predlaga, da se namesto točke 3 dnevnega reda vstavi: Razpravljanje in sklepanje o mestnih taksah.

Vsi dodatni predlogi o dopolnitvi in spremembi dnevnega reda, so bili soglasno sprejeti.

Predsedujoči dr.Heli M o d i c :

Prehajamo k prvi točki dnevnega reda :

1. POROČILO O DEJAVNOSTI SVETA ZA KOMUNALNE IN GRADBE- NE ZADEVE MESTNEGA LJUDSKEGA ODBORA.

Probleme osnovnih komunalnih naprav obrazloži ing.
T e p i n a Marjan:

Komunalne naprave v mestu Ljubljani (ceste, kanali -
zacije, vodovod, lokalni osebni promet itd.) se že v predaprilsk
Jugoslaviji niso razvijale skladno z ostalim ~~kazvojem~~ razvojem mesta.
V toku okupacije se je ustavilo tudi vse vzdrževanje na teh
napravah, kar je imelo za posledice, da je nova Jugoslavija
prevzela vse komunalne naprave v dotrajanem stanju. Hiter
razvoj gospodarskega življenja v novi Jugoslaviji je daleč
prehitel razvijanje komunalnih naprav, ker se jim z ozirom na
potrebe ključne graditve ni moglo posvečati tiste pozornosti,
katera jim pripada z ozirom na to, da brez izgrajenih in
dobro vzdrževanih komunalnih naprav ni mogoče udobno

življenje v mestu, po drugi strani pa povzroča tako stanje
komunalnih naprav tudi občutno gospodarsko škodo, ki ni takoj
vidna. (n. pr. slabe ceste povzročajo škodo na vozilih in poveča-
no porabo gum, goriva in maziva, slaba oskrba mesta z vodo in
kanalizacija povzročata obolenje zaposlenih v gospodarstvu
ter s tem izpad določenega dela narodnega dohodka ter večje
stroške za zdravljenje obolelih, slab lokalni promet povzroča
nepotrebno izgubo časa, ki bi ga lahko prebivalstvo produktivno
porabilo itd.).

Med najbolj vidne in pereče probleme spada vsekakor
cestno omrežje v Ljubljani. Po stanju koncem leta 1952. ima
Ljubljana ca 650 km cest raznih kategorij z ca 2,360.000 m2
površina. Od vse te dolžine je na en ali drug način utrjenih
le okrog 23 % od vseh površin, 77 % je še makadamskih, ki
povzročajo letno velike vzdrževalne stroške, katerih pa Mestni
ljudski odbor ne more kriti z svojimi sredstvi, vsled česar
makadamske ceste vedno bolj propadajo in povzročajo utemeljene
pritožbe prebivalcev in uporabnikov. Še prav v sredini Ljubljane
imamo vrsto ~~makadamskih~~ ^{makadamskih} cest (Petkovškov nasip, Poljanski nasip,
predel Pod gradom, Mirje itd.), poleg pa so še neutrjene
nekatero zelo obremenjene ceste (kot Šmartinska, Litijska, Vod-
nikova, Vadovodna itd.), poleg velikega števila ostalih cest.

Tako mešano omrežje predstavlja tudi težek higijenski nedostatek, ker se v suhih mesecih tvori prah, v deževnih pa blato. Oboje pa kvari v veliki meri zunanji izgled mesta, ker se dvigajo na hitrimi vozili celi oblaki prahu, v deževju pa zanašajo vozila na utrjene ceste blato in s tem onesnažujejo vse mesto.

Pa tudi utrjene ceste v središču mesta se pod uplivom vedno težjega problema hitreje obrabljajo in bodo v kratkem času potrebne popolne obnovitve (Prešernova c, Miklošičeva c, Poljanska c .itd.).

Posebno vprašanje na naših cestah povzroča s svojim rušilnim učinkom električna cestna železnica. Vsled slabega spodnjega ustroja tirnih naprav in dotrajanih vozil, je njihov učinek na vozišče prav katastrofalen ter je skoraj nemogoče zavarovati varne promet po cestah, kjer vozi tramvaj.

Zelo slab vtis napravi na vsakega domačega ali inozemskega tujca, ki se pripelje po naših glavnih cestah (Titovi, Tržaški in Dolenjski) v Ljubljano, da svoj čas izvršena rekonstrukcija ni zaključena v celotnem obsegu. Tako so neurejeni hodniki ob Dolenjski c. in delno ob Titovi c. Med robniki in voziščem je ostal še ene del neutržen, (makadamski) kar povzroča prah in blato na cesti (to velja za Tržaško, Dolenjsko in delno Titovo.).

Niž manj pereče ni vprašanje železnih mostov čez Savo v Tacnu, na Ježici pri Šentjakobu. Ti mostovi so bili grajeni pred približno 50 leti za takratne vrste vozil in obtežbo. V toku vojne so bili ti mostovi poškodovani in zasilno popravljani. Vzdrževanju ni posvečal nihče nobene posebno pažnje, prepleskani niso bili že celo vrsto let ter so pod vplivom vlage močno zarjaveli.

Vsled širine modernih vozil je možen čez vse zgoraj navedene mostove le enosmeren promet, kar povzroča zelo težko prometno oviro.

Da bi v bližnji bodočnosti vsaj do neke mere izboljšali cestno mrežo, je Uprava cest MLO izdelala program, po katerem se naj bi utrđile 294.910 m² cestnih površin v skupni dolžini okrog 44 km. V tem bi se povečala površina utrjenih cestišč

na 35,5 %, kar bi že v precejšnji meri povzročilo spremembo zunanjega lica Ljubljane in udobnosti prometa.

Stroški za ta dela so predvideni na okrog 785 milijonov dinarjev. V tem znesku pa niso zapopadene rekonstrukcije mostov in ostala tekoča vzdrževalna dela na prepstalih makadamskih cestah.

Za izvršitev predlaganih del pa bi bilo Upravo cest opremiti še z dodatno mehanizacijo in urediti izdelavo vsega potrebnega gramoznega agregata v lastnih kamnolomih, da bi se mogla dela izvršiti hitro in v potrebni kakovosti.

Kot posebna naloga se postavlja naši Upravi cest tudi vzdrževanje prometa pozimi, posebno v času, ko zapade sneg. Oranje snega se vrši s primitivnimi sredstvi: plugi na konjsko vprego in improvizirani plugi, katere vlečejo že zastareli tovorni avtomobili. Zanesljivost teh tovornih motornih avtomobilov je majhna in obstoja nevarnost, da bi pri večjem haletu snega odpovedali. Vse nadaljno delo pri odstranjevanju snega je v glavnem ročno ter je vsled tega počasno in drago. Za hitro in uspešno odstranjevanje snega bi bilo potrebno opremiti Upravo cest s motornimi plugi in mehaničnim ^{nakladalci} ~~nakladalci~~ snega.

Druga važna komunalna naprava, vsled katere zaostalosti je Ljubljana v preteklih letih zelo močno trpela, je mestni vodovod. Zgrajen je bil pred več kot 60 leti za okrog 30000 prebivalcev. Do danes se je prebivalstvo Ljubljane skoro 4 krat povečalo, ravno tako pa se je povečal tudi po-merij mesta. Nekdanje občinske uprave v Avstriji in predaprilski (~~Ljubljani~~ - Jugoslaviji) niso polagale nobene posebne pažnje njegovemu nadaljnjemu razvoju. Število vodnih virov ni bilo povečavano. Vodovodno omrežje se je širilo anarhično s profili majhnih dimenzij, (80 in 60 mm), tako, da znaša dosedaj ca 20 % od celotne dolžine ter predstavlja veliko oviro redni oskrbi z vodo. Rezervoar je samo eden, ki ima kapacitete le 5200 m³, kar predstavlja le ca 15 % maksimalne dnevne potrebnje vode. Po osvoboditvi se je položil III. napjalni cevovod, zgrajeni so bili novi vodnjaki v Klečah in Hrastju. Zastarele in neekonomske parne črpalne naprave v Klečah so bile izločene iz obrata ter je sedaj ves obret elektrificiran. Od vseh hiš na ozemlju MLO Ljubljana je na vodovod priključenih

ca 67,5 %, neoskrbovanih z vodo iz mestnega vodovoda je ca 20000 prebivalcev. Od 5 novih vodnjakov je opremljen z definitivno črpalko le eden, druga nova črpalka bo montirana še v teku leta. Nujno pa bi bilo nabaviti še dve črpalke. Nabavna cena znaša za eno črpalko 3,590.000 Lir, z upoštevanjem kurza na obračunskem mestu (Lira 1 = 3,53 dinarja), faktorja in 20 % dodatka radi suše, bi znašala cena v dinarjih 19,454.920 ali za dve črpalke 38.909.840. Tako visoki stroški onemogočajo nabavo nujno potrebnih črpalk.

Za popolno rekonstrukcijo vodovoda in povečanje njegove kapacitete, ki naj bi pokrivala potrebe Ljubljane na vsem ozemlju Ljubljane v bodočih 25 letih, je bil izdelan generalni projekt. Po tem projektu je predviden centralni mestni vodovod, ki bi v zvezi s prečrpovalnimi napravami in posebnimi področnimi vodovodi zadostil bodočim potrebam oskrbe mestnega pomerija z vodo.

§ Radi zelo obsežnih del in izredne važnosti vode za življenje in varnost prebivalcev Ljubljane pa je nujno potrebno, da Mestni vodovod nadaljuje s hidrološkimi raziskovalnimi deli, posebno na področjih, kjer naj bi se zgradili lokalni vodovodi.

V neposredni zvezi z oskrbo mesta z vodo in higijenskim napravami v mestu je Mestna kanalizacija. Danes meri kanalsko omrežje okrog 112,5 km, na nje je priključenih le 27 % vseh hiš v Ljubljani. Vse ostale hiše pa imajo greznice ali se izlivajo fekalije v odprte vodotoke. Tudi sama mestna kanalizacija izliva vso odpadno vodo v Ljubljanico pri cukrarni, delno pa že preje v Gradaščico. To predstavlja velik higijenski nedostatek in kvari izgled mesta. Kjer pa ponikujejo fekalne vode v tla, predstavljajo nevarnost za okužitev podtalne vode, iz katere črpa Mestni vodovod vodo za oskrbo prebivalstva s pitno vodo.

Slednji problem je posebno pereč v severozapadnem delu mesta, od koder priteka podtalnica do črpalnih naprav v Klečah. Da bi preprečili vsaj največjo nevarnost, ki preti podtalnici z območja Šentvid, je MLO začel graditi v letu 1950. kanalsko omrežje v občini Šentvid čistilno napravo, kjer bodo odtekale

glavni točvirniki se prosti podlog, s' (kloverska slonica - ljudska žolca)
in s' samoglavirniki pa z

7

odpadne vode v Savo. Prva faza kanalskega omrežja ¹/₂ čistilno napravo in iztokom v Savo bo letos dograjena.

Generalni načrt za izgraditev mestne kanalizacije še ni izdelan ter je nujno, da se pristopi čimprej k njegovi izdelavi, posebno, ker so dane sedaj že potrebne osnove po predlogu regulacijskega načrta. Celi predeli mesta so še brez kanalizacije - Kodeljevo, Galjevica, Stožice, del Bežigrada, del Spodnje Šiške, ²/₃ g. Šiške, Dravljje, del Vodmata, del Mirja, del Viša in Rožne doline, da negovorimo o zunanjih predelih: Ježica, Polje, Zalog itd., kjer sploh ni nobene kanalizacije. Nekateri deli kanalske mreže so že stari nad 60 let in še več ter se jih mora obnoviti. Ljubljanska kanalizacija je grajena z betonskimi kanalskimi cevmi, ki so manj odporne, kakor kameninaste. K uporabi teh cevi so pristopili še pod Upravami bivše mestne občine ljubljanske, ker so bile cenejše kot kameninaste, čeprav je njahova življenska doba krajša in obsto velika možnost pronicanja odpadnih vod, ker so betonske cevi zelo porozne. Za vsaj delno izgraditev kanalske mreže v zgoraj navedenih krajih v večjem predelu mesta, bi znašali stroški okro 488 milijonov dinarjev. Za zgraditev potrebnih zbiralnikov ob Ljubljani, velikega zbiralnika za severozahodna del mesta, ki se je začel graditi leta 1948, in čistilne naprave na Fužini bi potrebovali po aproksimativnem računu ca 500 milijonov dinarjev.

V neločljivi zvezi ¹/₂ stanjem Mestne kanalizacije je delo mestnega zavoda "Snaga", ki mora poleg drugega skrbeti tudi za redno izpraznjevanje greznic na teritoriju Ljubljane. To delo opravljamo še danes ¹/₂ pnevmatičnim vozom na ročno črpalko in konjsko vprago. Kapaciteta je tako majhna, da ni možno zadostiti vsem potrebam pri izpraznjevanju greznic. V Nemčiji je že naročen primeren voz za izpraznjevanje greznic in škropljenje. Njegova dobava pa je vezana še na plačilo ca 3600 dolarjev USA, kar predstavlja po sedanjem kurzu tega ¹/₂ ca 12 milijonov dinarjev.

Enako slab položaj je pri pobiranju smeti in odvozu smeti v mestu Ljubljani. Zbiranje smeti se vrši že v stanovanjih v najrazličnejših posodah in zabojih. Odvoz je organiziran v nočnem času z dvema starima motorima voziloma in pretresanjem

iz zabojev in posod v odprte kasone. Ta način je nehigijeničen, povzroča prah in predstavlja možnost prehrane podganam, psom in mačkam. Uvedba higijeničnega načina zbiranja, odvoza, in uporaba smeti, kakor jo predlaga mestni zavod "Snaga", zahteva najmanj 4 milijone dinarjev stroškov, katerih pa Zavod nima na razpolago. ^{Ravno} ~~Ravno~~ tako ~~je~~ vse delo na snaženju mesta še v glavnem bazira na ročnem delu. Imamo le dva škropilna avtomobila, ki jih moramo uporabiti tudi za izpiranje cest. Pred vojno je imela takratna mestna občina 7 škropilnih avtomobilov.

Pred posebno težko nalogo stoji Mestni ljudski odbor v pogledu lokalnega prometa potnikov z električno cestno železnico. Danes razpolaga Električna cestna železnica s 44 motornimi vozili in 15 prikolicami. Od 44 motornih voz je 7 starih iz Avstrije iz leta ¹⁸⁸⁴ ~~1884~~, 13 je bilo kupljenih starih v Opatiji, zgrajeni so bili leta 1900, v Brodu je bilo zgrajenih leta 1932, 15 voz, v domačih delavnicah v letu 1940 pa 9 voz.

Notranja uprava zahteva iz razloga varnosti prometa kassacijo 20 starih voz. S tem bi bila možnost prometa zmanjšana skoraj na polovico, kar predstavlja veliko gospodarsko škodo vsled izgubljenega časa prebivalstva, da ne vzamemo v obzir drugih momentov. Usmerjevalna postaja je dotrajala in moramo vsak čas pričakovati kak večji defekt, ki bi povzročil zastoj vsega potniškega prometa v Ljubljani. Naprava je v obratu neprekinjeno že 20 let ter je tudi že tehnično zastarela.

Radi nezadostnega vzdrževanja, posebno brušenja tirnic, je ves zgornji ustroj že dotrajan ter ~~upliva~~ ^{slabim} s svojimi dinamičnimi učinki na spodnji ustroj, ki se nahaja v skrajno ~~slabem~~ ^{slabem} stanju. Vsled tega tudi cestišča izredno trpe ter so resna prometna nevarnost.

Iz teh kratkih navodil je jasno razvidno, da moramo v Ljubljani čimprej pristopiti k uvedbi popolnoma novega sistema ~~prometa-v-l~~ lokalnega prometa, ki bo zadovoljil tako po kapaciteti prevoza, udobnosti, hitrosti in varnosti.

Glavni podatki o komunalnih napravah:

Ceste:

Vrsta ureditve	1951 m ²	%	1952 m ²	%
Teški tlaki	324.558	16.0	335.068	14.1
Lahki tlaki	171.742	8.5	220.952	9.3
makadam	1,526.020	75.5	1,826.000	76.6
Skupaj	2,022.320	100.-	2,382.020	100.-

Povečanje površin makadamskih cest v letu 1952 gre na račun novopriključenih delov v območju MLO Ljubljana. Statistični podatki površine makadamskih cest niso zanesljivi, ker Uprava cest še nima urejenega katastra cest, na katerem je šele sedaj začela delati oziroma izpopolnjevati evidenco.

Iz istega razloga se je tudi poslabšalo razmerje med utrjenimi in makadamskimi cestami v letu 1952.

V letu 1952 je bilo investiranih v rekonstrukcijo cest 93 milijonov dinarjev, za leto 1953 pa imamo na razpolago le 48 milijonov dinarjev.

Uprava cest je izdelala program za utrditev 294.910 m² cest, aproksimativni stroški bi znašali ca 785 milijonov dinarjev. S tem programom bi bilo razmerje med utrjenimi in makadamskimi cestami 35.7% = 64.3%, kar bi bistveno vplivalo na ugodnejši transport in izgled mesta.

Posebno pereče je vprašanje mostov čez Savo v Tacnu, na Ježici in pri Šentjakobu, ki bi se morali iz prometnih ozirov popolnoma rekonstruirati.

Kanalizacija:

Vrsta kanalov	1951 m ²	%	1952 m ²	%
Zbiralniki	22.447.-	19.2	23.997	19.6
manjši kanali	94.729.-	80.8	98.452	80.4
Skupaj	117.176.-	100	122.449	100
hišnih priključkov	2.820.-	-	2.848.-	-

Hišnih priključkov je 2948 ali 27% vseh hiš na ozemlju Ljubljane, ki so priključene na mestno kanalizacijo, vse ostale imajo greznice ali pa se izlivajo fekalije v odprte jaške.

V letu 1952 je bilo investiranih v gradnjo novih kanalov in za pričetek gradnje čistilne naprave v Šentvidu 67,3 milijonov dinarjev, za leto 1953 je predvidenih za gradnjo novih kanalov 14 milijonov dinarjev in za gradnjo čistilne naprave v Šentvidu 18 milijonov dinarjev, skupaj torej 32 milijonov dinarjev.

Od novih kanalov bo zgrajen le kanal na Šmartinski cesti v odseku od Vilharjeve ceste do Pokopališke ulice v dolžino ca 1000 m, kar je v zvezi s predvideno rekonstrukcijo Šmartinske ceste.

Generalni projekt za kanalizacijo velike Ljubljane še ni izdelan, pač pa obstojajo še načrti izpred vojne in leta 1948, ki bodo služili kot baza za izdelavo generalnega projekta.

V okviru obstoječe kanalske mreže je izdelan program za naslednja leta, ki naj bi odpravil glavne nedostatke v gostejše naseljenih delih mesta (Stari Vodmat, Kodeljevo, Rožna dolina in Mirje). Za realizacijo tega programa bi bilo potrebno cca 500 milijonov dinarjev.

Vodovod:

Pokazatelj	1951	1952	Opomba
cevovodi ml	215.071	218.316	
priključki	7.067	7.159	
kapaciteta vodnjakov l/sec.	310	380 ⁺	Od tega v Klečah 370 l/sec., v Hrastju 60 l/sec

V letu 1942 je bilo investirano v mestni vodovod 43,5 milijonov dinarjev, za leto 1953 pa je v investicijah predvidenih 12 milijonov dinarjev, iz lastnih sredstev pa bo mestni vodovod investiral svoj presežek dohodkov nad izdatki, ki bo znašal predvidoma 21 milijonov dinarjev, skupaj torej 33 milijonov din.

11

Iz investicijskih sredstev (12 milijonov din) bo položil mestni vodovod 2930 m novih cevovodov v Stoženjski ulici, Karlinovi ulici, koloniji Litostroj, Sojerjevi ulici, Črtomirovi ulici in na Gmajni. Iz lastnih sredstev pa je že izvršil, oziroma je v delu cevovod v Šlajmerjevi ulici, priključek vodnjaka v Hrastju, strojnica nad vodnjakom v Hrastju, vrtanje vodnjaka števil. VIII v Klečah, polaganje kablov za vodnjak VI in VII v Klečah, cevovod v Mali vasi (Rožna dolina) in gradnja vodnjaka v Šentvidu. Po izdelanem generalnem načrtu za izgradnjo vodovoda, ki naj bi pokrival potrebe vseh prebivalcev na ozemlju Ljubljane v prihodnjih 25 letih, je potrebno pri sedanjih cenah 1,926,249.000.-dinarjev, od tega odpade na centralni vodovod 1,166,706.000.-din, na izgradnjo vodovoda s prečrpavanjem, ki bodo vezani na centralni vodovod 112,698.000.-dinarjev in na ločene lokalne vodovode (Polje, Dobrunje, Šentvid-Višmarje, Šmartno-Tacen, Podsmreka - Brezovica in Podlipoglav) 646,845.000.-dinarjev.

Lokalni promet:

Od 44 motornih voz je 20 že tako dotrajanih, da jih mora ECŽ na zahtevo Sekretariata za notranje upravo vzeti iz prometa v začetku novembra.

Spodnji ustroj prog je zrahljan in ovira promet ter kvari postajišča.

Komisija, ki je imela nalogo proučiti ureditev lokalnega prometa v Ljubljani je izdelala posebno študijo, v kateri predlaga uvedbo trolejbusa v ožjem delu mesta, obrobni predeli pa naj bi bili povezani s trolejbusnimi linijami z avtobusi.

Iz izvršene študije je razvidno, da bi bilo potrebno za popolno uvedbo trolejbusov 535,000.000.-dinarjev, za popolno obnovo tramvaja pa 1,270,000.000.-dinarjev in za uvedbo avtobusa 502,000.000.-dinarjev.

Pri tem pa moramo upoštevati, da bi znašali prevozni stroški za kilometer pri tramvaju 63.80 din, pri trolejbusu 57.50 din in pri avtobusu 74.94 din.

Vse je računano po uradnem kurzu deviz za nabavo vozil in brez uvoznih faktorjev. Zato je potrebno

2

Na stanovanjskem uradu ni bilo principiелne stanovanjske politike, ki bi jo usmerjal MLO, niti s strani stanovanjskega urada torej če lahko tako rečem, je bila ta principiелna stanovanjska politika odvisna več ali manj od človeka, ki je ta stanovanjski urad vodil, -v leo različnih primerih istega problema, leo različni stališč-, nam jasno dokazuje njegovo nemogoče stanje.

V svojih izvajanjih bi rad analiziral nekatera principiелna stališča, do katerih je treba, da Mestni ljudski odbor v celoti zavzame svoje stališče, bodisi da osvoji naše ^{prvine} ali pa ^qpo svojem preudarku korigira.

1. Na stanovanjskem uradu se je ⁴forsiranje^m odločb, s potencirano naglico, ustvarjalo nemogoče stanje, tako v pritožbenem senatu kot na Vrhovnem sodišču. Naši referenti se niso savedali odgovornosti za končne posledice, v končni instanci; torej če v prvi inštanci ne izdaš odločbe, ne bo dozdevnega primera obravnavala niti pritožbena komisija MLO, niti Vrhovno sodišče, niti kateri drug organ, ki je po predpisih naše zakonodaje odgovoren za zaščito zakonitosti. Tak malomarni odnos do dela, pa tudi izsiljevanje s strani prosilcev, ali pa slaba analiza dejanskega položaja nekega primera v prvi inštanci, se je šele tekom časa, skozi proceduro druge inštanice in Vrhovnega sodišča, razjasnilo, kako nemogoče je tako delo. Konkretno: na mesec se izda na stanovanjskem uradu 90 odločb, dejansko pa ^{je} na razpolago samo 3 - 4 stanovanja v istem času, (to stanje je danes bistveno omiljeno, s tem da se zelo radikalno borimo proti temu pojavu).

Iz te analize jasno sledi, kakšne nemogoče situacije se ustvarjajo s takim neodgovornim poslovanjem. Prav isto je tudi vprašanje, da terenski stanovanjski sveti niso imeli nekega določenega stališča do posameznih primerov.

2. Vprašanje odločb, s katerimi se prisilno vršijo zamenjave med družinami, je eno najbolj delikatnih vprašanj sedanje stanovanjske politike, ker so vsi ti primeri že v naprej zvezani s deložacijami. Ker je to zelo neljuba zadeva za naše družbeno-politično življenje, se je treba predvsem boriti za to, da se deložacije "zbiijejo" na minimum, torej treba se je v prvi instanci izogibati vsem tem primerom takega in sličnega reševanja. V kolikor obstojajo taka nezasedena stanovanja (na periferiji mesta nimamo več kaj utesniti, dočim ^{je} v centru mesta še več takih primerov slabo zasedenih stanovanj - marsikje je razkošje), je potrebno tem stanovalcem postaviti rok, v ^{katerem} ~~katerem~~ se mora njihovo

stanovanje pravilno zasesti. Niti ni nujno, da jim dirigirajo ljudje s strani stanovanjskega urada, ^{to} le v primeru, če v določenem roku stranka ni zadovoljila zahtevam stanovanjskega urada. Teda naj stanovanjski urad po svoji administrativni poti, torej z odločki tako stranko ^{samo}utješni, ne pa preseljuje. Absolutno se je treba izogibati primerov, da se nakazuje stanovanje s souporabo kuhinje ali podobno (seveda če to ni sporazum), ker različne stranke ne morejo živeti skupaj, pri njih ni soglasnosti, pride do preprirov in celo kriminalnih dejanj, kar nam dokazuje statistika Okrajnega sodišča v Ljubljani. Sodne odpovedi, ki jih je 800 - 900, stanovanjski urad mora reševati, kajti sama sodna odpoved je v večini primerov že rezultat sporov med najemnikom stanovanja in lastnikom hiše. Če bi hoteli vseh 800 - 900 sodnih odpovedi realizirati, bi jih lahko le nasilno, torej z deložacijo, ki bi zopet zelo kvarno vplivalo na ves politični in socialni položaj v našem mestu. Prav tako se stanovanjski urad danes postavlja na stališče, da tudi ne more reševati tistih primerov sodne odpovedi, kjer je nekdo kupil komfortno stanovanje (to predvsem velja za obrtnike) in da bi sedaj delali prisilno zamenjavo med stranki, ki stanuje v komfortnem stanovanju in lastnikom, ki je to stanovanje kupil, torej bi moral ta delavec ali uslužbenec, ki stanuje v komfortnem stanovanju iti v slabo kletno stanovanje, dočim oni, ki ima denar, si lahko privošči tak komfort. Skratka smo mnenja, da če ima nekdo denar, naj si raje gradi svojo hišo, pa bo s tem imela korist skupnost, ker se bo stanovanjski fond povečal. Ni umestno, da se pri tej stanovanjski stiski dopusti prodaja, ker praktično od te prodaje skupnost nima nobenih koristi, temveč le veliko škodo. Stanovanjski urad tudi ne more reševati primerov tistih lastnikov stanovanj oziroma hiš, ki jih namerava MLO Ljubljana prodati.

Iz teh dveh točk zaključujemo tole: stanovanjski urad in terenski stanovanjski sveti naj predvsem forsirajo sporazumne zamenjave, katere je treba sicer preverjati (dogodile so se nekatere špekulacije); dodeljevanje praznih stanovanj in utesnjevanje premalo zasedenih stanovanj, ne pa preseljevanje družin zaradi pre-slabo zasedenih stanovanj. S tako politiko se bomo izognili nepotrebnim deložacijam in preprirom, ki jih poraja stanovanjska stiska.

Sistem dela na stanovanjskem uradu bi bilo potrebno tako spremeniti, da vsaj delno odpravi pritisk prosilcev, ki dnevno stojijo na stanovanjskem uradu in zaradi česar naši referenti dostikrat drugega ne delajo, kot sprejemajo stranke, se z njimi razgovarjajo itd. Umestno bi bilo, da bi bilo na stanovanjskem uradu le toliko ljudi, ki so nujno potrebno za normalno poslovanje stanovanjskega urada v zgoraj navedenem smislu, ne pa več, ker tudi z neveljavno zasedbo mest na stanovanjskem uradu ne bi prav nič ^{več} rešili.

O tem sem mnenja, da je potrebno, da Mestni ljudski odbor sklepa in osvoji neko določeno stališče o tej stvari.

Po prečitanih podatkih o stanovanjskem vprašanju pripominja tov. Krivic, da je treba priti na dan s točnimi številkami in potrebami stanovanjske politike. Tov. Tepina odgovarja, da bi tega ne mogel dati, ker je ~~ta~~ problem stanovanjskega vprašanja ^{le} ~~predstavljen~~ *preobširen*. Na koncu tega kratka poročila bi moral Mestni ljudski odbor obširno razpravljati ~~o~~ navedenih stiskah in formalno izvajanje tega, kaj bi se moglo tu napraviti in da je treba to proučiti.

Nadalje pripominja tov. ing. Tepina, da bi se izdala uredba, ki bi zadevala stranke, ki imajo bolj udobna stanovanja ter jim postavili rok, da si najdejo primerna manjša stanovanja odn. da vzamejo podnajmenika. V nasprotnem primeru naj bi pa stanovanjski referenti na terenih o tem vodili evidenco. Ker pa mi nimamo zato novenih sankcij bi bilo potrebno, da na take ljudi izvajamo nek pritisk.

Nadalje prečita tov. ing. Tepina referat: Kritična opazovanja in pripombe h gradbeni dejavnosti v Ljubljani. (referat priložen).

Sledi referat o gradbenih delih, ki se izvršujejo v okviru Tajn, na komunalne zadeve (referat priložen).

Nato so sledili podatki o večjih nedograjenih objektih iz leta 1948 - 49, navedenih po priloženem seznamu.

Na koncu je prečital tov. ing. Tepina predlog za dodatne kredite, kateri bi bili nujno potrebni kot primanklaj k planu del za leto 1953. ter stroški raznih vzdrževalnih del, ki so vsebovani po priloženem seznamu.

16

Kritična opazovanja in pripombe k gradbeni dejavnosti v Ljubljani.

Ob izvajanju gradbenih investicij socialističnega sektorja (državne, združbene in družbene gradnje) ter sektorja privatnih gradenj so se doslej skoraj redoma ponavljale napake ali ovira, ki so v večji ali manjši meri posegale tako v vprašanje uspeha realizacije investicije samo v kvalitetnem, kvantitetnem, gradbeno-ekonomskem in terminskem pogledu, kakor tudi vprašanja splošnih ljudskih, zlasti komunalnih koristi.

Vzroke za take napake, ovire in neuspehe največkrat najdemo le deloma v operativnem izvajanju investicije, največkrat in v snatni meri pa že v predhodnih pripravljalnih delih (investicijskih preddelih) zanje, pričenši od prve zamisli investicijskega programa preko gradbenega programa za gradbeni del investicije ter idejne tehnične dokumentacije do končnega izvršilnega (glavnega) projektnega elaborata, odnosno do prevzema del.

Nesporno in v praksi že ponovno dognano je dejstvo, da je edina dobra in prava osnova za izvedbo kakršnekoli gradbene investicije le skrbno, izčrpno ter jasno premišljena in določena pripravljalna (investicijska, finančna, programska, lokacijska in idejna) dokumentacija ter glavna tehnična dokumentacija (izvršilni projekt).

Izkušnje pri izvedenih investicijah so pokazale, da so bili v mnogih primerih prezrti ali opuščeni važni ukrepi in to zlasti pri onih investicijah, pri katerih so investitorji odnosno odobrujoči državni organi iz kakršnihkoli razlogov ali izgovorov "omilili, pocenili ali poenostavili" tozadevni postopek. To se je dogajalo posebno tam, kjer je hotel investitor na vsak način "pospešiti" izvedbo investicije. Opaža se na primer, da niti osnovno investicijski gradbeni program, niti odobrena tehnična dokumentacija dostikrat nista kompleksno zajela in rešila vprašanja tehnične in finančno proračunske izvedbe investicij v onih njenih delih, ki so posredno povezane z glavnim investicijskim objektom oziroma z njegovo funkcionalnostjo. To velja zlasti glede naprave zunanjih prometnih zvez s komunalnimi zvezami, zunanje kanalizacije in naprave za odpravo odplak in za odvodnjavanje ter za ureditev okolice objektov z nasadi itd.

V mnogih primerih pa investicijski programi niti niso bili napravljeni oziroma niso bili odobreni na pristojnih državnih organih.

Posledica take nezadostne priprave investicij je ta, da ostajajo nedokončani objekti oziroma da dokončani objekti niso pravilno in zadostno povezani s komunalnimi, prometnimi, sanitarnimi in drugimi napravami in napeljavami ali pa v arhitektonsko estetskem oziru še niso estetsko ustrezno vključeni v zazidalni okoliš mesta.

Primer: Institut za elektrovezbe - tovarna in stanovanjska kolonija v Pržanju do danes še nima rešenega vprašanja odprave odpadkov iz stanovanjskih objektov oziroma iz tovarniškega kompleksa na sanitarno zadovoljiv način. Sedanji primitivni provizorij greznice s prostim tokom na odprt teren neposredno ogroža zdravje ljudi in živine. Tudi okolica objektov še ni urejena na arhitektonsko in funkcionalno zadovoljiv način. Ob pričetku gradnje in tudi pozneje ni bilo rešeno vprašanje tehnične dokumentacije za navedena vprašanja, investitor sam pa nima posebnega interesa na tem da bi iz lastne pobude odpravil to nevzdržno stanje.

Odobrena tehnična dokumentacija oziroma pogodbeno dokumentacija med investitorjem in izvajalcem je dostikrat napravljena le približno in nejasno oziroma nepopolno ter za izvedbo samo nezadostno. To velja tudi glede proračuna stroškov, ki je zaradi navedenih pomanjkljivosti v projektu samem zelo približen. Med gradnjo se šele pokažejo pomanjkljivosti oziroma se še le določneje postavlja, dopolnjuje ali izpreminja prostorninski ali funkcionalni del gradbenega programa. S tem so navadno vezane tudi izpremembe v arhitektonski in konstruktivni izvedbi, ki jih dela projektant v stremljenju čim boljše izvedbe investicije, glede česar pa v mnogih primerih ni bilo izkazano predhodno soglasje investitorja. Tako stanje povzroča negotovost gradbene operative pri izvajanju del, izpreminjanje del na zgradbi brez določnejšega načrta, izgovarjanje na podaljšanje izvršilnih terminov in povišanje cen gradbene storitve. Posledica tega je rapidni porast investicijskih stroškov znatno nad prvotno predvideno vsoto, za kar pa običajno ni zadostnega kritja. Z izpremembami med gradnjo se pa povzroči tudi odlaganje izvršitve investicije v nedogled. To se zlasti godi pri onih adaptacijah ali rekonstrukcijah, pri katerih programska in tehnična projektna osnova ni bila pravočasno in precizno izdelana.

Primer: Adaptacija pritličja v hiši Gosposvetska 2. za namene nove kavarne in slaščičarne, glede katerih trdi podjetje, da jih ni moglo izvrševati hitreje in smotrneje radi tega, ker so se že med gradnjo izvrševale izpremembe tako po funkcionalnosti in številu prostorov, kakor tudi po izvedbi gradbenih, instalacijskih in drugih del. Enak primer bi se utegnil izvršiti tudi pri nameravani adaptaciji kavarne Emona, kjer je Slovenija-vino kot investitor sililo v izvedbo pripravljalnih del ter v izvedbo nadaljnjih adaptacijskih del, ne da bi si predhodno izposlovalo tehnično dokumentacijo zanje in njeno odobritev po pristojnih organih. V tem primeru bi investitor izvrševal znatna adaptacijska dela na važnem mestu Ljubljane, ne da bi imel o tem dovolj jasno sliko v gradbeno - tehničnem funkcionalnem in estetskem oziru, še manj pa v finančnem pogledu.

Glede na zgoraj navedeno smatramo, da je dolžnost državnih gradbenih organov pri reviziji tehnične dokumentacije (projektnih elaboratov) in pri izdaji gradbenih dovoljenj za izvedbo objektov po njih, da se pridržavajo na obstoječe predpise glede predložitve pravočasno odobrenih gradbenih programov, ki tvorijo izhodišče za presojo o ustreznosti konkretne tehnične dokumentacije v smislu predpisa o gradbenem projektiranju (Ur.list FLRJ št. 12/52). Kakršnokoli odstopanje odločujočih državnih organov od predpisane poti v revizijskem postopku je ne le v nasprotju z zakonom, temveč tudi v nasprotju s stvarnimi koristmi investitorjev in s splošnimi ljudskimi koristmi, ker tako odstopanje slej ali prej dovede do komplikacij, ki ogrožajo uspešno izvedbo investicije. Navedeno zlasti velja za vse investicije socialističnega sektorja gradenj.

Lokacija gradbenih objektov

Doseđanja praksa pri odobravanju projektov in pri izdajanju gradbenih dovoljenj za gradnje je pokazala, da mnoge težave, zamudnitve in nevšečnosti ter nevolja na račun Mestnega ljudskega odbora izhajajo iz nezadostno, odnosno pomanjkljivo rešenih vprašanj, ki so v zvezi z odobravanjem ali z določanjem lokacije gradbenih objektov. Te nedostatke bi bilo mogoče v precejšnji meri že v naprej preprečiti z izboljšanjem in izpopolnitvijo postopka pri odobravanju ali določanju lokacije investicijskih objektov. Tozadevne odločbe predstavljajo namreč tako za projektante kakor tudi za investitorja prvo konkretno osnovo za projektiranje investicijskega objekta

odnosno tudi že za določanje gradbenega programa za gradbeni del investicijske. Čam bolj je odločba jasna in kompleksna, temboljši rezultat je mogoče pričakovati od strani projektanta pri izvajanju projektne naloge.

in kleparsko

Primer: Mestno instalacijsko/podjetje "Instalacija"

Ljubljana je pripravilo idejni ~~enote~~ projekt za novi objekt obrata in to z lokacijo v izrazito stanovanjskem predelu mesta, kar pa iz splošnih sanitarnih in drugih ozirov ni moglo biti dopuščeno in je bilo treba na to šele iskati in najti drugo ustrežnejšo lokacijo. To je povzročilo zamudo časa in nevoljo pri investitorju ter pri prizadetih stanovalcih.

V zvezi z vprašanji lokacije objektov, zlasti onih na periferiji mestnega področja, se pojavlja še sledéče vprašanje:

Opaža se, da na mnogih predelih mesta sili zazidava terena tudi na področja, na katerih ni nikake javne kanalizacijske mreže. Zato se na takih terenih po sili razmer pojavljajo greznice in tudi legalno in ilegalno zgrajene ponikovalnice za fekalije, ki danes že dejansko ogrožajo obstoječe komunalno vodo-preskrbne naprave, kot na primer v Šentvidu, kjer so že ugotovljene infiltracije fekalij ter mikrob v vodnjake za pitno vodo. Tudi zasebni vodnjaki na teh področjih, ki so deloma še v uporabi zaradi nezadostne mestne vodovodne mreže, so zaradi takih ponikovalnic ogroženi. Iz tega stanja izvira neposredna nevarnost okužbe vode s škodljivimi bakterijami in s tem nevarnost razširjenja epidemij. Ta pojav najno terjaja omejitve v zazidavi terenskih ploskev na sanitarno še dopustne predele, čemur se mora nujno in brez odloga podrediti celotna politika odobravanja lokacij za nove gradbene objekte.

Projekti in projektantska služba

V revizijo predloženi projektni elaborati so v najmanj 50%-ih tako izdelani in opremljeni, da jih ni mogoče odobravati brez pripomb. V tem oziru se ugotavlja, da manjkajo važni projektni elementi, n.pr. statika, situacijski načrti ožjega in širšega okoliša objektov, proračuni, ali pa da so vsebinsko pomanjkljivo napravljeni v tehnično - konstruktivnem ali funkcionalnem oziru, ali pa ne ustrezajo veljavnim posebnim, sanitarnim, delavsko-zaščitnim in drugim predpisom in določilom.

Pogosto je videti, da med glavnim projektantom investicijskega objekta in njegovimi sodelavci kot projektanti za posebne naprave (instalacije, kanali, ceste, nasadi itd.), ki so z glavnim investicijskim objektom vezani, ni zadostne povezave in koordinacije v delu, niti ob zaključku projektnega elaborata. Tako so n.pr. med drugim tudi projektni elaborati za rekonstrukcije ali novogradnje cest v mnogih primerih le enostranski, delni, ter ne zajemajo vse gradbene elemente, ki so vezani z glavnim objektom, kot n.pr. niso zajeta in rešena vprašanja cestne kanalizacije, vodovoda ter drugih naprav in napeljav, ki bodo kadarkoli v cestnem telesu. Ta nedostatek izhaja že iz nezadostno ali nepravilno postavljenega gradbenega programa za take investicije, ki bi moral biti napravljan kolektivno z vsemi interesiranimi podjetji in ustanovami.

S tem v zvezi se ponovno pojavlja vprašanje moralne in materialne odgovornosti glavnega projektanta vsakega projekta. Vprašanje je tudi, na kakšne način in s kakšnimi sredstvi naj se praktično izvaja tudi ta odgovornost proti odobrujočim državnim organom ter vprašanje konsekvence proti neodgovornim projektantom. Ob primeri rešitvi teh vprašanj bo mogoče dvigniti kvaliteto projektnih elaboratov na ustreznejši nivo v korist investitorjev in v interese hitrejšega in lažjega poslovanja gradbenih organov.

Splošno se opaža, da predstavlja sedanje stanje v projektantski službi ozko grlo v gradbeni dejavnosti, skozi katero ne prihaja v zadostni meri, odnosno dovolj pravočasno, vsa tehnična dokumentacija, ki jo potrebuje gradbena operativa na gradbiščih. Ta nedostatek se čuti zlasti pri elaboratih statike, ki v večini primerov znatno zaostaja za projektnimi elaborati za gradbeni del objekta. Zaradi tega na eni strani in zaradi nestrpnosti investitorjev ter v zadnjem času tudi izvajalcu gradbenih del na drugi strani, nastajajo občutne motnje in zastoji na gradbiščih, ne glede na ovire, ki se pojavljajo pri komisijah za revizijo projektov, ker obravnavani projektni elaborati niso popolni. To se dogaja posebno v onih primerih, v katerih je bil odobrujoči gradbeni organ v tem oziru preveč popustljiv ter je nasiljenje investitorja ali na posebne intervencije, obravnaval in odobral parčevalne gradbene-tehnične dokumentacije, ali je dopustil pričetek gradnje še pred dokončanim popolnim razčiščenjem celotne tehnične dokumentacije.

Primeri: "Gradis IMM", stanovanjski blok ob Titovi cesti; "Les" in "Tesar", stanovanjska bloka ob Einspillerjevi ulici; "Slovenija-impex", upravno poslopje ob Kidričevi ulici; "Megrad", Ljubljana (lastna skladišča in pomožni objekti); Mestna kanalizacija - čistilna naprava v Šentvidu; Uprava cest MLO - rekonstrukcija Linhartove in Zaloške ceste ter Frankopanske ulice.

Glede na navedeno je videti, da je treba povečati krog pooblaščenih projektantskih enot ob istočasni primerni selekciji projektantov, ki naj dobijo dovoljenje za projektiranje na osnovi izkazane prakse in sposobnosti. S tem bo dosežena večja ekspanzivnost kontroliranja projektantske službe, ki naj se hkrati napravi tudi dosegljivejšo za manjše investitorje, da se preprečijo posli nelegalnega projektiranja.

Obstoječi tozadevni predpisi uredbe o gradbenem projektiranju vežejo gradbeno oblastvo na pogoj, da smejo biti pri reviziji projektov in pri izdaji gradbenih dovoljenj upoštevani in obravnavani le oni projektni elaborati, ki so napravljeni od za to pooblaščenih projektantskih podjetij in birojev, ki tudi edini odvajajo s projektantskim poslom vezano akumulacijo. Število teh podjetij in birojev, njihova kapaciteta ter organizacija poslovanja pa niso taka, da bi mogla zajeti vse potrebe na projektantski službi. Izpadajo zlasti drobni projekti, t.j. manjših stanovanjskih in drugih objektov, adaptacij itd. Radi tega se pojavljajo pred revizijskimi komisijami vedno pogostejše projekti in načrti, ki niso napravljeni in podpisani od pooblaščenih projektantskih podjetij in birojev, kakor je to predpisano po zakonu. Takšni projekti, ki so dostikrat tudi po formalni in konstruktivni strani neustrezni, bi morali biti dejansko zavrženi, kar bi pa zelo oviralo gradbeno dejavnost in bi bila s tem tudi občutno prizadeta splošna stanovanjska politika MLO. Zavrnitev projektov bi tudi povzročila veliko nejevoljo med ljudstvom, ki zaradi takih zahtev premnogokrat gleda v izvršujočih organih revizijske službe le birokrate in nepotrebne zaviratelje gradbene dejavnosti.

S projektantsko službo je povezano tudi vprašanje revizije, odnosno izpremembe postopka ali določil glede pobiranja državne akumulacije, izvirajoče iz projektantskih poslov. Mnogo interesentov investitorjev - tudi iz vrst socialističnega sektorja -

22

opozarja na sorazmerno visoke račune projektantskih podjetij za napravo projektov.

Gradbena operativa:

V teku letošnjega prvega polletja so mnoga podjetja po lastni iniciativi silila k pričetku gradbenih del na gradbiščih, še predno je bilo pravilno in dokončno urejeno vprašanje tehnične dokumentacije za investicijske objekte na teh gradbiščih in to predvsem iz razloga, ker so hotela kakorkoli zaposliti svoje delavstvo, katero ~~se~~ morala plačevati ne glede na to, ali je bilo dejansko zaposleno ali ne. Ob prevelikem popuščanju gradbenih organov v tem oziru so se pozneje pojavile težave pri napredovanju del zaradi manjkajoče tehnične dokumentacije, ki ni pravočasno prispela na gradbišče. Zaradi tega so pozneje neogibno morali nastajati zastoji na gradbiščih, kar je povzročilo upravičene kritike tako pri gradbincih, kakor tudi pri drugih državljanih, ne glede na investitorje in na projektante, ki morajo delati zaradi tega prenagljeno in zato ne dovolj premišljeno in pomanjkljivo. Iz takega dela rezultira le slabši uspeh izvedbe objekta, kot bi bil dosežen, če bi bila tehnična dokumentacija pripravljena in zaključena še pred pričetkom del na gradbiščih.

Pojavlja se tudi grlo v gradbeni operativi in sicer pri drobni gradnji, t.j. malih stanovanjskih in drugih objektov, adaptacijah itd., ker se večina gradbenih podjetij socialističnega sektorja ne zanima za take gradnje, malih obrtniških gradbenih podjetij pa ni dovolj. Zaradi tega prihajajo mnogi mali investitorji s prošnjami za dovolitev gradenj v "lastni režiji", kar je v nasprotju ne le s formalnimi predpisi, temveč tudi s stvarnimi, splošnimi koristmi (odgovornost za strokovno izvedbo, šušmarstvo, odtegnitev od plačevanja akumulacije itd.).

S tem v zvezi je tudi vprašanje izredno visokih gradbenih stroškov, ki jih podjetja zaračunavajo investitorjem, kar je zelo občutno, odnosno dostikrat tudi preveliko breme, posebno za male investitorje. Podjetja namreč priračunavajo k čistim stroškom izvedenih gradbenih del še pribitek za režijo podjetja in za akumulacijo v višini 270%. Zaradi tega se taki investitorji zatekajo k nedovoljenim (skritim) gradnjam v "lastni režiji" pod različnimi formalnimi naslovi.

Gradbena dela, ki se izvršujejo v okviru tajništva za komunalne zadeve:

A. V breme proračunskih sredstev - velika vzdrževalna dela

1. V zvezi z dograditvijo zatvornice na Ljubljani se popravljajo obrežni zidovi ob Ljubljani, posebno v delu od Novega trga do izliva Gradaščice v Ljubljano. Za ta dela je na razpolago v rednem proračunu MLO 5,000.000 dinarjev. Predračun, ki ga je dal Zavod za raziskavo materiala, ki izvršuje ta popravila po posebnem postopku, pa predvideva okrog 15,000.000 dinarjev stroškov, manjka torej 10,000.000 din

2. Zoološki vrt

Nadaljuje se z gradnjo medvednjaka, ki bo veljal po predračunu okrog 8,500.000 dinarjev. V rednem proračunu je na razpolago 4,000.000 dinarjev, za dovršitev pa bo potrebno še 4,500.000.-dinarjev.

3. Uprava cest

Uprava cest je letos že rekonstruirala Kolodvorsko ulico, rekonstrukcija Čufarjeve ulice se bliža koncu. Z ozirom na podražitev materiala in povečani obseg del, se bodo prvotno predvideni stroški 11 milijonov dinarjev povečali.

4. Mestna kanalizacija

gradi v breme rednega proračuna kanal na Šmartinski cesti, kjer se bo po programu tlakovala Šmartinska cesta kot važna dovozna cesta v mesto, poleg tega pa bo mogoče kanalizirati vse območje Šmartinske ceste do Pokopališke ulice.

5. Vse ostale ustanove - Snaga, Javna razsvetljava, Mestna vrtnarija, Javna kopališča - izvršujejo iz rednih proračunskih sredstev tekoča vzdrževalna dela na svojem delokrogu dela.

6. Posebno pereče je vprašanje popravila Javnega kopališča v Prečni ulici, kjer bi bilo treba popraviti streho, mizarske izdelke in prepleskati notranje prostore, ker grozi nevarnost,

da streha ne bo preživela zime in se bodo higienski pogoji tako poslabšali, da bomo morali kopališče zapreti. Stroški velikih popravil znašajo po predračunu 540.000 dinarjev.

breme investicijskih sredstev po DP pa se izvršujejo sledeča dela:

1. Uprava cest

Iz investicijskih sredstev po DP izvršuje Uprava cest rekonstrukcijo Zaloške ceste v odseku od Karmela do bivše mitnice (odcep ceste na Fužine). Stroški za ta dela znašajo po predračunu 24 milijonov dinarjev, medtem ko je v DP predvideno sanje le 18 milijonov dinarjev. Uprava cest se bori, da bi za odobreno vsoto dela dokončala.

Drugih del Uprava ~~vest~~ iz doselj odobrenih sredstev ne b~~a~~ izvršila. V primeru pa, da se ji dodela takoj še dodatni krediti v višini 42,571.000 dinarjev, bi mogla izvršiti še tlakovanje podaljška Roške ceste, dovršitev Petkovškovega nabrežja, oporni zid ob mestnem strelišču, prehod od Zarnikove ulice do Ambroževega trga, tlakovanje hodnikov od zapornic na Celovski cesti mimo železniške ambulate do tlakovanega dela hodnika, zalivanje kock na Titovi cesti, gradnja Zaloške ceste v odseku skozi Polje, popravilo mostu v Zg. Kašlju čez Ljubljaničo, urediti in obnoviti prometne znake, izdelati projekte za gradbeni program v letu 1954. Za vsa navedena dela so že izdelani ~~načrti~~ načrti.

Gradbena sezona za cestna dela v asfaltu je samo še do srede septembra. Vsako poznejše delo v asfaltu je izključeno, ker imamo zelo slabe izkušnje (Zaloška cesta) pri delih, ki so se lani izvajala v poznem jesenskem času in slabem vremenu.

2. Izgradnja in montažna dela čistilne naprave v Šentvidu.

Po DP imamo odobreno 18 milijonov dinarjev, za gradnjo iztoka v Savo in zavarovanje obale pa je potrebno še 5 milijonov din. To zavarovanje je neobhodno potrebno, ker bi narasla Sava začela trgati obalo in rušiti odvodnik. Dela so v teku in jih izvršuje mestna kanalizacija. Brez dograditve čistilne naprave ni mogoče dati v obrat kanalizacije v Šentvidu, ki je že zgrajena.

3. Za gradnjo vodovodnega razdelilnega omrežja v novih stanovanjskih naseljih v Šentvidu, Dravljah, Stožicah in Na Gmajni je po DP predvideno 12 milijonov dinarjev. Doslej se ta dela še niso razmahnila, ker ima Mestni vodovod sklenjene dobavne pogodbe z Železarno Štore šele za III. kvartal z ozirom na to, da je morala dobavljati cevi v I. in II. kvartalu ključnim objektom. Celotna dolžina predvidenega omrežja bo znašala 2900 ml.
4. Montaža zatvornic na Ljubljani - predvidena sredstva po DP znašajo 22 milijonov dinarjev, po predračunu bi bilo potrebno še 14 milijonov dinarjev. Ker pa bo Litostroj znižal svoj račun za 10 milijonov dinarjev, bo znašala razlika š 4 milijone din, ki jih bo potrebno še naknadno odobriti.
- Dograditev in montaža zatvornice se je zavlekla, ker niti tovarna "Franc Leskošek", niti "Litostroj" nista držala dobavnega roka po pogodbah. Razlogi pri tovarni "Franc Leskošek" so v tem, da je moral izdelovati prioritete zatvorniške naprave za Jablanico in Zvornik, Litostroj, ki izdeluje elektromehansko opremo, pa ni dobil iz Jesenic pravočasno materiala iz inozemstva za različne elektro opteme.
- Sedaj bo zgrajena zatvornica do 15. septembra. Tovarna "Franc Leskošek" je končala z montažo tabel, Litostroj pa bo začel 15. avgusta z montažo elektro - mehanskega dela naprave.
5. Javna pralnica v Gerbičevi ulici, za katero je predvidenih 5,5 milijonov dinarjev ter se bo uredila v prostorih Gradbenega tehnikuma, ki so bili grajeni za pralnico, še ni začela z izrabo investicij, ker je bilo podjetje ustanovljeno pred dobrim mesecem in je bil upravnik imenovan šele pred kratkim.
6. Za dograditev stanovanjskih zgradb in ureditev okolice okrog teh zgradb je predvidenih po DP 37,530.000.-din. Izvršujejo se dela še na Ambroževem trgu, v blokih v Šiški in izvršujejo se dela na fasadah v Rozmanovi ulici in Vrhovčevi ulici.
- Delo je nujno potrebno radi tega, ker so neometane zgradbe že začele propadati, enojna zasteklitev in dograditve stopnišč, ki so nujno potrebne radi stanovalcev v teh zgradbah.

Dela so v teku in jih izvršujejo različna gradbena podjetja. Celotna vsota investicij znaša 113,030.000 milijonov dinarjev ter bi bilo potrebno povečati v smislu obrazložitve vsaj za 9 milijonov dinarjev.

V DP ni nobenih predvidenih sredstev za gradnjo novih stanovanj, ker so bila ista iz prvotnega predloga družbenega plana premeščena na Svet za prosveto in kulturo in na Svet za ljudsko zdravstvo in socialno politiko.

Večji nedograjeni objekti (1.1948 - 1949).

Dečji dom na Vrazovem trgu

izgraditev III. in IV. trakta in ureditev okolice.

Poliklinika, novi objekti ob Gluhonemnici

izgradnja IV. trakta, fasade, notranjosti, ureditev okolice

Centralna kotlarna kliničnih bolnic ob Cegnarjevi ulici

dovršitev zunanosti kotlarne, vgraditev oprave, dokončanje kanalov za cevovode do objektov, polaganje cevovodov.

Biološko - patološki inštitut MVŠ

dograjen je v surovem, dela v glavnem počivajo.

Stomatološki inštitut MVŠ

zgradba je v surovem stanju dogotovljena, dela se v notranjosti objekta počasi nadaljujejo.

Rajonska zgradba III.

dvoranski trakt je nedograjen za uporabo, okolica zgradbe še ni urejena, spodnji del fasade glavnega trakta še ni dokončan.

Rajonska zgradba IV. ob Tržaški cesti

dvoranski trakt je dograjen samo v temeljih, glavni trakt še ni fasadiran, okolica še ni urejena.

Stanovanjski blok Ambržev trg

ureditev okolice/^{blokov} je v teku, blok III v zunanji strani spodaj še ni zaključen, blok I in II tudi še nista na fasadnem delu na dvoriščni strani zaključena, nedokončan je prevoz na koncu bloka I.

Akademija upodablajočih umetnosti

dela na objektu so bila ustavljena v temeljih in se potem niso nadaljevala. Za nadaljevanje-dela je bil pripravljen in odobren nov idejni projekt, glavni projekt pa še ni bil predložen v odobritev.

Stanovanjska zgradba MLO v Vrhovčevi ulici
dokončujejo se fasade.

Nadsidava 8 stanovanjskih zgradb v Rozmanovi, Ilirski, Malgajevi
in Zrinjski ulici - fasade se dokončujejo.

Pečje jaslji, Resljeva cesta

dokončuje se zunanost zgradbe in njene okolice (dela počasi napredujejo v okviru razpoložljivih sredstev).
Manjkajo še tovarna dvigala.

Bloki MLO - Šiška

Manjka še ureditev okolice, dovozov in dohodov, zelenic in deloma tudi odvodnjavanje terena - ureditev okolice deloma v teku.

Isto kot zgoraj velja tudi za bloke JLA v Šiški, bloke JDŽ ob Celovski cesti, Litostrojske bloke in za blok Notranje uprave LRS.

Pri vseh zgoraj navedenih blokih nedokončana dela počivajo, deloma pa je zanje že pripravljena tehnična dokumentacija za ureditev cest, kanalov itd.

Garaže "Putnik" ob Celovski cesti

ureditev okolice še ni izvedena, niti se še ni pričela.

Stanovanjska kolonija Elektrozveze - Pržanj

odvodni kanal za fekalije in za odvodnjavanje terena še ni izgrajen, niti še ni pripravljena tehnična dokumentacija zanj, sedanje stanje je sanitarno nevzdržno. Tudi ureditev okolice še ni dokončana.

Zbirni kanal v Šentvidu

dela so ostala še nedokončana, zlasti pri ureditvi terena nad kanalom.

Stanovanjski blok PTT ob Albanski ulici
se dokončuje.

Zadružni dom v Dobruňjah
je nedokončan, dela počivajo.

Zadružni dom v Zadobrovi
je v zunanosti nedokončan, dela počivajo.

Zadružni dom v Sostrem
je nedokončan, dela počivajo.

Zadružni dom v Zalogu
je nedokončan, dela počivajo.

Predlog za dodatne kredite:

Uprava cest:

potrebuje dodatne kredite za naslednje delo:

I. Primanjkljaj k planu del za leto 1953

1. Pripravljalna dela na Šmartinski cesti.....	4,000.000.-
2. Roška cesta - podaljšek do Streliške ul.....	8,800.000.-
	12,800.000.-

II. Za nova dodatna dela po predlogu tajništva za gradnje in komunalne zadeve

1. Petkovškovo nabrežje (od tromostovja do Zmajskega mostu).....	4,000.000.-
2. Oporni zid pri Strelišču ob Dolenjski cesti (že izvršeno v breme vzdrževanja).....	1,100.000.-
3. Prehod Ambrožev trg-Zarnikova ulica.....	2,300.000.-
4. Tlakovanje hodnikov pred ambulanto v Šiški.....	2,060.000.-
5. Zalivanje kock na Titovi cesti.....	5,000.000.-
6. Gradnja Zaloške ceste skozi Polje.....	9,500.000.-
	23,960.000.-

III. Vzdrževalna dela

1. Most čez Ljubljanico v Kašlju (polovico prispevka za OLO Polje).....	1,000.000.-
2. Prometni znaki in ostale signalizacije (doslej izvršeno v breme vzdrževanja cest).....	3,811.000.-
	4,811.000.-

IV. Projekti:

za dela, ki so predvidena po programu za leto 1954.....	1,900.000.-
---	-------------

38

Uprava cest - rekapitulacija:

I. Primanjkljaj k planu del za leto 1953.....	12,800.000.-
II. Nova dodatna dela - predlog MLO.....	23,960.000.-
III. Vzdrževalna dela mostov in prometnih znakov.....	4,811.000.-
IV. Izdelava načrtov za cestni program v l.1954....	1,000.000.-
	42,571.000.-

2. Mestna kanalizacija

potrebuje dodatne kredite za naslednja dela:

1. Naprava iztoka glave zbiralnika v Savo in ureditev obale.....	5,000.000.-
2. Izgradnja kanala v Kamniški ulici.....	5,000.000.-
3. Del kanalizacije Samove ulice.....	900.000.-
4. Del kanalizacije v Oslavijski ulici.....	600.000.-
5. Kopitarjeva ulica.....	90.000.-
6. Kolodvorska ulica.....	386.000.-
7. Jakšičeva ulica.....	40.000.-

12,016.500.-

3. Mestni vodovod:

potrebuje dodatne kredite za naslednja dela:

1. Ureditev vodovoda v Čufarjevi ulici med Miklošičevo in Kotnikovo, 280 ml Ø 80.....	1,600.000.-
2. Ureditev II. etape vodovodnih del severno od Stoženske ul. 500 ml Ø 80.....	2,900.000.-
3. Ižanska cesta I. etapa 300 ml Ø 80.....	1,500.000.-
4. Podaljšek vodovoda od Gmajne proti Hrušici.....	9,000.000.-

15,000.000.-

4. Tajništvo za komunalo MLO

potrebuje kredite za naslednja dela:

1. Zatvornica na Ljubljani (v proračunu za leto 1953 ni bila dodeljena celotna kvota, ki je še potrebna za dograditev zatvornice).....	4,000.000.-
2. Sanacija opornih zidov Ljubljaniše.....	5,000.000.-
	9,000.000.-
	=====

5. Lokalni promet

potrebuje za rekonstrukcijo prometa:

Uvedbo trolejbusa v celoti 291,000.000.-	
v letu 1953 pa.....	100,000.000.-
	=====

6. Zoološki vrt

za dograditev ograde za medvede (pror. vsota 8,9 milijonov. Od tega že dotirano

4,5 milijonov - potrebno.....	4,400.000.-
	=====

Rekapitulacija:

1. Uprava cest.....	42.571.000.-
2. Mestna kanalizacija.....	12,016.500.-
3. Mestni vodovod.....	15,000.000.-
4. Tajništvo za gradnje in komunalo.....	9,000.000.-
5. Lokalni promet.....	100,000.000.-
6. Zoološki vrt.....	4,400.000.-
	182,987.500.-
	=====

Nadalje je tov. ing. Tepina omenil pri lokaciji gradbenih objektov, da je dosedanja praksa pri odobravanju projektov in pri izdajanju gradbenih dovoljenj za gradnje pokazala, da izhajajo mnoge težave, nevšečnosti in zakasnitve ter nevolja na račun MLO iz nezadostno oz. pomanjkljivo rešenih vprašanj, kiso v zvezi s odobravanjem ali z določanjem lokacije gradbenih objektov. Te nedostatke bi bilo mogoče v precejšnji meri že vnaprej preprečiti z izboljšanjem in izpopolnitvijo postopka pri odobravanju ali določanjem lokacij investicijskih objektov. Tozadevne odločbe predstavljajo tako za projektante kakor tudi za investitorja prvo konkretno osnov za projektiranje investicijskega objekta oziroma tudi že za določanje gradbenega programa gradbenih del za investicije. Čim bolj je odločba jasna in kompleksna, temboljši je rezultat, pričakovati od strani projektanta pri izvajanju projektne naloge. Kot primer je navedel bivše Mestno instalacijsko in kleparsko podjetje sedaj "Instalacija" v Ljubljani, da je pripravilo idejni projekt za novi objekt oz. zgradbo obrata in to z lokacijo v izrazito stanovanjskem delu mesta, kar pa iz splošnih sanitarnih in drugih ozirov ni moglo biti ~~dovoljeno~~ ^{dogustno} /ter je bilo potrebno, šele nato iskati in najti drugo ustreznjšo lokacijo. To je povzročilo veliko izgubo časa in veliko nevoljo pri investitorju ter pri prizadetih stanovalcih.

Za uspešno delo pri projektiranju novih objektov in pri poznejšem odobravanju tehnične dokumentacije je neobhodno potrebno, da se z odločbo o lokaciji in ~~u~~ tej pripadajočo označno posvedočbo vseh podatkov, točno določijo in predpišejo vsi elementi in pogoji, ki so potrebni investitorju in projektantu za pravilno vnašanje objektov na t~~er~~enu.

V zvezi z vprašanjem lokacije objektov, zlasti onih na periferiji mestnega področja se pojavlja večkrat še sledeče vprašanje: ~~Spašena je~~ ^{Spašena je} da se na mnogih predelih mesta sili zazidava terena tudi na področju, na katerih ni nobene javne kanalizacijske mreže. Pri tem je nujna potreba, ki se pojavlja z nastajanjem greznic in tudi legalno ali ilegalno zgrajene ponikovalnice za fekalije, ki danes dejansko že ogrožajo, kakor smo že slišali obstoječo komunalno vodo - preskrbovalne naprave, čistilne naprave, kjer že ugotovljeno in filtracija fekalij ter mikrobov v vodnjake za pitno vodo. Pravtako so zasebni vodnjaki na teh področjih od dolge uporabe

in zaradi nezadostne mestne vodovodne mreže dejansko že ogroženi. Iz tega navedenega stanja izvira neposredna nevarnost okužbe vode s škodljivimi bakterijami in s tem nevarnost razširjanja raznih epidemij. To ~~namo~~ ^{nujno} terja omejitve v zazidavi raznih terenskih ploskev na sanitarno še dopustne predele, kateremu se mora nujno in brez odloga podrditi celotna politika odobravanja lokacij za nove gradbene objekte. S tem v zvezi je tudi razdelitev teritorija na zazidalne nezazidalne površine oz. parcele, ^{zelo nujno}. Vsi ted tega predlagam, da urad za regulacijo Ljubljane takoj in vzajemno z Mestno kanalizacijo kot bodočim neposrednim investitorjem za nadaljno izgradnjo mestne kanalske mreže, pristopi k izdelavi osnutka zazidave tangiranih mestnih predelov s pripadajočim načrtom za nadaljno zazidavo.

~~Torej sicer~~ ^{namo} ~~da je~~ ^{da je} pri takih odločitvah in odobravanju lokacij ~~je~~ ^{zadnji} treba biti zelo previden, ker to niso majhni problemi. Naj omenim še ~~zadnjega~~ ^{zadnji} konflikta z javnimi skladišči v Ljubljani, ki je ~~prišel~~ ^{marat} zaradi tega, ker je bila dokumentacija lokacije utemeljena tako, da jim nismo mogli ničesar odločiti odnosno odobriti. Lokacija se nakazali prav v neprimerne predele, kjer bi se ogrožal stanovanjski problem tega predela. Potrebe v lokacijah so pokazali tudi pri "Slovenija sadje" in "Tehnometalu", da bi uredili svoja skladišča tako, da smo stvarno prišli do investitorskih težav ter nismo vedeli, kaj bi odločili. Pripominjam pa, da se prav v teh stvarih pripravlja uredba, kjer bo treba izdelati načrt za nezazidljive in zazidljive načrte na področju Ljubljane. Pri tem pa nam ni treba čakati na načrte oz. republiške predpise. Mi sami lahko pristopimo in to uredimo. Vidim pa, da so tu kaj spregledani razni predpisi. Nadalje je v zvezi z vprašanjem odobravanja lokacije še vprašanje podrobnejših predpisov in določil glede pogojev in zahtev za odobravanje takšnih zemljišč za gradnjo v pogledu lege, velikosti, terenske in talne konfiguracije ter preiskave tal, lege talne vode, in ostalih odnosov zemljišča do sosednjih gradbišč in drugih objektov. Upam pa, da nam boste v doglednem času priskočili na pomoč. Splošni problem, ki smo ga pustili nerešenega v preteklih letih, nam je ostal še vedno pereč ter nam bo pri novem izpopolnjenem gospodarskem sistemu delal še večje težave, kakor pa doslej. Mislim seveda na projekt in projektantsko službo, ki nam bo zaradi navedenih propustov delala pri novem gospodarskem sistemu vedno večje težave. Na koncu bi rad pripomnil še nekaj o našem svetu. ~~En ima~~ ^{Ste} 9 članov. Največ-

Preprosto
krat|zgodí, da nismo vsi prisotni, to se pravi, da smo redkokdaj vsi skupaj. V tem vidite, da se gotove probleme sploh ni moglo obravnavati, ker je bila udeležba članov sveta na sejah nezadostna. V našem svetu je tudi kot član zastopnik železnice, kateri pa večkrat nima nič skupnega z našimi problemi.

Pripomnil bi še to, da nam primanjkuje v aparatu nekaj uslužbencev in sicer: v gradbeni inspekciji manjka 5 uslužbencev, 2 geodeta kot strokovnjaka in vodja gradbene kartoteke. V svojem poročilu sem v glavnem o teh stvareh govoril in apeliram na Vas, da moramo nastopati povsod enotno. Enotni pa moramo biti tudi proti pojavom partikularizma, ki se kaže v tem, da nekateri odborniki radi zavajajo volivce in jim preveč obljubljaajo. Poznam celo teren, kjer je ljudski odbornik spraševal volivce, kaj bi jim postavili, ali stanovanjsko hišo ali kaj drugega. Smatram, da je treba s tem zavajanjem volivcev prenehati. Najpreje je treba misliti na finančna sredstva za že začete objekte, ki pa še niso dovršeni. Na vsak način moramo spremeniti to politiko, da ne bomo zavajali ljudi. To pa zaradi tega, da ne bomo začeli uvajati nekih novih predpisov.

Če pogledamo naprej, bomo videli, da premalo pazimo na podjetja, ki ne izpolnjujejo svojih obveznosti do skupnosti. Tako so naši fondi prazni. Tu sem nanizal razne probleme, o katerih bo treba veliko govoriti.

Predsedujoči predlaga 15 minut odmora in opozori, da bi se vršila razprava po referatu tov. ing. Tepine Marjana potem, ko bo podal svoje poročilo o komunalni higieni na območju mesta Ljubljane še tov. Zupet Avgust, ker se njegovo poročilo nanaša na referat ing. Tepine. Prosi, da bi bila diskusija živa, ker bomo le s plodonosno diskusijo rešili razne pereče in nerešene probleme.

2) POROČILO O KOMUNALNI HIGIENI NA OBMOČJU MESTA LJUBLJANE.

Poročilo o komunalni higieni na območju mesta Ljubljane poda tov. Zupet Avgust, predsednik Sveta za ljudsko zdravstvo in socialno politiko:

Referat Jos. Rupela 36
W. Rozen
PROBLEMI KOMUNALNE HIGIJENE
na področju MLO glavnega mesta Ljubljane

◀ A

[Osvoboditev naših narodov in nadaljni socialistični razvoj naše družbene ureditve pomeni tudi za glavno mesto LR Slovenije - Ljubljano novo obdobje naglega razvoja. Po priključitvi novoosvobojenih pokrajin je Ljubljana postala še prirodnejše središče Sloven-
cev tako v političnem kakor tudi v upravnem in kulturnem pogledu. Ljubljana osrednja geografska lega na križišču najvažnejših cestnih in železniških magistral, ki vežejo sapač s bližnjim vzhodom in sever s jugom ter slasti s zelo pomembnimi jadranskimi pristanišči in smanimi obmorskimi pa tudi gorskimi letovišči in prirodnimi zdravilišči, je naraven pogoj, da se Ljubljana v vse večji meri uve-
ljavlja tudi kot važen trgovski in turistični center. Pomembni viri električne in kalorične energije v bližnji okolici mesta in kvalificirana delovna sila, ki se pojavlja kot posledica neprimerne površine tal za intenzivnejše poljedelsko obdelovanje, pa ustvarjajo v Ljubljani tudi pogoje za razvoj lahke industrije.

To vse in novi družbeni odnosi so vzrok, da se je Ljubljana v letih po osvoboditvi tako naglo razvila, kar nam kaže tudi nena-
raden porast prebivalstva. Ljubljana, ki je pred II. svet. vojno leta 1939 imela 87.400 prebivalcev, leta 1948 115.550 prebivalcev, je ob zadnjem ljudskem štetju v marcu letošnjega leta imela že 138.489 prebivalcev, kar pomeni, da se je število prebivalstva napram stanju izpred vojnem povečalo za 59%, a napram letu 1948 pa za 20%. V podobnem sorazmerju se je povečala tudi površina mesta, ki je pred vojno leta 1939 znašala nekaj nad 65 km² a ima sedaj po inkorpora-
ciji predelov, ki so zrasi na robu samega mesta že preko 204 km²; kar pomeni porast za 214%.

Povsem razumljivo je, da so se v zvezi s takim razvojem mesta ogromno povečale tudi njegove potrebe na področju komunalne higijene. Bilo bi nepravilno pričakovati, da bi se komunalna higijena v mestu morala razvijati v koraku s splošnim razvojem mesta, kajti napredek v komunalni higijeni, ki terjaja ogromna finančna sredstva za razne investicije, je osko vezan na splošni ekonomski razvoj občine, v tem slučaju mesta kot celine. Kljub temu pa nam poglob-
ljena analiza, ki je prikazana v posebnem elaboratu, kaže, da so bila v zadnjih letih vprašanja komunalne higijene na področju mesta

Ljubljane tako zapostavljena za splošnim razvojem, da bo potrebno postaviti skrajne napore, da se odpravijo vsaj oni nedostatki, ki predstavljajo neposredno nevarnost za zdravje in življenje prebivalstva. A tam, kjer je ogroženo zdravje in življenje delovnih ljudi, tam obstoji tudi neposredna nevarnost za nadaljni progresivni gospodarski razvoj zajednice. V zvezi s tem je ^{je} muno, - a da niti ne omenjamo potreb socialne zaščite -, nalaga v presojo in ocenitev vrednost investicij, potrebnih za izboljšanje komunalne higijene v primerju do škode, ki jo ima družba zaradi zanemarjanja teh problemov, ki so tudi eden od činiteljev za gospodarski procvit. Tako je n.p.r. samo iz sredstev socialnega zavarovanja v letošnjem letu bilo porabljeno za zdravljenje zavarovancev (din), a iz mestnega proračuna skoro 20 milijonov za nepremožne in za pokritje sakonskih življenj.

Ako bi presojali stanje komunalne higijene v Ljubljani samo na podlagi uspehov zdravstvene službe, ki s skrajnimi napori izvršuje postavljene naloge, tedaj bi morda prišli do zaključka, da sedanje stanje v Ljubljani ni kritično. Tako n.p.r. statistični podatki prikazujejo, da se je v letu 1950 rodilo 3254 otrok domačinov oziroma 27,1‰ na 1000, a da se je v letu 1952 rodilo v Ljubljani 3223 otrok Ljubljančanov in da je nataliteta znašala 20,9 na 1000 prebivalcev, dočim je umrlo vsega 1044 Ljubljančanov, kar pomeni, da je mortaliteta dosegla le 7.73‰ to je najnižje stopnjo od leta 1918 dalje (leta 1945 je znašala še 17,25, a leta 1946 še 10,8) in kar se še močno približuje povprečju gospodarsko razvitih zapadno evropskih držav. Tudi smrtnost dojenčkov v Ljubljani je relativno najmanjša, saj je v letu 1952 umrlo vsega 150 dojenčkov do prvega leta starosti in je znašala umrljivost v sorazmerju s rojstvi vsega 5.3‰ (v letu 1951 je bila 5.9‰), kar nas tudi močno približuje srednjeevropskemu povprečju. Smrtnost na tuberkulozi je prav tako padla in znašala vsega 5.03 na 10.000 prebivalcev, kar je znatno nižje od najmanjše smrtnosti pred II. svetovno vojno v letu 1940, ko je znašala 7.03 na 10.000 prebivalcev.

Toda ako pogledamo število obolenj, tedaj vidimo, da je bilo 38.612 v letu 1952 pregledanih otrok na Šolski polikliniki, v otrokova bolnišnicah pa otroke in v Dečjem domu bilo ugotovljenih obolenj na boleznih dihal 22.81%, vnetju žlez in podkožnega tkiva 14.38%, boleznih oči in ušes 13.51%, slabokrvnosti 5.74%, nalezljivih bolezni 5.32%, bolezni prebavil 5.05%, rahitisev in sličnih avitaminoz 1.9%, revmi 1.29% i.t.d.

Prav tako statistični podatki kažejo, da caries zobovja

povsem osnovnošolskih otrok stalno narašča. V letu 1950/51 je bil series ugotovljen pri 35.4% otrok iz osnovnih šol, a v letu 1951/52 se pri 57%.

Tudi golšavost je v Ljubljani zelo razširjena. Pri zdravniških pregledih v letu 1951/52 je bilo ugotovljeno, da ima 12% otrok osnovnih šol, 43% gimnazijske mladine, 31% dijakov strokovnih šol, 19% dijakov industrijskih šol ter 29% učencev v gospodarstvu.

Na podlagi vseh teh podatkov moramo sklepati povsem prepričano, da je razmeroma majhno smrtnost pripisovati le napredku sodobne medicine, slasti kirurgiji, uporabi antibiotičnih sredstev (penicilina, spreptomocina, PAZ-a, aureomicina i. t. d.), kar slasti zmanjšuje smrtnost zaradi raznih septičnih obolenj in tuberkuloze, in dobri organizaciji zdravstvene službe, pred in po-rojstvene zaštite matere in otroka, slasti prihaja do izrasa pri majhnem številu patoloških porodov in majhni smrtnosti porodnic ter dojenčkov. Tudi dejstvo, da v Ljubljani skoro ni epidemij nalezljivih bolezni, ne moremo pripisati dobri komunalni higijeni, temveč le, povsem mirno se mora reči, veliki sreči.

Kajti, ako pogledamo samo stanje mestnega vodovoda zlastno preskrbe prebivalstva s pitno vodo sploh, tedaj vidimo, da se fekalna infiltracija talnega vodovja grozeče širi in da na mnogih mestih periferije še neposredno ogroža zdravje in življenje prebivalcev ter stavlja v nevarnost še zdrave izvore pitne vode. Na področju mesta je le 224 km in 128 metrov vodovodnega omrežja, od česar odpade na mestni vodovod 206 km in 128 metrov, a na 28 lokalnih vodovodov 18 km omrežja. Ne glede na to, da vodovodno omrežje ni v pravem sorazmerju s številom prebivalstva in površino mesta, je potrebno imeti pred očmi tudi to, da se lokalni vodovodi higijensko-tehnično neprimerni, da za izvore vode v Klečah obstoji še resna nevarnost, da se okužijo, ako se hitro ne izvede kanalizacija v Šentvidu (odpadne okužene vode iz Šentvida se namreč naglo širijo proti Klečam), da je oprema črpališč tako v Klečah kot v Hrastju nezadostna in da obstoji stalna nevarnost za nemoteno preskrbo mesta s pitno vodo, ker ta črpališča nimajo nobenih rezervnih naprav, ki bi se lahko stavile v pogon v primerih kakšnih večjih pa tudi manjših okvar pogonskih oz. črpalnih strojev.

Razen tega je treba omeniti tudi to, da kemični sestav pitne vode ne odgovarja zaradi pomanjkanja jedove soli in fluorida, kar je vzrok razmeroma velikega števila primerov glšavosti

seriosa med mladino.] Ker ima od skupnega števila stanovanjskih (10.090), v Ljubljani priključke samo 6.857 poslopij t.j. 68%, je vedno potrebno, da se prebivalci poslužujejo vodnjakov, ki jih na področju mesta 1205 zidanih in 1471 zabitih, to je skupno 2676. zidanih vodnjakov je neprimernih 482, od zabitih pa 386 t.j. skupno ali 32.5%. Na nekaterih predelih Barja morajo prebivalci piti vodo še iz iskopanih jam in iz občestnih jarkov, dočim prebivalci Brdo, Rudnika, Gmajne, Sp. Hrušice, Fušin, Zaloga, velikega dela Polja, Metkida, Trate, Zapuž in Dravelj pijejo vodo, ki je fekalno okužena in stalno fakultativno nevarna zdravju in življenju prebivalcev, kar izpričujejo posamezni primeri tifusa, ki se v teh krajih (Hrušica, Fušine) skoro redno pojavljajo vsako leto, odnosno primeri težkih prevesnih sastrupljenj (Brdo i.t.d.).

Takemu stanju v pogledu preskrbe s vodo je precejšen vzrok tudi nepopolna mestna kanalizacija, za katero je bil skrt še odobren leta 1906 in kasneje leta 1948 izpopolnjen predlog v študij in odobritev takratnemu Gradbenemu ministrstvu LRS. Skupna dolžina kanalskega omrežja je znašala konec leta 1952 le 122 km in 449 m in je v glavnem omejena na center mesta. Pa še ta kanalizacija je v precejšnji meri zastarela, saj so ponekje v centru mesta še stari zidani kanali, ki na vseh straneh propuščajo vodo in pline, a mnogo je tudi kanalov, kjer niso nameščeni nujno potrebni sfioni. Vse to povzroča po mestnih ulicah smrad, ki nikakor ni v prid pospeševanju turizma v mestu. Zaradi tega imamo danes v Ljubljani še vedno 6547 greznic, ki imajo skoraj vse v nasprotju s obstoječimi predpisi pretoke, ki stalno okužujejo talno vodo v mestu in okolici. To je posledica tega, ker mesto ne razpolaga niti s enim avtomobilom za ispraznjevanje greznic, dasi se nabavlja že več desetletij nazaj, a edini starinski greznišni voz na konjsko vprego in prestaro ročno šrpalke sploh ni več v stanju, da bi smogel ispraznjevati v rednih časovnih razdobjih tako ogromno število greznic.

Nazen tega pa je tudi Ljubljana pod kliničnimi bolnicami ena sama greznica, v katero se tam izlivata oba glavna kanalska zbiralnika, štiri je kanali iz naselja kliničnih bolnic in kanal, ki dovaja odpadne vode iz klavnice, a nišje proti Seluyse izliva v Ljubljano še štiri je kanali, med njimi eden, ki donša ves infekcijski material iz infekcijske klinike. Ker Ljubljana nima tu zaradi nedokončanih regulacijskih del normalnega odtoka, vsa ta voda, klasi ob niskem vodostogu, tu zastaja in tako predstavlja težke higijenske motnje in epidemiološko nevarnost za ves vzhodni del mesta. To vsekakor ni v korist mestu tudi kot važnemu turističnemu centru.

Podobno je stanje tudi pri drugih rekah v območju mesta, saj so Grubarjev prekop, Gradaščica, Mali graben in drugi vodotoki pravzaprav le odprti kanali, v katere se isteka vsa greznična onesnaga iz bližnjih naselij.

Nedokončano regulacijo Ljubljanice in njenih pritokov pa ima negativen vpliv tudi na klimo Ljubljane, saj je mesto splošno poznano po svoji zamaglenosti, ki je posledica ne do kraja izsušenega ljubljanskega barja. Z izsuševanjem barja se je pričelo še pred približno 200 leti. Dela so z državno pomočjo - mesto tega nikdar ni zmoglo samo - napredovala le počasi. Po zadnjih delih je ostal še neiskopan visok prag v dnu struge ob sotočju matične struge in Grubarjevega prekopa. Ta prag sega vse do izliva Ljubljanice v Savo, kar ovira pravilen odtok voda s področja ljubljanskega barja. Posledica tega je gosta megla, ki precejšnje število dni v letu popolnoma a v jutranjih urah skoro vedno onemogoča zdravilno dejstvo sončnih žarkov. Škodljiv učinek takega omejevanja števila sončnih dni v Ljubljani, ki še itak ni veliko zaradi lege mesta v obkroženega s visokimi planinami, se najbolje vidi po razmeroma visokem odstotku na boleznih dihal, vnetju žlez, slabokrvnosti in na rahitisu obolelih otrok, kar je omenjeno že zgoraj.

Tudi če pogledamo ostala področja komunalne higijene v Ljubljani, bomo videli, da tudi tam stanje ni nič boljše ali pa je še slabše kot v pogledu preskrbe mesta s pitno vodo, glede kanalizacije in glede klimatskih pogojev.

V Ljubljani se sredi mesta hačajajo železniške kurilnice in plinarna, nekatera druga industrijska podjetja, že v novejšem času zgrajena kot n.pr. Litostroji, pa imajo svoje lokacije na zapadnih in jugozapadnih obronkih mesta, od kjer skoro stalni zapadni vetrovi, tipični za Ljubljano, prinašajo nad mesto ogromne oblake dima. Ta nadloga se še povečuje zaradi nepravilnega dimenzioniranja kurišč v posameznih tovarnah, zaradi nedostajanja lovilcev dima in dima ter zaradi uporabe neodgovarjajočega goriva. Posledice vsega tega se opažajo v veliki morbiditeti male dece, katere v hladnih zimskih dneh zaradi česte megle že tako in tako le redko dosežejo zdravilni sončni žarki. To stanje se še poslabšuje zaradi precejšnjega skrčevanja zelenega gošdnega pasu okoli mesta.

To stisko še povečuje veliko pomanjkanje stanovanj, a klasi pomanjkanje higijskih stanovanj v mestu, kar je naravni pogoji pri vsakem naglo se razvijajočem mestu. Da je situacija v tem pogledu zares težka, najbolje dokazujejo številke. Po podatkih

stanovanj, ki je bil v celi državi izveden v letu 1949 je bilo v Ljubljani vseh stanovanj 29.493. Od tega števila je odpadlo 23.039 ali 81.1% na majhna stanovanja do 2 sob (kar je še enkrat več v primeri s normalno 44% v drugih mestih s povprečnim standardom), 2815 stanovanj ali 23.2% od skupnega števila pa je odpadlo na podstrešna in kletna stanovanja. Ispod 10 m² stanovanjske površine na osebo je bilo 25.3% vseh stanovanj. Vodovod je imelo samo 55.5% stanovanj, kanalizacije 57.3%, kopalnice samo 22.6%, brez vsakih instalacij pa je bilo 2.5%. Lastno steranishče je imelo le 12850 stanovanj odnosno 43.7%. Ta stanovanjska stiska se le počasi odpravlja, dasi je n.pr. samo v času od leta 1945 do konca leta 1952 zgrajenih 699 novih stanovanjskih poslopij ter je tako in s raznimi adaptacijami pridobljenih 2883 novih stanovanj, 4 garsoniere in 1181 samskih sob. V letošnjem 1953 letu je ali še bo v gradnji preko 1600 stanovanj v vrednosti 3 milijarde, 289 milijonov dinarjev, kar je visoka številka zlasti, če je usporejamo s vrednostjo industrijskih investicijskih gradenj, ki znaša samo 2 milijardi in 30 milijonov dinarjev (89.1%).

Olede na to, da je samo 22.5% stanovanj s lastnimi kopalnici, je v mestu stanje telesne higijene še toliko težje, kar je v vseh javnih kopališčih na razpolago le 78 prh in 53 kadi, ki so povečini prebivalcem dostopne le ob sobotah in nedeljah kopelne.

Tudi odprta javna kopališča v Ljubljani ne ustrezajo. Centralno ljudsko kopališče je že zastarelo in stalno prenatrpano, a kopališče v Kolesiji nima niti čistilnih naprav, niti naprav za kloriranje. Vode v kopališčih na Ljubljani in Savi pa je onesnažena zaradi odpadkov industrijskih podjetij, ki so locirana ob zgornjem toku rek.

Za pranje telesnega in posteljnega perila v Ljubljani tudi ni dovolj poskrbljeno. Ob priliki zdravstvenih pregledov po šolah, v ambulantah in še bolj pri obiskih na domu se opazi, da je čistoča perila vse manjša. To je posledica tega, kar imajo le redke hiše v redu vzdrževane pralnice, cene v javni pralnici (druga se šele gradi), pa so prebivalstvu skoro nedostopne kot posledici visokih cen premoga in ostale rešije. Omeniti je treba tudi to, da v Ljubljani sploh ni rešeno vprašanje pranja perila tuberkuloznih in veneričnih bolnikov ter ostalih bolnikov obolelih za različnimi nalezljivimi boleznimi.

V pogledu prenočišč je potrebno ugotoviti, da ne zadošča-
 elasti še imamo pred očmi, da se Ljubljana vse bolj in bolj razvi-
 v v važen mednarodni turistični center. Dasi je bilo na polju
 hotelske industrije v zadnjem času mnogo storjenega in da se stalno
 na tem, da se poveča število hotelov in njihova kapaciteta,
 endar je danes število postelj v hotelih še vedno za skoro 50%
 kot pred zadnjo svetovno vojno. Stanje je toliko slabše,
 tudi Delavski dom ne služi več svojemu namenu in je vseh 156
 stalno sasedenih, namesto, da bi bile na razpolago delavcem, ki
 ljubljani iščejo zaposlitev. Isto stanje je tudi v Domu prehodni-
 v Oukrarni, ki še tri leta ne služi svojemu namenu, temveč se s
 kakršnjimi prostori le rešuje stanovanjska kriza v mestu. Zelo
 primerno je za središče Slovenije tudi to, da nima nobenih prostorov
 skupinske prenočišča. Udeleženci skupinskih izletov in obiskov
 morajo tako spati po raznih šolah in internatih, kamor zanašajo
 sred, nesnago a dostikrat tudi stenice.

Pokopališča so v Ljubljani razen Navja in protestantske-
 pokopališča dobro oskrbovana. Zato pa se toliko težji delovni
 osebja, zaposlenega pri pogrebem podjetju "Žale", ki ima
 stalno posla s fakultativno kužnim materijalom (prekopavanje grobov,
 umazane i. t. d.), a nima na razpolago niti primežnih oblek, niti
 najosnovnejših higijenskih naprav za umivanje, kopanje in razkuže-
 vanje. Prav tako je nemogoče sedanjí način prevažanja mrličev
 s se razpadajočim avtofurgonom.

Naravnost nevzdržno je stanje stranišč. Od 14 javnih
 stranišč so 3 stranišča suha, t. j. navadne latrine, večina ostalih
 je grajena še po higijenskih načelih prejšnjega stoletja in bi
 bilo iz razlogov javne higijene potrebno odstraniti čimprej.
 troje stranišč ima pisuarje, dočim so v ostalih pisuarne ploskve
 umetnega kamna, ki se ne da ispirati, ker se sečna kislina upija
 v porozni kamen. Neprimerna so tudi stranišča v kliničnih bolnicah,
 se nahajajo na bolniških sobah in jih obiskovalci morajo
 uporabljati le tako, da pri prehodu skozi dolge dvorane ^{možna} meširajo
 bolnike in zanašajo nesnago po vseh prostorih.

Zbiranje smeti je v mestu skrajno nehigijenično. Še
 davno so se smeti pobirale po hišah s posebej v ta namen sgraje-
 ni zaprtimi vozovi, ki so preprečevali sapaševanje atmosfere v
 mestni meri. Ti vozovi, ki so jih hodili zaradi njihove praktičnosti
 odat strokovnjaki iz drugih mest, so bili v zadnjem času odpravljeni.

Smeti se sedaj v središču mesta 3krat tedensko pobirajo s odprtimi tovornimi avtomobili, na periferiji pa 1 krat do 2 krat tedensko s navadnimi vozovi na konjsko vprego. Tak način pobiranja smeti in odpadkov v mestu umatno otežkoča - sčrčevanje čistoče po mestnih ulicah, dasi se je v poslednjem času površina tlakovanih ulic umatno povečala. Tako je samo v letu 1952 bilo na novo tlakovanih s granitnimi kockami 13.640 m² cestišč, s bitumensko maso pa 45.910 m².

Da čistoča na ulicah ni najboljša je vsekakor tudi to, ker za snago na 298.977 m² javnih cestišč skrbi samo 45 pometačev, ki imajo na raspolago dokaj primitivna sredstva (avtomobila za vsesavanje prahu sploh ni), a za pranje cest je od nekdanjih 9 v letu 1946 ostalo le še dvoje škropilnih avtomobilov.

Ker je na področju mesta še precej netlakovanih cestišč in zlasti tratoarjev, ki se pozimi polnijo blata a poleti prahu, se kot majno pojavlja ureditev vprašanja čiščenja čevljev, ki je v mestu še dokaj primitivno. Čistilci čevljev se še vedno nahajajo po raznih kotih in kvarijo izgled mesta.

Velika nadloga za mesto so tudi trope podgan ter vse šurkov in različne golazni v mnogih obratovalnicah s živili. Po deratisaciji ljubljanskih kanalov v letu 1950 so se nekateri kanali celo zamažili. Drago uničevanje te golazni nima trajnega uspeha, ker na pr. vodilni uslužbenci v posameznih obratih temu problemu ne posvečajo dovolj ali nobene pozornosti, kar se najbolje vidi po tem, da na pr. v letu 1952 na 5 posebnih težjih higijenskega minimuma za uslužbence gostinske stroke, nihče od 360 uslužbencev s upravnikom vred ni vedel za odlok, ki ga je še leta 1951 predpisal Mestni ljudski odbor v cilju higijenske ureditve gostinskih obratov.

Če upoštevamo še to, da je tudi zasedenost v Ljubljani močno razširjena in to ne samo v stanovanjih, temveč od časa do časa celo v javnih prenočiščih in hotelih, tedaj je potrebno, da se resno zamislimo, kajti brez hitre odprave vseh teh zgoraj navedenih higijenskih nedostatkov ni mogoče pričakovati, da bi se Ljubljana razvila v tak turistični center kot zasluži, da postane glede na prirodne krasote njene bližnje in dalnje okoličice ter na njen geografski položaj.

Vse to stanje pa je v precejšnji meri posledica dejstva, ker glavno mesto Slovenije za razliko napram drugim glavnim republiškim mestom nima lastnega higijenskega savoda ter se mora v pogledu higijenske epidemiološke službe omejevati v glavnem na administrativne ukrepe higijenske postaje, ki ima nezadosten

adar, neprimerne in premajhne prostore in kljub naziva nima dezinfekcijskega in dezinfekcijskega zavoda, saj ta nima niti fiksnega niti prevoznega parnega dezinfekcijskega aparata, niti suhe komore, niti plinske komore, kaj šele infekcijske avtokolone, sasilke bolnišnice in sličnih ureditev, s katerimi v primeru kake epidemije v mestu ne more priti na pomoč niti Centralni higijski zavod LRS, ker takih naprav tudi on nima.

Posebno poglavje v Ljubljani je odpiranje novih gostinskih obratov, obratov živilske stroke in obrtnih delavnic. Mnogo takih obratov se odpira v nasprotju z zakonitimi higijskimi in gradbenimi predpisi, predpisi zakona o inspekciji dela ter v nasprotju z odločili odlokov, ki jih je predpisal Mestni ljudski odbor sam. Ti obrati se pričenjajo graditi odnosno adaptirati čisto brez ogledov gradbenih strokovnjakov in predstavnikov sanitarne inspekcije dela. Zaradi tega ne nastaja samo materialna škoda, temveč tudi zdravstvena. Tako imamo v Ljubljani še celo vrsto obratov, ki normalno poslujejo dalje, kljub prepovedim sanitarne inspekcije in inspekcije dela, dasi njihova ureditev ne odgovarja niti najprimernejšim predpisom higijene in zdravstvene zaščite dela. Posamezni gostinski obrati (n.pr. Bife "Stadion" na Titovi cesti, gostilna "Fortuna" na Vodovodni cesti 24, gostilna "Bobenček" na Trubarjevi cesti) nimajo stranišč, odnosno so tako pomankljivo urejena, da se v prvi posameh komunalni higijeni glavnega mesta Ljubljane. Nadalje kljub higijski neprimernosti poslujejo dalje sredi goste obljudenih stanovanjskih blokov na Starem trgu št. 15 in 17 dve kovinski obrtni delavnici, itd. V Nadnjem šasu so se dogradili brez soglasja zdravstvene oblasti neprimerne stranišče na bivšem velesejanskem prostoru. Novi fiskalturni prostori se odpirajo brez urejenih sanitarnih naprav, kar se predhodno ne pregledujejo komisijsko po občasnih organih. Dalje se kljub prepovedi prodaja sadje še vedno na ulicah, križiščih itd.

Obstojajo pa v mestu tudi mnogi živilski obrati, ki ne odgovarjajo najosnovnejšim zahtevam higijene. Še vedno vse prodajalne mesne in mesnih izdelkov so na pr. brez hladilnih naprav. Posledica tega so v poletnih mesecih česta zastrupljanja s pokvarjenim mesom.

Prodaja živil v mestu pa tudi sicer ni pravilno urejena. Tako na pr. Ljubljana še vedno nima pokritega živilskega trga v središču mesta, a celi mestni predeli so brez živilskih trgov, a kjer obstojajo so nehigijsko urejeni (v Sp. Šiški, na Viču, na Bežigradu, itd).

Tudi sejmišče za prodajo živine ima nepravilno lego. Prodaja se poleg tovarne za predelavo mesa, kar je skrajno nehigijsko.

to velja za skladišča podjetja "Koteka".

Upoštevati je treba še to, da tudi klinike onkroma
bolnice v mestu še niso dokončno higijensko in tehnično urejene in da
imajo še bistveno težke nedostatke in da so še vedno prenapolnjene
ter, da je zaradi tega, ker Ljubljana nima lastne infekcijske bolnice,
klinika za infekcijske bolezni, ki sprejema bolnike iz cele Sloveni-
je, mnogo premajhna za primer take srednje epidemije v samem mestu.

Slično je stanje tudi v posameznih ambulantah poliklinike,
ki imajo svoje prostore celo v bivših trgovskih lokalih in gostilnah,
kjer niti ni mogoče urediti primernih sanitarnih naprav, a da sploh
ne govorimo o prenatrpanih čakalnicah ter stranskih prostorih. Ne-
ustojnostno je urejeno tudi prevažanje bolnikov, ker ima mesto glede na
svoje omrežje premajhno število rešilnih avtomobilov. Pravi anahro-
nizem za Ljubljano je tudi to, da na kolodvoru ni urejena postaja za
prvo pomoč in morajo bolniki ležati na odprtem peronu dokler ne pride
rešilni avto.

Zato je še toliko bolj nujno, da se vsi higijensko tehniš-
ki podatki v mestu odpravijo s večjo odločnostjo in kar najbolj
premišljeno in s tem izločijo vsa vzroke, ki lahko neposredno dovede-
jo do pojavov velikih epidemij, ki imajo pri sedanjem stanju higije-
ne v Ljubljani vse pogoje za to. Naj nam bo pri tem sadostnem opomin
kočevje, kjer zaradi ponavljajočih se epidemij tifusa nastaja ogromna
škoda na življenju ljudi in materialu, škoda, ki je v enem letu najmanj
10 krat večja, kot pa bi znašala vrednost investicij, ki bi 100 %
mogla odpraviti vzroke nastajanja še znanih kočevskih epidemij.

B.

Kritično stanje, ki v pogledu komunalne higijene vlada
na področju glavnega mesta Ljudske republike Slovenije, so privedli
svet za ljudsko zdravstvo in socialno politiko in Svet za komunalne
posl. MLO Ljubljana do tega, da na podlagi več tednov trajajočih
prav stavi mestnemu sboru in sboru proizvajalcev v cilju sanacije
preobširnih higijenskih problemov in v želji, da se pravočasno odklonijo
grozne nevarnosti, ki lahko povzročijo neprecenljive in nepopravljive
škoda, sledeče predloge:

1./ V vsakoletnem mestnem proračunu odnosno družbenem pla-
nu naj se še s pričetkom leta 1954 zagotovi odgovarjajoča sredstva,
ki bodo omogočila, da se do kraja 1958 v celoti izvede 5 letni načrt
izgradnje mestnega vodovoda. V kolikor MLO ni odnosno ne bo v stanju,
da ta načrt izvede s lastnimi finančnimi sredstvi, naj zaprosi za
v obliko dotacij ali dolgoročnega/pomoč in republiških sred-

...odnosno v slučaju potrebe po posredovanju Isvrhnega sveta LRS in
...sredstev. V obrazložitev tega govori dejstvo, da je vpra-
...preskrbe s vodo zlasti v Ljubljani silno pereče, da Ljubljana ni
...industrijsko mesto in zato njeni lastni dohodki ne zadoščajo, da bi se
...kratkem času izvedla vsa dela, ki so potrebna za sanacije mest-
...vodovoda.

Svetu za komunalne zadeve in Svetu za socialno politiko
Ljudsko zdravstvo MLO se naroča, da najkasneje do kraja septembra
...napravita po higijensko prioritetni važnosti vse detaljne načrte,
...generalni projekt oskrbe velike Ljubljane s pitno vodo je že naprav-
...in vse kalkulacije stroškov, da bi se v pravem času preskrbela
...zavetva za prečetak asanacijskih del že v začetku leta 1954.

Svetu za zdravstvo in socialno politiko se posebej
...da prouči vprašanje dodajanja jodove soli in fluorja pitni
...in stavi potreben predlog do kraja leta 1953.

2./ Na isti način je s početkom leta 1954 pričeti tudi
...intenzivno ureditvijo kanalizacijskega vprašanja v mestu, ki predtav-
...stalno nevarnost za razvoj Ljubljane tudi kot turističnega mesta,
...ki zato naj se dobe sredstva kot pod 1, a Svet za komunalne zadeve naj
...kasneje do kraja meseca septembra 1953 pripravi dolgoročni načrt
...obnovo obstoječih kanalov, ki so že zidani in za dovršitev kanaliza-
...skih del, ki mora biti zaključen najkasneje do leta 1970. Načrt naj
...tudi prioritetno izgradnjo kanalizacijskih naprav v onih predm-
...mesta, kjer obstoji neposredna nevarnost okuženja obstoječih in
...jih vodovodnih izvirov po odpadnih talnih vodah, ker bo sicer po-
...mo opustiti izvore v Klečah in Hrastju in iskati novih, kar bi bilo
...s ogromnimi stroški.

3./ Z republiško in vsedržavno pomočjo naj se že tekom
...1954 prične s nadaljevanjem % že pred 200 leti začetih regulacij-
...del Ljubljanice in njenih pritokov ter s osuševanjem ljubljanskega
...V ta namen naj Svet za komunalne zadeve ob sodelovanju Sekre-
...tata za gospodarstvo LRS pripravi do kraja leta 1953 potrebne
...za dolgoročno izvedbo regulacijskih del, ki naj bi se končala
...do leta 1975.

4./ Svet za gospodarstvo MLO naj preko republiških orga-
...izposluje, da se predvidi vse potrebno, da se že tekom leta 1954
...s ureditvijo ljubljanskega kolodvora.

5./ MLO naj v bodoče prepove gradnjo novih tovarn na
...področjih mesta, kjer je to škodljivo za zdravje in življenje ljudi.
...naj se prepove gradnja novih industrijskih in obrtnih obratov
...in jugozpadnih obronkih mesta.

6./ MLO naj v bodoče povsem prepreči izsekovanje
gradnega pasu v neposredni okolici mesta in sagotovi pogozditev
izsekanih predelov.

7./ MLO naj tudi za naprej bo največji in še odločnej-
ši inicijator gradnje novih stanovanjskih poslopij in naj v tem
posledu posreduje tudi pri posamesnih industrijskih in trgovskih
objektih s področja mesta, a graditeljem malih stanovanjskih hišic
naj se s dajanjem cenениh kreditov in s drugimi olajšavami omogoči
izgradnja odnosno dokončanje takih hišic

8./ MLO naj stremi za tem, da še za prihodnje leto
predvidi izgradnjo modernega zaprtega javnega kopališča v središču
mesta, a v nastopnih letih izgradnjo kopališča v Sp. Šiški, Viču,
Kolesiji, Mostah in Rudniku. V ta namen naj Svet za komunalne zadeve
sodelovanju Sveta za ljudsko zdravstvo in socialno politiko MLO
pripravi potrebne načrte.

Razen tega naj Svet za gospodarstvo odredi, da bodo
statoječa javna kopališča dostopna prebivalcem ne samo ob sobotah
dopolodne in v nedeljo dopoldne, temveč tudi preko celega tedna.
Sreduje naj tudi, da se omogoči kopališčem nabava premoga po nižjih
cenah.

9./ MLO naj prepove uporabljanje centralnega ljudske-
ga kopališča preko dovoljene kapacitete.

Prav teko naj MLO prepove uporabo kopališča v Kolesiji,
ker nima nobenih naprav niti za filtriranje niti za kloriranje vode.

Istočasno naj MLO pristopi k izgradnji odprtega kopa-
lišča na Savi v Tomačevem.

10./ MLO naj pospeši dograditev moderne pralnice a
sreduje naj tudi, da se omogoči pralnicam nabava premoga po nižjih
cenah.

V ta namen in za potrebe javnih kopališč naj se
izdejstvi dopolnitev odločbe štev. 206, ki jo je predpisal Gospodarski
svet Zveznega izvršnega sveta v Uradnem listu FLRJ štev. 26/53.

Prav tako naj izdejstvi znižanje stopnje akumula-
cije tovarnam mila in pralnega praška, ker so sedanje cene previsoke.

11./ MLO naj prevzame vsa razpoložljiva sredstva, da
za vti hoteli in prenočišča, ki so obstojali pred vojno, kopet vrnejo
svojemu namenu. MLO naj v proračunu za leto 1954 predvidi tudi pri-
stojna sredstva za izgradnjo prostorov za skupna prenočevanja s kapa-
citeti najmanj 50 postelj.

12./ MLO naj odredi, da se brez odloga pri pogrebni podjetju "Žale" osebju stavi na razpolago vse potrebne higijenske naprave in da se nabavi nov avtofurgon.

MLO naj odloči tudi o tem, ali naj se zanemarjeno protestantsko pokopališče opusti ali pa uredi. Isto velja za Navje, ki je v upravi Mestnega muzeja.

13./ MLO naj v čim krajšem času pristopi k obnovi obstoječih javnih stranišč in k izgraditvi novih stranišč na vseh dohodnih cestah v mesto in na Ajdovščini, a pri upravi kliničnih bolnic naj posreduje, da se stranišča uredi tudi tam.

14./ MLO naj najkasneje v letu 1954 nabavi 2 avtomobila za pobiranje smeti v strnjenih predelih mesta, a na periferiji naj opet uvede zaprte vozeve za pobiranje smeti in naj vsaj v letnem času pomnoži število dni, ob katerih se smeti pobirajo.

15./ MLO naj s primerne dotacije mestni dezinfekciji in desinsekciji omogoči znižanje sedanjih cen in ji s tem napravi dostopne prebivalstvu. Svet za ljudsko zdravstvo in socialno politiko MLO naj stavi odgovarjajoč konkretni predlog najkasneje do kraja avgusta 1953.

16./ MLO naj nemudoma zagotovi primerna sredstva za organiziranje higijenskega zavoda in njegovo opremo.

Svet za ljudsko zdravstvo in socialno politiko MLO naj do kraja septembra 1953 predloži izdelan predlog. Predlog naj se nanaša tudi na izgradnjo pralnice za perilo tuberkuloznih, venerično bolnih i. t. d.

17./ MLO naj omogoči najkasneje do marca (kraja) 1954 reševalni postaji nabavo dveh novih reševalnih avtomobilov. Prav tako naj se do tega termina nabavi 2 avtomobila za čiščenje gresnic, a do kraja 1954 7 avtomobilov za škropljenje in ispiranje ulic. Do sredine leta 1954 naj se nabavi tudi en avtomobil za čiščenje ulic in ostale potrebne mehanizacija. Nemudoma pa naj MLO odredi povečanje števila čistilcev ulic po predlogu Sveta za komunale zadeve.

18./ MLO naj do skrajnosti in brez odloga zavaruje zakonitost v zvezi striktnega izvajanja vseh obstoječih higijenskih in tehničnih predpisov, ki urejajo saščito komunale higijene in zdravja delavcev na delovnem mestu. Krivci, ki se ne ravna po teh predpisih in ki ne izvajajo odločb sanitarne inšpekcije in inšpekcije dela, naj se najstrožje kaznujejo. Pri čuvanju zakonitosti naj se angažira tudi Narodna milica, ki naj v tem pogledu spremeni svoj dosedanj način dela.

19./ MLO naj posreduje pri Izvršnem svetu LRS, da se najprej reši vprašanje izgradnje novih kliničnih bolnic kot centralnih zdravstvenih ustanov LRS. Take bi Ljubljani bile sopet lahko povrnjene bolnice in zlasti bolnice za nalezljive bolezni.

20./ MLO naj ob sodelovanju sveta za ljudsko zdravstvo in socialno politiko LRS predvidi potrebna sredstva za dokončanje gradnje nove Poliklinike v letu 1954.

Svet za ljudsko zdravstvo in socialno politiko MLO naj do kraja meseca oktobra 1953 predloži za to potrebne načrte in kalkulacijske proračune.

21./ MLO naj na osnovi načrtov, predloženih po Svetu za ljudsko zdravstvo in socialno politiko, predvidi v naslednjih letih izgradnjo sektorskih zdravstvenih domov za potrebe sedanjih ambulant poliklinike in sobne poliklinike ter posvetovalnice za ostale i.t.d.

Posebej naj se predvidi tudi izgradnja centralnega antituberkuloznega dispanzerja najkasneje do kraja leta 1955, a v proračunu za leto 1954 naj se predvidijo sredstva za dograditev centralnega otroškega dispanzerja, ki se gradi iz republiških sredstev.

Svet za zdravstvo in socialno politiko naj v ta namen pravočasno pripravi potrebne načrte in kalkulacije, in ob sodelovanju urbanistov predvidi lokacije predvidenih zgradb.

22./ MLO naj ^{na} predlog Sveta za zdravstvo in socialno politiko predvidi v proračun za leto 1954 potrebna sredstva za kreditev postaje za prvo pomoč na glavnem koločvoru.

23./ MLO naj v čimkrajšem času pristopi urejanju ljubljanskih trgov. Svet za komunalne zadeve naj v ta namen ob sodelovanju Sveta za zdravstvo in socialno politiko pripravi do sredine leta 1954 načrt za izgradnjo pokritega centralnega trga in ureditev higienskih trgov v Sp. Šiški, na Viču, za Bežigradom, v Mostah in na Rakovniku.

24./ MLO naj odredi pregled oseb šivilskih obratov in odredi njih postopno preureditev, tako da bodo odgovarjali higienskim potrebam mesta.

Zlasti je potrebno izdati nalog, da si prodajalne mesa in mesnih izdelkov do kraja aprila 1954 oskrbe hladilne naprave s zadostno kapaciteto.

25. / S takojšnjo veljavnostjo naj se izvaja najstrožja kontrola nad nedovoljenim prodajanjem sadja na odprtih ulicah in križci najstrožje kaznujejo.

26./

26./ MLO naj prepove prirejanje športnih prireditvev na
skladiščih in telovadističnih, ki nimajo sanitarnih naprav odtosno tam,
ker se te naprave ne vzdržujejo v skladu s higienskimi predpisi.

27./ MLO naj do kraja 1954 predvidi možnost odstranitve
živinskega sejmišča iz neposredne okolice tovarne za predelavo mesa.
Premestitev sejmišča naj se izvede najkasneje v toku leta 1955.

Podjetju "Koteka" naj se naroči, da brez odloga premesti
svoja skladišča iz neposredne bližine tovarne za predelavo mesa.

28./ MLO naj na predlog Sveta za komunalne zadeve predpiše
do kraja 1953 higijeničen način čiščenja čevljev na področju mesta.

~~Objavljeno, dne 31.VII.1953.~~

Kot prvi se je javil v diskusiji tov. Drobež Franc, direktor ECŽ v Ljubljani, ter naglasil, da je sporazumen z izvajanjem tov. predsednika ing. Tepine. Nadalje je opozoril ljudske odbornike približno ~~na~~ 20 let ~~na~~ nastop kritično stanje, za katero bi bilo nujno potrebno že sedanjih novih ukrepov. Navedel je, da je ~~bil~~ promet ~~pred leti~~ še zelo slab. Z ozirom na današnje ~~obremenitev~~ ^{v Ljubljani} ~~prometa~~, ~~z naraščanjem prebivalstva~~ ^{posebna tehnična} ~~problema~~, ki se dnevno pojavlja, je bila ustanovljena komisija, ki je bila zadolžena, da pripravi predlog Mestnemu ljudskemu odboru o izbiri vozil, kateri bi prišla v poštev za ~~našo~~ Ljubljano. Ker so pa pri tem delu delale razne podkomisije, se je ~~pa~~ celokupno delo prilično zavleklo. Zadolžene ~~so bile posebne~~ strokovne komisije, ki naj bi v najkrajšem času izvršile svoje naloge in predložile Mestnemu lj. odboru dokončno poročilo o izvršenem delu. Komisija je najprej pregledala ~~zaprte~~ ^{usmeritve} in transformatorje v napajalni postaji podjetja in ugotovila zelo kritično stanje vseh naprav v napajalni postaji.

Posebno strokovno tehnična komisija, ki je bila postavljena od Uprave za notranje zadeve MLO za glavnomoesto Ljubljano z odločbo z dne 21.I.1953, za pregled tehničnega stanja celotnega voznega parka podjetja, je ugotovila, da je nujno potrebno vreči iz prometa 7 starih voz, zgrajenih l. 1889, 13 voz, nabavljenih v Opatiji zgrajenih l. 1900 in 5 prikolic zastarelih zgrajenih l. 1889, Komisija priporoča, da doba, kasacije naj ne presega roka 6 mesecev, ~~na~~ vsak način pa se mora to odstranitev izvršiti do nastopa prihodnje zime. Razlogi za to so podani in so vidni v tem, da so navedena tramvajska vozila že prekoračila ^{dvakrat} amortizacijsko dobo. Če pomislimo, da so služila rednemu obratovanju 64 oz. 53 let, je popolnoma upravičena dokazanost dotrajanja navedenih vozil. Če bi bežno pregledali material sam, bi lahko ugotovili naslednje: 1./ Nesigurnost materiala vzdolžnih nosilcev, 2./ Zavorno dejstvo električnega zaviranja je radi nesigurnosti in prešibkih motorjev nesanesljivo. 3./ Električna oprema je zaradi iztrošenosti in zastarelosti v pogonu nezanesljiva, njegova obnova in vzdrževanje pa nerentabilna, 4./ Karoserije so lesene in tako dotrajane, da se ne dajo več popraviti, vrata so celo ne zapirajo in so zato izvor nezgod. V slučaju večjega karambola s takim težkim cestnim vozilom obstoja nevarnost, da se karoserija odtrga od šasije, kar bi neizbežno terjalo veliko človeških žrtev.

V tej komisiji za zagotavljanje vrednosti spodnjega ustroja so sodelovali strokovnjaki iz visoke šole (tehnična visoka šola), prof. Leskošek in žel. strokovnjaka ing. Leben in ing. Zemljič. Omenjeni tovariši so to vprašanje vestno in dobro proučili. Prišli so do zaključka, da bi spodnji ustroj mogoče izdržal še nekaj let. Šlebi ceste v tračnice bi po ugotovitvah komisije lahko izdržali še 20 let. Komisija je nadalje ugotovila, da bi bilo ~~pri~~ treba pri rekonstrukciji proge vse tračnice odvzeti iz tirov in v celi dolžini zbrusiti, kar se po mojem mnenju ne izplača, ker je to velika investicija. Izplačalo bi se le samo, da se te tračnice ob priliki rekonstrukcije ceste vzamejo iz ceste in se nanovo vgrade. Ing. Leskošek nadalje ugotavlja, da tudi sama rekonstrukcija nebi prinesla zaželenega cilja. Konstrukcija sedanjih vozil ni primerna za moderni promet, ker je pretrda fedracija, zato tračnice same v tiru ne bodo mogle dolgo izdržati.

Povrnimo se na postavljeni rok Uprave za notranje zadeve za izločitev 25 vozil v roku 6 mesecev. V zvezi s tem je nujno potrebno, da ljudski odborniki dajo svoje mnenje in konkretne predloge. S tega mesta ponovno prosim, da naj se tovariši odborniki v čim večjem številu udeleže ~~diskusije~~ o že nanizanih problemih. Predno nadaljujem, bi rad pripomnil še to, da je primerno rekonstrukcijo lahko ~~izvesti~~ le pod pogojem, da se dosedanja vozila, v kolikor je ugotovljeno po komisiji, izločijo iz prometa in se nadomeste z modernejšimi. Če bi namreč odloča Notranje uprave držala in verjetno bo držala, ker je v vseh točkah, ki jih odloča v svoji utemeljitvi navaja, utemeljitev podana, je potem potrebno vzeti iz prometa skupno 20 motornih voz in 5 priklopnih, kar skoro predstavlja polovico motornih voz in tretjino priklopnih.

Z izločitvijo zahtevanega števila voz bi morala v novembru, ko zaradi jesenskih mesecev in zime nastane največja potreba po prevozu, ~~prenehati~~ obratovati v celoti proga Rakovnik - Magistrat in obratno, /Pošta mimo kolodvora do Splošne bolnice. Za polovico bi morali skrajšati promet z motornimi vozili na progi Vič - Žale in obratno ter za vse prikolice na progi Vič - Žale, ker so vozovi, ki obratujejo na tej progi upoštevani 100 % za kasacijo.

Nadaljnja posledica izločitve motornih voz bi bila, tudi delna okrnitev proge Moste - Št. Vid in obratno, ker nebi preostal noben rezervni voz in bi vsaka okvara kakega voza imela za posledico delne motnje prometa na tej progi. Zlasti bi bila okrnitev občutna v zimskih mesecih, ko je dnevna možna izločitev iz prometa večjega števila voz zaradi vdora vode v kotle in kabelj.

Če upoštevamo, da tramvaj obratuje v Ljubljani že preko 50 let, da se ljubljansko občinstvo kar privadilo nanj, vsledesar opustitev gotovih prog in znatna okrnitev drugih prog ni samo preča zadeva podjetja samega, marveč vsega prebivalstva Ljubljane in merodajnih forumov MLO, pa tudi republiških, ker se ta problem obravnava za Ljubljano kot ^{center} centra republike.

Imeti moramo pred očmi, da podjetje s svojimi tramvajskim in trolebujsnim prometom opravlja za mesto Ljubljano izredno važno prometno funkcijo; dnevno prevozi ^{deset tisoč} naših delavstva in naselencev od doma na delavna mesta in nazaj. Pri tem pa nesmemo pozabiti da se prav tako vozijo tudi naši šolarji v učne zavode in obratno. Izvrševanje te prometne naloge bi bilo onemogočeno, če bi morali zahtevano število voznega parka brez predhodnega nadomestila: novimi vozili, ^{ukiniti} ~~ukiniti~~.

Odločba radi kratkega roka, ki nam je postavljen ^{zaskrbljenost} za izločitev tega dela voznega parka, dela zelo veliko saskrbljenje. V tem kratkem roku je skoraj nemogoče, nadomestiti zadevni vozni park, ker saenkrat takih vozil še ne izdelujemo pri nas in smo zato v celoti vezani na uvoz. Dobavitelji inozemskih tvrdk nam pa ne morejo dobaviti tolikšnega števila voz pred potekom najmanj enoletne dobe, razen tega pa bi vsak dobavitelj zahteval ob sprejemu naročil cca 40 % akontacije od celotne kupnine in še to v devizah, ki jih pa naše podjetje kot komunalno nima.

Iz vseh teh navedenih razlogov, stojimo pred veliko odgovornostjo, kakor naj rešimo ta problem. Najno je potrebno vložiti vse sile za rešitev prometa v Ljubljani ali pa dovoliti, da se promet po 50 letih svojega obratovanja zmanjša za polovico, odnosno ^{po svojem obsegu} stopi v dobo svoje ustanovitve v leto 1900, ko je začelo obratovati s 7 motornimi vozili in 5 priklopniki, ki so bili pripeljani stari 11 let iz Dunaja.

Ker je komisija strokovanjakov tudi že predložila končno poročilo
za ureditev lokalnega osebnega prometa v sami Ljubljani, ker je
vsestransko analizirano kakšna vozila bi bila ekonomično izkoriščena
najbolj primerna za prevoz potnikov, predlagam MLO, da podano prošilo
preuči in sprejme, dalje predlagam, da ljudski odbor v zvezi s podani-
mi poročili komisij in v zvezi s zahtevo Uprave za notranje zadeve
za glavno mesto Ljubljano o izločitvi polovice voznega parka iz red-
nega prometa, naslednje sklepe:

- 1) Imenuje naj se komisija za sestavo investicijskega programa, za
preureditev mestnega osebnega prometa. Mislim, da je ta komisija
že sestavljena in bi prosil konkretne predloge.
- 2) Da MLO kot celota posreduje pri republiških in zveznih gospodarskih
organih za dovoljenje uvoza prometnih vozil za promet ^{v mestu} brez
~~uvoznega~~ faktorja in nabave deviz ^{na} po rednem obračunu. Ker
vozila za mestni promet zaradi svoje družbene vloge ne prenesejo
nobenih nabav s faktorji in povišanih cen deviznih sredstev.
- 3) da se naroči Oddelku za regulacijo Ljubljane, da v najkrajšem
času pripravi idejni program bodočih prometnih cest za lokalni
osebni promet.
- 4) Da MLO kot celota posreduje pri NB - centrala za Slovenija za
najetje dolgoročnega posojila za nabavo novih vozil.
- 5) Da MLO že v letošnjem letu iz sredstev, ki se bodo tekom tega
časa, ustvarile, predvidi večje vsote za dotacijo podjetju za
nabavo novih vozil (sredstva iz predvidenih takš, davka na iz-
plačilo prešeškov plač).
- 6) Priporoča se, da se vozila nabavi nemški izdelek iz sicer ena
tipa iste tovarne. To je gospodarsko ugodno, ker je potrebno
za obratovanje manj obratnih sredstev.
- 7) Ker podjetje ECŽ izvršuje prevoze delavcev na delo in nazaj
in s tem izboljšuje industrijskim in drugim delavcem in nameščen-
cem življenjske pogoje, prihajanja na delo in ker daje prevoze
za prevoz na delo po znižanih cenah (mesečne vozne listke) in
za to ne dobi nobenega povračila, bi bila dolžnost industrijskih
in drugih podjetij s sedežem v Ljubljani, da sodeluje pri reše-
vanju nakazanega problema. Tako sodelovanje bi podjetju ECŽ
dalo možnost, da še v naprej ohrani možnosti za take in slične
popuste. Delavcem in nameščencem ter njihovim otrokom daje podj.
po dosedaj veljavnih popustih letno za cca 37 milijonov dinarjev.
- 8) Pri Upravi za notranje zadeve bi bilo potrebno posredovati, da
~~ustavljajxx~~ postavljeni rok šestih mesecev nikakor ne odgovarja.

Vedeti je treba, da postavljeni rok ni v skladu z realnimi možnostmi nabave potrebnih vozil. Rok nabave iz inozemstva so približno 6 mesecev do enega leta in ⁷⁰ po zaključitvi naročil, potrebno je 40 % plačilo kupnine vnaprej.

Za nadomestilo 20 motornih in 5 priklopnih voz je potrebno 20 trolebusov s kapaciteto na en trolebus 70 - 80 potnikov. Nabavni stroški voz bi pa znašali po uradnem kursu 72 dinarjev za en oziroma 300 dinarjev za obračunski dolar. Za en trolebus free ovarna 5,7 miliona dinarja x 20 trolebusov je 114 milionov dinarjev. Pri tem pa niso všteti stroški kot za prevoz, carino itd. Če bi pa morali uvoziti s faktorji in nabavati devize na prostem obračunskem mestu, bi se cena vozila povečala za približno 13 x.

Podjetje ima na razpolago le finančna sredstva v amortizacijskem skladu, ki znaša 37 milionov dinarjev. ^{letno} Ta sredstva so za tako iztrošena vozila in ostale naprave komaj zadostna. Toda podjetje ^{ni ustvarjenega viška} večinoma upa, da bi se dalo od dosežene amortizacije ^{in ustvarjenega viška} v tekočem letu ~~prihraniti~~ in investirati za nabavo novih vozil za 20 milionov dinarjev. Če bi se dalo pri NB dobiti posojilo na predvideno amortizacijo za prihodnjih 5 let vsaj po 20 milionov dinarjev na leto, bi dal letošnji prihranek na amortizaciji prištevali posojilo skupno vsoto 120 milionov dinarjev. Upam, da je takšen postopek investiranja pravilen, ker ~~priznati~~ ⁿⁱ prepreči vlaganje ⁱⁿ ustvarjanje amortizacije v prihodnjih 5 letih v obstoječe iztrošene prometne naprave z nadomestilom novih. V kolikor pa pri NB posojila ni mogoče dobiti, je pri podjetju predvidena amortizacija na razpolago za leto 1953. Ostala potrebna sredstva, bi bilo potrebno dobiti iz drugih ^{pisov} delov, oziroma od nabave odstopiti. ⁿⁱ Oziroma na dane momente je pa od nabave težko odstopiti.

Kapital naložen v moderna prometna sredstva je gospodarsko brezdvoma utemeljen, ker se dobro akumulira. Če bi se nekdo potrudil in izračunal čas, ki ga ljudje pri neurejenem osebnem lokalnem prometu izgube, bi prišel do ogromnih števil izgubljenega časa ki je našemu delovnemu ljudstvu nujno potreben pri izvrševanju drugih družbeno koristnih nalog.

Nekaj bi rad pripomnil tudi o pregledu usmernikov in transformatorjev v napajalni postaji ECŽ Ljubljana. V komisiji so bili navzoči ing. Jagodič, dr. ing. Beđjanič ing. Jesih Stane, in Koprivo Jože. Navedena komisija je pri pregledu te postaje in njenih naprav ^{ugotovila} sledeče stanje:

a) splošni podatki: napajalna postaja ECŽ, ki je bila izgrajena in spuščena v pogon leta 1931 se sestoji iz dveh usmerniških agregatov s pripadajočima transformatorjema. Vse tvarke Simens-Šuscher. Vsak od obeh usmernikov oddaja na enosmerni strani jakost 620 kv, medtem ko sta zgrajena transformatorja v stilu - dvojna svezda, vsak za jakost 863 kv. Vsak od usmernikov prinese za dobo ene minute 100 % preobremenitev. Z ozirom na instalirano moč je normalno v obratu le en agregat, medtem ko služi drugi kot rezerva. Usmernika sta hlajena z vodo. Ko bi se izvršil remont, bomo morali prevzeti odgovornost za navedeno preobremenitev in poskusili s 3 agregati vzdržati normalno obratovanje. Napajalna postaja ECŽ je trenutno napajana s kablom 20 kv iz Črnuč do kurilnice gorenjskega kolodvora, kjer je transformator iz 20/6 kv. Od tod se s kablom 6 kv napaja neposredno ECŽ. Druge možnost napajanja ECŽ je s 6 kv kablom od TE Ljubljana do napajalne postaje. Tretja možnost je iz transformatorske postaje v bivšem pokojninskem zavodu po 6 kv kablaj četrti možnost iz tržaške podzemne transformatorske postaje in peta možnost iz krožnega 6 kv kablovskega voda.

b) stanje naprav: Te naprave so v obratu preko 20 let. Na obeh usmernikih so se pojavili defekti v obliki kratkih stikov, ki so posledica dela hladilnih naprav. V teku letošnjega leta je imel usmernik števil. 2 ki trenutno obratuje en defekt zaradi koordiniranega mesta v hladilni napravi, katero je mesto ECŽ zavarila. Na usmerniku števil. 1 so se v teku letošnjega leta pojavili trije slučajji, koordiniranja hladilne naprave, vendar kaže ta usmernik še znake da obstoja nekje še slabo zavarjeno mesto. Slaba strank konstrukcije teh usmernikov je, da zahteva vsako popravilo hladilnih naprav ponovno formiranje vakuma, ker segajo hladilni napr valji v prostor vakuma. Zato traja vsako popravilo na usmerniku cca 25 minut.

uvodni

Stanje *svz*znih kablov zakrmlilne tokokroge vžiganje kablov brzega stikala itd. kaže znake staranja izolacije. To dokazuje tudi prevoj, ki je 20. novembra 1952 nastal v krmilnem boču brzega stikala usmernika 1. Napeljava kablov krmilnega tokokroga je speljana zelo nepregledno in nesmotrno. Po izjavah vzdrževalnega osebja je poženih cca 12 anodnih glav usmernikov in cca 6 izolaterjev. Medtem ko se na usmernikih vrši glavna revizija ob priliki defektov, s transformatorjih od leta 1931, ko so bili postavljeni pa do danes sploh ni izvršila nobena revizija. Zadnja kontrola je bila izvršena leta 1940.

c) zaključek: iz priloženega stanja obtožbe je razvidno, da kapacit-

teta napajalne postaje z ozirom na instalirano moč za današnji promet zadošča. Največje konice, ki so jih ugotovili znašajo v zimskem času 1.500 A nekaj sekund, kar brez težav prenese sam usmirnik. Če je v zimskem času v urah največje obremenitve v obratu tudi drugi usmirnik, je stem z ozirom na redke takšne slučaje še vedno zavarovana 100 % rezerva, če so naprave v redu. Trenutno stanje naprav je skrajno kritično, kot je to razvidno iz odst. b. Napajalna postaja, ki deluje z nesigurnima usmirnikoma predstavlja naprave brez rezerve.

Možni sta dve rešitvi:

- 1.) V najkrajšem času izvršiti generalno popravilo vseh sestavnih delov napajalne postaje.
- 2.) Nabava tretjega agregata.

Generalno popravilo prvega agregata, ki traja mesec dni v primeru, da so na razpolago vsi rezervni deli je zvezana s rizikom, da pri defektu drugega agregata obstane cestno žel. promet. Z ozirom na poročilo firme Siemens Schuckert Erlangen, ki pride kot dobaviteljica vseh poštev, znaša dobavni rok 3 do 4 mesece, s čimer se ta riziko stvarno podaljša na cca. 4 mesece. Odločitev glede rizika na ta primer prepušča komisija meročajnemu forumu. Nasprotno se z uvedbo 3. agregata riziko zmanjša v kolikor je dobavni rok krajši kot dobavni rok nadomestnih delov. Nabava tretjega agregata je poleg navedena rizika utemeljena še za slučaj razrešitve oz. -obnove- cestno - žel. prometa.

Opis dejanskega stanja tramvajskih prog in vozil.

Skupna dolžina vseh prog znaša 17.41 km, od katerih je 8.35 km dvotirnih in 9.06 km enotirnih. Dvotirne proge so prav tam, kjer večja hitrost ni možna zaradi ostalega prometa, dočim je izven glavnega mestnega središča, kjer je razdalja med postajami večja in so proge preglednejše, enotirna. Vozni park obsega skupno 140 motornih vozil in 15 prikolic.

Napajalna postaja, zgrajena leta 1931, je sestavljena iz dveh usmirniških agregatov s pripadajočima transformatorjema.

Spodnji ustroj vseh tramvajskih prog je močno dotrajen in bi ga bilo treba v celoti obnoviti, v kolikor bi se sploh bodoče vrse tramvajskih prog ujemale s sedanjim potekom. Tirnice tramvajskih prog bi zdržale približno 20 let, številne kretnice, ki jih zahteva enotirni obrat so razmajane in izrabljene. Njih vzdrževanje je zelo drago, napr. samo na progi Šent Vid - Ajdovščina stane 2 do 3 milijone dinarjev letno.

Vozni red in predvsem drogovi bi vzdržali še približno

20 let. Uprava za notranje zadeve MLO Ljubljana je dne 30. aprila tekočega leta izdala odločbo, po kateri je EUŽ dolžna v 6 mesecih postopami vzeti iz prometa sledeča vozila:

- 7 starih-voz, zgrajenih leta 1889,
- 13 opatijskih voz, zgrajenih leta 1900,
- 5 starih-prikolic, zgrajenih leta 1889.

Iz tega sledi, da je skoraj polovica tramvajskega parka dotrajna. Preostane še 15 voz, ki ~~kmaka~~ ostane v prometu lahko še največ pet let, in 9 tako imenovanih domačih voz iz leta 1940, ki bi lahko vozili še kakih 10 let.

V napajalni postaji bi bilo potrebno obnoviti hladilne naprave obeh usmernikov, počene anodne glave in izolatorje ter nabaviti nekatere rezervne dele.

Od teh dosedanjih prometnih prog ni povsod ugođen glede na dotok potnikov. Komercijalna hitrost, ki je eden najvažnejših faktorjev za rentabilnost in zmogljivost prevoznega sredstva znaša pri Ljubljanskem tramvaju 11 km na uro. Vzroke te skrajno nizke komercijalne brzine sta enotirna izvedba prog in zastarela vozila.

Po poročilu o dejanskem stanju-vozil in naprav ECŽ je naraščalo število prevoženih potnikov vse do leta 1950, ko je bil dosežen maksimum 45. milijonov letno. Ta visoka številka je posledica še neurejenih razmer, zato pa tudi število potnikov od leta do leta pada in je znašalo napr. lansko leto 30 milijonov letno prevoženih potnikov.

Vemo pa, da je analitični študij mestnega javnega potniškega prometa v Ljubljani glede na naseljenost mesta pokazal, da so speljane obstoječe tramvajske proge preveč linijsko in, da ne dojamajo celotnega naseljenega mestnega področja.

Zaradi tega so tudi nekatere proge preveč obtežene s prometom, kar odpade na posamezno progo preveliko območje, s katerega težijo potniki na drugo progo.

Možnosti preureditve:

Komisija je vsestranško pretresla sedanje stanje ECŽ v Ljubljani in proučila izkušnje mestnega javnega prometa v ino-zemstvu. Vsak tak problem moramo obravnavati glede na hitrost, rentabilnost in udobnost prevoza. Hitrost prevoza je odvisna razen od pogonske moči vozila in njegove notranje ureditve za hitro vstopanje in izstopanje potnikov, tudi od gostote mestnega cestnega prometa.

Možne so sledeče preureditve:

- 1.) Modernizacija sedanjega tramvajskega

- 1.) Modernizacija sedanjega tramvajskega obrata z uvedbo 4 osnih vozil in dvotirnih prog.
- 2.) Kombinacija tramvajskega prometa s trolejbusnim,
- 3.) uvedba trolejbusnega obrata, in
- 4.) uvedba avtobusnega obrata.

Ad.1.) Dvotirna izvedba tramvajskih prog glede na potrebne širine vozišč za ostali cestni promet je ekonomsko nemogoča, ker bi zahtevala rušenje vrste zgradb. Poleg tega je treba zgraditi 8 km novih prog. Nabaviti bi bilo treba 46 štiriosnih tramvajskih voz in 10 prikolic. Upoštevati moramo, da v vozišča položene tramvajске proge prometno ne ustrezajo in gledamo zatem, da poteka tramvajska proga izven vozišča, ker le na ta način dosežemo tramvajskemu obratu primerne komercialne hitrosti. Taka izvedba pa je seveda v centru in v starem delu mesta popolnoma nemogoča.

Ad.2.) Varijanta kombinacije tramvajskega prometa s trolejbusnim je mišljena tako, da bi na proga z gostejšim prometom pustili tramvaj, in ga modernizirali, na manj obremenjenih progah pa uvedli trolejbusni obrat. Ta rešitev bi zahteval dvoje vrst vozil, kar bi otežilo njih vzdrževanje in povečalo bi se število rezervnih delov. Vozna mreža bi bila težje izdeljiva na mestu, kjer bi se tramvajski vod križal ali sovpadal s trolejbusnim vodom.

Ad.3.) Kot je razvidno iz nadaljnjega poročila je trolejbusni obrat za naše prilike najprimernejši. Zato je to rešitev komisija osvojila. Utemeljitev tega predloga je v naslednjem poglavju.

Ad.4.) Avtobusni obrat ima sicer to prednost, da ne zahteva vozne mreže in napajalnih postaj, so pa zato pogonski stroški glede na ceno plinškega olja napram električni energiji večji. Upoštevati je treba tudi, da imamo že dovolj električne energije, imeli jo bomo pa še več, ko bodo zgrajene vse naše vodne centrale. Vsekakor naša narodna energija ni plinsko olje ampak je elektrika.

Medsebojne primerjave obravnavanih rešitev.

Glede na prej navedena dejstva je komisija primerjala tramvajski, trolejbusni in avtobusni obrat. Ker sedanje omrežje javnega prometa v Ljubljani ne ustreza potrebam, je bila izvršena podrobna analiza, na podlagi te ugotovljeno primerno omrežje, katerega je komisija vzela za osnovo ekonom-

ske primerjave .

Pokazalo se je, da nepravilno razčlenjeno-omrežje povzroča in pospešuje neugodno, nepravilno širjenje mesta. Vse to lahko opazimo v načrtu Ljubljane.

Pri ugotavljanju poteka novih prog smo težili k čimboljši dostopnosti mestnega središča , toda tako, da je mogoča tudi dobra povezava med posameznimi drobnimi predeli.

Predlagano novo omrežje sestavljajo v obratovalnem smislu naslednje proge:

Proga	Obratovalna dolžina km.	Gradbena dolžina km.
1.) Ježica - Vič	8	8
2.) Stožice - Trnovo	5	0
3.) Šent Vid - Moste	8.6	8.3
4.) Remiza - Poljane	4.8	0
5.) Moste - Vič	5.6	0
6.) Poljane - Trnovo	4	2.4
7.) Žale - Rakovnik	6	4.3
Skupaj:	42	23

Primerjava gradbenih stroškov pri uvedbi dvotirnega obrata na omenjenih progah nam pri primerjavi med tramvajem , trolejbusom in avtobusom da sledečo sliko:

Proga	Gradbena dolžina	Tramvaj v 1.000 din	Trolejbus v 1.000.din	Avtobus v 1.000 din
1.) Ježica - Vič	8	272.000	101.600	77.600
2.) Šent Vid -Moste	8.3	265.600	89.640	64.740
3.) Poljane- Trnovo	2.4	96.000	41.760	34.560
4.) Žale - Rakovnik	4.3	98.900	58.050	45.150
Skupaj:	23.0	732.500	291.050	222.050

Navedeni stroški vsebujejo razen gradbenih stroškov za preureditev vozišč še stroške za vozni vod pri tramvaju oziroma trolejbusu. Pri tem je obstoječa napeljava že upoštevana. V stroški za dvotirno tramvajске proge ni upoštevana vrednost stanovanjskih

kiš, ki bi jih bilo treba porušiti. Potrebno število vozil glede na v primerjavi navedeno omrežje in za ugotovljeno število prevoženih potnikov znaša :

- Za tramvajski obrat: 46 motornih voz in 10 prikolic.
- Za trolejbusni obrat: 46 trolejbusov
- Za avtobusni obrat: 56 avtobusov.

Pri tem je bila upoštevana komercialna hitrost za ~~tramvaje~~ tramvaje 16 km/h, za trolejbus 18 km/h, za avtobus 16 km/h. za vse tri vrste obratov je vzeta kapaciteta voza 70 potnikov.

Elementne cene	Tramvaj	Trolejbus	Avtobus
	dinarjev na vozni kilometer		

Materijal za eksploatacijo.	15.30	23.15	28.40
Plače v eksploataciji	8.18	6.95	8.18
Amortizacija	14.76	10.70	14.25
Režija pormeta	5.05	3.38	4.05
Režija uprave	2.71	2.74	9.26
Ogresti	10.70	5.58	5.27
Akumulacija	6.18	4.98	5.53

Prodajna cena	62.88	57.48	74.94
Predvideni dohodki	53.50	60.58	53.50

Amortizacijska doba 12 let je upoštevana za tramvaj z 2.400.000 voznimi km, za trolejbus z 1.200.000 voznimi km in za avtobus z 800.000 voznimi km. Nabavne stroške vozov bi znašali po uradnem kurzu 72 dinarjev za DM oziroma 300 dinarjev za obračunski dolar: Za tramvajski obrat 538.000.000 din
 Za trolejbusni obrat..... 262.200.000 "
 Za avtobusni obrat..... 280.000.000 "

Pri tem je upoštevana cena za :

za 1 tramvajski motorni voz	10,5 milj. din
za 1 tramv. priklopnik	5,5 " "
za 1 trolejbus	5,7 " "
za 1 avtobus	5,0 " "

Kot je razvidno iz nabavnih stroškov vozov in obeh navedenih tabel je uvedba trolejbusnega obrata najugodnejša rešitev.

- Razen tega ima trolejbusni obrat v primeri s tramvajskim oz avtobusnim obratom še druge prednosti.

Prednost trolejbusnega obrata v primeru s tramvajskim:

- 1.) Je bolj okreten in lahko hitro vozi tudi v ozkih ulicah in v ostrih krivinah.
- 2.) Lahko se vključi v prometni tok, ker ni vezan na tir in ker se lahko stransko izogiba ter prehiteva druga vozila,
- 3.) Defekt 1 vozila ne moti prometa na ostalih progih. Če pa je opremljen še s pomožnim bencinskim motorjem, lahko vožnjo nadaljuje,
- 4.) Na postajališčih zapelje lahko tik ob pločniku, kar lajša izmenjavo potnikov.
- 5.) Prestavitev prog je enostavna, ker je treba prestaviti samo vozni vod,
- 6.) Trolejbus povzroča manj ropota kot tramvaj.

Prednosti trolejbusnega obrata v primeru s avtobusnim:

- 1.) Vzdrževanje električne opreme je cenejše kot vzdrževanje diesel motorja in pogona.
- 2.) Vzdrževanje trolejbusne karoserije in nosilnega ogrodja je cenejša zaradi mehkejšje izpeljave z mesta.
- 3.) Trolejbus hitreje izpelje iz mesta, ter se elektromotor lahko tudi za 100 % začasno preobremenji. Avtobus bi za hitrejšo izpeljavo moral imeti močnejši motor, kar je pa zvezano s večjo porabo pogonskega goriva.
- 4.) Večja čistota vozil in tudi cest, ker trolejbus nima izpušnih plinov, kar je važno tako iz higienskega kot tudi iz estetskega stališča.
- 5.) Mirna in tiha vožnja, ker elektromotor ne povzroča tresljev in ne ropoče.
- 6.) Znatno večja obratna pripravljenost, posebno pozimi. Avtobus zahteva gretje zemlje ali ukrepe proti zamrzovanju vode v hladilnikih in segrevanje motorjev pred zagonom.
- 7.) Večja obratna varnost, ker ni nevarnosti ognja in je zato tudi zavarovalna premija manjša..
- 8.) Avtobus se na mestnih progah s kratkimi razdaljami ^{med} postajališči ne uporablja, ker kratke proge povzročajo večje naprezanje motorjev in obrabo menjave. Zaradi tega je potrebno večje število rezervnih voz, ker Diesel motor ne sme biti ves dan stalno obremenjen. Kar zadeva vzdržljivost, se Diesel motor sploh ne more primerjati z električnim.

9./ Preusmeritev sedanjega kadra ECŽ na trolejbusni obrat je lahk izvedljiva in ne predstavlja nikakih težav, medtem ko bi bila preusmeritev kadra na avtobusni obrat zelo težavna.

Ni treba posebej poudarjati, da bo izvedbo trolejbusnega obra pridobil tudi zunanji izgled Ljubljane same. Dobre zveze z vsemi pre mesta in povezava širše okolice mesta z avtobusnim obratom bodo u- mo vplivale tudi na naš tujski promet.

Velika ovira za javni potniški promet proti Ježici in Šentvi- ata železniška prehoča na Titovi in Celovski cesti. Zato bi bilo nujno problem čimpreje rešiti.

Komisija je primerjala ponudbe različnih tovarna Nemčije, Ang in Italije za nakup trolejbusov, in ugotovila, da se cene bistveno razlikujejo. Po kvaliteti izvedbe pa prednjačijo nemške tovarna Wag- - Fabrik Uerdingen in Man - Nürnberg.

Komisija priporoča, da bi se nabavil nemški izdelek in sicer ene tipe. To je ugodno za vzdrževanje, ker je potrebno manj rezervnih ov in obdelovanje naprav.

Pravtako priporoča komisja, da se čimpreje prične s prevzgojo di glede prometne discipline in preusmerit kolegarje in podobne kolesar poti ali odstrani iz preobremenjenih cest. Le ta način bo dosežena ventuelno presežena predvidena komercialna hitrost javnega potniškega mesta 18 km/h. V nekaterih nemških mestih vozijo trolejbusi v sličnih aserah s komercialno hitrostjo 23 km/h.

V tej komisiji so bili naslednji tov. Šuštaršič Tine, Drobež no, ing. Jagodič Franc in ing. Žnidaršič Bruno, dalje dr. ing. Dular Me- , dr. Tabej Jože, ing. Struna Albert, arh. Bežek Nikolaj, ing. Pogačnik i, ing. Sraka Janez, ing. Jenko Rudolf, ekonom. Leder Avgust, načeln- e Uprave za notr. zad. ing. Štolfa .

dalje bi prečital komisijski zapisnik o pregledu in preizkavi električ- a vozil Električne cestne železnice Ljubljana.

A/ Številčno stanje:

Številčne podatke bi razvidli iz naslednje razpredelnice:

Voz	Š t e v i l o			Leto gradnje	M o č motorjev	Opombe:
	voz	sedežev	stojšča			
ski	7	12	28	1889	10 kW	
ski	15	7	53	1932	26,5 KW	u-625
ski	9	10	50	1940	35 kW	
ski	13	7	53	1901	27 kW	Gl.nosilci
prikolice	10	12	48	1947	--	
"	5	12	28	1889	--	bivša konj.vprega.

B/ Stanje vozil in njihovih sestavnih delov:

a/ Splošne ugotovitve glede varnosti:

Celotni vozni park, je neglede na leto gradnje posameznih vozovnih tip, skrajno zastarel. Pogonski motorji, v kolikor niso zastareli in prešibki, so krmljeni z grobo stopnjevanim krmiljem. Tovrstno krmilje povzroča sunke med izpeljavo, med električnim zaviranjem deseto vožnja pojemke 08-1 m/sek², kar pomeni, da zaradi dolgih zavornih razdalj, ki so posledica tega, ne smejo voziti na nobenem odseku proge s večjo hitrostjo kakor 25 km na uro. Zahtevi varnosti, da mora biti ponoči razsvetljena zavorna razdalja po celi dolžini, ne ustreže čelna razsvetljava motornih vozil.

Karoserije, ki so vse grajene več ali manj po istem načinu, glede vstopanja in izstopanja potnikov, ne ustrezajo. Neglede na to, da sunke odprtine ovirajo nemoteno in hitro izstopanje in vstopanje, se vrata med vožnjo ne zapirajo, in so s tem izvor raznih nezgod.

b/ Stanje posameznih tip vozil:

7 starih motornih vozil, ki so presegli 60 let obratovanja, ni več sposobnih za promet.

Isto velja tudi za 30 opatijskih voz, ki so bili grajeni l. 1901 in nato l. 1937 podaljšani s tem, da ~~na obeh~~ se na obe strani glavnih nosilcev privarili in zakovali z zakovnicami in stranskimi ploščami podaljške v dolžini 0.62 m na vsaki strani.

Pogonski motorji so skrajno zastareli. Grajeni so l. 1900, prvotno za 750 V, nato previti za 550 V. Previtje ni bilo niti za takratni čas strokovno izvedeno, niti se ni splačalo. Motorji so grajeni brez ventilacije, brez komutacijskih polov, se med obratovanjem močno segrevajo in delajo zaradi tega s velikimi izgubami. Podvrženi so popravilnim okvaram, s čimer ni zavarovano električno zaviranje. Karoserije teh voz so lesene in so bile delno renovirane v l. 1937 do 1939 in so sedaj v stanju, ki ne dopušča generalnega popravila. Dotrajana je vsa instalacija tako, da je nemogoče preprečiti napake, uporabljenost vozil je odvisna le od slučaja.

Brodski vozovi so bili izdelani v letu 1931 z zastarelo tipom motorja, ki že ob času graditve ni ustrezala svojemu namenu. Motor moči 25,5 kW je že za teža vozila, ki znaša 10,4 tone, v nezasedenem stanju prešibek in je temu ustrezen zadržek ob zaviranju nizek, posebno še, če je v času močnega dotoka potnikov voz preobremenjen.

Finančno so ti vozovi že odpisani, ker je bila za odpis, odvoz in življenska doba samo 15 let.

Domači vozovi grajeni v l. 1940 imajo hitrost 25 km/h in nekatere močnejše motorje tako, da dosežejo pospešek ob spremljavi 0,9 m/sek².

ozirom na navedeno in leto gradnje, je to edina tipa, ki se je še izplača vzdrževati za promet na manj frekventiranih progah, medtem ko za obrat v mestu iz razlogov navedenih v odstavki a/ ne pride v poštev. Vse, kar je treba primerno urediti čelno razsvetljavo ustrezno zavorni razdalji.

c/ Preizkusi zaviranja.

Motorni vozovi so opremljeni z ročno in električno zavoro, no pri prikolicah s selenoidno zavoro teža 161 kg s pojezno silo oca 600 kg, medtem ko so stare prikolicke brez zavor. Zavore še od strani vodstva v rdu vzdrževane. Izvršena je bila vrsta zavornih poskusov in prekontrolirana z računi na zavorno razdaljo in zavorni pojemek kot so navedeni včki A/. Zavorne razdalje kolebajo pri normalnem zaviranju od hitrosti km na uro med 45 in 33 metri. Kakor smo navedli v odstavku B/, je električno zaviranje 7 starih in 13 opatijskih voz z ozirom na stanje motenj zelo problematično. Sodobni vozovi na tirnicah imajo zavorne zadržke do 3,5 m/sek², kar ustreza pri 30 km/h zavorni razdalji oca 10m. Vpoštovati moramo namreč nepreglednost križišč in vedno bolj naraščajoči promet.

d/ Preizkave nosilcev.

Metalurški institut TVŠ v Ljubljani, je preiskal dele glavnega nosilca opatijskega voza. Tozadevno poročilo strokovne komisije je priloženo. Podpisana komisija je mnenja, da z ozirom na rezultate kemičnih analiz in vsestranskih in tehnoloških preiskav, navedeni material iz varnostnih ozirov ne odgovarja več svojemu namenu, ker bi že najmanjša pomanjka nosilcev ali trenutno predvidena povečana obremenitev, ali končno na način popravila, na pr. varenje, dovedlo do trenutnega loma. Nevarnost trenutnega preloma je povečana tudi z dejstvom, da izceje fosfora, žvepla in metalnih vključkov niso enkomerno porazdeljene vzdolž nosilca kot je to potrdila metalografska preizkava, odn. Baumanov odtis. Jasno je, da bi vsako lokalno povečanje izcej, in vključkov povečalo trenutno nevarnost preloma.

Posebno opozarjamo se na nevarnost loma na teh vozovih, ki so bili podaljšani s pri-varenjem, ali varjeni iz katerega koli vzroka na materialnem mestu, ker je ta material za varenje neprimeren zaradi visokega odstotka žvepla, fosforja in nemetalnih vključkov.

Preizkava materiala osi je v teku. Smatramo pa, da se z ozirom na nedoločeno starost teh osi v sklopu vozila lahko smatra ta preizkava kot preizkava za sebe. Kot omenjeno je potrebno preizkati vse osi katerih starost se ne da dognati. S preizkavo postane os neuporabna, ker jo je treba prerezati.

C/ S k l e p :

Na podlagi vseh prednavedenih preiskav ugotovitev, predlaga komisija takojšnjo postopno kasacijo 7 starih voz, 13 opatijskih in 5 starih prikolic. Priporočamo, da doba kasacije naj ne presega dobe 6 mesev /1.nov.1953/, na vsek način pa se naj izvrši pred nastopom druge zime. Kar se tiče na splošno smernic za kasacijo vozil, se ta v principu

...ana po naslednjih kriterijih:

- a/ časovna doba,
- b/ opravljeno kilometrsko delo,
- c/ stroški vzdrževanja naj ne prekoračijo osnovne vrednosti vozila,

V našem slučaju je z izjemo 9 domačih voz in 10 novih prikolic opredel v kasacijo po navedenih treh točkah ves vozovni park.

Kasacije zgoraj navedenih vozil utemeljuje komisija posebej še sledečimi dejstvi:

- 1/. Nesigurnost materiala vzdolžnih nosilcev,
- 2/. Zavorno dejstvo električnega zaviranja je zaradi nesigurnih in prešibkih motorjev nezanesljivo.
- 3/. Električna oprema je zaradi iztrošenosti in zaradi zastarelosti v pogonu nezanesljiva~~XXX~~, njena obnova in vzdrževanje pa za podjetje nerentabilna.
- 4/. Lesene karoserije.
- 5/. Čelna razsvetljava.

Glede broških voz je komisija mnenja, da bi lahko ostali naj-
5 let še v obratu na stranskih progah. To le z ozirom na to, da naj-
vozovni park ne bo mogoče v krajšem času obnoviti.

Člani komisije:

Jagodić Franjo l.r., ing.Volf Bogomir l.r. Sedeu Adolf l.r. in
Krovšček.

Predno pa bi prečital nekaj podatkov glede na vrsto prometnih
sredstev v raznih mestih v inozemstvu, bi pa pripomnil še te par stvari.
V kratkem smo imeli drastičen primer, ko je konkretno zaradi težke fe-
kalacije tramvaja bila popolnoma razrahljana glavna vodna cev in je nujno
potrebno, da se to popravi. Potem dalje proti Šiški se prav tako lahko
podi velika škoda na vodnih napravah, ker ni ^{za} izolacij^{ce} prav nič ureje-
na. V drugih mestih je popolnoma ločena tramvajska proga od raznih vodnih
napeljav ter ostalih vodov. To je eden faktum. Drugi faktum bi bil pa ta
bi morali pri odpravi oz.ublažitvi ostrih zavojev /ovinkov/ rušiti več
številu zgradb, ki bi drugače služile še dalje časa svojemu namenu.

tem pri ostali ureditvi prometa, sedanji stroji tudi ne bi prišli več v
stev. Velik problem se pojavlja še glede remize. Sedanja ramiza sploh
bi več odgovarjala novim potrebam. Potrebna bi bila popolna izmenjava
sedja, strojev in sploh vseh ostalih notranjih naprav. S to novo preure-
itvijo, če lahko rečem rekonstrukcijo bi pa imeli ogromne izdatke in je
eba tudi pri tem dati svoja mnenja. Velike težave bi nastale tudi pri
pravilu dnevno poškodovanih voz. Enake težave bi nastale tudi pri sna-
ju odn.čiščenju vozil, ker je le prekratek čas odmerjen za to delo.

nadalje pogledamo, da je postavljeni rok t.j.6.november 1953 skoraj že
moramo biti v tem pogledu zelo previdni, da ne bi kar na enkrat osta-
zaradi odstranjenih vozil brez prometnih olajšav in ugodnosti. Res je,
no pri vsem tem važna ogromna finančna sredstva, sem mnenja, da je

pri tem treba žive diskusije in bomo videli ravno v nadaljnji diskusiji kako se bo rešilo to vprašanje.

Nadalje bi rad pripomnil še na strokovnost naših šoferskih kadrov. Mi lahko rečemo, da je naš šoferski kader še premalo upoznan z Diesel-motorjem. Oni so za Diesel mašine še vajantši.

Ko je komisija razpravljala je prišla do kritičnega premostrivanja v ~~raznih~~ raznih problemih pri obstoječem tramvaju ter predlaga in stavlja ljudskim odbornikom, da nima nobenih nasprotij ~~praksi~~ pri uvedbi trolejbusnega in avtobusnega obrata.

Proces preureditve bo trajal približno 10 let. Velik problem je v tem, kako rešiti izpad tolikih voz v tem letu.

Ing. Srakar, ki je diplomiral na tem področju in še danes dela na tem področju, predlaga precej ^{linijskih} sprememb. Toda tudi njegovih predlogov ne moremo v celoti sprejeti.

Medaj pa še pogledjmo vrste prometnih sredstev v raznih mestih v inozemstvu:

Štev. preb. v tisočih	m e s t o	tramvaj	prikolice	trolej b.	avtob.	Skupaj.
-----------------------	-----------	---------	-----------	-----------	--------	---------

B e l g i j a :

523	Anvers	313	193	22	3	531
1.014	Brisel/mesto/	926	541	22	-	1.469
"	" /predmest/	1006	--	--	205	1.211
982	Liege	242	175	120	71	608

Š v i c a :

252	Basel	274	232	38	58	642
146	Bern	77	63	17	56	213
145	Ženeva	115	60	111	14	200
60	Luzern	49	9	6	12	76

D a n s k a :

	Kopenhagen	502	413	13	91	1.019
--	------------	-----	-----	----	----	-------

A n g l i j a :

1.110	Glasgov	1179	--	--	139	1.910
296	Kingston	--	--	100	152	252
857	Liverpool	405	--	--	606	1.011
267	Nukastl	--	--	201	258	459
306	Nottingham	--	--	157	298	455
250	Portsmouth	--	--	100	155	255
346	Lond on	/830/	--	1760	7140	8.900

Prebiv.	M e s t o	tramvaj	prikolice	trolej- busi	avto- busi	Skupaj
	F r a n c i j a:					
	Marseille	260	327	133	72	792
	Mulhouse	28	29	19	11	87
	Nice	48	18	24	21	111
	Paris	-	-	62	2202	2264
	Z D A	10.363	metro 1.841	5.423	9.414	27.041
	Jugoslavija	413	253	58	167	801
			(prikolice)			

Iz gornjih podatkov se vidi, da so tudi ostala mesta delno vedno vezana na tramvajski in trolejbusni promet. Avtobuse uporabljajo bolj za medkrajevni promet in zelo malo za strogi mestni promet. Čepričan sem, da bomo s plodonosno diskusijo rešili marsikatera še nejasna vprašanja in probleme, katere sem v raznih predlogih in priporočilih naštel.

Š k r a b a Janez:

Mnogo raznih problemov je naštel tov. Drobež v svojem skupnem referatu, ki se tičejo vprašanja ukinitve tramvajskega prometa. Čeprav dobro vemo, da tramvaj ne odgovarja načelom današnjega prometa, smo pa le nekako sigurni nanj. Ljudje mislijo, da avtobusi, kolikor bodo vozili, ne bodo vozili kot tramvaj. Ureditev ljubljanskega prometa pa ni važna samo za življenjski standard, temveč tudi naš gospodarski razvoj in sistem. Prav toliko, kot je to gospodarski problem, je obenem tudi politični problem. Če trenutno vozila, ki bodo potegnjena iz prometa, ni možno nadomestiti, mislim, da je bolje, da še malo počakamo. Kar se tiče avtobusov in trolejbusov, mislim, da jih moramo nabaviti. Bolje pa je, da se odločimo za trolejbus, ker omrežje že obstoja. Važno je, da pridemo do neke rešitve.

A v š i č Jaka:

Očitno je, da se vsi strinjamo s tem, da naj bo na mestnih progah trolejbusni promet. Zelo pametno bi bilo, da nabavimo nekaj avtobusov, ker oni lahko menjajo prometne linije. Avtobusi so primerno sredstvo za povezavo oddaljenih predmestij in okoliš, kjer je promet bolj redek, nadalje za koncentracije proslav in shodov. Postavi naj se zaključek, da se nabavi na vsake 3 trolejbusa 1 avtobus. Tudi za vojne potrebe ali kake druge nesreče je avtobus

zelo koristen. Važno bi bilo, da se cene malo znižajo, zato pa je v mestnih ulicah najugodnejši trolejbus. Če pogledamo kolesarske poti, je nujna naloga, da se tudi ceste preurede za kolesarski promet, ki je pri nas zelo razširjen. Po vsem kulturnem svetu imajo posebne kolesarske poti. Zato predlagam, da se pri novih cestah na to gleda ter da se delajo kolesarske poti. To vprašanje moramo temeljito vzeti v premislek in analizo.

Barlič Janez:

Strinjam se s pripombo tov. Avšiča, da so potrebni v mestu tudi avtobusi za nujne slučaje. Mislim, da je potrebno, da se promet uredi v glavnem s trolejbusi, v rezervi pa naj bi bili avtobusi. Ko rešujemo modernizacijo prometa v mestu, pa bi rad opozoril na Trnovski in sosednje terene, ki nimajo niti dobrih cest, da bi se lahko vozili s kolesi. Na to bi se moralo gledati že preje. Če vzamemo za primer kolonijo ob cesti Dveh cesarjev, vidimo, da tam stanujejo izključno delavci, zaposleni v oddaljenih predelih mesta. Ti delavci morajo hoditi pozimi od doma ob 4^h ali 1/2 5^h jutraj, da pridejo pravočasno na svoje delovno mesto. Pri tem pa morajo po cesti redno sami gaziti sneg, ker pride plug na to cesto šele po 7. uri. Ker niso urejeni kanali, niti ni hodnikov ob cesti, je pot ob slabem vremenu še posebno težavna. V tej koloniji stanuje preko 400 ljudi, imajo pa na razpolago le 4 vodovodne pipe, ki pa pozimi navadno zmrznejo in so ljudje brez vode. V tej koloniji tudi ni greznic in je prava sreča, da med otroci na nastala kakšna epidemija. Potrebno bi bilo poslati v kolonijo sanitarni inšpekcijo in potem nekaj pokreniti.

Kar zadeva nedovršene zgradbe, imamo tudi mi nekaj takih primerov. V koloniji v Mestnem logu stojita že pokriti dve stanovanjski hišici, ki jih je treba le končati, pa bi imeli 4 lepa stanovanja več. Nadalje je bila pred dvema leti na hitro podrti stanovanjska hiša ob Riharjevi cesti. Namesto, da bi se na tem mestu zgradilo oca 80 m cestišča, s čemer bi se skrajšala pot v mesto za 1 km, pa je tam nastalo smetišče.

Še ena stvar je, ki je bila predmet kritike. Ob Riharjevi cesti je bila zgrajena enonadstropna 40 m dolga stanovanjska hiša. Gradili so jo baje urbanisti. Hiša je postavljena tako, da ima na cesti postavljene drvarnice, hiša pa je skrita zadaj. S tem bi rad opozoril, da je potrebno gledati tudi na delo urbanistov.

Ob preureditvi prometa v Ljubljani bi prosil, da se sigurno poveže s kakršnimkoli prometnim sredstvom s centrom mesta tudi Trnovo, ki je ostalo do danes brez prepotrebne zveze. ~~Trn.~~

Tov. dr. Modic prosi, da bi se diskusija vršila izključno
okrog avtobusov in trolejbusov.

Perma stia Mara :

Tovariši, mi moramo danes vzeti principiелno stališče ali trolebusi ali avtobusi ali pa priti na kombinacijo. Jaz mislim, da je najboljšje, če gremo na kombinacijo trolebusov in avtobusov. Zakaj v notranjosti mesta naj bi bil promet z trolejbusi in zveza s ~~per~~ periferijo pa povezana z avtobusi. To bi bilo najekonomičnejše, naj udobnejše in najlepše. Mi moramo danes zavzeti to stališče, zaradi tega, da bo podjetje lahko pričelo s predpripravami. Vedeti moramo, kakšne bodo odločitve, ker ne moremo delati naprej. Stevilka 100 milj. ni tako mala. Če gremo na trolejbuse, moramo ceste spremeniti, drugo pa je težko zaradi finančnih sredstev. Tov. Tepina lepo pravi, da naj Gospodarski svet ta sredstva preskusi. Mi tovariši dobro vemo, da se sredstva ustvarjajo v proizvodnji in tu imamo plan proizvodnje, ki nam pove koliko bo sredstev. Ta sredstva pa so razporejena tudi vnaprej. Pri novih virih sredstev so pa razporejena za novo proizvodnjo.

Mi smo na eni seji razpravljali o prodaji pionirske železnice. Tu je tudi vir dohodkov. Gospodarski svet bo razpravljajal o sem tem in ugotovil na kakšen način pridemo do teh sredstev. Tovariši so diskutirali, da to da republika ali zveza. Jaz pa pravim, da moramo najpreje mi sami poiskati vire in možnosti teh sredstev in v skrajnem slučaju šele lahko iščemo pomoč od republike in zveze. Kar se tiče pa nabave trolejbusov in avtobusov, predlagam, da se nabavi enotno tipo, da ne bo nekaj od ene firme in nekaj od druge firme. To je zelo nerodno pri kvalifikaciji kadrov in zaradi rezervnih delov. Predlagam še nekaj - mi imamo sami manjšo tovarno in da kupimo le šasije a karoserije pa delamo sami. Tudi s tem bi že nekaj prihranili.

Jaz bi se rada še dotaknila poročila tov. Tepine, kjer pravi, da od teh 100 milj. rabimo 83 milj. za dovršitevnekih objektov planiranih v letu 1953. Ko smo sprejemali proračun, ta sredstva niso bila dovoljena, ali pa smo sploh takrat slabo predvidevali, da nismo dali dovolj teh sredstev. Sedaj pa trenutno še nã čas za razpravljanje o dodatnih kreditih, ker vidimo, da je letos od postavljenih 123 milijonov še vedno premalo izkoriščenega. Lahko reče da se ta planirana sredstva, ki so za letos na razpolago premalo izkoriščajo. Potrebno pa je, da se to čimpreje izvrši, da bomo videli, koliko še manjka, potem bomo šele debatirali o dodatnih kreditih.

Pri investicijah, ki bodo prišle v poštev v l.1954, bodo prišla le tista dela odn. objekti, ki dobo dokumentirani in potrjeni na diskusiji pred ljudskimi odborniki. Te objekte bomo potem dali v proračun. Vidimo, da smo z diskusijo zapazili razne ne-rednosti in površnosti, pri izvrševanju. Ker premalo objektov dokončamo, je popolnoma upravičena kritika in negotovanje od strah ljudstva.

Tukaj bi še rada omenila adaptacijo Emone. MLO je sklenilo pogodbo s podjetjem Slovenija Vino, da prevzame adaptacijo Emone. MLO se je kasneje zavezal, da do 15/VI-53 primerno preuredi ^{Emono} za diabetično restavracijo. Adaptacija se ne more preje izvršiti, dokler Svet za komunalne zadeve tega hitro ne bo rešil. Mi smo to sprejeli, podjetje je hotelo to delati, pa ne more. Bojim se, če to ne bo hitro rešeno, da bodo ljudje zopet upravičeno začeli negotovati, čemur smo mi sami krivi. Preveč se vse vleče.

K r i v i c V l a d i m i r :

Tovariši vidimo, da je promet v mestu pereče vprašanje. Nisem hotel oglasiti preje v diskusiji. Nisem strokovnjak v prometu, pa bi se vendarle rad dotaknil par stvari. Predno se mi odločimo moramo pošteno premisliti, ker je cela vrsta momentov, ki govorijo proti takemu prometu. Do sedaj nisem imel prilike, da se oglasim v taki diskusiji in da sodelujem. Današnja diskusija kaže, da smo v pol leta precej napredovali. Mnogo je ^{bilo} ljudi, ki ^{so se} ~~jim je treba~~ ^{moramo} ~~vaj~~ ^{ogrevati za tramvaj} ~~edino prometno sredstvo~~ ^{ogrev} ~~vsi so pa~~ ^{do čenice in hidravlike} ~~prepričani, da se je~~ ^{zaključek} ~~ra~~ posloviti od tramvaja. Ne smemo pa misliti, da je to treba kar takoj napraviti. Tramvaj bomo obdržali toliko časa pri življenju, dokler ne nabavimo novih vozil. Po mojem mišljenju pride v poštev kombinacija ~~trolejbusov~~ ^{do čenice in hidravlike}, avtobusov in tramvajev. Gre za perspektivo in smatram, da mora biti naša orientacija na avtobuse. ^{ga je treba akoristiti} ~~ker tramvaj in trolebus že imamo~~ ^{možna} ~~važno je, da to obdržimo~~ ^{progo} ~~trolebus podaljšamo~~ ^{do čenice in hidravlike} ~~da bi imela en konec~~ ^{zaključek}. Mislim, da to tudi lahko gospodarsko zagovarjamo. Tov. Drobež je omenil kombinacijo trolejbusov in avtobusov. Nerazumem pa, da je lahko reči, da je francoska marka boljša, ker vsi vemo, da niti francoska niti italijanska roba ne odgovarja. To so slabe mašine. Stremiti moramo za tem, da si nabavimo res dobre in udobne po ugodni ceni. Paziti moramo na rezervne dele, da jih ne bomo dvakrat plačali. /plačevali/. Vsi podatki, ki jih je tov. Drobež prečital so točne in prav gotovo držijo. Cene to je važno vprašanje. Manjka

ena stvar, ki jo je komisija prepustila, da pri ocenjevanju prometnih sredstev, ki pridejo v poštev za Ljubljano - ni upoštevala, da se veliko ljudi vozi s kolesom. Moramo pa računati, da Ljubljana v slabem vremenu rabi ^{komunalna} prometna sredstva. To je važno za premisliti, ker mi naenkrat stojimi pred težkim vprašanjem. Če na to ne bomo gledali, nam bodo lahko ostala ta prometna sredstva slabo izkoriščana. Bolje je uvajanje avtobusa, kakor trolejbusa. Mi ga ne uvajamo samo za 10 let, temveč za 20 ali 25 let ali pa ^{več}. Če mi zasledujemo, da tudi avtobus ni dokončno prevozno sredstvo, ampak bo čisto v bodočnosti prišla v poštev nova prometna sredstva. Avtobus je boljše in neprimerno elastičnejše prometno sredstvo kot ostalo. Avtobus lahko uporabimo v lepem vremenu za turistične svrhe (pozimi in poleti ter ob sobotah in nedeljah za vožnje izven mesta). Prav zaradi teh razlogov je boljši in ~~upam~~ sem prepričan, da je bolje, če se odločimo za avtobuse.

Druga stvar pa je ta, da nisem vedel, da je dobavni rok samo 6 mesecev. Tovariši, ki to vedo, bi morali na to bolje paziti, ker lahko ostanemo brez prometnih sredstev, kakor lani. Avtobuse je treba do jeseni nabaviti. Lani smo videli, da zaradi prevelike snega tramvaj dolgo časa ni vozil. Čudno se mi zdi, zakaj mi nismo vzeli londonskih avtobusov, katere je vzelo tudi Sarajevo. Tako bi jih mi vsaj imeli. Iz Sarajeva se prav pohvalijo z njimi. So tudi zelo poceni.

Mislím, da se da na nek način le rešiti to vprašanje, da se ne znajdemo v jeseni v nemogoči situaciji.

Strinjam se s tov. Dermastia glede finančnih sredstev, katere si moramo najpreje sami preskrbeti in le v skrajnem slučaju šele lahko iščemo pomoč od republike.

Če pogledamo, smo mi sedaj že veliko stvari prenesli na komuno. Potrebno bi bilo, da izposlujemo ta uvoz brez faktorjev. To nam bo tudi nekaj olajšalo in pocenilo. Važno je, da sredstva dobimo na razpolago.

Jelačin.....

Strinjam se z diskusijo tov. Krivica. Pravilno moramo rešiti novo vprašanje, ki bo nastalo z ukinitvijo starega prometarja. Če bi bila sezona med letom, ne bi bilo tako težavno, tako pa se nahajamo v težki situaciji. Kar se tiče avtobusov, katere so v vzeli v Opatiji, meni osebno ni prav nič žal. Kombinacija trolejbusov in avtobusov mi ni všeč in nevem, ali je pametna zamisel, da bi mi gledali tudi na izvajanje tega za slučaj eventuelne vojne.

Važno je, da razliko v ceni damo v neki sklad.

Baraga Alojz:

Moje mišljenje je, da je treba vsaj v začetku, v predhodni fazi, mestni lokalni promet kombinirati z avtobusi, čeprav načelno soglašam za uvedbo trolejbusa. Avtobusi bodo potrebni tudi v slučaju okvare električnega toka. Vsekakor pa ponovno poudarjam, da sem za trolejbus, ki bi bil iz gospodarskih in higienskih razlogov najbolj primeren za mesta Ljubljana. Res, da vse ulice za trolejbus še ne odgovarjajo, pa s časom se bo tudi to vprašanje uredilo. Saj tudi trolebusnih voz ne bo mogoče nabaviti toliko, da bi kar naenkrat isti vozili po celi Ljubljani. Za to tudi denarnih sredstev nimamo dovolj.

Problem lokalnega prometa je nepredvideno vpadel v breme proračuna MLO ter bo stal težke milijone. Vprašanje pa je, kje naj črpa MLO denarna sredstva? S tem vprašanjem bi se moral MLO, zlasti pa Svet za gospodarstvo MLO že prej ukvarjati.

Vodopija Janko:

Jaz se strinjam z uvedbo kombiniranega sistema trolejbusov z avtobusi in sicer tako, da bi na določenih standardnih progah kot so n.pr. Šentvid, Ježica, Vič in Moste obratoval trolejbus, na stranskih progah pa avtobus. Sem za trolejbusni promet predvsem tudi za to, ker moramo računati na lastni pogonski material, ki ga bo Slovenija obilo proizvajala s svojimi hidrocentralami. Pri avtobusnem prometu pa moramo računati na nehygieničnost in izločanje škodljivih plinov, kar je zlasti pri našem podnebjju z meglo nevarno za zdravje.

Vrhovec Stane:

Strinjam se z danimi predlogi o ureditvi prometa v Ljubljani. Važno pa je le, da se odločimo za uvedbo električnih motornih vozil, t.j. da že sedaj pri opustitvi tramvaja prehajamo na kombinacijo avtobusa in trolejbusa. To naj bi bila bodoča prometna sredstva Ljubljane. Ta kombinacija bi bila dobra tudi radi tega, ker bi ob turističnih sezonah avtobuse lahko uporabljali za ostale vožnje. To bi prišlo v poštev predvsem v poletnem času. Prehod na nova prevozna sredstva, ki ga je omenil tov. Krivic, je popolnoma pravilen. Smatram le, da bo imel pri nas električni motor boljšo perspektivo kot pa bencinski. Progo proti Viču bi bilo treba podaljšati do prelaza pri Dolgem mostu.

je tramvaj, če vzamemo samo suhe številke. Tu moramo gledati tudi ~~rešenje~~ vprašanja časa in udobnosti. To bi bilo prvo dejstvo. Drugo dejstvo pa je, kot je tov. Drobež razložil - razvoj v svetu Belgija, Švica, Francija, Zap. Nemčija, Holandska, Anglija itd. Povsod vidimo ali večje število avtobusov, ^{ali} ~~ali~~ trolejbusov ali pa večje število tramvajev. Jaz mislim, da bomo tudi mi še vedno obdržali tramvaj. To bi bil osnovni rentabilni račun za nas. Vedeti moramo, da na zapadu ljudje dobro preračunajo kaj je rentabilno in kaj ni. ~~Če pogledamo, da Holandija nima trolejbusov - sveda bomo opazili, da ona nima elektrike.~~ ^{ker} ~~Če pa mi imamo električno, mislim, da je popolnoma pravilno, da mi ne gremo prav na ravno~~ ^{na deloma} ~~na trolejbuse ali pa na avtobuse. Saj je res, da bomo imeli nafto in upam, da v Sloveniji avtobus ne bo preveč stal.~~ ^{ker si vsaj malo} ~~Važno je, da bomo imeli vsaj malo sposobne ljudi, na okrajih in sem prepričan, da bo promet najbolje urejen.~~ ^{urejen} Ta skrb je najbolj potrebna.

D r o b e ž F r a n c :

Rad bi pripomnil nekaj glede kolesarjev. Komisija je glede kolesarjev in sploh to vprašanje takole obravnavala: kolesarski promet se tako naglo razvija zato, ker ostali promet pada. Če pogledamo, vidimo, da to ni nobena udobna vožnja temveč je napor. Če pa mi izboljšamo prometna sredstva, bomo takoj opazili padec kolesarjev. Glavni smoter prometa je, da se ljudje čimprej prepelejo iz kraja v kraj na najbolj udoben način. To bi tudi dvignilo promet, ^{ne da v dobrih vozilih - avtobus in trolejbus.} ~~kar se tiče dobrih vozil - avtobusov v turistične namene.~~ ^{kar se tiče uporabe avtobusov in mestnega prometa v turistične namene, ne pride v poštev.} Prvotno deli Komisija mestni promet na dva dela: na standardne proge, ~~KATEREKSOPAKEXPROGE~~, ^{ki} zahtevajo 6 intervalov pa nazdol, na stalne proge, ki zahtevajo nad 6 intervalov. Obenem pa deli dalje promet še na: mestni promet in medkrajevni promet. ^{urgentni za mestni promet, medkrajevni in turistični;} ~~Avtobusov ne moremo imeti za te ceste, ker se razni remontirajo vsake 2-3 leta, kar pomeni, da se vsake 2-3 leta morajo avtobusi menjati.~~ ^{iz tega razloga ne moremo imeti avtobusov na teh cestah, ker se vsake 2-3 leta morajo menjati.}

Tov. Krivic je rekel, da po zimi stojimo, če je le malo več snega. Dokler ne bodo ceste tako urejene, da kljub večjim naletom snega ne bo problem čiščenja, ne bomo mogli redno obratovati pa tudi trolejbus in ne avtobus ne bosta mogla voziti. Tu vidimo, da pridejo v poštev tudi stroji za čiščenje cest, ki so nujno potrebni.

T e p i n a i n g. M a r j a n :

Gledati moramo, da se diskusija pravilno usmeri, da ne bomo

2. 2. ~~ali~~ ~~odločitev~~.

Krivic Vladimir:

Pripomnil bi to, da trolejbus ni ravno najrentabilnejši, temveč je tramvaj, če vzamemo samo suhe številke. Tu moramo gledati tudi na vprašanje časa in udobnosti. To bi bilo prvo dejstvo. Drugo dejstvo pa je, kot je razložil tov. Drobež - razvoj v svetu (Belgija, Švica, Francija, Zap, Nemčija, Holandija, Anglija itd.) Povsod vidimo ali večje število avtobusov kot trolejbusov ali pa večje število tramvajev. Jaz mislim, da bomo ^{tudi} mi se vedno obdržali tramvaj. To bi bil osnovni rentabilni račun za nas. Vedeti moramo, da na zapadu ljudje dobro preračunajo, kaj je rentabilno in kaj ni. Če pogledamo v Holandijo, vidimo da nimajo trolejbusov, ker nimajo elektrike.

Drobež Franc:

Rad bi pripomnil nekaj glede kolesarjev. Komisija je glede kolesarjev in nasploh to vprašanje takole obravnavala: kolesarski promet se tako naglo razvija zato, ker ostali promet pada. Če pogledamo, vidimo, da to ni nobena udobna vožnja, ampak celo napor. Če pa mi izboljšamo prometna sredstva, bomo takoj opazili padeč kolesarjev. Glavni smoter prometa je, da se ljudje čimpreje prepeljejo iz kraja v kraj in na najbolj udoben način. To bi tudi dvignilo promet z dobrimi vozili - avtobusi in trolejbusi. Kar se tiče uporabljanja avtobusov iz mestnega prometa v turistične namene, se pride v poštev.

Komisija deli mestni promet na dva dela: na standardne proge, ki zahtevajo 6 in gostejše intervale, ter na mestni in medkrajevni promet. Avtobusov, urejenih za mestni promet, ne moremo imeti za medkrajevni in turistični promet, ker se iste uporablja vsak dan od 5. ure zjutraj do 24. ure zvečer. V mrtvi sezoni se pa postopoma vrše remont, da se pripravi vozila za sezono.

Tov. Krivic je rekel, da pozimi stojimo, če je le malo več snega. Dokler ne bo rešen problem čiščenja snega, ne bomo mogli redno obratovati, ne s trolejbusom in ne z avtobusom. Vidimo, da bo nastalo z modernizacijo prometa tudi vprašanje čiščenja cest v zimskem času, drugače pa se bo delala na vozilih prevelika škoda.

Ing. Tepina Marjan:

Gledati moramo, da se diskusija pravilno usmeri, da bomo na podlagi te prišli do nekih zaključkov. Mi moramo stvarno ločiti proge na standardne in stalne proge. Pri teh bi veljal trolejbus in pa kombinacija trolejbusa in avtobusa. Na ostalih progah ^{pa} bi bil bolj primeren avtobus.

Dr. Modic Heli:

lokalnega

V zvezi rešitvijo/prometa v Ljubljani sem mnenja, da si tukaj edino z avtobusi lahko takoj pomagamo. Dalje smatram, da moramo ločiti današnje stanje, nadaljnje perspektive ter sam prehod. Mi imamo nekaj tramvajev, trolejbusov in avtobusov in ne moremo kar tako hitro preiti na druga prometna sredstva.

Mi nimamo drugega gledati in ugibati kot to, da na izpadle proge takoj postavimo avtobuse.

Zato je nujno potrebno preskrbeti sredstva iz izposlovati dobavo teh vozil brez faktorjev.

Dr. Pretnar Jože:

Pred seboj imamo 1. november in odredbo, da po tem roku izločimo znaten del tramvajskih vozil. S tem bi nekatera važna prometna proga odpadla, ako izločenih prometnih sredstev ne nadomestimo. To je prav dejstvo, s katerim moramo računati. Drugo pa je vprašanje, ali bomo mogli preskrbeti pravočasno nadomestilo na prizadetih progah z avtobusi ali trolejbusi. Sliša^{mo}, kako dolgi so dobavni roki za taka vozila. Zato sem prepričan, da se po 1. novembru 1953 še precej časa ne bomo vozili na novih vozilih, tudi če bi jih takoj naročili. Gre prav za one proge, ki povezujejo periferijo in ki jih uporabljajo množice delovnih ljudi, ki se od daleč in to še posebno v neugodnih vremenskih prilikah vozijo na delo v tovarne, pisarne itd, in ki tvorijo po poročilu okrog 50% sedanje celokupne tramvajске frekvence. Lahko si predstavljamo, kakšne bi bile posledice, ako bi jim sedaj na jesen in zimo naenkrat onemogočili prevoz. Če vse to upoštevamo, sem globo prepričan, da bomo morali tudi po 1. novembru uporabljati vsaj preko zime še pretežni del iztrošenega tramvajskega voznega parka. Kar se tiče drugega glavnega vprašanja, ki velja za perspektivo ali tramvaj ali avtobus, bi pripomnil to, da tramvaj tudi drugod še vedno uporabljajo, čeprav so glede prometa veliko pred nami. Precej sem prepotoval po Italiji, Švici, Nemčiji in Franciji zlasti pred vojno in deloma tudi po vojni in videl, da je tam še vedno važno prometno sredstvo tramvaj. Trolejbus, ki se vedno močnejše uveljavlja, je v glavnem vozilo za daljše razdalje. Tramvaj je na krožnih progah in raznih transverzalah, kjer ni ovinkov. Uporablja se tudi avtobus. Ljubljana ^{ima} ~~more~~ z ozirom na Ljubljano in Grad svoje specifičnosti, ki jih moramo upoštevati. Ostane naj deloma še naprej tramvaj, na daljše proge pa naj se uvede trolejbus, hkrati pa naj se vzpostavljajo tudi avtobusne proge, zlasti tam, kjer so periferna delavska naselja, ki nimajo niti tramvaja niti trolejbusa, pa morajo hoditi na delo in po drugih opravilih daleč in zraven še po slabih cestah.

Poročevalec in predgovorniki so v svojih res strokovnih in izčrpnih referatih orisali stanje in vso problematiko, kar je

bila za nas zanimivo in poučno. Živa diskusija je dala lepe rezultate; hkrati pa je tudi pokazala, da niso zadostna samo mnenja strokovnjakov in neke številke, temveč, da je prav koristno in potrebno tudi mnenje in sodelovanje ljudi. Za take važne ukrepe je potreben čas in temeljita priprava. Tudi od naših volivcev nas bomo dobili pametne nasvete in opozoritve. Prepričan sem, da bo tak način pripeljal že v kratkem do pravilne odločitve v tem važnem vprašanju.

Seja je bila prekinjena od 14.17 uri.

K r i v i c Vladimir

Zdi se mi, da bi z sprejemom kakršnegakoli predloga napravili nepopraviljivo napako, ki bi jo v prihodnosti težko popravili. Tako predstavlja veliko napako že uvedba trolleybusne proge proti Ježici. Opozoril bi samo na to, da radi uvedbe te trolleybusne proge ta del mesta še danes ni neposredno povezan z centrom, kot je bil to pred vojno, ko je vozil še stari Magistrov avtobus iz mesta na ta predel. Zdi se mi pa, da je uvedba trolleybusnega prometa skozi ozke ulice samega centra praktično brez večje rekonstrukcije mesta neizvedljiva. Teh večjih rekonstrukcij pa mi nismo sposobni izvršiti, ker je za te rekonstrukcije potrebno podreti celo vrsto hiš, napravi nujno potrebne arkade in podobno, kar vse kot že povedano mi še zdaleč nismo sposobni napraviti, tudi če bi bil trolleybus moderno prometno sredstvo. Tovariši, ki so potovali po Ameriki in zapadu in proučevali te stvari, so prišli do zaključka, da je trolleybus ^{se} zaostalo sredstvo, ki se ^{skoro} nikjer več na novo ne uvaja. Povsod uporabljajo avtobuse, ki so svobodno prevozne sredstvo in bi bili primerni zlasti za Ljubljano, ki ima tako ozke ulice. Da bi se trolleybus posluževal obstoječih tras tramvaja to ni možno. Na teh trasah ni možno doseči nobene brzine. Tudi tramvaj ni dosegel te brzine, ker ni imel dvojnih tirov in je vozil v krogu. Vse to govori, da je potrebno trase spremeniti. Niti bomo morali na to, da se bomo po teh ozkih ulicah orientirali celo na male avtobuse, okretnejše. Včeraj smo opazovali avtobuse, ki prihajajo iz inozemstva in ki imajo vse nedostatke, ki jih je navedel tov. Drobež, pa vseeno vozijo. Zdi se mi, da ti nedostatki niso taka ovira. Tudi z tov. Pretnarjem se ne bi strinjač, da na zapadu forsirajo tramvaj. Drži, da imajo tramvaj, vendar jih za to tudi boli glava, ker jim tramvaj povzroča veliko prometno oviro, obenem pa tudi veliko gospodarsko škodo. Ne trdim s tem, da mi ne bi smeli imeti na nobeni progi tramvaj, vendar samo na progah, kjer je to pametno. Pri navavi novih prometnih sredstev, da se ne smemo zanašati na pomoč od republike, ker če bomo dobili pomoč jo ne bomo dobili za trolleybuse.

^{imamo} Iz podatkov tov. Drobeža je razvidno, da je v svetu ^{več} avtobusov, kot trolleybusov. Tako ima London 13.700 avtobusov

in 7.100 trolleybusov. Nemčija ima 42000 avtobusov in 190 trolleybusov, Pariz 62 trolleybusov in 2.200 avtobusov. Anglija 3600 tramvajem, 2600 trolleybusov in 13000 avtobusov. Pri tem povdarjam, da ima Francija, kakor naša država, veliko električnega toka, pa ima vseeno več avtobusov kot trolleybusov. Isto orinetacija je tudi v Ameriki kjer imajo večja mesta pretežno avtobusni promet. Če bi bil trolleybus boljše prometno sredstvo se gotovo ne bi orientirali na avtobuse. Mislim, da iz teh števil lahko nekaj vidimo in povzamemo.

Kar je tov. Drobež rekel, glede enonadstrophih avtobusov, se mi ne zdi ravno duhovito. Ponovno izražam, da sem samo rekel, da bi želeli vedeti razloge, zakaj smo odklonili nakup teh avtomobilov. Dosedaj vem samo to, da so bili poceni, da smo jih imeli priliko kupiti, da jih je Sarajevo kupilo in se z njim i pohvali. Če Sarajevo lahko z njimi pride v Ljubljano potem ne vidim nobenega razloga, zakaj ne bi prišli v poštev tudi za nas. Imam občutek, da se nam krakko malo ne dopadejo in vztrajam na tem, da se nam obrazloži odklonitev nabave. Z nabavo teh avtobusov bi po mojem mišljenju najlažje rešili situacijo. Na ukinjenih tramvajskih progah bi lahko z njimi dobro vozili in tudi izraba mašin bi bila dobra. Tudi ne razumem tov. Drobeža, ko pravi, da ti avtobusi ne bi bili preko celega leta polno izkoriščeni. Mi pa vemo, da imamo pri nas zimsko in poletno sezono, sobote, nedelje, in da bi najmanj 1/2 leta lahko ti avtobusi vozili na zunanjih progah. Poleg tega moramo predvidevati, da bomo tudi mi v bodoče imeli ne 6, temveč 5 dnevni delavnik, kar bo ljudi še bolj vleklo iz mesta. ~~Tudi vprašanje brezposelnosti bomo na ta način reševali.~~

Naslednja stvar so naši kolesarji. To je že malo politično vprašanje, če ga bomo tako postaljali, kot ga. Strinjam se s tov. Avšičem, da je potrebno napraviti kolesarske steze radi varnosti pešcev in avtomobilistov. Vendar naše komunalno vodstvo neče o teh stezah nič slišati in trmasto vztraja pri svojem stališču. Tudi v inozemstvu delajo take kolesarske steze, tam predvsem radi avtomobilistov, mi pa moramo predvsem zasigurati varnost pešcev in kolesarjev. Naj povedo člani

Sveta in odgovorni ljudje s področja komunalne, čemu so proti tem kolesarskem potem. Morda imajo pametne razloge, vendar jaz jih ne vidim. Tudi ne drži, da se bo z boljšim lokalnim prometom zmanjšal kolesarski promet, kajti kolo je svobodno prometno sredstvo, s katerim se lahko popelješ kamor hočeš in prav radi tega je potrebno vprašanje kolesarskih stez resno postaviti. V zvezi s tem bi stavil ta konkretni predlog: Z ozirom na izločitev številnih tramvajskih voz iz prometa ~~predvsem~~ moramo v čim krajšem času nabaviti kakršnekoli avtobuse, da ne bomo jeseni, ko se ljudje ne bodo mogli voziti ~~z~~ kolesi, ostali brez prevoznih sredstev.

Kar se tiče načelnega vprašanja ali se odločimo za avtobus ali trolleybus, predlagam, da z ozirom na že ~~imnešeno~~ sprejmemo sklep, da se uvede avtobus. ~~Trolleybusno~~ progo pa potegnemo do Črnuč in na drugi strani do ~~mesta~~ ^{Adovšine}, da bo ta proga imela začetek in konec. ~~S~~ ^z sprejemom takega sklepa bi odpadla tudi vsa razmišljanja glede preureditve remize in podobnih stvari. V splošnem mislim, kar se tramvaja tiče, naj se pusti proga proti Žalam toliko časa, dokler ne bo izdelan konkretni program, na vse ostale proge pa naj se uvede avtobus. Še nekaj glede finančnih sredstev. Mislim, da je tov. Drobšč pred nekako pol leta zahteval za obnovo tramvajskega prometa okrog 40 milijonov dinarjev. Naša skupščina jetakrat to stvar odklonila in zdi se mi, da je imela prav. Tudi sedaj, ko stojimo pred ponovnim vprašanjem ureditve lokalnega prometa, je potrebno pametno premisliti in se ne zaleteti. Sem pa zato - kot sem že včasaj rekel - ~~da s ozirom na dejstvo, da imamo na razpolago nekaj materiala za instalacijo trolleybusa, da nabavimo nekaj~~ ^{novih} vozil, ki imajo dvojne motorje in jih je možno preusmeriti na avtobus, v kolikor bi se to pokazalo potrebno.

Ing. Lapa j n e - O b l a k S o n j a

mačelna
Smatram, da je prvo potrebna dokončna/odločitev, na
podlagi katere bomo vedeli, kakšna vozila naj nabavimo. V primeru,
da se odločimo za avtobus, je potrebno, da se odločimo tudi,
kakšne vrste avtomobile bomo nabavili. Tu pa moram opozoriti,
da avtobusi, ki prihajajo iz inozemstva, nikdar ne vozijo v
po mestu. Ločiti moramo, kaj je mestni promet in kaj periferni.
Tudi v inozemstvu imajo avtomobile, ki vozijo samo po mestu in
take avtomobile, ki vozijo izven mesta in se lahko uporabljajo
ob nedeljah, praznikih in drugih prilikah za različne stvari.
Tako imajo v Londonu za vožnje izven mesta popolnoma drugače
avtomobile, ki so tudi drugače grajeni. Pojasniti moram tudi,
razmerje med trolleybusi in avtobusi v inozemstvu. Tako imajo
v zapadnih državah v centru večinoma trolleybus, na periferiji pa
avtobuse. Ker je ta periferija bolj raztegnjena, je tudi število
avtobusov znatno večje. S trditvijo, da pa so trolleybusi zaostala
prometna sredstva, se ne morem strinjati.
Predlagam torej dokončno odločitev na podlagi katere
bomo pristopili k nabavi prevoznih sredstev. Zdi se mi, da pa je
dejansko za takojšnjo rešitev pri bolj v poštevt avtobus kot
trolleybus.

Vrhove Franc:

Kdor pozna mehanizacijo avtomobila, ve, da se avtobusi ne
izplačajo na kratkih progah, ker pridejo do brzine šele po 500 m.
Potrošnja kuriva je vsled pogostih postaj ogromna, saj vsi vemo,
da se pri postajanju potroši neprimerno več goriva, kakor pa če moto
teše. Strinjam se s tov. Krivicem v tem, da je avtobus bolj primeren
za periferne kraje. Predlog, da podaljšamo trolejbusno progo preko
prelaza do centra, dopolnjujem s tem, da naj se podaljša do
Tobačne tovarne, kjer je že urejen center za obračanje trolejbusa.
Na ta način bi velik del Ljubljane vezali na trolejbus. Periferne
dele proti Viču, Polju, Rudniku, Tomačevem itd. pa bi povezovali s
centrom mesta z avtobusi.

D r o b e ž Franc

Podal bom pojasnilo kar se tiče nabave enonadstrophnih avtobusov. ~~Prvič~~ se teh avtobusov ne dobi več v Angliji, dobi se jih le na ta način, da se jih kupi v nekem podjetju, ki nakupi je ta iztrošena prometna sredstva in jih preprodaja interesentom. Ta podjetja potem prodajajo nam. Povedati pa moram, da ti avtomobili niso nič boljši od naših opatijskih avtobusov. Glede nabave teh avtobusov je bil napravljen tudi gospodarski račun, ki je pokazal, ~~da tak nakup ni gospodarski.~~ ^{da tak nakup ni gospodarski.} Drugič ti vozovi niso primerni za Ljubljano, ker imamo v Ljubljani veliko instalacij in ti avtobusi skoro dosegajo te instalacije. Notranja uprava je iz istih razlogov absolutno odklonila dovoljenje za prevoz s temi avtobusi. Dovolila bi le s pogojem, da se karoserije predelajo na normalne. To pa je velika investicija in se ne izplača. Ti vozovi stanejo stvarno samo 450.000 £ fundšterlingov, kar je preračunano na dinarjev ^{265.000} ~~300.000~~ fco Anglija, če k temu prištetjemo še faktor bi stal en avtobus nekaj nad 2,7 milijona dinarjev. Torej je vsaka diskusija o tem odveč in nespametna. Pri Svetu za komunalne zadeve MLO je bila formirana posebna komisija, kamor so bili pritegnjeni tudi člani Svetov za notranje zadeve in strokovnjaki, ki so te vozove pregledali inugotovili njihove dobre in slabe strani. Poleg tega imajo ti vozovi vstop iz nasprotne strani kot to ^{pri nas} zahtevajo prometni predpisi. Radi teh 15 vozov bi morali spremenjati cestno-prometne predpise, ki veljajo po skoro vsej Evropi. Na ta problem so naleteli tudi v Sarajevu, kjer notranja uprava že zahteva preureditev vozov. Vsaka taka preureditev pa zahteva visoke investicije.

Glede podatkov o številu avtobusov in trolleybusov, ki jih je navedel tov. Krivic, pojasnim, da je avtobusov tako visoko število radi tega, ker vzdržujejo zvezo z periferijo. Te podatke sem mu dal jaz in so preverjeni ter napravljene analize. Vse te podatke sem se čutil dolžan prikazati, da ne bi kdo pozneje rekel, da kot ljudski odborniki nanje nisem opozoril. Na to naj mi ljudski odborniki oprostite, da sem bil precej obširen v svojem referatu, toda ^{povedati} ~~povedati~~ sem hotel stvari, ki jih morajo ljudski odborniki vedeti, kadar odločajo o stvareh, ki so

60 tako važne kot predmetne. Nikakor pa ne smejo ljudski odborniki misliti, da semkakešen koli sovražnik avtobusa.

Ne strnjam se s tov. Krivicem, da v primenu uvedbe avtobusov ne bo potrebno preurejevanje remize, da bodo ti stroški odpadli. Za avtobus je treba polagati iste investicije, kot za trolleybus ali tramvaj, ~~treba je~~ Tudi avtobuse ne moremo razbijati po raznih osebnih garažicah in garažah, temveč, morajo biti pod eno upravo in pod eno organizacijo, tako vsaj, če hočemo imeti organiziran promet.

Prosim, da se vsled vsega navedenega sprejme predlog strokovnjakov, ki so delali na tej stvari, in ki so imeli samo ta namen, da Ljubljani koristijo v njenem prometu.

K r i v i c Vladimir ✓

Smatram, da ni nikogar v skupščini, ki bi bil samo za trolleybus, ali avtobus. Mi moramo rešiti danes prvo konkretno situacijo za generalno odločitev imamo še čas. Podatki, s katerimi razpolaga tov. Drobež, so dd leta 1949. Na te podatke se torej ne moremo zanašati, ker so glavne spremembe nastale ~~zadnjih~~ po vojni.

Mislim, da v tej stvari ne bi delali nekega kompromisa in da se moramo odločiti za ono prometno sredstvo, ki ga res rabimo. Tov. Krivic je povedal, stališče strokovnjakov, ki so proučevali te stvari v inozemstvu. Mislim pa, da smo mi ti isti gospodarski ljudje, ki bomo rešili vrsto prometnega sredstva in upoštevali mnenje komisije, ki je dolgo časa delala na tem vprašanju. Predlagam, da se po predlogu komisije, vpelje na proge z 6 minutnim intervalom trolleybuse, za zunanje predele pa avtobus.

V i p o t n i k Albin *✓*

Ker včera j nisme bil prisoten na zasedanju, mi dovolite da danes stavim svoje pripombe.

Jasno je, da je trenutna rešitev tega prometnega problema avtobus. K temu pa imam nekatere pomisleke. Če hočemo imeti ekonomična vozila, morajo biti to Diesel motorji. Vsi pa veste, kakšen smrad povzročajo ti motorji. Ta smrad pa mislim, ni zaželen. To govori, da je poleg drugih faktorjev in argumentov trolleybus mnogo boljše prometno sredstvo tudi iz higijenskih razlogov. Kakor sami veste, imamo elektrike že sedaj veliko in v prihodnosti jo bomo imeli vedno več. Nafta pa nimamo dovolj. To nam narekuje in tudi komisija, ki je sestavila poročilo o bodočem prometu govori zato, da bi se uvede trolleybusni promet. Težava pa je v ozkih ulicah, ki se ne da prebrestti brez noč. Vendar pa bo potrebno te ulice sčasoma preudrediti za ta promet. ~~Za trenutno rešitev pa sem seveda za avtobusni promet, če pa gledamo na daljše perspektive pa sem za trolleybus. Stalni in vse večji promet z bencinskimi in naftinimi motorji po mestu ne bo možno prenesti. Priporočam vsem, da te temeljito premislijo, ker pomeni to bodočnost. Predlagam, da se odločimo za ekonomskih in higijenskih razlogov za trolleybus.~~

t

M o d i c Helij

Prav bi bilo, da bi mi že na tem zasedanju našli končni perspektivni program. Vse pa kaže, da tega programa danes ne bomo dosegli, ker so stališča tako deljena in tako močno argumentirana, da ne moremo napraviti skakpa. Prvo je, treba najti rešitev za trenutno situacijo. V kolikor se odločimo za avtobus, s tem ne bomo napravili napake za bodoče. Druga stvar pa je, da moramo dati nalogo Svatu za komunalne zadeve, da vso stvar reši. ^{le se odločimo} ~~razen~~ finančnih argumentov, ^{bomo} da bomo za avtobuse oproščeni faktorja, Poleg tega lahko računamo tudi na finančno pomoč od republike.

V i p o t n i k Albin *u*

Že nekaj bi rekel k nakupu enonadstropnih avtobusov. Nissem za to, da nabavljamo stare avtobuse. Če že nabavljamo, nabavimo nove, sodobne, kar je tudi bolj ekonomično.

V o d o p i j a Janko *u*

Hotel bi opozoriti samo na to, da je med Opatije in Reko obratoval leta in leta avtobus. Zakaj so se torej oni odločili za trolleybus, ko so imeli ^{vedar} že dolgoletno prakso z avtobusi?

B a v c o n Ljubo

Zdi se mi, da je predmetna stvar že zrela za odločitev, vsaj kar se tiče trenutne rešitve. Druga pa je stvar perspektive. Nemogoče je ~~predstavljati~~ ^{vzeli kot} princip samo trolleybus, ali samo avtobus. Ne morem si predstavljati, da bi lahko na progi Kolodvor - Pošta - Ambrožev trg - Bolnica - ~~Kolodvor~~, vozili avtobusi in vzdržali delj kot eno leto, ker je na vsakih par korakov postaja. ~~So~~ je proga, kjer ne more biti drugega prometnega sredstva kot trolleybus. Zdi se mi najbolj umestno, da zato sprejemo predlog komisije.

T e p i n a ing. Marjan

Mislim, da izgleda kot da 2 grupi nekaj različnega zastopata. V resnici pa smo blizu skupaj. Eno je jasno: Kar se tiče trenutne rešitve je gotovo, da se bomo morali poslužiti avtobusa. V tem času bomo torej imeli v prometu avtobus in trolleybus, in bomo imeli možnost sistematično opazovati njih dobre in slabe strani in potem napraviti zaključke. Tov. Krivic je rekel, da trolleybus že imamo in da ga je treba

še izpopolniti. To se pravi, da imamo na eni standardni progí
še trolleybus in je sedaj samo še vprašanje, kako daleč gremo
s temi standardnimi progami. Prepričan sem in vse kaže, da je
kombinacija potrebna. Torej lahko zaključimo, da za prvo
trenotno rešitev situacije uvedemo avtobus in ga opazujemo
in drugič, da proučimo, koliko standardnih prog lahko uvedemo.
Po mojem tu ne bi smeli iti v širino.

D r o b e ž Franc

V podjetju Električne cestne železnice sta bila
pri proučevanju tega problema stavljena dva predloga.
Prvič, da se ukine proga Rakovnik - Magistrat in da se uvede
na to progo avtobus in sicer po sledečih ulicah in utemeljitvah:
Ta proga je bila mišljena kot tramvajska proga, da se podaljša
taktat, ko se je gradila Dolenjska c., ^{do Rudnika} in je bilo mišljeno, da
se podaljša do Rudnika. Tega tamkajšnji prebivalci niso
dočakali. Da pa ne bi bilo treba tamva jske proge podaljševati,
jo mislimo ukiniti in ^{jo zamenjati z} ~~je uvedemo~~ avtobusno progo do Lavrice,
zoziorom na to, da je 200 delavcev z resolucijo zaprosilo za
tako podaljšanje. ~~Na tej progi bi uvedli~~ Od Lavrice bi avtobus
vozil v špicah in intervalih, ^{pot. bo to potrebno} od Rudnika pa redno. ^{o mestnem avto} ~~Ta proga~~
^{ta proga} naj bi ^{tekla} od Lavrice - Rudnika do gl. kolodvora in te po
Karlovški cesti do mostu, pri mostu zavije na Janežičevo ceste,
preo Prul, Grudnovega nabrežja, Cojzove c., Vegove ul., Wolfove
po Miklošičevi na kolodvor. S to progo bi približali promet na
treh točkah tudi Trnovamu, ki sedaj nima nobéne povezave z
mestom.

Rešiti je tudi vprašanje bežigrajske proge, to iz
prometnega in gospodarskega vidika. Znano je, da moramo danes
vsak voz šlepati v remizo. Vemo, da je proga Šentvid ena
od najslabših tramvajskih prog, zato predlagam, da se zgradi
~~trolleybusna~~ ^{proga} preko prelaza, mimo Ajdovščine do Šentvida. Istočasno bi
dobila ta proga samostojen avoz v remizo. Vse ostale proge
naj bi ostale v prometu do časa, dokler bo tramvaj še sposoben
za promet.

T e p i n a i n g. Marjan

Mislim, da smo prešli s tem že na tretjo točko mojega poročila, ki govori o dodatnih sredstvih. O tem danes ne bi bilo možno diskutirati. Smatram pa za neobhodno potrebno, da se izvrši rebalans investicijskega plana. Mi smo o tem na kratko razpravljali in na hitro glasovali. Vemo, da pa bo Mestni ljudski odbor z nekaterimi spremembami prišel do novih sredstev, poleg tega je ustanovljena Uprava za investicije, ki in predlagam, da ta Uprava kot prvo nalogo izvede rebalans investicijskega plana in ga predloži Mestnemu ljudskemu odboru. Ob tej priliki hark bo možno razpravljati o tem, koliko sredstev bo možno dati za lokalni promet.

.....

Za sredstva iz odprodaje Pionirske železnice je bilo baje že sklenjeno, da naj grede ta sredstva nazaj za mladino.

i n g. T e p i n a M a r j a n

Za prodajo Pionirske železnice sem dal samo predlog, sem pa takrat rekel, da o tem še ne moremo sklepati, ker ne vemo, komu bomo prodali in koliko bom o sato dobili.

K r i v i c V l a d i m i r ✓

Vem, da smo glasovali o tem predlogu.

P e č a v e r A l b i n a

Zdi se mi, da smo rekli, da naj bi šel ta denar za centralno zabavišče v Ljubljani. Predlog je baje iznesla tov.Klanjšek Ada. Ne vem pa, ali smo o predlogu sklepali, ali ne.

.....

Glede lokalnega prometa podpiram predlog, da je treba stvar na današnji seji načelno rešiti. Vemo, da imamo težkoče, vendar se podjetje ne more orijentirati in ne ve, kako v naprej razvijati svoje gospodarstvo.

A v š i č Jaka

Tov.Drobež je predlagal nabavo 7 novih trolejbusov in 14 trolejbusov. Predlagam, da njegov predlog osvojimo s tem, da si podjetje samo preskrbi kredit, Mestni ljudski odbor pa da za ta kredit garancijo. Event. se lahko podjetje posluži tudi sredstev ^{HLO} za dajanje kreditov gospodarstvu, če je tako velik. Po obstoječih gospodarskih uredbah je to možno. Druge možnosti ne vidim, ker je veliko vprašanje, če bo rebalans ^{moralna} tako izpadel, kakor želimo, *to se pravi, da se dohodki znatno povečajo.*

M o d i c dr. Heli U

Mi moramo načelno sprejeti, kako se bo promet uredil in nuditi pomoč pri osiguranju sredstev. Vse drugo so notranje stvari podjetja.

.....
2

Zanima me, kaj je onimi 80 milijoni, o katerih je bilo toliko govora.

Dr. M o d i c Heli ✓

To je bilo že pojasnjeno, da je saldo naložen v kreditni banki, ki ga lahko najemajo podjetja kot posojilo po predhodni odobritvi Mestnega ljudskega odbora.

Dajem na glasovanje predlog ing. Tepine Marjana.

Ing. T e p i n a Marjan

Da bo stvar jasna, bom svoj predlog ponovil.

Prvi predlog je, da se na standardne proge uvede trolejbus, v ostalem autobus. ~~Drugi predlog je, vse autobus.~~ To je predlog Sveta za komunalne zadeve. Drugi predlog je vse autobus.

Vsi tovariši povdarjajo, da je treba principiелno sklepati za perspektivo. Če nimamo perspektive, ne moremo govoriti o rekonstrukciji remize, prevzgoji kadra, površinski obdelavi, itd. Vsakemu posameznemu ukrepi sledi preorientacija. Tu gre za dve stvari: za etapo, ki jo je predlagal tov. Drobež in za končno fazo. O tej končni fazi je potrebno še veliko sklepati, o etapi pa se lahko govori v okviru podjetja in Sveta za komunalo MLO.

A v š i č Jaka

Potrebno se mi zdi točno povedati, katere proge naj bi bile standardne proge in katere autobusne, šele nato bi lahko sklepati. Danes pa je naša naloga, da sklepamo predvsem o skrajšanem programu, *da bi se premostilo jesensko krizo, ko bodo izpadli zastareli vozovi.*

K r i v i c Vladimir ✓

Načelno sem za autobus in trolejbus. Mislim, da je dejansko važno, da sedaj odgovorni organi, mislim podjetje in Svet za komunalo, predlaga konkretne trase in šele tak konkreten predlog predloži v obravnavo Mestnemu ljudskemu odboru.

Bobnar Rudolf ✓

Dotaknil bi se konkretno problema cest v Ljubljani. Že v predlogu letnega plana za leto 1953. sem navedel, da je za nad 680 km cest na področju Ljubljane znesek 40 milijonov dinarjev za celotna vzdrževalna dela komaj polovično zadosten. Popravljamo v glavnem le makadamska cestišča, ki jih je oca 75 % od celotne ploskve cestišč. Nujno je treba pričeti z rednim vzdrževanjem 3 - 4 sloja asfaltnih cestišč. Trdo liti asfalti na cestah v središču mesta (Prešernova, Miklošičeva, Tavčarjeva c.) se že močno krušijo. Za vzdrževanje lokalnih cest na sedanji periferiji mesta je potrebno, da se občinam Ježica, Šentvid in Polje dajo v ta namen posebni krediti. Posebni problem nastaja v novo nastalih stanovanjskih naseljih v Stožicah, Dravljah, Šišenskih blokih in Rudniku, kjer so med številnimi stanovanjskimi zgradbami le začasne pešpoti brez cest.

Na teritoriju Ljubljane je nad 2000 propustov, mostičkov in mostov raznih vrst, v glavnem lesenih, večji pa so jekleni. Za propuste in majhne mostičke bi bilo v glavnem potrebno okrog 20 milij. dinarjev. Nekateri od mostov so že povsod derutni in potrebni takojšnjega popravila (Kašeljki čez Ljubljaničo, Ižanski, Bocov itd.) Preko Save imamo na teritoriju Ljubljane tri velike jeklene mostove: Tacenski, Črnuški, ⁱⁿ Smartinski (Št. Jakob). Šentjakobski n. pr. je že blizu 60 let star, v zadnji vojni močno poškodovan, nepopravljn, dotrajan, zato neodložljivo potreben popravila. Leta 1946. je bil pregledan od Zavoda za preiskavo konstrukcij, ni pa bil bil vkljub tedanjim ugotovitvam še nič popravljen. Ker so navedeni jekleni mostovi na cestah I. reda, smatramo za umestno, da bi republiška uprava cest ali prevzela njihovo vzdrževanje, ali vsaj znatno prispevala, če ostane naloga vzdrževanja Upravi cest MLO, ki nima za ta dela niti dinarja kredita.

Dalje so potrebni pravočasno sestavljeni gradbeni programi. Odobreni načrti naj bi se tekom dela bistveno ne spreminjali, popravljali ali celo v osnovi ^{spreminjali} predručajali, kakor n. pr. za Čufarjevo ulico.

Predvsem bi želeli več neposrednega sodelovanja urbanistov s projektanti, najbolje seveda v teku izdelave projektov, ne pa šele naknadno. Zaradi večkratnih izprememb načrtov zelo trpi delo in je tudi znatno dražje. Za mnoge gradnje, ki so že v teku, nimamo še odobrenih proračunov (n. pr. Zaloška IV odsek, Čufarjeva itd.) Smatram, da bi pravilni vrstni red tehničnega postopka teh del od naročila projekta, preko zasnove, izvedbe in odobritve istega moral biti dosledno prepuščen le tehnično strokovnim ljudem.

Glavni vzrok počasnega dela je še vedno v načrtih in programih. Generalni program in načrti se še vedno med gradnjo spreminjajo, s tem trpi delo, n. pr. v Čufarjevi ulici je bilo izvedenih 7 variant, mi pa smo bili v časopisu, da ne vemo kaj delamo. Tak drastičen primer je Grubarjevo nabrežje, ki se dela že dve leti. Nujno je pripraviti pravočasni program, načrte in da se med gradnjo ne spreminjajo (generalni projekti). Poleg tega se pogreša v načrtih, da se v načrtih in programih vedno rešuje samo vrhnji del ceste, cestna dela, ne pa tudi ostale komunikacije, vodovod, kanalizacijo, plin, elektriko, telefon itd. kar se vedno rešuje naknadno. Tako pride naša uprava do nemogočega stanja na gradilišču, ni organiziranega nobenega razporedja del in gre vedno ves neuspeh na račun Uprave cest.

Smatram, da se naj študira programe in načrte dve leti, delo pa se naj izvrši v dveh mesecih, ne pa obratno. Predlagam, da naredimo program za leto 1954. iz že obstoječega triletnega plana in nato naj ga obravnava Svet za komunalo tako, da bo možno pripraviti načrte za gradbeno sezono 1954.

Z rastočim povečanjem vzdrževalnih del in rekonstrukcij je nujno tudi povečanje mehaničnih sredstev. Sedanja mehanizacija zadošča le relativno t. j. glede na majhna in nezadostna finančna sredstva in pri pogoju skrajne obremenitve vseh strojev. Strojni park je dotrajan in odgovarja le še številčno. Vsaj polovico avtomobilov bi bilo potrebno nadomestiti z avtomobili - prekuoniki, ker bi s tem ogromno prihranili na času in delovni sili. V grobem smo dogradili lastne mehanične

95

delavnice in garaže, ki jih vsa leta po osvoboditvi podjetje ni imelo. Glede na stalna popravila avtomobilov, valjarjev in ostalih meh. sredstev nujno potrebujemo lastno, primerno opremljeno /remontno delavnico. Poleg nujno potrebnih vsaj 4 avtomobilov prekucnikov nujno potrebujemo tudi 4 kratke prikolice, ki bi bile dovolj okretne za hitre prevoze. Posebno "grlo" našega strojnega parka so ^{parni} ~~parni~~ valjarji. Valjarji, ki jih imamo in so stari že nad 30 let, so povsem dotrajani in več ali manj stalno potrebni popravila, vsaj motorni, medtem, ko oba parna valjarja vkljub takemu stanju zaenkrat še vzdržita. Potrebna sta nam vsaj 2 nova parna valjarja 14 - 16 ton in najmanj en tritonski motorni valjar za hodnike in asfalterska dela.

Za oranje snega bi nujno potrebovali sodobni motorni snežni plug. K štirim novim avtomobilom prekucnikom bi bilo potrebno kupiti še pluge za sneg, ki bi se na avtomobile montirali. V Ljubljani še vedno orjemo kot pred 100 leti, primitivno, s konjsko vprego in lesenimi plugi, kako je možna potem v 8 urah ob novo zapadlem snegu preorati skoro 700 km cest.

Smatram za potrebno predlagati, ^{na} ~~na~~ ~~bi~~ MLO odobril, da bi se vsa lastno ustvarjena finančna sredstva v podjetju smela vsako leto v celoti uporabiti za povečanje mehanizacije, če nečemo ostati na dosedanji primitivni stopnji. Da ne bi bilo redno vzdrževanje cest, mostov in prometnih znakov odvisno le od proračunskih kreditov, temveč tudi od drugih rednih sredstev, bi bilo potrebno ta sredstva pridobiti predvsem iz tistih finančnih elementov, ki so neposredno v zvezi s povečanjem prometa in števila transportnih sredstev in vozil (razne takse in dajatve).

Navedel bi razlike v cenah konkretno n. pr. za granitni tlak za m² leta 1952. 1969.-, l. 1953. 2569.-, polpenetracija m², leta 1952. 938.-, 1953. 1.100.-, liti asfalt, l. 1952. 1.430.-, l. 1953. 1830.-, granitni robnik m l. 1952. 1840, l. 1953. 2.181.-, gramoz m³ l. 1952. 305.- l. 1953. 305.-, prevozi na tkmm l. 1952. 26, l. 1953. 34.- itd.

na to

Vse te razlike tudi kažejo za-tem, da je kredit, ki ga je imela Uprava cest oz., ki ga ima v l. 1953., znatno prenizek in če hočemo program, ki je postavljen za leto 1953. izvesti, bi prosil da predlog, ki ga je podal tov. predsednik tudi upoštevate in ~~opreimate~~ ^{opreimate}. Dal bi še nekaj pripomb k temu. Kredit, ki je odobren za vzdrževanje cest, bi moral biti Upravi oz. podjetju ne dodeljevan pod dvanaajstinah, ampak bi morala Uprava cest dobivati vsaj na 1/2 leta kredit v večji meri, da bi lahko nabavila material. Za rekonstrukcijo cest je potreben podje^{ne}nek avans, tako, da lahko z dobavitelji sk^{le}pa pogodbe in poravnava račune, ker ^{tudi} dobavitelji ~~tudi~~ zahtevajo takojšnje plačilo. Predlagam ~~še~~ tudi, da bi ~~se~~ bodoče Mestni ljudski odbor imel v vidu to, da bi krediti, ki so dodeljeni za gradnjo in vzdrževanje cest, bili, kot sem že rekel, ne dodeljevani po dvanaajstinah, ampak da bi te kredite vsaj na vsake 1/2 leta dobivali, da bodo ta dela lahko ~~pa~~ pravem času dogotovljena in ceste dobro vzdrževane. Omenil bi še, ~~da~~ ^{da} osnovni ~~je~~ ^{je} najtežji problem vzdrževanja ~~je~~ v tem, da imamo premajhna finančna sredstva. Če bi hoteli 1 krat na leto posuti vse ceste, kar jih odpade na območje mesta Ljubljane, rabimo 84 milijonov. dinarjev. Poleg tega so pa še tu mostovi, avtomobili, obr^miki ⁱⁿ snazhenje snega, za kar bi potrebovali okoli 120 milj. dinarjev sredstev. Za vzdrževanje in rekonstrukcije smo dobili 70 milj. dinarjev, medtem, ko smo imeli v letu 1952. 140.- milijonov dinarjev za ta dela. Ravno tako je tudi vprašanje ureditve parka pred Narodnim domom, na Trgu revolucije itd., ker ti prehodi niso zgolj steze, ti parki služijo tudi kot prehodi za skrajanje razdalje in je treba ta cestišča tudi urediti. Prosil bi, da v tem vprašanju podprete predlog tov. predsednika Sveta za komunalo, za dodatni kredit Upravi cest.

Drobež Franc:

Ing. Tepina je izhajal iz tega, da koder ~~je~~ zahteva frekvenca potnikov 6 minutni ali celo gostejši interval, ~~do~~ to standardne proge, čim pa je frekvenca potnikov manjša, je smatrati, da se proga šele približuje standardni progi.

Dr. Heli Modic:

Predlagam, da predlog ing. Tepine Marjana sprejmemo s tem, da damo nalogo Svetu za komunalo in podjetju Električna cestna železnica, da izdelata točno opredelitev po tej definiciji, katere proge se smatraja kot standardne in kje naj vozi avtobus in kje trolejbus.

Predlog dajem na glasovanje.

Soglasno sprejeto!

Dr. Modic Heli

Želel bi, da bi se ljudski odborniki ^{izrazili svoje} ~~izjasnili~~ ^{menaj} glede finansiranja podjetij. Prvo mislim, da moramo izhajati pri angažiranju kreditov iz možnosti izvršitve del. Imam vtis, da se tu postavlja tako, kot da je vse odvisno od kreditov, da se pa premalo ^{zelo} ~~vzame~~ v obzir možnost izvršitve teh del. Danes je bilo iznešena cela vrsta cestnih del, ki so na programu v letošnjem letu. Kakor pa vidimo, je sezona, le še kratka in vsega tega ne bomo mogli napraviti.

Druga stvar je principierna. Tovariš Bobnar je rekel, da dobivajo kredit po dvanajstinah, želeli pa bi, da dobe polletni avans za nabavo materiala, itd. ^{V 1940} ~~Tukaj~~ smo že govorili o tem, da bi razni zavodi ^{za} ~~z~~ samostojnim finansiranjem, ki ^{za} ~~Mestnemu~~ ljudskemu odboru ^{vrše} ~~vrše~~ svoje usluge, morali biti plačani za te usluge, ne pa, da dobe kredite v obliki subvencij. Oni naj bi po dogovoru z Mestnim ljudskim odborom izvršili dela, predlagali situacijo izvršenih del, predlagali konkretni avans za nabavo materiala in bi se na ta način stvar realizirala. Dodeljevanje po dvanajstinah se mi zdi dejansko ^{burokratično} ~~malo~~ ^{shematično} ~~shematično~~. Posledica tega je, da se koncem obračunskega leta subvencije nabirajo, dela pa niso bila izvršena. Želel bi, da se tovariši ljudski odborniki ~~o~~ teh vprašanj ~~in~~ v diskusiji dotaknejo.

Vodopija Janko

Navedel bi nekatere probleme v zvezi z kolesarskimi stezami. Pred vojno je bilo v Ljubljani preko 10.000 koles, po moji sodbi jih je danes okrog 30.000. Kdor se pelje ~~na~~ ^{na} nedeljah na Gorenjsko, ve v kakšnem položaju se nahajajo kolesarji, ~~kakor~~ ^{na} ~~tudi~~ ^{na} avtomobilisti. Gorenjska ~~pač~~ ^{na} ~~cesta~~ ^{cesta} je bila grajena skrajno ozko in brez perspektive ter lahko ugotovimo, da današnjemu prometu ne služi / niti kolesarjem, niti avtomobilistom. Avtomobilisti na tej cesti morajo voziti z isto brzino kot kolesarji, če se nočejo ^{kolesarje in sebi} ~~izpostavl~~ ^{izpostavl} ~~jati~~ življenjski nevarnosti, ~~da~~ ^{da} pa ne govorimo o prometu od Šentvida

do Ljubljane. ^{Tu} ~~Tam~~ mora biti vsak kolesar ^{akrobat} ~~žonglar~~, in moramo pripisovati le sreči, da ni na tem odseku več nesreč, kot jih že itak je, kajti so situacije, ko se nenadoma ^{znajdi} nahajajo po trije, štirje kolesarji med dvema prehitevajočima kutomobila in tramvajem. Jaz mislim, da bi bilo nujno, da se vsaj na tem delu naredi kolesarska steza ^{in to} na desni strani tramvajske ^{v smeri od Sentvidla do Ljubljane} proge. To bi se dalo urediti brez večjih stroškov. Pozdravljam ukrep organa, ki je uredil del kolesarske steze v Šiški, in ^{kjer} ~~ste~~ ^{kjer} je vsaj delno rešeno to vprašanje. ^{Potrebno} ~~Treba~~ je, da ~~dame~~ ^{dame} napravimo nek konkreten sklep in ^{dame} ~~in~~ ^{perspektivo} Upravi cest glede nadaljnje izgraditve ~~teh~~ kolesarskih stez, predvsem v smeri Gorenjske, kjer bo kolesarski promet še naraščal. Novo ^{želero} ~~jesovo~~ ob hidrocentrali v Medvodah bo privabilo vedno novo ^{število} ~~število~~ kolesarjev, poleg tega pa nešteto avtomobilistov. ^{na tej cesti} ~~Ta~~ ^{Promet} ~~predstavlja~~ veliko nevarnost, zato ^{zahteva nujne ukrepe} ~~je potrebno nujno ukrepati~~.

Dr. Modic Heli ✓

Smatram, da čeprav ne glasujemo o vseh danih predlogih, predstavljajo ti predlogi napotila posameznim svetom, da o njih razpravljajo.

Krivic Vladimir

V zvezi s tem predlagam, da ⁱⁿ ~~naloži~~ Svetu za komunalo, da te stvari izvede. Tu se že ^{izbegava} ~~sabotira~~. Tovariši Jelencu je bilo glede kolesarskih stez neštetokrat že naročeno in dejansko so se te stvari tudi v časopisih obravnavale, ~~temve~~ ^{izbegavajo} ~~ampak~~ ^{ampak} kljub temu se te stvari dosledno ~~sabotirajo~~. Ne morem drugače razumeti, kot da se te stvari strokovnjakom ne dopadejo, kljub temu, da dobro vedo, da te ceste ne odgovarjajo niti kolesarskemu, niti avtomobilskemu prometu in da se bo promet še razvijal. V tem pogledu moram reči, da so neverjetno reakcionarni. ^{zaostali} ~~zaostali~~.

Ing. T e p i n a Marjan

Mislim, da ni govora o kaki sabotaži. Predvsem je tu vprašanje sredstev in se ne strinjam s tem, da se ^{da} narediti kolesarske steze z minimalni sredstvi. To stane težke pare - ^{to} si moramo biti na jasnem!

Gorenjska cesta je bila grajena pred vojno, medtem, ko je bila Titova cesta grajena po vojni, kjer se je ta delitev prometa vpoštevala in se promet tudi lepo razvija. Tovariš predsednik je govoril o tem, da mi samo govorimo, koliko denarja je potrebno, vendar ni noben^{bolj} navdušen za to kot komunalni svet in je že sklepal o tem, da mora xprati v program za prihodnje leto gradnja kolesarskih stez. Se pravi, da vodimo računa o tem, toda povedal se^{da}, da imamo letos manj sredstev kot lani in sem predlagal v zvezi s tem tudi rebalans investicijskega plana.

K r i v i c Vladimir ✓

Nisem govoril o cesti Šentvid-Ljubljana, ki je dejansko združena z velikimi stroški. Ta problem bo potrebno rešiti v celoti. Drugega izhoda ne vidim. Dotaknil bi se drugega vprašanja in odnosa do kolesarjev. Delali smo celo vrsto novih cest, tako Gruđnovo nabrežje, cesto proti Zagrebu, Vošnjakovo, Titovo c., in na nobeni od teh cest ni kolesarske steze, celo proti Ježici, kjer je pred vojno bila, je sedaj likvidirana. Če se že drugače ne da urediti, naj se uredi^{to} z znakom, kar stane minimalno. Vztrajam pri tem, da ^{obstaja} je krog takozvanih strokovnjakov, ki tega problema nočejo razumeti.

p e č a v a r Albina

~~V zvezi s cestami bi povedala to-le:~~ Tovariš Bobnar nam je povedal, koliko stane delo na cestah. Nemogoče pa se mi zdi, da gradnja Zaloške ceste traja že tri leta. Predstavljajte si, koliko to stane! Pred leti se je delal vrhni del ceste, to je predel od vojne bolnice do Karmela. Ta del bo potrebno sedaj že skoraj popravljati. V sredini pa je cesta še vedno nedograjena in stoji sredi ceste hiša, ki jo je treba porušiti in je v vsotiko vsem. Zdi se mi potrebno, da predno pristopamo k gradnji cest, je treba pripraviti načrte in ostalo, da se potem lahko resno pristopi k delu in v enem letu cesta dogradi. Ljudje se upravičeno razburjajo zaradi Zaloške ceste, ki se mora ponekod že popravljati, na sredi pa še vedno stoji omenjena hiša. Odsek, kjer se gradi cesta, ni velik, pa se gradi 3 leta - in vprašajte Moščane, pa Vam bodo povedali, da se gradi zelo slabo. Nevem tudi, kako da stanovanjski urad ne more dobiti stanovanj za ljudi, ki se bodo morali iz te hiše izseliti.

Tovariš predsednik je prej omenil, da naj se Upravi cest usluge plačajo, ne pa, da se ji sredstva dotirajo. Na ta način bo Mestni ljudski odbor tudi prisiljen, da vodi računa o tem, kako in kdaj se dela izvrše.

B o b n a r Rudolf ✓

Za Zaloško cesto smo dobili dokončni program šele pred 15 dnevi. Dela pa bomo ustavili, dokler se ne podre že omenjena hiša na Zaloški cesti. Tudi načrt in program za Čufarjevo ulico, ki je že skoraj gotova, smo dobili šele pred mesecem dni. Zadnji teden sem govoril s tehnikom glede Ambroževega trga. Za Ambrožev trg sploh še nimamo načrta in programa, čeprav so z deli že pričeli. Naša Uprava cest bi želela, da dobi pravočasno programe in načrte, da z deli prične jih dovrši in predloži obračun. To so zelo pereče stvari, ki jih bo potrebno enkrat urediti.

Okrog 5 ur smo se vrteli okrog vprašanja autobusov, ali trolejbusov. Sigurno pa je to, da vsa ta prometna sredstva vozijo po cestah in da naše ceste niso utrjene za tako težak promet, kot je nastal po vojni v mestu Ljubljani. Mnogo je cest, kjer se težak promet sploh ne bi smel vršiti, pa se vrši kljub temu polni promet in zato je tudi stanje cest tako, kot dejansko je. Tudi v gradnji dejavnosti se postavljajo zgradbe po raznih nalogih, brez predhodnih načrtov in programov - isto kot to velja za ceste. Tako se po nekkih nalogih prične cesta graditi, čez kratek čas pride nalog, da se vgradi vodovod, cesta se razkopava, potem spet nalog za telefon čemur sledi ponovno razkopavanje in tako naprej. Z takim načinom dela je treba enkrat temeljito prelomiti in preiti na prakso, da bo vsa-ka stvar tehnično odgovarjala, z druge strani pa je treba programe tehnično bolj ~~pre~~študirati. Velja naj načelo: program naj se dela 2 leti, cesta pa 2 meseca.

A v š i č Jaka

~~Č~~tem se je že Veliko govorilo, na kakšen način naj bi se prevzemala in odlašjala naročila za komunalna dela. Doslej se še ni našlo dobre forme. Mislim pa, da bi moral ~~opara~~ Mestna ljudska odbor najti čas in možnosti, da sklene za ta dela posebne pogodbe s podjetji. ^{in upravniki.} V kolikor ne zmore dela ~~ena sama opravi cest~~ ^{upravo} eno podjetje, naj se ~~delo~~ razdeli na dve, ali več podjetij.

Naslednje vprašanje, je, ali naj Uprava cest sama projektira načrte, ali naj ^{se} za projektiranje sklepa pogodbe s posameznimi projektantskimi organizacijami. Na osnovi predloženih načrtov in programov naj bi se ^{dajalo materialna} ~~sklepalo o dodelit-~~ ^{redstva kot avans.} vi sredstev. V sled sedanjega načina dela nikdar nismo vedeli, koliko neko delo stane, ^{mora spreminiti.} ~~nobene prave preglednosti ni.~~ ^{To se}

Isto je z vprašanjem mehanizacije. ^{mojako zaostali.} ~~Mehanizacija je bila dosedaj poglavitna stvar podjetja. Naša podjetja še vedno mislijo, da so pod operativnim vodstvom Mestnega ljudskega odbora. Vendar je mehanizacija njih lastna stvar in morajo sami iskati sredstva za nabavo teh stvari.~~

Predsednik je omenil, da ni pravilno, da se na zborih volilcev sprašuje volilce, kaj bi še želeli, da se napravi na njih terenu, s čim so nezadovoljni in kakšne potrebe imajo. Mislim pa obratno, da je ravno pravilno, ^{zborno volilce} da povede za vse nepravilnosti in da se to vnese v zapisnik, ki je dostavljen Mestnemu ljudskemu odboru v vednost in razpravo. Znano je, da so ponekod večje nepravilnosti in v kolikor te nepravilnosti ne bomo takoj odpravili, bomo imeli od tega še večjo škodo. Dolžnost ljudskih odbornikov ni samo zagovarjanje gotovih stvari, temveč je njih dolžnost tudi signaliziranje aparatu, katere stvari so nepravilne in neizvršene. Volilci danes ne postavljajo samo zahteve, temveč danes že gledajo, kaj se lahko naredi in kje so stvari, ki jih je potrebno zgraditi.

Predlagam, da se uredi tudi vprašanje 29 milijonov, dodeljenih komunalni. Smatram namreč, da v tej številki niso upoštevana sredstva, ki so bila dana iz izvenproračunskih sredstev. Letni proračun je toreba torej korigirati z številkami, ki so bile povedane, ker ~~se mi zdi, da je bilo za komu-~~ nalo porabljenih več sredstev kot 29 milijonov. Verjetno je, da nekatere stvari tudi še niso obračunane.

moralno pokazati

~~Is~~ Poročila tov.ing. Tepine bi ~~bilo dobro~~, da bi videli, kakšen napredek je v storilnosti, v prihranku, solidnosti dela ~~teh~~ komunalnih del. Zdi se mi, da je ~~ta~~ ^{z tem} organizacija malo popustila in ni napredka v ekonomičnem izvrševanju del, s čimer bi lahko veliko prihranili v našem proračunu.

Kar se tiče poročila o komunalni higijeni mislim, da je nanizanih v njem toliko problemov, da je to že neke vrste deklaracija. Potrebno bo zato, da bo Svet za zdravstvo in socialno politiko te stvari konkretiziral in stremel, da pride čimprej do izvedbe, ker principiuelno to naštevanje ršs ne pelje do rešitve. *Koristno pa je, da imamo perspektivni plan*

malu

Kar se tiče stanovanjskega vprašanje, je to seveda zelo težko. Na stanovanjskem uradu ~~imamo~~ ^{predlagajo} popolnoma nov način dela. Da bi se stanovanjski urad ne brigal za drugo, kot da bi mesečno razdelil 2 - 3 stanovanja, vse drugo pa bo pustil svobodno, to je na prvi pogled simpatično. V zveznem merilu ~~bo~~ ^{je} izdana uredba, ki govori o reguliranju in razdelitvi stanovanj, o upravljanju hiš in podobno. O tej uredbi se je razpravljalo več kot 10 mesecev in je ~~verjetno~~ ^{misli na} dobro pripravljena. Če bi ~~se~~ ^{seleli na} ~~še~~ ^{leli} to, da stanovanjski urad v bodoče samo razdeli 2 do 3 stanovanja mesečno, potem stanovanjskega urada ni več treba. Je pa tu druga stvar: ali ~~se~~ ^{se} mi lahko popolnoma ~~oddaljimo od vprašanja~~ ^{zanimarimo delstvo}, da imamo okrog 230 takih ~~ljudi~~ ^{drugi}, ki živijo v skrajno slabih razmerah, kjer so otroci bolni na TBC itd. Ali lahko zapišemo ob tem? Mislim, da tega ne moremo. Pomanjkljivost ~~tega problema~~ ^{stanovanja} je v tem, da mi te najstrašnejše in najvažnejše stvari ~~zanemarjamo~~ ^{zanemarjamo}. Strahati moramo, da najdemo izhod za te borce in res nesrečne ljudi, ki živijo v neznosnih stanovanjskih razmerah. Preko tega ne moremo iti.

Ing. Lapajne - Oblak Sonja:

Na podlagi diskusije predgovornikov vidimo, da so glavne ovire in napake za dobro izvršitev gradbenih del, pomanjkljivi investicijski programi. Pred dvema leti se je pri Gospodarskem svetu MLO ustanovila komisija za odobravanje gradbenih programov. Ta komisija se je sestala enkrat ali dvakrat, potem pa je prenehala z delom. Smatram, da bi taka komisija tudi sedaj morala obstojati. Pri državnem sekretariatu LRS taka komisija obstoja in z uređbo je točno rečeno, katere programe mora sprejemati republiška komisija in katere mestna komisija. Vendar mi te komisije nimamo in se večkrat zgodi, da se večina zgradb gradi brez odobrenih gradbenih programov. Seveda ima revizijska komisija pri tajništvu za komunalne zadeve MLO vsled tega velike težave, ker mora poleg načrtov pregledovati tudi programe. Za to delo pa morajo biti poleg tehničnih strokovnjakov prisotni tudi gospodarski strokovnjaki. Zato predlagam, da danes sklepamo o tem, da se zopet vzpostavi komisija za odobritev gradbenih programov, ki pa mora biti mešana komisija Sveta za gospodarstvo, Sveta za komunalo in komisije za revizijo projektov MLO in da prične takoj poslovati. Komisija za revizijo projektov potem ne bo vzela v pretres nobenega projekta, dokler ne bo odobren program. Samo na ta način bomo vzpostavili red.

Dotaknila bi se še ene stvari, ki se tiče sanitarne inspekcije. Predsednik Sveta za zdravstvo in socialno politiko je preje omenil, da se odpirajo gostinski obrati brez predhodne odobritve sanitarne inspekcije MLO. V tem oziru ni bilo dovolj točnosti in preciznosti in so se zgodile napake, da so se lokali pričeli uporabljati pred izdajo uporabnega dovoljenja. Treba je tudi tu uvesti strožji režim, pri katerem mora sanitarna inspekcija igrati važno vlogo in ne sme dovoljevati, da se odpirajo obrati brez njihovega preāhodnega pregleda in privoljenja. Mi moramo sanitarno inspekcijo v njenem delu podpreti, eventuelno naj bi se o tem sprejel nek odlok.

Glede kavarne "Emona" je podpredsednik tov. Dermastia Mara omenila, da investitor ne more nadaljevati z delom, ker spodnji prostori še niso izpraznjeni. Hotela bi pojasniti, da ni tako. Pri reviziji projektov, kamor so vložili prošnjo za pripravljalna dela, se je obravnavala njihova stvar in ker niso imeli gotovega niti idejnega projekta, je gradbena inspekcija prepovedala vsako nadaljnje delo, dokler nimajo idejnega in

106

glavnega projekta gotovega. Oni pa se sedaj izgovarjajo na stanovanjski urad.

Poudarila bi še enkrat kar je podano že v poročilu predsednika Sveta za komunalo, da je pravilnejše, da se projekti in vsa tehnična dokumentacija dobro premisli, te predpriprave dela dalj časa in šele potem prične z gradnjo. To je treba sprejeti in izvajati. Nikakor pa ni pravilno, da se gradbeno dovoljenje izdaja že preje, predno so projekti izvršeni.

Ing. Svetina Beno:

S tem v zvezi bi opozoril na to, da investitorji nasilno pritiskajo na projektantska podjetja, da delajo na projektu brez programa, z raznimi izgovori, da so izvozna podjetja in slično, ter da trpijo zaradi zavalachevanja veliko škodo. Čim se bo uvedla disciplina pri projektiranju po uredbi, bodo projektantska podjetja delala bolj smotrno, brez take naglice in pritiska, ter bodo dala tudi boljšo kvaliteto projektom.

Opozoril bi še na en škodljiv pojav, ki se je pojavil pri mladih absolventih. Ti se nočejo vključiti v projektantska podjetja, ker čakajo na sprostitev projektantske službe. Vsa projektantska podjetja pa danes zelo trpijo na pomanjkanju strokovnega kadra. Vem za slučaj, ko so na plenumu Društva arhitektov Slovenije izjavili, da se čutijo prikrajšane na osebni svobodi, če bi morali delati v uradnih urah od 7. do 14. ure.

Je pa še ena stvar in sicer sprostitev v projektiranju. Bil je slučaj, da je neki arhitekt iz Društva arhitektov zaprosil za dovoljenje, da sme ustanoviti podjetje pod okvirom Društva arhitektov. To je bilo odklonjeno, kar je tudi razumljivo. Mislim pa, da bi bilo treba v okviru Mestnega ljudskega odbora podpirati te stvari. V Zagrebu se je razformiralo neko projektantsko podjetje in so sklenili, da bodo ustanovili iz tega podjetja 16 novih manjših birojev. Na pritisk Društva arhitektov se je razpisal konkurz za razpis teh 16 mest. Na sličen način bi morali postopati tudi v Ljubljani, da onemogočimo ilegalno projektiranje. Omogočiti je treba, da se ta mlad kader nekje zaposli, da dobi prakso in po gotovi ~~praksi~~ dobi napravi izpit, ker sicer bo to ilegalno projektiranje trajalo še naprej. Treba je najti način v okviru Mestnega ljudskega odbora, da bi se arhitektom, ki so že pokazali svojo prakso v tej panogi, omogočili ustanoviti taka

podjetja, kamor bi se vključili novi kadri, ki imajo antipatijo do
starih podjetij. Seveda bi morali delati ti biroji na isti bazi
kot druga podjetja - na ekonomskem računu, na enaki davčni osnovi
itd.

prepisano

Mestnega ljudskega odbora, da bi se arhitektom, ki so že
pokazali svojo prakso v teh ^{paradi} ustanovah, omogočilo ustanoviti
taka podjetja, kamor bi se vključili tudi novi kadri, ki imajo
antipatijo do starih ~~metod~~ ^{podjetij}. Seveda bi morali delati
ti biroji na isti bazi kot druga podjetja - na eksperimentalnem načinu,
na ohranjenih davčnih osnoveh d. d. r.

Mestnega ljudskega odbora, da bi se arhitektom, ki so že pokazali svojo prakso v teh ustanovah, omogočilo ustanoviti taka podjetja, kamor bi se vključili tudi novi kadri, ki imajo antipatijo do starih metod.

.....

Na skupščini je bilo že razpravljano in tudi časopisi so že pisali o rekonstrukciji Tržaške ceste. Sličen primer je na Titovi c - gostilna Urbanček. Tu vidimo ruševine, ki estetsko zelo slabo vplivajo. Najti je treba načine, kako te stvari enkrat očistiti. Ne vem, kdo je kompetenten, da izda za to potrebno odločbo. Na Tržaški cesti imamo konkreten primer, da se dogajajo radi ozkega hodnika stalne nesreče. Tu so bile v zadnjih 3 letih 3 smrtne žrtve. Mislim, da bi bilo od strani Mestnega ljudskega odbora prisiliti lastnike, da te ruševine odstranijo. To velja i za Tržaško c., i za Titovo c.

Ob tej priliki bi omenil še slab odnos ljudi, oziroma delavcev, ki delajo na Upravi cest in Mestni kanalizaciji. Tako je bilo rečeno, da je potrebno ob Tržaški cesti namestiti sifone, ker se širi smrad iz kanalov v okolici tovarne kvasa. 5 sifonov je bilo nameščenih, ostalo pa je ostalo tako, kot prej. Opozoril bi še na to, da je most, ki je bil delan preko Gradaščicem slabo izvršen, in da se maje.

K r i v i c Vladimir

Predsednik Sveta za komunalo je dal v svojem poročilu dovolj materiala za razpravo.

Razveselila me je utemeljitev ing. Tepine, da je potrebno odločno iti na zniževanje široke fronte. Vsi vemo, kako ogromno škodo s tem trpimo. Mi smo že govorili o teh stvareh pred letom in pol, vendar te stvari nismo konkretizirali. Poglejmo samo, kako so se podražile cene! Nujno je potrebno, da mi ta spisek ~~de~~ nedograjenih objektov dopolnimo in da se dejansko napravi pameten predlog in odločimo, kaj je smatrati kot prioriteto in precenimo, koliko denarja imamo, kakšne so naše gradbene kapacitete in povemo, katera dela se bodo nadaljevala, in katera ^{ustavila} ~~ustanovila~~. O tem bo potrebno razmisliti. Radi blaznega širjenja široke fronte smo prišli v tako fazo, da mora Mestni ljudski odbor proti tej anarhiji zelo odločno nastopiti in napraviti red. Strinjam se tudi z mnenji ljudskih odbornikov glede pravočasne priprave gradbenih programov in načrtov, ker je dejansko škandal, da delamo ^{do l. 1953} ~~delam~~ brez odobrenih projektov. Moj konkretni predlog je, da dokončamo prvo eno stvar, potem se lotimo druge ter se izognemo drobnjarskemu delu.

Drugo vprašanje so projektantska podjetja. Mislim, da je to zelo važno vprašanje in ga je treba temeljito rešiti, zlasti v pogledu solidnosti. Če tega ne bomo rešili, ne bomo prišli nikdar naprej. Pri tej množici strokovnjakov v Ljubljani ne bi smelo priti do takih škandalov. *popravov.*

Naslednja stvar je vprašanje cest. Zastopim tovariša od Uprave cest, da se bori predvsem za ceste. Vendar mora Mestni ljudski odbor voditi računa o vseh problemih mesta. Tako imamo vprašanja vodovoda, kanalizacije, itd. Kar se tiče cest je eno od osnovnih vprašanj vzdrževanje cest. V pogledu razširitve utrjenih cestišč smo prišli precej naprej in smo najbolj grobe nedostatke vendar odpravili. V pogledu vzdrževanja cest pa nismo prišli nikamor naprej. Tov. Jelenc je obljubil, da bo tudi v tej smeri napravil red, vendar cestarske službe ^{poslej iz nerazumljivih} ~~kljub temu, da se je delalo na~~ organizaciji ni bilo mogoče urediti. Naloga Sveta za komunalo je, da ugotovi, kdo je temu kriv. Govorimo o cestarjih,

katerih pa na cesti ni. Povsod po Sloveniji ⁴⁰cestarji se in tudi ceste vzdržujejo, samo v Ljubljani tega ni bilo možno izpeljati. Krivce za te stvari je treba kaznovati, ker se dela tu ^{optomna}og~~uma~~/škoda tudi na kamionske ^{parku}bazi.

Strinjal bi se s tem, kar je povedal ing. Tepina. Vendar mislim, da je v njegovem poročilu bilo premalo prikazano naše pereče stanje kanalizacije. Moram ugotoviti, da je stanje zelo kritično, in da smo prav za prav na področju cest prišli nekam naprej, da pa smo glede razširitve kanalizacijske mreže v izredno težkem stanju. Treba bi bilo iti ne na ^{povečanje}naše kreditov, ^{za cestni}ampak na to, da enkrat pričnemo ^{sistematično}popravljanje to stanje, ki ga imamo v Ljubljani. ^{kanalizacijsko}Upoštevati moramo, da imamo v Ljubljani še vedno 6500 greznic, stalne epidemije in peščen na tla, ki še posebej zahtevajo kanalizacijo. Če nečemo priti v katastrofo, moramo vprašanje kanalizacije rešiti, čeprav se na zunaj ta dela nič ne vidijo.

+ Ravno tako je vprašanje javnih stranišč. Kolikor je denarnih sredstev še na razpolago in kolikor jih bomo še dobili, bi predlagal Mestnemu ljudskemu odboru, da bi sprejel sklep, da bi polagal več pažnje na bodočo kanalizacijo, to zlasti v pogledu zdravstveno-higijenskega stanja. Poglejmo kamorkoli, pa bomo videli, da je stanje kanalizacije v Ljubljani slabše, kot kjerkoli v državi, to pa vse radi nemogočega stanja in gledanja na te stvari v Ljubljani, ko mislimo, da smo na največji višini ~~xxxxxxxxxxxx~~ na sploh, dejansko pa smo v tem pogledu i za Zagrebom, i za Skopljem. Tu je potrebno v celoti podpreti predlog sanitarne inspekcije. Tudi vprašanje sifonov, ki jih je omenil eden od diskusitantov, na Tržaški cesti ni osamajeno in se pojavi smradu po celem mestu. Poglejmo samo pred bolnico, kjer imamo odprt kanal. Čudim se zdravnikom, da dopuste tako stanje in da so v borbi popustili, ker je to vprašanje dejansko škandalozno in ga moramo ljudski odborniki v perspektivi reševati ^{odločno postaviti}.

Še nekaj o stanovanjskem vprašanju. Z načeli ing. Tepine ^{mi pravilno}se ~~ne~~ strinjam. Mislim, da je potrebno jasno postaviti, da ~~se ne gre več na preseljevanje družin, temveč le na utesnjevanje~~. Selitve so zvezane z stroški in jih ja treba tudi zato preprečevati. Utesnjevanje pa naj se vrši predvsem na prestopljni bazi in se pri tem držati principa, da se postavi

nek rok, v katerem se mora utesnitev izvesti. Če tega sporazuma ni, pride do prepira, do sodnih postopkov, itd. Mislim, da je to vprašanje postaviti na dnevni red, ker so to ^{neke} kulturne metode. Poglejmo samo deložacije v zimskem času, ko deložirajo bolne, stare ljudi. Izgleda, da tudi terenskim stanovanjskim svetom te stvari niso jasne in vidijo rešitev še vedno samo v preseljevanju. Nič jih ne briga, kakšni problemi se s tem v zvezi pojavijo. Vprašanje terenskih stanovanjskih komisij je sicer treba razširiti v celoti. Prav pa je, da kadar ti terenski sveti dajo pameten predlog in najdejo kako rešitev, stanovanjski urad njih predlog tudi upošteva. Ljudje se trudijo, da bi našli rešitev, stanovanjski urad pa potem reši po svoje in pri tem terenskim svetom niti ne objasni, zakaj je drugače rešil. Tako pridejo ti ljudje pred volilci v nemogočo položaj. Mislim, da je to resno vprašanje, ki ga bo potrebno hitro rešiti, sicer bodo stanovanjski terenski sveti razpadli.

S predlogom ing. Tepine, da se ukine stanovanjski zakon se ne morem strinjati. Če bi mi šli na to, bi šli korak nazaj, in bi še bolj podprli samovoljjo in neenotnost. Osnovne principe zakona mora nekdo ščititi. Dejstvo pa je, da je ta stanovanjski zakon bil sprejet v kritičnem času, ko nismo računali s takimi težavami in je bil zakon narejen ^{v drugačnem, edinstvenem stanovanjski perspektivi.} ~~za boljše življensko perspektivo, za to, da ščiti tistega,~~ ^{Danes ima prednost isti prednost uila} ki je v stanovenju in ~~samoe~~ pred družino. Tako, da je ta problem kritičen in je potrebno ta zakon spremeniti in dati tudi konkreten predlog v tem smislu. Danes te stvari ne ustrezajo in ima stanovanjski urad težko situacijo, če hoče življensko reševati posamezne primere. Tako sodišče izda na osnovi tega zakona posebne odločbe, ki jih stanovanjski urad ne more sprovesti, ker ima na razpolago samo 2 stanovanja, razdeliti ^{na} bi jih moral pa 90. Stanovanjski urad je šel na to, da je izdajal odločbe, proti katerim so bile vložene pritožbe, ki so se vlekle po pol ~~infinidat~~ leta in tudi dlje in so samo obremenjevale naš sodni in drugi aparat.

Dalje se ne bi strinjal s predlogom, da se število uslužbencev stanovenjskega urada zmanjša. To se mi ne zdi pravilno. Naloga stanovanjskega urada namreč ni predvsem v tem, da deli stanovanja, ker jih ni, temveč, da ljudem stvari objasni na dostojen način. Danes oni tega ne delajo,

invidijo svoje delo še vedno v tem, da mešajo odločbe, itd. Med drugim stanovanjski urad danes ni v stanju dobiti 3 telefone, češ, da jim ga pošta ne da. Tako ne moreš dobiti informacij, ker imajo samo 1 telefon in še na tistega se ne odzivajo. Danes lahko ^{celo} vsak trgovec, ^{in celo} vsak privatnik v Ljubljani pride do telefona, stanovanjski urad pa tega ne more.

no hišnih svetilk. Strinjam se s predlogom ing. Tepine glede upravljanja hiš. Zlasti v večjih hišah imamo dosti ljudi, ki bi lahko skrbeli za upravljanje hiše in bi se s tem zmanjšali stroški tega upravljanja.

V referatu je bilo rešeno, da naj bi terenski stanovanjski sveti izvajali javni pritisk. S tem se ne bi strinjal. Napraviti je red, da ne bo imel vsak pravice pregledovati stanovanj, ker je to nemogoča stvar in je treba ljudem dati mir. Stanovanje naj se enkrat izmeri, ne pa stalno pregleduje in vznemirja prebivalce. Z samim merjenjem ne bomo prav nič dosegli. ~~Hiše~~ Isto velja za deložacije. Omenil sem že, da je ljudem dati možnost prostovoljnega preseljevanja. Pred kratkim smo imeli demonstracijo ljudi proti deložaciji, ki so hoteli seliti starega ^{človeka} ~~ljudskega~~ na osnovi nepravilnega preverjanja stanovanjskega urada. Tega ne smemo več dovoljevati. Zavedam se, da je ta sektor dela težak in nihče prostovoljno ne bi šel na ta urad. Vendar moramo zahtevati od teh tovarišev malo manj birokratskih načel in več demokratičnosti in kulturnih metod. Mislim, da te kritike ne bi smeli vzeti v tem smislu, da se njih delo ne ceni- vendar take metode dela moramo odpraviti.

Sporno vprašanje je tudi Linhartova cesta, ki je že dolgo časa zaprta. Stvar je bila dana že v časopise, zakaj se je cesta zaprla, ne dela se pa na njej nič, toda odgovora ni nobenega. To je bilo upravičeno vprašanje in če danes pogledamo, vidimo, da se v Siški vrši promet po stranskih ulicah, medtem, ko je Linhartova cesta zaprta. Mislim, da bi bilo potrebno, da se napravi sklep, da se cesta ponovno odpre, dokler se ne bo začelo z delom na cesti.

Kar se tiče kanalizacije in vodovoda bi bilo potrebno, da se na takih cestah, kot so to stranske ulice, sprovede ravno tako kanalizacija, ravno iz razloga, ker imamo v teh ~~stranskih~~ *stranskih* ulicah veliko vodnjakov, katerih voda se okužuje potem greznic.

Tretja stvar, katero bi omenil, je poslovanje stanovanjskega urada, o katerem je že govoril tov. Krivic. Vsi vemo, da imamo danes veliko nasilnih vselitev in za katere storilci niso kaznovani tako, kot bi morali biti. Imeli smo primer, ko se je nekdo vselil brez odločbe v stanovanje in potem dobil od sodnika za prekrške na pritožbo stanovanjskega urada, kazni pogojno za 2 leti za 2.000.- din. To vendar ni nobena kazen za takega človeka, to je navadno izigravanje zakona. S tem bo treba enkrat prenehati.

Opozoril bi še na to, da to tudi ni pravilno, kot se je n. pr. tov. Jenko iz stanovanjskega urada izrazil proti neki tovarišici, da ne bo dobila stanovanja toliko časa, dokler bo on na stanovanjskem uradu, ker je prodala barako. Takih izvajanja on ne more dajati, če je prodala barako, jo je morala prodati zaradi težkih razmer, ker je reva. Danes pa so se postavili na stališče, da stanovanja ne more dobiti. Ta ravnanje je popolnoma napačno.

Dr. Pretnar Jože:

V zvezi s poročilom predsednika Sveta za gradnje in komunalne zadeve bi se dotaknil vprašanja stanovanjskega problema. O tem smo imeli peiliko že večkrat slišati. O stanovanjskem vprašanju se je vedno razpravljalo na vsakem zboru volivcev. Na zadnjem zboru celne enote, ki jo zastopam, je bil sprejet sklep in naročilo, da se moram glede tega vprašanja oglasiti na naši seji. Gre za stanovanjske sosvete na terenu. Tov. ing. Tepina je zelo pravilno poudarjal važnost vprašanja naše stanovanjske politike v Ljubljani. Pravi, da stanovanjske politike v Ljubljani res nismo imeli. Kolikor smo jo imeli, je bila samo kolebava, nenačrtna in nedosledna. Ena glavnih težav se je delala v tem, da se ni v zadostni meri izkoriščalo sodelovanja stanovanjskih sosvetov in upoštevalo njihovih predlogov. Na tem terenu imamo stanovanjski svet, katerega delo sem zasledoval preko dveh let. Videl sem, da so hodili tovariši iz stanovanjskega sveta v terensko pisarno, imeli stalno dežurstvo, razpravljali s stankami, posredovali in se trudili, da najdejo čim pravičnejšo rešitev. Hoteli so pomagati stanovanjskemu uradu in skušali tudi pri poravnnavati razne spore. Na vsakem zboru volivcev je bilo podano poročilo o delu stanovanjskega sosveta. Vsakokrat pa so se ponavljale pritožbe, da se njihovih umestnih in objektivnih predlogov in nasvetov ne upošteva. Na zadnjem zboru volivcev so poročali, da se ni hotelo upoštevati niti izjemnega naročila predsednika MLO tov. Avšiča, na katerega so se pritožili, temveč se je šlo mimo in preko njih. Odločbe te instance so pokazale, da bi celo v mnogih primerih odločba stanovanjskega urada ne bila razveljavljena, ako bi bila izdana po predlogih stanovanjskega sosveta.

Na zadnjem zboru volivcev je prišlo že tako daleč, da so člani stanovanjskega sosveta izjavili, da nima smisla, da še nadalje sodelujejo; zbor volivcev pa je zahteval proti odgovornim funkcijam disciplinsko preiskavo. Ne da bi omalovaževal težko in odgovorno delo stanovanjskega urada, sem po nalogu zbora volivcev hotel na tem mestu opozoriti na pritožbe in zahteve, ki jih stavijo volivci.

Prepričan sem, da bodo naši volivci z velikim zadovoljstvom sprejeli odločitev MLO, da hoče v bodoče izvajati odločno in celovito stanovanjsko politiko, pri čemer se bo upoštevalo in pametno upoštevalo tudi mnenje in sodelovanje terenskih stanovanjskih sosvetov.

Seveda bo treba opredeliti delokrog dolžnosti in pravice stanovanjskih svetov. Veliko dela se bo na primeren in pravičen način opravilo že na terenu in s tem zelo razbremenilo stanovanjski urad. Korebiti se bodo pri kakem sosvetu pojavili ljudje, ki svojih dolžnosti ne bodo vršili v redu. Imamo sredstva in možnosti, da se take motnje odstranijo, za kar bodo poskrbeli že volivci sami.

Tudi smatram za važno poudariti, da bo jasna in odločna stanovanjska politika že sama odpravila veliko število stanovanjskih sporov in nesporazumljenj, kakršne je doslej zakrivilo prav dejstvo, da take stanovanjske politike ni bilo in so bili ljudje zato zbegani in desorientirani. Ne bi se mogel strinjati s predlogom, da bi izdajala stanovanjske predpise v bodoče posamezna mesta ali okraji, kakor je to baje v nekih drugih republikah. To bi vodilo do velike zmede. Stanovanjska zakonodaja naj bo vsaj v republiškem merilu enotna.

V zvezi s poročilom predsednika Sveta za gradnje in komunalne zadeve predlagam, da se vsa pozornost posveti delovanju in delokrogu stanovanjskih sosvetov in s tem pritegne k sodelovanju proučevanja važnega stanovanjskega vprašanja. To bo le dosledno politika, da se jim bolj okrepi samoupravljanje delovnih množic.

V i p o t n i k Albin *u*

Kar se tiče udeležbe članov zbora proizvajalcev na sejah pripomnim, da smo vedno sklepčni, vendar pa bi predlagal, da se zasedanja nebi vršila dopolne, ker mi silno težko zapustimo dele. Pri tem trpi ~~zlasti~~ proizvodnja, ker je še itak mnogo odsotnih vsled eroznih vaj. Zato bi prosil, da naj bi se zasedanja vršila popoldne ~~med 16~~ ob 16 ali 17 uri.

dr. Modic Heli

Pripomnim, da bodo v bodoče krajše ^{na daljšem roku} toda pogostejše seje, katere se bodo vršile popoldne. Sedaj pa je ^{skupno} ~~taka~~ problematika, da jo je treba obravnavati. Če bi se seje vršile sedaj popoldne bi morali zasedati ves teden.

Di B a t i s t a Franc

Pojasnil bi na vprašanje, ki se tiče Linhartove ceste, ki je zaprta. Ne mislite, da je to kriva Uprava cest ali samo podjetje Tesar. Vi veste, da je na tej cesti napravljena velika napaka t.j. da je oster ovinek ter je vprašanje kdaj se bo to popravilo. Tu je vprašanje denarja. Mi smo lanske leto, ko smo mislili podjetje preurediti, zaprosili Uprave cest, da bi pri popravilu ta cesta prišla čimprej v poštev. S tem v zvezi smo dali okrog ^{1.300.000.-} 600.000 dinarjev, da se pospeši delo na cesti, ki gre proti Žalam. To nam je MLO ugodil ter je jeseni pričel s deli. Zato pa niso bili napravljeni projekti. Uprava cest je imela dogovor, da bodo te projekte napravili študentje po urah. Delo se je začelo. Projekti pa so ostali na mrtvi točki. Prišel je buldožer in zemljo razril, katero so kasneje odpeljali.

ni tem delu

~~se je~~ se je tudi bulaužer pokvaril ter se nadaljnja dela niso mogla vršiti. Mi sami, kot Uprava cest želimo, da bi bilo smprej narejeno. Naše podjetje ima ogromno leda ter smo imeli namen napraviti ograje. V zadnjem času je že bilo določeno, da bomo lahko napravili ograje, ker je že določeno kako široka bo cesta. Kot naše podjetje si tudi drugi žele, da se napravi red, ter ne bi bilo smiselno, da eden ali drugi to stvar zadržuje.

Poleg tega bi jaz izrabil priliko ter bi se dotaknil onega dela poročila, ki ga je podal tovariš ing. Tepina, ki govori o gradnji stanovanj. Mi vemo, da je to vedno problem pri MLO-ju in da je to vprašanje zelo pereče in bo še pereče. K temu v pomoč bi lahko pristopila nekatera podjetja, ki imajo sredstva. Jaz sem v svojem podjetju vedno forsiral, da pristopimo k gradnji stanovanj. Prvotno je bilo rečeno, da podjetja, ki nimajo takej sredstev na razpolago lahko dobe kredit. Upravni odbor je sklenil, da se bo z gradnjo že začele. Ko je bile to sklenjeno, o kreditu ni bile več slišati. Veliko je podjetij, ki so na ta račun pričela z gradnjo in so v težavah zaradi denarja ter se ne ve, če bodo lahko stavbo dokončali.

V svezi s tem bi omenil še to kar sem govoril že na eni prejšnji seji. Tovariš Drobež je dal predlog o neki stanovanjski zadrugi. Jaz sem spraševal po podjetjih, ki so bila zainteresirana pri gradnji, v kolikoz bi sodelovala v teh zadrugah. Imamo podjetja, ki imajo par milijonov, niso pa sposobna graditi večje zgradbo. Oni so pripravljeni te milijone oddati zadrugi, ki bi se formirala, kot oddolžitev za to pa bi dobili dva do tri stanovanja. Na tej stanovanjski zadrugi so bili zainteresirani tudi razni privatniki. Imajo nekaj denarja toda ne toliko, da bi se upali začeti graditi. Govorila se je dalje, da bi zadruga imele neke privilegije, kakor n.pr. glede akumulacije. Radi pomanjkanja stanovanj bi bilo dobre, da bi pritegnili še tista podjetja, ki danes niso interesirana za gradnjo stanovanj. Včasih obračajo tiste milijone, ki ^{za} ne vedo kam bi jih obrnili. Tovariš Drobež pa bi podrobneje povedal, kako je s to zadrugo.

D r o b e ž Franc

Tovariši! Jaz sem izdelal že dva predloga in sicer enega za bodoče organizacije distribucije stanovanj. Tega nisem obdelal, ampak stavil samo neke misli, ki jih pozna tov. Avšič in nekateri drugi, ki so se ^{se s} to stvar ^{ukvarjali} poglobili. Drugi predlog pa je, kako ^{organizirati} ustvariti stanovanjsko gradbeno skupnost, do katere bi imeli interes vsi, ki ~~imajo~~ ^{imajo} sredstva za ~~samostojno~~ ^{gradnjo} gradnjo, imajo pa interes, da pomagajo s svojimi sredstvi ^{gradnjo stanovanj} in dobijo oddolžitve v obliki stanovanja.

Kar se tiče distribucije stanovanj ^{pripominjam}, da pogrešam pri stanovanjskem uradu eno stvar, ki jo bo treba popraviti. To je evidenca, to je dobra kartoteka, ki jo vodijo povsod tudi v kapitalističnih državah. To sem videl na Dunaju. Brez dobre evidence ^{stanovanjskega urada} MLO ne bo mogel biti. Tako bi stanovanjski organi lahko zasledovali kako se standard razvija ter kako stanovanja izumirajo in podobno. Po sedanjem principu opravljanja stanovanjskega urada pa tega ne vidimo, dasiravno je bilo v kartoteko vloženega veliko truda. Ti nedostatki se daje do neke mere še popraviti. Kartoteka naj bi se vodila skupne s prijavnim uradom pri Notranji upravi. Tu naj bi se prijavljali državljani na enih in istih obrazcih, kateri so tako izpopolnjeni, da lahko slušijo za izpopolnitev enih in ^{drugih} istih podatkov. S tem bi se državljani prijavili na enem uradu, katere podatke naj bi prijavni urad odstopal stanovanjskemu uradu, kateri bi jih uporabljal za vpisovanje sprememb v svoji kartoteki. Stanovanjski urad naj bi vsebine svojega dela spremenil take, da bi opustil distribucijo stanovanj z nasilnimi administrativnimi ukrepi z izdajanjem odločb in ^{načrt} ~~da se~~ ^{spremenijo} ~~posredovanje~~ ^{posredovanje}. Te misli ^{lyico} mi danes še bolj zdijo pravilne saj jih je nakazal tudi tovariš Krivic. Potrebno bi bilo preiti od prisilnih ukrepanj na neke sproščeno opravljanje. Stanovanjski urad naj bi vršil isto delo kot posredovalnica za delo ter naj bi se stanovanjski uradi samo v tem spremenili. Po mojih mislih bi bile perspektivno potrebno, da preidemo ven iz te krutosti. Bolje bi bilo, da bi ljudje sami začeli iskati stanovanja, kajti lastni interesi najdejo dobiček. Dva se sporazumeta za sporazumno zamenjavo stanovanj, ki se pa večkrat v sled administrativnega poslovanja stanovanjskega urada ne moreta preseliti. Če bi napravili princip posredovanja bi bilo

lažje. Administrativno izvedbo stanovanjskega vprašanja pa naj bi opravljalo sodišče kot to že danes vrši. Njihove odločbe so pravomočne ter naj bi bile tudi pri njih izvršne. Mislim, da naj bi se sodišče ^{ovestilo} naslonilo na tiste primere, ko nastopi spor in kjer ni več sožitja.

<sup>da mora komisija dokončno
odločiti in predložiti ALO</sup>
Predlog glede gradenj pa mislim, da je utemeljen.
<sup>kakšne stvari naj bi se dal organizaciji za gradnjo stanovanjskega
in je nisem dokončno rekel, kakor tudi komisija ne kakšen naj
komisija se ni absolutnega mnenja</sup>
~~ko naslov ali naj bi bila to zadruga ali pa gradbeni zavod. Na~~
tem predlogu še delamo. ~~in bo predložen Svetu za komunalo čim bo~~
~~sred.~~ Komisija je sedaj prenehala z delom ker je nekaj tovarišev
odsotnih v inozemstvu. Pripravlja se temeljita kalkulacija grad-
benih stroškov in analiza zmogljivosti, Na podlagi česar se
bo ugotovilo ali je možnost razvijati stanovanjsko gradnjo široko
ali bolj ozko. Danes ko te analize nimamo ^{mo gradnjo samo} ~~samo~~ propagirali.
Tak organ je nujno potreben, ki bo vršil temeljite analize in
se bavil samo s ^{stanovanjsko gradnjo} ~~tem problemem~~. Verjetno bo ta predlog dozorel
v svoji formi že za naslednjo sejo.

H r i b a r Jože

Dotaknil bi se vprašanja radi gradnje stanovanjskih blokov, ki se zavlačuje. Iznesel bi kritiko Železniškega projekti-
vne-
buroja in gradbenega oddelka, ki gradnjo stanovanjskega bloka zavlačuje že eno leto ter se blok še danes ni začel graditi. Na Celovski cesti je postavljen že en blok. Mišljeno je bilo, da se bo postavil poleg tega bloka še ^{drugi} en blok. Dne 21.VIII.1952 smo zaprosili za lokacijo tega bloka, katera nam je bila odobrena 11.II.1953. Ta projekt, ^{je izdelal mestni projektirski biro} ~~ki je izdelan kot idejni projekt~~ ^{kateri} so urbanisti savrnili, češ da je ta blok predolg, ~~kixjxkixkixxixxixixix~~ ter naj bi se skrajšal od 48 m na 34 m. Nato so nam lokacijo za blok, ki bo dolg 34 m odobrili. Izdelali smo nov projekt. Ko so naši tehnik prišli k urbanistom so se isti cinično izrazili kaj mislimo graditi tako škatlo. Ko je bilo že to izdelano so dali spet drugo lokacijo. Ta lokacija je bila polovico od privatnega lastnika. Ko je naš uslužbenec se obrnil do tega privatnega lastnika, da bi podal izjavo, da lahko pričnemo z gradnjo ni hotel te izjave dati. Tovariši jaz mislim, da pri takih stvareh ki se vlečejo že eno leto pa naj bo to kriv ~~Projektiivni~~ Železniški projektivni biro ali kak drug projektivni biro je treba napraviti red. Kdor že ima stanovanje za gradnjo seveda ni zainteresiran, slišali pa smo v poročilu o komunalni higijeni koliko je nezdravih stanovanj. Mislim, da smo vsi zato, da bomo imeli boljša stanovanja, *kadar bo to možno.*

Ravno takšen slučaj je bil na Resljevi cesti. Železniška direkcija je imela namen dvigniti ³ stavbe za eno nadstropje. Ko je bil že izdelan načrt so prišli urbanisti in rekli, da stavbe ^{ne moremo} dvigniti, ^{ker ni prostora za mitikline, čeravno je} ~~ker na dvorišču ni dosti prostora za drvarnice~~ in pralnico, ki bi bila potrebna za stanovalce, ki bodo stanovali v nadzidanih prostorih. Namen pa smo imeli na dvorišču napraviti sidano pralnico. Omenili so, da moramo gledati, da bomo napravili stanovanja z večjim komfortom. Dokler pa je tako pomanjkanje stanovanj mislim, da so stanovanja brez kopalnici tudi za daljšnje čase ugodna.

Dotaknil bi se še vprašanja terenskih stanovanjskih svetov. Na terenu Milana Majcna je bilo postavljeno vprašanje, če je sploh vredno, da ti sveti obstojajo. Dobijo se razna stanovanja za katere tereni predlagajo komu se naj daje. Stanovanjski uradi pa dodelijo potem ta stanovanja drugim ali pa se v njih

do nasilno vseli. Tovariši jaz mislim, da bi mi stanovanjske svete podprli, ker drugače ni vredno, da obstojajo.

B r e z a r Stana

Tudi jaz bi omenila vprašanje terenskih stanovanjskih svetov. Na terenu Tabor je bilo postavljeno isto vprašanje. Člani terenskega stanovanjskega sveta so bili na tem, da podajo ostavko ter jih je bilo težko prepričati, da počakajo. Bilo bi razdeliti kompetence med terenskimi stanovanjskimi sveti in stanovanjskim uradom. ^{pozneje se je} Na terenu je ^{ponovno} bil sklican sestanek, kjer so člani stanovanjske komisije hoteli podati ostavko zaradi enega primera. To hočem omeniti s ozirom na načelno politiko o stanovanjskem vprašanju, ki je bila nakazana v poročilu predsednika ing. Tepine o bodočem delu stanovanjskega urada. V vlažnem kletnem stanovanju stanuje še 3 leta neka stranka, ki ima dve leti starega otroka, ki je ^{skrajno bolan in tuberkulozen.} bolhen. Žena pa pričakuje drugega otroka. To stanovanje jim je bilo dodeljeno začasno s obljubo, da bodo v najkrajšem času dobili v redu stanovanje. Terenska stanovanjska komisija se bori, da bi to stranko preselila v stanovanje, kjer je stanovala ^{sama} žena. Na prijavnem uradu je bilo označeno, da v tem stanovanju stanuje še sin, kar pa je bilo dognano, da ni res ter se sin pri njej niti ne hrani. Na stanovanjskem uradu je bila že pripravljena odločba za preselitev družine iz kletnega stanovanja v zdravo stanovanje. V tistem času, ko bi se morala žena preseliti v eno sobo je našla samsko z nekim neporočenim, ki stanuje v dvosobnem stanovanju. To stanovanje je dobil na podlagi izjave, da se bo poročil. Dvosobno stanovanje kamor se je preselila ta žena s sinom in snaho je bilo v nekem bloku, ki ga imajo v ^{napravi} ~~najemnem inštitutu~~ Tehnični inštitut. Izvesti bi bilo temeljito kontrole, ker imajo v tem bloku tudi samci dvosobna stanovanja, ko vidimo na drugi

strani, da se borci in invalidi v slabih stanovanjih. Tudi pri sporazumnih zamenjavah bi bila potrebna temeljita kontrola ker nekateri skušajo zamaskirati svoja stanovanja. Terenska stanovanjska komisija se je postavil na stališče, da nima smisla, da obstojajo še grede njihovi predlogi na stanovanjskem uradu v koš. Na razne koristne predloge ne daje ^{stanovanjski urad} nikakih pojasnil. Rabila bom isti izraz kot so ga oni rabili t.j., da je ^{v smislu kerenskih stanovanjskih met} demokratičnost samo na papirju.

Kristan Ivan

Dotaknil bi se vprašanja reševanja gradenj v mestu Ljubljani. Gre se za delavnico, ki jo nameravamo graditi, katera bi bila uslužnostnega značaja. Če bi bila ta delavnica izgrajena bi lahko zaposlili 150 ljudi. Ko smo razpravljali o gradnji te delavnice nam je bilo rečeno, da delavnica tu ne more biti. Nato nam je bila določena lokacija toda sanitarna inšpekcija je bila mnenja, da bi bila to hrupna industrija ter tu ne more ~~hi~~ obstojati. Pričeli smo zopet na novo. Za naše podjetje je vseeno ali je ta delavnica v centru ali ne. Treba bi bilo več koordinacijskega dela ter naj bi urbanisti določili kje ~~na~~ je lahko industrija, trgovina ali gostilna, da bi razni interesi prišli do gotovih dejstev. Ko je stvar gotova se pričnejo izdelati idejni projekti. Takrat manjka tega in manjka onega. Ko prideš na Svet za komunale ti vedno povedo nekaj drugega. Napravili naj bi se formularji, kjer naj bi bilo navedeno, kaj kdo potrebuje če hoče graditi. Tako pa greš le krat in še ne zveš. Ravno tako je pri taksah plačaš prvo, drugo in tretjo takso. Ko pa je gradbeno dovoljenje že končano vidijo, da manjka še 120 dinarjev. Več koordinacije bi bilo treba med uradi in mislim, da bi na ta način ~~na~~ šel postopek mnogo hitreje.

M a r o l t Ivan *K*

Tudi jaz bi omenil glede građenj. Če pogledamo kakšna je borba za zidanje stanovanj in da se ta borba včasih savira. Tovariš inžiner Zajc je povedal, da so se urbanisti MLO-ja izrazili, da so urbanisti pri železnici manj sposobni. Povedal je tudi, da so prišli na MLO z ~~kmx~~ lepo besedo, naleteli pa so na nerazumevanje, ter je videti, da je zavora le na MLO-ju. Mi bi lahke še prej pričeli z gradnjo stanovanj. Drugi teden pa bomo šele pričeli z izkopom. Mislim, da bi bilo treba več povezave med urbanisti MLO-ja in pa med urbanisti železnice.

Pripomnil bi še eno stvar. Velika kritika se izraža na nas ljudskih odbornikov. Očitajo nam, da smo potrdili prodajo hišic. Na terenu Bežigrad je bilo iznešeno, da danes tiste podpisamo, ki imajo milijone, da boče lahko kupovali stavbe. Na invalide in borce pa ne pomislimo. Tovariši to je bilo javno iznešeno. Danes je treba to stvar pregledati komu bomo hišico prodali ter tudi našo dolžnost, da kontroliramo kje je dobil denar tisti, ki bo hišico kupil, ker vemo, da za stavbo pol milijona ne pomeni nič. Zato moramo dobro pogledati komu se dajo stanovanja in komu se stavbe prodajajo, ker nam ne sme biti vseeno ali jo dobi tisti, ki je služil okupatorju ali pa borec, ki je prišel gol iz gribov.

Šetina Franc:

Tudi jaz bi podprl tov. Hribarja glede zidave bloka na Belevški cesti. Naša sekcija bi morala že spomladi pričeti z delom, vendar smo čakali na načrte. Zato bi predlagal, da se v bodoče načrti čimpreje rešijo. Sedaj bodo šele pričeli z izkopom, obstoja nevarnost slabega vremena.

Nakazal bi še en stanovanjski problem. Naš delavec ima otrok ter stanuje v Mostah v tkzv. beznici. Že leto dni prosi na stanovanjskem uradu za stanovanje, pa še do danes ni bila prošnja rešena. Za rešitev njegovega stanovanjskega problema bi bilo treba sam preseliti nekega upokojenca in mislim, da pri tem stanovanjskem problemu igra vlogo podplačevanje.

Trtnik Tone:

Litijska cesta je ena najslabših cest v Ljubljani. Spomladi je nasukla uprava cest z debelim gramozom, niso je pa povaljali in utrdili. Sedaj cestarji nasipajo cesto s prahom, ki se nabere ob cesti, kar povzroča vsled tovornega in avtobusnega prometa velik prah. Če bi sešteli ves denar, ki se porabi za posipanje ceste, bi lahko asfaltirali ne samo Litijsko cesto temveč še kako drugo. S tem sami ljudski odborniki ogrožamo ^{mestni} proračun. Ljudje na zborih volivcev sprašujejo, zakaj Mestni ljudski odbor ne pokrene, da bi se cesta asfaltirala. Po tej cesti se vozi dnevno preko 200 delavcev na delo, poleg tega pa še začasno usmerjen ves tovorni in avtobusni promet, ker je Zaloška cesta zaprta. Začasno bi bilo treba cesto dobro zasuti in z valjarjem utrditi, nato pa čim bi bila možnost, prevleči s bitumenom.

Stanovanjska politika v Ljubljani vsekakor ni pravilna. Jaz sem bil v Mariboru in okolici ter v Celju in okolici in sem videl, kako se tam zidajo stanovanjske hiše. Tam se v veliki meri izdajajo gradbena dovoljenja za privatne gradnje, pri nas v Ljubljani pa se pojavintov. Jelenec Aleša namenoma zavlačujejo gradnje vsled pomanjkanja materiala. Mnenja sem, da naj se tudi v Ljubljani pospeši izdajanje gradbenih dovoljenj privatnikom, da se bo sezidalo čim več stanovanj, vzporedno s tem pa se bo stanovanjsko vprašanje reševalo hitreje. Material za gradnjo pa naj si vsak sam poišče.

Podprl bi mnenje ljudi, da se prodajo eno- in dvoštanovanjske hiše borcem in invalidom, kot je bilo prvotno rečeno, ne pa, da bi se prodale na dražbi, ker bi do teh hiš prišli špekulantje, ki imajo

denar. Tistim, ki imajo denar, naj se izda gradbeno dovoljenje,
da si sami sezidajo hiše. Hiše, last Narodne imovine pa naj se
prodajo po minimalnih cenah.

Uslužbenci Umobolnice stanujejo med ljudmi, ki so umobolni. V bolnici je 20 ljudi, ki bi radi gradili stanovanja. Ni pa bile te odobrene, ker morajo imeti za vsako hišo poseben načrt in gradbeno dovoljenje. Podprl bi mnenje glede prodaje stanovanjskih hišic. Pri prodaji naj se gleda na borce in invalide, ki so res mnogo doprinesli, ostali, ki pa imajo denar pa naj raje pričnejo graditi.

S u h a d o l c Anton

Kot zaključek iz vsega tega bi predlagal, da bi nekaj potrdili in sicer to, da bi našli nalogo Svetu za komunale da bi pregledal dele na urbanizmu in projektivnem uradu, in ugotovil te pomanjkljivosti in napake. Morda je krivda res na tem, ker niso izdelani popolni urbanistični načrti. Jaz se spominjam za nazaj ko nam je tovariš Bežek zelo na dolgo in široko razkladal pohode po Ljubljani. Ker se odobritev gradnje vleče včasih po eno leto se zgodi, da morajo podjetja imeti dvakrat nepotrebne stroške. Brezdvoma da je v Ljubljani problem v gradnji zaradi tega, ker se je gradnja precej razširila podjetij pa je zelo malo, ter primanjkuje kvalificiranih delavcev. Včasih pa tudi podjetja grešijo, ker navijajo cene po nepotrebem. Kritiziral bi tudi podjetje SSP Tehnika, ko je zgradilo stavbo v Vošnjakovi ulici. Čisto v redu je, da so jo pričeli graditi toda nastane problem kdo jo bo do konca zgradil. Oni so šli na lov. Mislili so si, da pod streho bomo že spravili potem bomo pa že dobili nekoga, ki jo bo dokončal. Tak način pa ne more iti naprej.

Omenil bi drugo stvar. Tovarišca Pečaverjeva je omenila glede kvalitete dela in glede zavlačevanja. Jaz ne bi trdil, da na Zaloški cesti to ni res, ker sem se sam peljal mimo.

Povedati moram še eno stvar in sicer kar se tiče hotela Turist. V prejšnjem tednu je bila imenovana komisija v katero so bili pozvani člani, da pregledajo delo v zvezi s nepravilnostmi. Po neki ženski iz Radio Ljubljane je bilo iznešeno, da se je tam plesišče 11 krat delalo, da se je v bifeju ena stena dvakrat podrta, da so se 5 krat napravile stopnice in več takih stvari. Takomisija je vse to delo pregledala in pregledala ne samo delo, ampak tudi račune, če je res, da se je to plesišče 11 krat plačalo. Ugotovljeno je bilo, da vse te govorice ne drže, ker je nemogoče, da bi se plesišče 11 krat betoniralo. Tossadevno je bil zaslišan tudi delovodja podjetja Megraš. Če ena ženska začne take govorice razširjati po eni ulici gre hitro naprej. Tako v okolici turist Hotela o tem že mnogo govore. Glede bifeja bi povedal, da vsi vemo, da smo veliko razpravljali o tem hotelu, ali ga bomo končali, ali ne, ali se bo hotel odprl, ko bo zadnji delavec šel ven, ali pa predčasno. Rečeno je bilo, da se bife predčasno napravi tam, kjer je bil hotel. Komisija je dala predlog, da se to žensko, ki razširja neresnične govorice sočno preganja. in je tudi pravilno, da se izvrši ta postopek, da bo v bodoče vedela, da je bolje stvar temeljito premisliti, predno se taka stvar iznaša.

Omenil bi glede dveh poročil, ki sta jih podala predsednik tov. ing. Tepina in pa tov. Zupet. Meni se zdi razlika med enim in drugim. Iz prvega poročila diskutiramo prav zaradi tega, ker je tovariš Tepina prišel s konkretnimi podatki. Tako razpravljamo o 185 milijonih. Poročilo tovariša Zupeta se mi zdi preširoko. On navaja preveč avtomobilov o katerih vemo, da jih v 10 letih ne spravimo skupaj. Mi smo tako poročilo že slišali lansko leto in predlanskem. To izgleda, da to poročilo za - premo v predal in ga drugo leto zopet odpremo. Zato bi bilo treba navesti bolj konkretnejše stvari, ki jih lahko izvršimo. Mi stavljamo preveč sklepov in premalo obravnavamo, če smo jih izvršili.

Dr. Heli Modic:

Zdi se mi, da je kritika na poročilo, ki ga je podal tov. Zupeta, neupravičena. Mi danes govorimo, da je treba delo načrtno izvršiti in h gradnji načrtno pristopati z jasnimi programi in jasno kalkulacijo. Zato mislim, da je hiba naše diskusije, da se razen tov. Krivica niti eden ni dotaknil vprašanja vodovoda, kanalizacije in higijene. Jaz mislim, da je naša naloga in zato je bila seja tudi sklicana, da se naloži več odgovornosti Mestnemu ljudskemu odboru za take stvari, ki jih ne moremo od danes na jutri rešiti. Meni se ne zdi smešno, da imamo načrt kanalizacije iz leta 1906, ki je omenjen v ^{tem} poročilu, ni pa še bil izvršen. Tem nalogam je treba posvetiti več resne skrbi.

Kar se tiče kanalizacije, bi omenil, da smo imeli srečo, da ni prišlo do večjih epidemij. Če ne bi imeli te sreče, bi vsa odgovornost padla na Mestni ljudski odbor. V tem smislu ne bi mogli kritizirati poročila tov. Zupeta. Naloge, ki so postavljene, so neizvršljive v mejah sedanjega proračuna ter jih bomo morali upoštevati pri sestavi proračuna za drugo in naslednje leto.

Prosil bi tovariše odbornike, da bi tudi s te strani gledali na diskusijo in da bi upoštevali tehtnosti vprašanj, načrtih v obeh poročilih tov. ing. Tepine in tov. Zupeta.

Vrhovec Stane:

Smatram za pravilno, da ima vsak ljudski odbornik pred seboj točno perspektivo in določen sistem dela. Naloge, ki so predvidene in obrazložene v poročilu, je njihova izvršitev vprašanje desetih let. Iz poročila pa ni razvidno, kako je predvidena preskrba Ljubljane z vodo v bodočnosti. Poročilo se oslanja izključno na preskrbno točko v Klečah. Opaža se, da je ta obremenitev izredno velika in obstoja možnost, da Kleče same ne bi zogle sadostno preskrbovati Ljubljane v celoti. Smatram, da bi bilo potrebno predvidevati, da bi se Ljubljana v bodoče preskrbovala z vodo tudi od kje drugje, bodisi z Bokalc ali Dolomitskega področja. Tudi tam je mnogo zdrave vode na razpolago. Na ta način bi tudi uspešno rešili vprašanje preskrbe Barja z dobro pitno vodo. Že pri ureditvi lokalnega vodovoda, ki se je gradil na Bokalcih, bi z malo višjimi stroški lahko zgradili po kapaciteti precej močnejši vodovod in s tem oskrbeli z vodo Vič in Brdo. Tam je stanje pitne vode problematično, talna voda je precej visoka in z bacili močno okužena.

V poročilu o komunalni higieni se je tov. Zupet dotaknil vprašanja čiščenja snega, pobiranja smeti in ostalih del s področja komunalne higiene. Smatram, da je naša strojna tehnika danes že tako daleč napredovala, da je možno eno in isto vozilo uporabljati za izvrševanje skoro vseh, v poročilih navedenih del s področja komunalne higiene. Univerzalni motorji stroji Unimog bi za to popolnoma odgovarjali.

V poročilu, ki ga je podal ing. Tepina, nisem med nedograjenimi objekti zasledil Doma onemoglih na Bokalcu. Glede te stavbe je bilo na tem mestu zagotovljeno, da bodo dela za prvi trakt končana junija ter se bo prvih 100 oskrbovancev nastanilo s 1. julijem; kolikor pa vem, stavba še vedno ni dograjena. Ne ozi-
raje se na drugo, bi že zaradi olajšanje stanovanjske stiske v našem mestu bilo nujno potrebno, da se ta dela pospešijo, zato prosim, da pojasnilo, kako je z dograditvijo te stavbe in sprejemom oskrbovancev.

Drugo vprašanje, na katero želim pojasniti je, kakšni so ukrepi glede fluoriranja oziroma jodiranja pitne vode? Iz poročila tov. Zupeta sledi, da je zaradi pomanjkanja flura in joda med našo mladino velik odstotek golšavosti in zobne gnilobe. Svoj čas pa smo že dodajali vodi fluor in jodove soli. Zakaj smo torej to opustili?

Drobež Franc:

Glede lokacije stanovanjskega bloka, ki ga namerava graditi železnica naj omenim, da te stvari od bližje poznam. Mišljenja sem, da se nerednosti urbanistov grajajo le one, ki so, v ostalem pa bi ljudski odborniki morali ~~to~~ podpreti Svet za gradnje in komunalo pri odpravljanju nerednosti v smislu predloga ing. Tepine. Ing. Mihevc je šel tako dosledno, da je poklical železniške inženirje, da si ogledajo stanovanja v železniškem in litostrojskem bloku in da skupaj preštudirajo, katere hibe bi bilo treba odstraniti. Jaz mislim, da je železniški blok eden od tistih, ki mora biti kritiziran, ker ni popoln. V gradnjo tega bloka je bilo vloženo prav toliko denarja, kot v onega, ki je popolno grajen. Tudi iz sanitarnega vidika ga je treba kritizirati, ker je ventilacija iz stranišča napravljena v kopalnico. Te hibe bi bilo treba odpraviti, s čemer se strinjajo tudi inženirji iz železniške direkcije.

Lokacijo za gradnjo novega bloka železničarjev je treba tudi spremeniti oziroma že delajo novo, ker prvotno določena dolžina bloka po načrtu železnice na ustreza. Blok bo stal 30 do 40 milijonov dinarjev, zato naj se dobro premisli, kako bo zgrajen.

H r i b a r Jože

Če se stvar eno leto vleče bi morali urbanisti povedati kaj je vzrok. Če so to zakrivili železniški strokovnjaki naj se njih prime, če so pa krivi urbanisti pa naj se tudi njih pokliče na odgovornost. *Predlagam, da se postavi komisija, ki naj stvar razišče.*

Š e t i n a Franc ✓

O železniškem bloku sem slišal več mnenj. Marsikateri je rekel, da je na zunanji ta blok najlepši dočim ljudje ne vedo kakšna je notranja izdelava.

V r h u n o Viljem

Poročila, kot dosedanja diskusija po probnemih, katere sta nakazala predsednik Sveta za komunalo in predsednik Sveta za ljudsko zdravstvo in socialno politiko, nam jasno daje smer, da se bo treba v prihodnjih letih z vso resnostjo lotiti dela za odpravo vsega tega. Po mojem mnenju, ko rešujemo vse probleme v gradnji Ljubljane in njeni sanitarni zaščiti, je treba, da se zavedamo, da je bilo po osvoboditvi ogromno napravljenega, če se nam bi zameglile objektivne težave v borbi proti naši zaostlosti. Nadalje imam predvsem pred očmi, kako priti do sredstev za realizacijo vseh potreb v Ljubljani in se pridružujem tov. Dermastia, podpredsedniku MLO, da se moramo prvenstveno nasloniti na lastne sile pri današnji obnovi Ljubljane in sem prepričan, da s pravilnim političnim delom in s pravim odnosom do ljudi, v zaupanju in upoštevanju predlogov volivcev, bomo tudi te težave postopoma lahko premagali. Prvo, kar bi nam zagotovilo sredstva je, da zaostrimo družbeno obveznost podjetij, obrtnikov predvsem zasebnikov - kmetov itd., poleg tega pa je potrebna široka družbena kontrola preko družbeno - političnih organizacij, zborov volivcev in upravnih organov ljudske oblasti. Mi moramo odločno stati na stališču borbe za gospodarski in kulturni napredek mesta in celote z ozirom na položaj Ljubljane, o katerem ne bi več govoril, saj je v tem jasno postavil svoje

138

pripombe tov. dr. Dermastia Marjan na eni izmed zadnjih sej. Prav sedaj, ko se zopet vrača zaupanje Ljubljane do Mestnega ljudskega odbora in po revolucionarnih ukrepih MLO - ja v utrjevanju socialistične demokracije in pravic meščanov, je to naše močno orožje v paraliziranju raznih sovražnih stališč, ki jih vsepovsod srečujemo v Ljubljani.

Drug problem, o katerem mislim govoriti, je stanovanjska politika. Vsa stanovanjska politika, poleg še potrebnih administrativnih ukrepov, evidence in političnega pojasnjevanja na stanovanjskem uradu MLO, je treba dati več samostojnosti terenskim stanovanjskim svetom. V glavnem pa moramo reševati stanovanjske probleme v novogradnjami, ker z dosedanjim šahiranjem, t.j. s preseljevanjem, utesnjevanjem itd. ne bomo rešili stanovanjskega problema.

Kot sem že omenil, da je predvsem od nas samih odvisna tudi nadaljnja graditev Ljubljane, je zato naša naloga, da na zbiorih volivcev kompleksno prikažemo potrebe Ljubljane v celoti in navzven, ker le s takim načinom ne bo težko pritegniti ljudi na terenu, da bodo pomagali Mestnemu ljudskemu odboru pri njegovih prizadevanjih. Zato bi bilo nujno več resnosti, da zaostrimo tudi našo davčno politiko, da pospešujemo proizvodnjo, turizem in gostinstvo, promet itd., ker je to prvenstvena materialna baza za Ljubljano. Gotovo je tudi mestno ljudsko posojilo eno izmed sredstev, da bi pospešili gradnjo stanovanj in šol itd. ker bi s posojilom lahko sprostili ostala finančna sredstva, ki so nič manj potrebna za ostalo komunalno dejavnost, kot n. pr. za ureditev cest, vodovoda, kanalizacije in prometa. Dvig življenjskega standarda ne moremo smatrati samo v gradnji stanovanj, ampak se mora standard smatrati v celoti, tudi kako je urejena kanalizacija, vodovod, elektrifikacija itd. V akciji za mestno posojilo pa je vse premalo resnosti od strani nas odbornikov. Čeprav obstoje tu objektivne težave, bi vendar morali dosedaj, to je v 3 mesecih doseči večje rezultate. Tako pa je danes vpisanega šele 40,783.000 dinarjev ali prodanih 81.666 obveznic. Od tega so samo podjetja vpisala 2/3, dobro 1/3 pa so vpisali člani Socialistične zveze in sindikati. Če pa bi hoteli, da dosežemo 300 milijonov dinarjev posojila, za katerega smo vsi glasovali, bi morali povprečno na mesec skozi vse leto vpisovati a 25,000.000 dinarjev mesečno.

Glede stanovanjske politike bi še pripomnil, da bo v bodoče potrebna tudi večja kontrola do vzdrževanja stanovanj od strani stanovalcev, pri katerih je treba stati na stališču, da so odgovorni za vse nepravilnosti stanovalci sami, ravno tako tudi terenski stanovanjski sveti in hišniki, kateri vse premalo vodijo računa o vzdrževanju novih blokov itd. Sploh pa je treba temeljito prekiniti z dosedanje prakso široke gradnje stanovanj, ker imamo več primerov v Ljubljani, da zaradi tega stanovanja niso dokončno dograjena ali nameščene predvidene sanitarne naprave. To svojo trditev opiram na probleme našega terena v Šiški, ker novi mestni bloki čakajo že par let na dokončno notranjo in zunanjo ureditev, medtem ko se marsikatera kasneje grajena stanovanja kompaktirajo. Zato bi ob tej priliki opozoril Mestni ljudski odbor, predvsem Svet za komunalo, da čim prej pristopi/~~k dokončni ureditvi~~ ^{tem delu mesta} kanalizacije, ~~na tem delu mesta~~ dohodov, nasadov, igrišč itd. Še posebno je treba takoj urediti razsvetljavo in poti, ker zlasti v zimskem času zelo otežkoča dohod do blokov. Vse to je potrebno urediti zaradi gostega naselja in števila otrok. Zavedam se, da vse te probleme, o katerih sem govoril, ni mogoče odpraviti letos, ampak naj se v okviru celotnih potreb Ljubljane v prihodnjem proračunskem letu zahteva naših volivcev upošteva.

Pri gradnji novih stanovanj bo v bodoče potrebno bolj upoštevati dosedanje gradbene izkušnje, to je, njihova notranja ekonomska razdelitev, lokacija in tudi, da se predvidijo razni uslužnostni lokali, katere na našem koncu prav pogrešamo. Zato bi ob tej priliki tudi prosil MLO, da poskrbi, da dobijo tudi novi bloki potrebne trgovine itd. Opozoril bi, da je naša komunalna komisija na terenu po njenih računih izračunala, da bo potrebno cca 70 milijonov dinarjev za dokončno notranjo in zunanjo ureditev blokov v Šiški, to je na obeh straneh naselja Brejčeve ceste.

Končno bi se dotaknil tudi prodaje hišic narodne imovine ter bi pri tem opozoril, da prodajo hišic ne smemo gledati suho skozi dinar, ampak naj se prvotno omogoči nakup hišic našim borcem, kateri so največ prispevali za našo revolucijo, to je, da tudi mi na tej skupščini lahko tako svobodno razpravljamo.

K r i v i c Vladimir

Pripomnil bi nekaj kar se tiče prodaje hišic. Vsa dosedanja diskusija in kritika je bila v dveh stvareh. Prvič, da ^{onemogoči} spekulantom, da pridejo do nakupa teh hišic in drugič da jih kupijo ljudje, ki v teh hišah že ^{15-20 let} stanujejo. Zdi se mi pravilno, da mi ^{doslej predvidenega načina} od takih ukrepov prodaje hišic odstopimo. Predlagam, da naj bi se te hiše ne prodale spekulantom in naj bi se raje dale v upravljanje partizanskim družinam, ali pa da se dajo ^{najkasneje} borcem in invalidom. O teh stvareh bi morala ^{o vsakem primeru naj bi} skupščina sklepati skupščina.

D i B a t i s t a Franco ✓

Tovariši še nekaj bi pripomnil glede prodaje hišic. Jaz sem predsednik cenilne komisije za prodajo teh hišic. Najprvo bi opozoril, da je nekaj eno in dvo družinskih hiš v zelo slabem stanju. Nebi rekel, da so zanemarjene, ampak jih je nekaj že precej starih, nekaj pa je seveda tudi zanemarenih, kajti dotični ki so bili najemniki jih niso dovolj čuvali ter se niso zanimali kako se s te hiše godi. Tisti ljudje, ki so politično dobri ljudje in so gledali na naročno imovino precej dobro ter jo vzdrževali. K meni se oglašajo vsak dan borci in politično dobri ljudje ter me sprašujejo kako priti do teh hiš. Najprej sem ljudem tolmačil da bodo te hiše na razpolago vsakemu ter da bo treba vložiti toliko sredstev. To pa je vzbudilo pri ljudeh veliko ogorčenje kajti na ta način bodo prišli do hiš le spekulanti. Strinjal bi se da bi skupščina to stvar temeljito pretresla pri tem pa bi opozoril, da ne pozabimo naših borcev.

Mi imamo sedaj gotove hiše, kjer je še dvolastništvo. So primeri, ko je enega dela hiše lastnica žena, drugega dela pa je mož, ki je pobegnil. Zdi se mi, da bodo težkoče, ker so to hiše večinoma samo enodružinske. ~~Škoda~~ Bil sem pri ocenitvi približno 50-tih takih hiš. Ljudje, ki so že lastniki nekega dela te hiše se interesirajo, da odkupijo tudi ostali del hiše, ki je last splošnega ljudskega premoženja. Ljubljana okolica je stala na stališču, da takim ljudem sploh niso prodajali drugega dela hiše, kar naj občutijo kot kazen. To so težka stališča in bi bilo tudi dobro, da se o tem pogovorimo.

V o d o p i j a Janke

take sebe
Po uredbi ~~tisti~~ sploh ne more ^{hiš} kupiti / ker ~~je~~ že lastnik
tega dela hiše.

dr. M o d i o Heli ✓

Ali bi morda kdo predlagal komisijo, ki bi pregledala
odlok o prodaji hiše.

P e r š i n Tone ✓

Večkrat se ugotovi, da pridejo ljudje iz podeželja
v mesto z namenom, da tam kupijo hiše. Treba bi bilo več pozor-
nosti kako so ti ljudje sploh prišli do denarja. Rex Na podlagi
takih kupnih pogojev pride do sodnih odpovedi. Najprvo bi bilo
dobro preveriti ali je umestna taka prodaja ali ne. Če ima toliko
denarja dotični kmet, da kupi hiše naj se mu da možnost da bo
sidal.

Na našem terenu so volilci napravili že več prošenj,
da bi se zgradila kanalizacija od Jenkove ulice do železnice.
Ob večjih nalivih je toliko vode, da je nemogoče iz enega kraja
v drug kraj. Sedaj se gradi ^{novi kanal} konec Bolgarske ulice. To je
sčasna rešitev. Želja pa je, da bi se v vsem koncu napravila
kanalizacija že z ozirom na to ker smo morali tri stanovanja
sprazniti, ker ni nobene kanalizacije, ker je voda iz greznic
varla v stanovanje. Želja volilcev je, da bi se vsaj prihodnje
leto pristopilo k gradnji kanala.

Eden od navzočih odbornikov je vprašal ali se bo prodajal hišic reševala v okviru Mestnega ljudskega odbora ali po posameznih občinah, ali pa, da bi občine dajale Mestnemu ljudskemu odboru konkretne predloge interesentov za nakup hišic.

dr. Modic Heli ✓

Z ozirom na predlog tovariša Tepine, da se izvoli komisija, ki bo problem prodaje hišic pregledala, prosim za konkretne predloge.

Marolt Ivan ✓

Kar se tiče prodaje hišic bo na področju mesta še šlo. Imamo pa razne občine ~~parar~~ na podeželju, kjer imajo pri odločanju veliko besedo župniki ter je tam največ ljudi šlo čez mejo zato bo na podeželju pri prodaji hišic potrebno več pozornosti.

Navzoči odborniki mestnega zbora in zbora proizvajalcev sklenejo, da se v komisijo za pregled odloka o prodaji hišic izvolijo naslednji odborniki:

Di Batista Franc, Vrhunc Viljem, Borštnik Franc, Draksler Marjana, Bobnar Stane, Kumše Franc in Miklavc Angela.

Di Batista Franc ✓

Predlagam, da se izvoli v to komisijo še direktorja Uprave nepremičnin tovariša Šefica, ki sicer ni naš odbornik ampak vse hiše Splošnega ljudskega premoženja dobro pozna.

Zupet Avgust:

Jaz bi odgovoril na nekatera vprašanja. Najprej bi pojasnil glede gradnje doma na Bokalcih. Situacija je sšedeča: določeno je bilo pogodbeno, da bo dom dokončan v mesecu juliju. Toda ta rok je sedaj prekoračen. Ker podjetje ni pravočasno izgotovilo tega doma, bo moralo plačati za vsak zamujen dan penale.

Kar se tiče kvalitete vode, bi pripomnil, da je v proučevanju, ali naj bi se kot dopolnilo vodi radi izboljšanja kvalitete dodajala še jodova sol in Fluor.

Glede poročila, ki sem ga podal pripomnim, da se ne bi strinjal s pripombami, ki so bile dane. Mislím, da je poročilo solidno dopolnilo komunalnemu poročilu, zajema mnogo problemov, ki so izredno pereči. Ni krivda Sveta, če se je tako malo naredilo na tem področju. Razlogi, da se ni moglo narediti več, so širši in težji, vendar ne morejo biti vzrok, da Svet v svojem delu ne bi bil konkreten. Jaz mislim, da to ni napaka Sveta za zdravstvo, če na te stvari gleda kritično, kot na zelo akutno nevarnost za zdravstveno stanje ljubljčanov.

Prav higienske prilike v Ljubljani terjajo od nas večjo pripravljenost. Ljubljana ne šreje le 50 hiš, ampak nad 100 tisoč prebivalcev, zato je potrebno posvetiti vsem komunalno-higienskim problemom mnogo več pozornosti kot doslej, da nas ne bo slej ko prej zatekla kakšna epidemija nepripravljene. Svet je ta vprašanja pretresal cele tri mesece ter je tako omalovažujoče kritiziranje nekake klofuta svetu, če to "že ptički čivkajo", kot je rekel tov. Mahadolc. Smatram to poročilo za nujen sestavni del komunale, ki naj pripomore tudi k boljšemu razumevanju stvari sploh. Včasih kakšen problem na videz ni važen, iz sanitarnih oziróv pa je lahko zelo pereč. Ne sme nam birit vseeno, če se nam v mestu redno pojavlja tifus, črevesna, očesna in ostala obolenja, ampak se moramo zelo resno vprašati po vzrokih. Zato mislim, da moramo mi taka vprašanja solidneje razpravljati. Ne more se Svetu zameriti, če perspektivno gleda in smatra vse komunalne higienske probleme za pereče. Ne sme nam biti vseeno, v kakšnih stanovanjih se stiskajo ljudje, zlasti otroci, kakšna je stanovanjska, osebna, prehrambena higiena, tudi to ali se čistijo čevlji v neki slepi ulici, ali pa na pravem mestu, ob primernih pogojih, skratka gre se za trezno presojanje teh vprašanj na boljši sistem našega dela, h kateremu to poročilo s konkretnimi predlogi le prispeva. Mislím, da boste kljub vsemu sprejeli to

moje poročilo kot osnovo, na kateri naj Svet dela naprej v okviru splošnih možnosti, ki so dane.

dr. Modic Heli ✓

mislim, da je diskusija nakazala več problemov mesta. Dotaknil bi se vprašanja glede poslovanja našega aprata. Postavi naj se dober načrt za bodočnost. V teh dveh poročilih je bilo obravnavano dovolj izčrpno in mislim, da jih ne bomo dali v predal, ampak jih bomo uporabljali. Vse te stvari moramo imeti pred nosom, da ne bomo po nepotrebnem trošili sredstva, ampak jih uporabljamo s polno odgovornostjo do mesta.

Ing. Tepina Marjan

Odgovoril bi na nekatere stvari.

Kar se tiče nedovršenih zgradb mislim, da bi bilo koristno za stanovanjske zgradbe proučiti, če je iz pravnega stališča pravilno, da bi se te zgradbe prenesle na drugega, ki bi jih bil lažje zgraditi.

Kar se tiče pionirske železnice in doma na Bokalcih bi mogoče še danes odgovoriti, temveč bomk pripravil za prihodnjo leto.

Na moje poročilo o izvršitvi rebalansa investicijskega načrta je diskutiral tovariš Avšič in mislim, da me ni pravilno razumel.

Kar se tiče stanovanjske politike bi pripomnil, da moramo opirati na mnenje zbora volilcev, kateri morajo opozarjati na vse nepravilnosti. Zbori volilcev morajo biti bolj zainteresirani za obče probleme našega mesta. Za obče probleme manjka sredstev. Ljudski odborniki se za razne probleme premalo interesirajo ter morajo bolj mesto bolj izkoriščati. Mi smo se odločili za legitimacije, da bi jih dobili ljudski odborniki.

Kritizirano je tudi bilo glede izdaje gradbenih dovoljenj, dalje glede šnaga in podobno. Če bi se vsi v takih stvareh direktno obračali na Svet za komunale, isti ne bi mogel vsega tega prenesti. Zato bi bilo umestno, da ljudski odborniki o nedostatkih neposredno opozarjajo. Njihove intervencije bi se drugače upoštevale kot tisoče drugih. Tudi na stanovanjskem uradu ljudje interve-rujejo. Stanovanjski organi se v skladu tega pritožujejo ter iznašajo,

se na njih izvaja pritisk.

Govora je tudi bilo o adaptaciji Emone in o pogodbi, ki jo je sklenil MLO in Slovenija vino. Te pogodbe jaz ne poznam ter bi bilo tudi nepravilno, da MLO tudi tako pogodbo sklepa.

Predlog je bil, da se ustanovi komisija za investicijske programe. Ta komisija je predpisana. Mislim, da bi bilo bolj ustrezno, da bi te programe pretresal svet, kot pa komisija ter predlagam, da to prakso osvojimo.

Tovariš ing. Svetina je omenil o nezdravih razmerah v projektantski službi. Povedal je nek primer, ko je državni sekretariat zavrnil ustanovitev projektantskega podjetja. Sklonjeno je bilo iz razloga, ker bi bil predsednik društva arhitektov kot ustanovitelj šef tega biroja. To bi bila popolnoma nemogoča stvar in smo ga napotili na Mestni ljudski odbor, kateri naj nastopi kot ustanovitelj. Vprašanje projektantske službe se ureja sveznimi predpisi. Državni sekretariat pa naj skrbi, da so na razpolago ustrezni kadri.

Tovariš Krivic je omenil, da bi se hiše last prelošnega ljudskega premoženja dale v upravljanje ter naj bo to priporočilo, da se k temu prične pristopati.

Glede projektov od strani železnice pripomnim, da resnica, da so projekti železniških projektantov zelo slabi in mi čuditi, da jih komisija zavrača. Dalje bi omenil rešitev železnicega vozla o katerem se razpravljaj že od leta 1890 in še danes ni perspektivi, kako ta vozel rešiti. Mi teh problemov ne moremo rešiti. Njihove izjave so zelo neresne. Če vprašaš kje bo kurilnica povedo tri ali štiri predloge. Na koncu pa pravijo, če to ne bo dobro bomo pa drugače napravili.

Tovariš Kristan je vprašal navedel, da bi bilo potrebno napraviti formularje iz katerih bo razvidno kaj je potrebno dovoljenje za gradnjo. Odgovoril bi mu, da je to vse natančno napisano v uradnem listu. Ne moremo reči, da bi mi bili proti gradnji, je pa vprašanje materiala ter lokacij ter še drugih vprašanj, ki jih je treba rešiti.

Kar se tiče pripombe tovariša Suhadolca glede dela urbanizmu in Projektivnemu biroju bi pripomnil, da njegove navedbe drže ter je kritika upravičena. Povedati pa moram, da dobri

administrativnih kadrov nimamo, Projektivni biro pa je samostojno podjetje, ter smatram, da je nepravilno, da se imenuje Mestni projektivni biro, in ga bi bilo odvojiti od administrativnega poslovanja.

Tovariš Vrhovec je kritiziral, da v svojem referatu nisem omenil ljubljanskega vodovoda. Pripomnim, da za vodovod nimamo projekte, nimamo jih pa za kanalizacijo.

Seja zaklj. ob 14. uri

3. RAZPRAVA O ODLOKU O UVEDBI MESTNIH TAKS IN PROMETNEGA DAVKA.

D e r m a s t i a M a r a

Tovariši, tovarišice!

Mestni ljudski odbor je na svoji seji dne 8. maja 1953 sprejel odlok o uvedbi mestnih taks in prometnega davka, katerega je poslal v pristojno ~~zakonsko~~ potrditev Izvršnemu svetu Ljudske skupščine LRS. Odbor za gospodarstvo Izvršnega sveta LRS, ki je na podlagi odloka o začasni določitvi delovnega področja odborov in komisij ter o organizaciji administracije Izvršnega sveta Ljudske skupščine LRS postal pristojen, da daje potrditev k odlokom ljudskih odborov, s katerimi se predpisujejo takse in prometni davek poslanega odloka ni potrdil temveč s obrazložitvijo dostavil razne pripombe in navodila h končnemu sprejemanju odloka o uvedbi mestnih taks in prometnega davka po MLO glavnega mesta Ljubljane.

Odbor za gospodarstvo Izvršnega sveta LRS je v glavnem poudaril naslednje:

1. Glavni namen uredbe o pravici ljudskih odborov za uvažanje taks.

Ljudski odbori naj si zagotovijo predvsem finančna sredstva za komunalne gradnje.

Pri tem pa lahke ljudski odbori ob določanju višine lokalnih davščin zasledujejo v posameznih primerih še druge namene lokalne politike n.pr. satiranje pijančevanja, pretirane veseljačenja in podobno, toda vendar ne tako daleč, da bi se celo izpodrezali viri lokalnih davščin.

2. Kakšne so razlike med lokalnimi davščinami po ot. uredbi.

Pri nekaterih vrstah lokalnih davščin postavlja uredba zgornjo mejo, ki jo ni nikakor mogoče prekoračiti. To so n.pr. določene takse na dovoljenja za gospodarske dejavnosti, prometni davek od pstrošnje alkoholnih pijač, prometni davek od vstopnic za kinematografske in druge predstave, prometni davek od nakupa in prodaje nepremičnin.

Pri drugih lokalnih davščinah pa uredba ne postavlja zgornje meje. V takšnih slučajih pa lahko Izvršni svet Ljudske skupščine LRS izravnava višino, ker je predpisovanje lokalnih davščin vezano na njegovo poprejšnjo pritráitev.

3. Na kaj je paziti, ko se določa višina lokalnih davščin.

Gledati je predvsem na to

a) da so lokalne davščine v primernem razmerju do državnih taks in prometnega davka. Načeloma naj bi bile mestne davščine nižje; le izjemoma bi bile lahko enake ali celo višje kot so po veljavnih predpisih državne dajatve.

b) da so nekatere vrste lokalnih davščin enake v vsej ljudski republiki Sloveniji.

c) Da lokalne davščine, tam kjer bi imele vpliv na cene predmetov prehrane, niso visoke glede na tendenco po zniževanju teh cen.

č) da lokalne davščine ne bi otežkočale uveljavljanja zakonitih državljskih pravic.

4. Participacija občin na dohodkih lokalnih davščin.

V odloku mora biti določeno kolik del lokalnih davščin se prepusti občini Šentvid in občini Polje. Praktična bi bila določitev v odstotku.

Pri odločitvi o participaciji bi bilo presoditi predvsem potrebe občin, v drugi vrsti šele število prebivalcev in eventualne druge razloge.

5. Pobiranje taks v gotovini ali v takšnih znamkah.

Po mnenju odbora za gospodarstvo Izvršnega sveta je najbolj primeren način pobiranja taks v enotnih takšnih znamkah, ki se bodo tiskale enotno za vse ljudske odbore v LRS s pretiskom za posamezne ljudske odbore, to pa proti plačilu tiskarskih stroškov.

Dokler pa taksne znamke ne bodo tiskane, naj bi se lokalne davščine pobirale v gotovini. To bo potrebno tudi pozneje, ko bodo taksne znamke na razpolago, če bodo stranke pošiljale vloge in krajev zunaj Ljubljane.

Neglede na uvedbo takšnih znamk pa naj bi se turistična taksa in prometni davek pobirali vedno le v gotovini.

6. Kdaj se bodo lahko pričele pobirati lokalne davščine.

MLO Ljubljana ne more pobirati nobenih taks in prometnega davka, dokler ne bo odlok o uvedbi lokalnih davščin objavljen v Uradnem listu LRS . Noben odlok pa ne bo objavljen, če odbor za gospodarstvo Izvršnega sveta ne bo dal poprejšnje pritrditve.

Uporaba določb o uvedbi mestnih taks in prometnega davka se ne bo dovolila z veljavnostjo za nazaj.

7. Skliecevanje na veljavnost splošnih predpisov.

V odloku mora biti povedano, da veljajo tudi za mestne takse in prometni davek splošni predpisi zakona o taksah, uredba o davku od prometa proizvodov in uredba o tarifi prometnega davka. Med drugim za to v odloku lahko povsem izpadejo kazenske določbe.

8. Kam naj se knjižijo dohodki taks in prometnega davka.

V tem pogledu bi bile dopustne in pravilne naslednje rešitvi:

a) takse in prometni davek sprejemati neposredno kot proračunske dohodke MLO Ljubljana. S proračunom bi se seveda določila tudi uporaba sredstev,

b) MLO Ljubljana pa lahko namesto odveda v proračun ustanovi za nove takse in prometni davek poseben sklad, kar pa bi bilo ov odloku točno povedati. Sklad bi se lahko imenoval " sklad za komunalne gradnje".

9. Sistematična ureditev odloka o uvedbi taks in prometnega davka.

Odlok MLO glavnega mesta Ljubljane o uvedbi taks in prometnega davka naj bi bil razdeljen takole:

I del splošne določbe

II del tarifa

A) taksna tarifa

B) turistična tarifa

C) tarifa prometnega davka.

10. Splošna navodila k dokončnemu odloku.

MLO Ljubljana mora sprejeti svoj odlok o uvedbi taks in prometnega davka v skladu s pripombami odbora za gospodarstvo Izvršnega sveta LRS. V končni odlok je dopustno vključiti tudi takšne takse oziroma vrste prometnega davka, ki jih MLO Ljubljana v odloku z dne 8. maja t.l. sploh ni sprejel.

Novi odlok bi bile predložiti v štirih izvodih odboru za gospodarstvo Izvršnega sveta LRS v 4 izvodih. Če bo ta odlok v skladu s pripombami, bo objavljen v Uradnem listu LRS 1 izvod pa bo postavljen MLO-ju glavnega mesta Ljubljane s potrdilom odbora za gospodarstvo o njegovi pritrditvi.

Če pa novi odlok ne bi bil v skladu s pripombami, bo odbor za gospodarstvo vrnil spis zaradi ponovnega sklepanja MLO-ja

Če bi se MLO-Ljubljana ne strinjal s kako pripombo odbora za gospodarstvo, naj se to sporoči s stvarne obrazložitvijo.

Pri sestavi osnutka odloka je bilo treba predvsem iz odloka z dne 8. maja t.l. izločiti vse tiste določbe, ki jih smatra odbor za gospodarstvo Izvršnega sveta Ljudske skupščine LRS za nezakonite. To so naslednji predpisi:

1. Uvedba taks za registracije državnih gospodarskih podjetij.
2. Uvedba takse za spremembo firme državnega gospodarskega podjetja.
3. Uvedbo takse na nočne lokale, bare in podobno.
4. Uvedbo takse na motorna vozila
5. Določba, da sme gostinsko podjetje v svojo korist pobirati v podaljšanem obratovalnem času 25% pribitek na zapitek.
6. Določba, po kateri bi se lahko prireditelji z glasbe obremenili istočasno s takso za glasbo in prometnim davkom od vstopnic.

Izpadek navedenih nezakonitih taks pomenja tudi izgubo na dohodkih v znesku 31,750.000 din.

Dalje je bilo upeštevati ugotovitev odbora za gospodarstvo Izvršnega sveta Ljudske skupščine LRS, da ne daje pritrditev za uvedbo naslednjih lokalnih davščin:

1. Posebne takse za gradbena dovoljenja
2. Takse za domačo obrt.

Po dosedanjih predpisih za izvrševanje domače obrti ni potrebno nobeno dovoljenje in nobena registracija.

3. Takse za priloge k vlogam na MLO Ljubljana
4. Takse za žigosanje igralnih kart

5. Takse za posest konjske vprege- razen kolikor gre za dovoljenje opravljanja prevoznništva oseb in blaga z vprego.

6. Za prometni davek od prodaje premičnin.

Ozirati smo se morali pri sestavi osnutka odloka tudi na izravnavo taks, ki jih je odbor za gospodarstvo odredil v matrika ljudske republike ter prav tako upoštevati maksimum, postavljen pri posameznih taksah s strani tega odbora. V osnutku odloka zato ni nikjer postavljena višja taksa ali višji prometni davek kakor ga priznava odbor za gospodarstvo Izvršnega sveta LRS.

Ker pa je mogoče v osnutek novega odloka vključiti tudi takšne takse in prometni davek, ki jih MLO Ljubljana v ednem odloku z dne 8. maja t.l. ni sprejel oziroma jih ni sprejel zato ker takrat v Ljubljani nismo imeli še Uradnega lista FLRJ št. 19/53 s uresbo o pooblastilu ljudskih odborov za uvažanje taks, smo v osnutek novega odloka predvideli tudi naslednje mestne takse in prometni davek, ki jih MLO 8. maja 1953 ni sprejel.

I. Takse.

1. Takse na odločbe o dovolitvi podaljšanega obratovalnega časa v gostinskih obratih
2. Takse za odločbe o dovolitvi priložnostnega točenja alkoholnih pijač.
3. Takse za potrila o lastnini in zdravju živali
4. Takse za potrila o prenosu lastnine na kupca.
5. Takse za odhod uslužbencev MLO na zahtevo strank
6. Takse na odločbe o dajanju dovoljenj za 25 vrt gospodarskih dejavnosti.
7. Takse za potrjevanje pogodb in drugih listin
8. Takse za vse odločbe o kazni, izrečene po sodniku za prekrške.
9. Takse za izobešanje firm.
10. Takse za dovoljenja za kopanje peska, gramoza, kamenja, zemlje
11. Taksa za zapitek.

II. Prometni davek

1. Prometni davek od klanja živine
2. Prometni davek od garancijskih pisem, izdanih po bankah.
3. Prometni davek od svetlobne neonske reklame
4. Prometni davek od plačil za komunalne storitve-

vendar še brez konkretnih določil o samem davku.

5. Prometni davek od najemnin za hiše in od zakupnin za druge nepremičnine.

6. Prometni davek za biljard, igralske karte, balnišča, kegljišča in podobne igre.

Od vseh teh taks in prometnega davka uredba ne predvideva naslednjih:

1. Takse na odločbe o dovolitvi podalšanega obratovalnega časa v gostinskih obratih.

2. Takse za odločbe o dovolitvi priložnostnega točenja alkoholnih pijač

3. Prometni davek za biljard, igralne karte, balnišča, kegljišča in podobno.

Da si teh taks in prometnega davka uredba sama ne predvideva in bi zato ne bile zakonite, smatra odbor za gospodarstvo Izvršnega sveta LRS, da bi bila pritrditev na njihovo pobiranje nogoča, če se upoštevajo posebne prilike in razmere v posameznih ljudskih odborih.

Iz osnutka odloka bi bilo seveda brez nadaljnega nogoče izločiti vse te na novo predvidene takse in prometni davek, ki jih prejšnji odlok MLO glavnega mesta Ljubljane ni vseboval. Možno bi bilo tudi postavljane maksimalne višine taks in prometnega davka znižati, kolikor odbor za gospodarstvo Izvršnega sveta LRS ni izrecno pripomnil, da ne želi znižanja oziroma, da naj bi bile posamezne vrste taks v merilu LRS čimbolj enotne.

Poskus ocenitve dohodkov po predloženem osnutku odloka o uvedbi taks in prometnega davka.

V dopisu, ki ga je MLO Ljubljana dne 20.V.t.l. dostavil Izvršnemu svetu Ljudske skupščine LRS kot ekonomske obrazložitev takratnega odloka o uvedbi mestnih taks in prometnega davka, je navedeno, da bi dohodki taks po odloku v letu 1953 dosegli vsote 79,750.000 dinarjev. Pri tem pa je treba naglasiti, da smo z odlokom takrat predvidevali uveljavitev letnih taks za leto 1953 tudi za nazaj. Vse letne takse bi se namreč pobrale za leto 1953 neglede na to, da bi bil odlok potrjen v maju oziroma juniju 1953.

Ker se po izrečnem naročilu odbora za gospodarstvo pri Izvršnem svetu LRS nove takse in prometni davek ne bodo mogli pobirati za nazaj, smo izdelali kalkulacijo dohodkov vseh predla-

anih taks in prometnega davka za dobo od 1.IX. do 31.III.1953
 s upoštevanjem tega naročila ter izračunali skupni dohodek na
 znesek ca 22,870.000 dinarjev. Pri tem so bile seveda upoštevane
 višine taks in prometnega davka, izkazane v maksimalnih višinah
 t.j. v tistih odme ah, ki jih odbor za gospodarstvo še prizna.

Po kalkula iji pobiranja predlaganih taks in prometne-
 ga davka po osnutku novega odloka za dobo 12-tih mesecev t.j. za
 dobo enega leta, pa bi celokupni dohodki dosegli znesek 73,867.000
 din. Matematična 12-tinamtega letnega donosa bi znašala 6,980.000
 din, kar pa bi dejansko ne ustrezalo dinamiki gibanja dohodkov
 ovih taks in prometnega davka. Večji del teh dohodkov bi ravno
 paraši pobiranja letnih taks ob začetku koledarskega leta pomenil
 tudi večji donos davkov v prvih mesecih koledarskega leta.

Izrecno pa je pripomniti, da kalkulacija teh dohodkov
 ne more biti točna, ker za določene vrste taks in prometnega davka
 ne obstojajo nikaki podatki ali pripomički, ki bi jih bilo mogoče
 obiti v naglici. Po vsej verjetnosti bi bili lahko za to določeni
 dohodki nižji, dočim bi donos drugih taks izkazal boljši rezultat
 kakor pa po naši kalkulaciji.

Na današnje seje se je pripravil odlok o uvedbi
 letnih taks in prometnega davka v naslednjem besedilu in je bil
 vsakemu odborniku dostavljen prepis celotnega predloga:

ODLOKA O UVEDBI MESTNIH TAKS IN PROMETNEGA DAVKA

*Z uredba o pravici ljudskih odborov, da lahko podpisajo
takse in prometni davke (Ur. l. F. L. R. št. 19-118/1953)*

Na podlagi 8. točke 65. člena zakona o ljudskih odborih
in mestnih občin (Ur. l. F. L. R. št. 19-98/1952) in po ~~predložitvi~~
predložitvi Izvršnega sveta Ljudske skupščine RS je Mestni ljudski
glavnega mesta Ljubljane na svoji XII. skupni seji mestnega
in sstore predstavjalcev dne 11. avgusta 1953 sprejel

[o d l o k]

o uvedbi mestnih taks in prometnega davka.

I. del: SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen

Poleg take in prometnega davka, ki se plačujejo po veljav-
predpisih, se pobirajo v mestu Ljubljani še takse in prometni
davki, ki so predpisani s tarifo v II. delu tega odloka.

2. člen

Takse in prometni davki, ki se poberejo po določbah tega
odloka, so dohodek Mestnega ljudskega odbora glavnega mesta Ljubljane,
občinskega ljudskega odbora Polje in Občinskega ljudskega odbora
Svetovid.

Delaš dohodkov, ki pripadajo Mestnemu ljudskemu odboru
glavnega mesta Ljubljane, se steka v "sklad za komunalne gradnje".
Ta sklad predračun dohodkov in izdatkov, ki ga sprejme svet ~~glavnega~~
glavnega mesta Ljubljane. S sredstvi sklada razpolaga ta
v mejah predračuna. Odredbo dajalec predračuna je načelnik
sklada za komunalne in gradnje MLO Ljubljane.

~~Delaš dohodkov, ki pripadajo občinam, je dohodek občinskih
skladov. Ti skladi so sporazumno določili s občinskimi proračuni
in ga določili MLO gl. m. Ljubljane na podlagi konstitutnih potrieb posrednih občin.~~

3. člen

Od taks in prometnega davka, pobranih po določbah tega
odloka, pripada Mestnemu ljudskemu odboru glavnega mesta Ljubljane
občinam pa ~~7% in 5%~~.....

Delaš teh dohodkov, ki so po 1. odstavku tega člena odstot-
občinam, se razdeli na posamezne občine tako:

Občinskemu ljudskemu odboru Polje 7%
Občinskemu ljudskemu odboru Svetvid 5%

4. člen

Takse se plačujejo v posebnih mestnih taksnih znamkah.
Znamke teh taksnih znamk ne more nabaviti, plača takso v goto-
vini, uslužbenec, ki takso pobere, pa mora nabaviti mestne takse
in jih uničiti na pisu.

Dokler takse znamke ne bodo tiskane, se plačuje takse v
gotovini.

5. člen

V primerih, ko je priznana oprostitev taks odzroma prometne
davke po veljavnih predpisih, se tudi ne morejo pobirati takse
in prometni davki, ki so predpisani v tem odloku.

Takse in prometni davek po tem odloku se tudi pobirajo v primerih, določenih s mednarodnimi pogodbi, in v primerih, ko izbira oprostitev in mednarodnih običajev do držav, s katerimi obstoji o tem vzajemnost.

6. člen

Določbe zakona o takсах (Ur.l.FLRJ št. 68-485/1946), uredb o davku od prometa proizvodov (Ur.l.FLRJ št. 24-267/1947) in uredb o tarifi pro stnega davka (Ur.l.FLRJ št. 1-1/1953) in vseni poznejšimi spremembami in dopolnitvami se primerno uporabljajo tudi glede take in prometnega davka, predpisanih s tem odlokom, kolikor ni v tem odloku drugače določeno.

7. člen

Folnacija

Pojasnila in Folnacija za izvrševanje tega odloka izda Svet za gospodarstvo MLO Ljubljana.

Za izvrševanje tega odloka skrbi Tajništvo za gospodarstvo ML Ljubljana.

8. člen

Ta odlok začne veljati z dnem objave v uradnem listu LRS.

II. Del: TARIFA

A. Takсна tarifa

1. TAKSE ZA VLOGE

Za vloge, ki se naslovijo na Mestni ljudski odbor glavnega mesta Ljubljane, Občinski ljudski odbor Polje, Občinski ljudski odbor Sentvid, ali na njihove organe, urade, proračunske ustanove in predračunske ustanove s samostojnim financiranjem:

- 1) za vsako vlogo, razen za pritožbo je plačati 20.-
- 2) za vsako pritožbo je plačati 90.-

2. TAKSE ZA ODLOČBE

Za odločbe, ki jih izdajajo Mestni ljudski odbor glavnega mesta Ljubljane, Občinski ljudski odbor Polje, Občinski ljudski odbor Sentvid, njihovi organi, uradi, proračunske ustanove in predračunske ustanove s samostojnim financiranjem, je plačati takso:

- 1) za odločbo o dovolitvi podalšanega obratovalnega časa v gostinskih obratih za en večer 2.000.-
- 2) za odločbo o dovolitvi priložnostnega točenja alkoholnih pijač 3.000.-
- 3) za vsako drugo odločbo izven primerov pod 1. in 2. točko te tarifne številke ter odločb, za katere predpisuje ta tarifa posebne takse 75.-

3. TAKSE ZA POTRDILA

Za potrdila, ki jih izdajajo Mestni ljudski odbor

glavnega mesta Ljubljane, Občinski ljudski odbor Polje, Občinski ljudski odbor Sentvid, njihovi organi, uradi, proračunske ustanove in proračunske ustanove s samostojnim financiranjem:

1. za vsako izpričevalo ali potrdilo, s katerim se potrjujejo kake lastnosti, razmerja ali okolnosti, za potrdila o državljanstvu, za potrdila v zvezi z blagom, je plačati 50.- din
2. za vsako potrdilo o lastnini in zdravju živine (živinski potni list) je plačati:
 - a) za drobnico od vsake glave 10.- "
 - b) za živino od vsake glave 50.- "
3. za vsako potrdilo o prenosu lastnine živine na kupca je plačati takso, kakor po točki 2. te tarife številke

4. TAKSE ZA ODHOD USLUŽBENCEV LJUDSKIH ODBOROV IZVEN URADNIH PROSTOROV NA ZAHTEVO STRANKE

Za odhod uslužbencev Mestnega ljudskega odbora glavnega mesta Ljubljane, Občinskega ljudskega odbora Polje in Občinskega ljudskega odbora Sentvid na zahtevo stranke, razne kadar gre za stanovanjske sodeve ali sodeve neznatne vrednosti, je

1. zaradi pregleda stavbišča ali prostora za naprave plačati 200.- din
2. zaradi pregleda vse zgradbe ali posameznih prostorov, da bi se izdalo uporabno dovoljenje, plačati:
 - a) pri pregledu do 5 prostorov 100.- din
 - b) pri pregledu od 6 do 20 prostorov 200.- "
 - c) pri pregledu nad 20 prostorov 500.- "
3. za vsako pot navedenih državnih uslužbencev izven uradnih prostorov na zahtevo zasebnika ne glede na število uslužbencev, plačati 100.- "

5. TAKSE ZA ODLIČBE S KATERIMI SE DAJEJO DOVOLJENJA ZA GOSPODARSKO DEJAVNOSTI

Za odločbe, s katerimi daje Mestni ljudski odbor glavnega mesta Ljubljane, njegovi organi in uradi dovoljenje za gospodarske dejavnosti, je plačati:

1. za trgovaška podjetja na debelo 2.400.- din
2. za trgovaška podjetja na drobno, kolikor ni drugače določeno 1.200.- "
3. za obrtna podjetja in obrtne obrate s stalnim sedežem, kolikor ni drugače določeno 2.400.- "
4. za obrtne obrate brez stalnega sedeža 900.- "
5. za agentursko komisijska podjetja, trgovaška zastopstva in druga posredniška podjetja 4.800.- "
6. za speditorska podjetja 2.400.- "
7. za kočijaže in enovprežniške 720.- "
8. za gradbena podjetja 2.400.- "
9. za industrijska podjetja kolikor ni drugače določeno 3.600.- "
10. za opravljanje poslov privatne prakse zdravnikov, inžinerjev, veterinarjev, geometrov, babic in podobnih prostih poklicev 480.- "

11. za izdelovanje umetnih rudninskih vod	4.800.- din
12. za gostinske obrate:	
a) za restavracije, gostilne, v katerih se ne tóčiijo alkoholne pijače	4.800.- "
b) za restavracije s alkoholnimi pijačami, kavarne, krčme, gostilne, bifeje	12.000.- "
c) za hotele	6.000.- "
š) za penzionarska podjetja in prenočišča ..	1.200.- "
d) za bare	48.000.- "
e) za mlekarne in obrate v katerih se tóčiita samo čaj in kava	1.200.- "
13. za zavode za stavo	24.000.- "
14. za podjetja in obrate za prevoz potnikov in blaga ...	
a) avtobusna	1.200.- "
b) avtotaksijska	600.- "
c) kočijaška	240.- "
15. za dižlikarje	600.- "
16. za podjetja za čiščenje:	
a) greznic in kanalov	240.- "
b) za desinfekcijo in dezinfekcijo	480.- "
17. za starišarnice	720.- "
18. za trgovine s orožjem, strelivom in eksplozivom ter za obrtne obrate, ki izdelujejo orožje, strelivo in eksploziv	960.- "
19. za proizvodnjo farmacevtskih preparatov ..	4.800.- "
20. za prodajalne monopolskih predmetov na drobo	240.- "
21. za proizvajanje električne energije	480.- "
22. za opravljanje bančnih poslov	7.200.- "
23. za zastaviljalnice	7.200.- "
24. za informacijske pisarne	12.000.- "
25. za potniške, turistične, pomorske, rečne agencije	3.600.- "
26. za posredovalnice za nakup in prodajo nepremičnin	12.000.- "
27. za kinematografe	2.400.- "
28. za opravljanje tovarniške proizvodnje	24.000.- "

// Pripomba 1: Taksa se plača po številu strok, ki jih obsega dovoljenje za gospodarsko dejavnost oziroma odločba o registraciji.

Pripomba 2: Za dovolitev otvoritve pomožnega lokala se plača enaka taksa kot za glavni lokal.

Pripomba 3: Državna gospodarska podjetja plačajo takso ob svoji registraciji oziroma registraciji poslovalnic in prodajalnic.

ST. 6.: TAKSE ZA POTRJEVANJE POGODB IN DRUGIH LISTIN

Za potrjevanje pogodb in drugih listin po Mestnem ljudskem odboru glavnega mesta Ljubljane, Občinskem ljudskem odboru Polje, Občinskem ljudskem odboru Sentvid, njihovih organih in uradih se plača takso:

1. za potrdilo vsake listine:	
za prvo polo	37.- din
za vsako nadaljnjo polo	25.- "

- Če se potrdi samo podpis, se plača taksa 5 din za potrditev vsakega podpisa ali pečata
- | | |
|---|-----------|
| 2. Za potrditev cenitve posestva..... | 250.- din |
| 3. Za potrditev po lovni knjigi od vsakega lista | 2.50 " |
| 4. Za potrditev kopiranega načrta po državnih organih, če santevajo kopiranje zasebniki | 500.- " |
| 5. Za prepise uradnih aktov ali listin, ki se napravijo v državnih uradih: | |
| a) ako jih prepisujejo zasebniki, od vsake pol pole izvornika | 10.- " |
| b) ako jih prepisujejo državni organi, od vsake pol pole izvornika | 50.- " |
| c) ako prepisujejo državni organi akte ali listine v tujih jezikih, od vsake pol pole izvornika | 100.- " |

ST. 7.: TAKSE ZA ODLOČBE V POSTOPKU O PREKRŠKIH

Za vse odločbe o kazni v postopku o prekrških, za katere je pristojen sodnik za prekrške MIO glavnega mesta Ljubljane je plačati takso 250.- din

ST. 8.: TAKSE ZA GLAZBO V JAVNIH LOKALIH

Za glazbo v gostinskih in podobnih javnih lokalih, če se za vstop v nikakoli obliki ne pobira vstopnina, je plačati takso:

1. za vsako-dnevno glazbo v kavarnah in gostilnah mesečno
2. če je glazba v kavarnah in gostilnah 2 krat tedensko, mesečno
3. če je glazba v kavarnah in gostilnah 3 krat tedensko, mesečno
4. če je glazba v kavarnah in gostilnah večkrat tedensko, mesečno
5. za glazbo v barih in nočnih lokalih več kot 1 krat tedensko, mesečno.....

Takso je plačati tudi za glazbo na prostem, če je vstop prost brez vstopnine in sicer:

1. za plesno glazbo za 1 dan
2. za zabavno glazbo brez plesa za 1 dan

Za plačilo takse odgovarja prireditelj glazbe, podpisan na priložnosti, ki jo morajo v smislu 6. člena zakona o prekrških soper javni red in mir (Ur.l.LMS št. 15-88/1949 in št. 40-184/1951) predložiti Upravi za notranje zadeve MIO glavnega mesta Ljubljane zaradi potrditve prijavljene prireditve. Takoj po prejemu te potrditve, najkasneje pa pred samo uvedbo glazbe, mora prireditelj predložiti Tajništvu za gospodarstvo MIO Ljubljane prijavo o glazbi in plačati ustrezno takso.

ST. 9.: TAKSE ZA UPORABO PLOČNIKA PRED POSLOVNIMI PROSTORI

Za uporabo pločnika pred poslovnimi prostori je plačati takso in sicer:

1. Če se javni prostor (pločnik, cestišče, trg, semljakišče in podobno) trajno uporablja:
za vsak m² zaseženega prostora 300.- din
2. Čistilci čevljev plačajo letno takso 5.000.- "
3. Kioski za prodajo časopisov, revij in sl.
plačajo letno takso 8.000.- "
4. za uporabo javnega prostora po cirkusih,
vrtuljakih, streliških, stojnicah in podobn.
ki traja najmanj 2 teden ne več kot 20 dni
se plača od svetlega m² površine enkratna
taksa 50.- "
- Uporabo javnega prostora za dobo nad 20
dni je smatrati za trajno uporabljanje.
5. Za eno ali dvednevno uporabo javnega prostora
od m² svetlega prostora 10.- "

Odmero in pobiranje takse vrši Tajništvo za
komunalne zadeve MLO, ki s pisarno rešitvijo določi tudi kraj
in površino uporabe javnega prostora.

Brez predhodnega celotnega vplačila takse se dovoljenje
za uporabo javnega prostora ne izda.

10.: TAKSE ZA IZOBESANJE FIRME

Za izobešanje firm v mestu Ljubljani morajo gospodarske
organizacije, pravne in fizične osebe, ki se pečujejo s kakršnimi
koli pridobitnimi posli, plačati takso po velikosti izobešene
ali drugače nameščenega napisa in sicer:

1. od napisa do 0,5 m² površine letno 400.- d
2. " " od 0,51 m² do 1 m² površine " 800.- "
3. " " od 1,01 m² do 4 m² " " 1.500.- "
4. " " nad 4 m² površine " 2.500.- "

Imetniki firm se dolžni vsako leto v času
od 1. do 31. januarja na poslov Tajništva
za gospodarstvo MLO Ljubljane, vplačati
ustrezajočo takso ter mu istočasno pisмено
dostaviti podatke o kraju, velikosti na-
tisknih desk in znesku odpadajoče takse s
točnim naslovom imetnika firme kot plač-
nika takse.

11.: TAKSE ZA UGRABO ZIDOV ZA OBEŠANJE ILI PISANJE REKLAM

Za reklame, ki se zaradi materialne koristi obešijo
ali kako drugače pritrdijo, napišejo ali naslikajo na zi-
dove ali v notranjosti javnih lokalev, na ograjah, na tramvaj-
skih vozovih, trolejbusih, avtobusih, v izložbenih oknih in
podobno je plačati enkratno takso in sicer:

1. za reklame v velikosti do 0,5 m² 400.- d
2. za reklame v velikosti od 0,5 m² do 1 m². 800.- "
3. za reklame v velikosti od 1,01 m² do 4 m² 1.500.- "
4. za reklame v velikosti nad 4 m² 2.500.- "

Te takse so oproščene reklame, napisi in druga
obvestila v poslovnih prostorih gospodarskih organizacij, ki se
nanašajo na redno po lovanje samih teh gospodarskih enot.

Za plačilo takse je odgovoren tisti, ki je podvzel in
objavil objavo na javnem kraju (navadno obrat za plakatiranje).
Kolikor pa ne bi bilo mogoče ugotoviti tistega, ki je objavil
reklamo, odgovarja za plačilo oni, v čigar korist je bila

reklama izdana.

Podjetja za plakatiranje morajo v roku prvi 3 dni vsakega meseca za pretečeni mesec predložiti Tajništvu za gospodarstvo MLO Ljubljana obračun o skupnem številu objav ter vsoti vplačane takse za mesec poročanja.

Vsi ostali, ki se ne poslužujejo navodov za plakatiranje, temveč sami oskrbujejo objave reklam, pa so dolžni pred objavo reklame Tajništvu za gospodarstvo MLO Ljubljana pismeno predložiti podatke o številu, velikosti reklamnih izvodov s obračunom o že plačani taksi.

12.: TAKSE ZA PSE

Kdor poseduje psa v območju mesta Ljubljane, mora plačati takso za pse, ki znaša letno:

- | | |
|----------------------------|-----------|
| a) za psa čuvaja | 500.- din |
| b) za lovškega psa | 1.500.- " |
| c) za luksuznega psa | 1.800.- " |

Za pse, ki izpolnijo 6 mesecev starosti šele v drugi polovici koledarskega leta, takse za dotično leto ni plačati.

Za luksuzne pse je šteti vse pse, ki jih ni mogoče smatrati za lovške pse, oziroma pse čuvaje.

Takse so oproščeni uradni psi varnostnih organov.

Takso za pse morajo lastniki psov plačati v nedeljenem znesku naenkrat in v roku, ki se določi vsako leto ob priliki popisa psov oziroma razdelitvi pasjih znanck.

Takso pobere odsek za kmetijsko in gozdarstvo pri Tajništvu za gospodarstvo MLO Ljubljana.

13.: TAKSE ZA REGISTRACIJO MOTORNIH VOZIL

Za registracijo motornih vozil se plača taksa:

1. za vsak avtomobil, prikolico avtomobila, avto-bus, trolejbus, tramvaj in traktorje-vlačilce letno 2.000.- din
2. za vsako motorno kolo s prikolico ali brez prikolice letno 1.000.- "

Taksa mora biti plačana vsako leto najkasneje v roku, ki ga določi Uprava za notranje zadeve MLO glavnega mesta Ljubljane za predložitev prometnih dovolilnic v potrditev.

Takse za registracijo motornih vozil odmerja in pobira Tajništvo za gospodarstvo MLO Ljubljana istočasno s potrjevanjem prometnih dovolilnic po Upravi za notranje zadeve MLO glavnega mesta Ljubljane.

Takso so dolžni plačati v vsakokratno potrjeni prometni dovolilnici izkazani lastniki oziroma posestniki motornih vozil.

14.: TAKSE ZA PONUDBE NA OFERTAINIH DICETACIJAH PRI DRŽAVNIH URADNIH IN ZAVODIH, GOSPODARSTVIH IN DRUGIH ORGANIZACIJAH, SLEDI NA VREDNOST POSLA, ZA KATEREGA SE DAJE PONUDBA.

sindikato v sindikalnih domovih.

C. TARIFA PROMETNEGA DAVKA

1. PROMETNI DAVEK OD POTROŠNJE ALKOHOLNIH PIJAČ V GOSTINSKIH PODJETJIH IN OHRATI V MESTU LJUBLJANI, SE PLAČUJE 5%

Od alkoholnih pijač, ki so potrošene v gostinskih podjetjih in ohrati v mestu Ljubljani, se plačuje 5% prometni davek.

Za plačilo prometnega davka so odgovorna gostinska podjetja in ohrati.

2. PROMETNI DAVEK OD VSTOPNIC ZA KINEMATOGRAFSKE IN ZA PIZŽORNE TER DRUGE PRIREDITVE.

Od vseh kinematografskih predstav, folklornih in drugih prireditev (n.pr. veselice, artistični nastopi, modne revije, cirkuske predstave, panorame, vrtiljaki), katerim je dovoljen vstop, le proti vstopnici, je plačati 5% prometni davek od bruto cene vstopnice.

Pri izračunu prometnega davka se morajo zneski od 0,51 din do 0,99 din zaokrožiti na polni dinar, dočim se zneski od 0,01 din do 0,50 din ne upoštevajo. Z uveljavitvijo te zaokrožitve znaša prometni davek pri

vstopnic s ceno 11.- din do 30.- din	1.- din
vstopnic s ceno 31.- din do 50.- din	2.- din
vstopnic s ceno 51.- din do 70.- din	3.- din
vstopnic s ceno 71.- din do 90.- din	4.- din
vstopnic s ceno 91.- din do 110.- din	5.- din it.

Prometni davek plača kinematografsko podjetje oziroma prireditelj, ob nabavi vstopnic državnemu sodajo pri mestni hišni ljubljanski.

Prometni davek od prireditev, ki niso zavezan prometnemu davku po Tarifi prometnega davka, se pobirajo na način, kot je določen v priložbi 3. k tarifni št. 1. dela B-Usluge Tarife prometnega davka (Ur.l.FIRJ št. 1-1/1953).

Prometnega davka ne plačajo kulturno umetniške prireditve.

3. PROMETNI DAVEK OD NAKUPA, PRODAJE KOLEKTORNIH

Od vsakega celotnega prenosa lastniške pravice na nepremičninah v Ljubljani, je plačati prometni davek v višini 10% od stopnje, predpisanih z uredb o tarifi prometnega davka. (Ur.l.FIRJ št. 1-1/1953).

Prometni davek odmerjajo in pobirajo organi, ki so pristojni za odmero in pobiranje prometnega davka po olt. uredbi.

4. PROMETNI DAVEK OD KLANJA ŽIVINE

Od klanja živine v Ljubljani je plačati prometni davek in sicer:

1. za vsako glavo živine 100.- din
2. za vsako glavo drobnice 50.- "

Prometni davek odmerja in pobira Kleviša, Ljubljana.

5. 5.: PROMETNI DAVEK OD SVETLOBNE NEONSKE REKLAME *e/no*

Izdatniki svetlobne neonske reklame v mestu Ljubljani plačujejo prometni davek in sicer:

500. (bodisi po dolžini svetlobnih teles, po širini....., vendar največ do 500.- din letno)

Prometni davek je na posiv Tajništva za gospodarstvo MRS Ljubljani plačati vsako leto v času od 1. do 31. januarja.

Kod letom inštalirano svetlobno neonsko reklamo morajo izdatniki prijaviti istemu tajništvu v roku 3 dni po izvršeni montaži ter istočasno plačati določeni letni prometni davek, ki je nedeljiv.

5. 6.: PROMETNI DAVEK OD REKLAM V KINEMATOGRAFIH

Vse promet reklam v kinematografih, bodisi v zvočnem ali nezvočnem prikazovanju kakršnih koli reklamnih napisov, pomenb, vabil, slik, filmov itd., je zavezan plačilu prometnega davka, ki znaša 5% od zaračunane bruto cene za opravljeno storitev.

Prometni davek plača podjetje, ki je izvršilo naročeno delo ali uslugo in to v rokih in na način, kakor je določeno v uredbi o rokih za plačevanje prodajnega davka. (Ur.l. SRS st. 28/1951).

5. 7.: PROMETNI DAVEK OD OGLASOV V DNEVNEM TISKU IN PERIODIC: NIS PUBLIKACIJAH.

Vse promet objav raznih oglasov, namenil, reklame in podobno, priročenih v dnevnem tisku, periodičnih publikacijah vseh vrst, tiskanih v Ljubljani je zavezan plačilu prometnega davka, ki znaša 5% od zaračunane bruto cene za opravljeno storitev.

Prometni davek plača podjetje, ki je izvršilo naročeno objavo.

Prometnega davka se oproščene objave republiških in organov ljudskih odborov priročne v uradni listi MRS.

5. 8.: PROMETNI DAVEK OD LOTERIJE IN DRUGIH IGER NA SREČO *e/o*

Društvene organizacije, ki imajo svoj sedež v Ljubljani, morajo od loterije, tombol, srečelov in drugih iger na srečo, ki jih prirejajo za sebe, plačati prometni davek, ki znaša 10% od vrednosti vplačanih vložkov oziroma prodanih srečk.

Prometni davek skupno s odstotkom, ki se predpiše prireditelju po uredbi o loterijah in drugih iger na srečo (Ur.l. SRS st. 4-26/1952), pa v nobenem primeru ne sme znašati več, kakor 25% od vrednosti vplačanih vložkov oziroma prodanih srečk.

Izredna in plačilo prometnega davka se predpiše pri prireditelju loterije s izdajo dovoljenja na igro na srečo.

Te take se oproščene vse društvene organizacije, kadar prirejajo loterije, tombole, srečelove ter stavev določene državnostvarne socialne namena.

ST. 9.: PROMETNI DAVEK OD GARANCIJSKIH LIŠT, KI JIH DAJEJO
DA LI NE PRISTOJE ZA ZAVAROVANJE ISPOLNITVE DOZ OBSEGA
OBSESTI.

Od prometa s garancijskimi listi, ki jih izdajajo Narodna banka FNRJ, centrala za LRS, delje posrednice Narodne banke FNRJ s sedežem v Ljubljani ter Mestna hranilnica Ljubljana, kot jamstvo za zavarovanje izpolnitve obveznosti, je plačati prometni davek v višini 0,2% od zneska za katerega je dana garancija.

Prometni davek pobere in plača banka kot garant.

ST. 10.: PROMETNI DAVEK OD PLAČIL ZA KONTINUALNE STORITVE.

.....(tega davka do 14.VII.1953 še ni uvedel noben ljudski odbor v LRS. Zato tudi odbor za gospodarstvo Izvršnega sveta ljudske skupnosti LRS nima glada tega do-
beležja).

ST. 11.: PROMETNI DAVEK OD NAKUPIN ZA RISE ALI BESE MIŠ (STANOVANJA
POSLOVNE PROSTORE, IN DRUGO) IN OD NAKUPIN ZA DRUGE
NEPREMIŠNE STVARI IN PRAVICE V ODBITOKU OD NAVEŠTINE CENI:
PODA TAKOLIKO.

Na zakupe nepremičnin stvari in pravice na njih se plača prometni davek od zneska zakupnine (najemnine) in sicer:

1. na zakupe zgradb in delov zgradb (stanovanj, lokalov, itd.):

od zneska zakupnine:

preko	do	davek zneska din
-	400	3
400	800	6
800	1.200	10
1200	1.600	15
1600	2.000	20
2000	3.000	30
3000	4.000	40
4000	6.000	60
6000	-	3 %

2. Na zakupe ostalih nepremičnin in pravice na nepremič-
ninah od zneska ali vrednosti zakupnine 2 %

Glede davčne osnove, davčnega zavezanca, nastanka davčne
obveznosti in dolžnosti do plačila davka veljajo predpisi
tarijne št. 3. iz dela B Usluge Tarifnega prevoznega davka
(Ur.l.FNRJ št. 1-1/1953).

Zakupodajalec je dolžan pobrati prometni davek, izdati
zakupojemalcem ustrezne račune ter do 15. dne vsakega
meseca oddati prometni davek, odplačajoč na zakupnine
preteklega meseca.

ST. 12.: PROMETNI DAVEK OD BILJARDE, IGRALNIH-KART, BILINIŠČ
KEGLJIŠČ IN PODOBNE IGRE. o/mo

Gostinski obrati se delni plačati letni prometni davek za v prometu se nahajajoče biljarde, pakete igralnih kart, bilinišča, kegljišča in druge podobne igre.

Prometni davek znaša na

1. vsek biljard	letno	2.000.-	din
2. vsek paket igralnih kart	"	500.-	"
3. vsko bilinišče	"	2.000.-	"
4. vsko kegljišče	"	2.000.-	"
5. vsko druge podobne igre	"	1.000.-	"

Za Sah se ne plača prometnega davka.

Gostinska podjetja se del na na izvir in stva na gospodarstvo MIO Ljubljana v času od 1. januarja do 31. januarja vsakega leta prijaviti vse vrste in število iger, bilinišč in kegljišč ter plačati propisani prometni davek.

Kad leti zgrajena in v promet stavišna igrališča ali druge igre je v roku 5 dni po stavljenju v promet prijaviti letnemu tajnistvu ter istočasno plačati določeni prometni davek.

Smrt tašipnu - avoštado narodu!

Predsednik MIO:

(dr. Heli Medić)

Predlagam, da se na današnji seji diskutira o tem odloku radi morebitnih pripomb in popravkov, ker je potrebno, da se isti prej objavi v Uradnem listu.

Avšič Jaka:

Predlagam, da se na koncu 2. člena dostavi: "Ob sprejemu vsakoletnega proračuna je predložiti Mestnemu ljudskemu odboru glavnega mesta Ljubljane tudi poročilo o stanju sklada za komunalne gradnje". Nadalje se mora bolj poudariti v kakšne namene se sme sklad za komunalno in gradnje uporabljati.

Rakušček Zdravko:

Na eni izmed sej se je diskutiralo, da bo šel dohodek za fizkulturo v fond za kulturo in prosveto. Mnenja sem, da bi formulacijo spremenili v toliko, da se bodo sredstva stekala v fond za fizkulturo in kulturo, ne pa v fond za komunalno.

Vodopija Janko:

Mnenja sem, da bi se morala znižati tarifna postavka za vloge in pritožbe in sicer tako, da bi se za vloge določilo lo.-din, za pritožbe pa 30.-din, ker bi se z višjo takso zaviralo državljanse pri uveljavljanju svojih državljanskih pravic.

Nadalje bi predlagal, da bi se pri motornih vozilih poštevala kubatura vozila in sicer naj bi motorna vozila do 100 cm³ bila oproščena taks, pri ostalih pa naj bi se po kubaturi takse stopnjevale.

Suhadolo Anton:

Tudi pri ostalih motornih vozilih bi se morala napraviti pri določanju takse razlika (n. pr. za avtomobile).

Mnenja sem, da se ne bi za vsa motorna vozila določila taka taksa, n.pr. vlačilci mnogo manj trošijo ceste in porabijo manj benzina.

Dermastia Mara:

149

Kar se tiče takse za avtomobile, bo določeno enotno za celo republiko, ter se ne bi delalo razlike, ali je težak ali lahak avtomobil. Za vzdrževanje cest pa obstoja poseben sklad. Mislim, da je sadoščeno, če smo takso znižali od 20.000 din na 2.000 dinarjev.

Dr. Dermastia Marjan:

V tarifni števil. 13. takse za registracijo motornih vozil naj se predvidi, da se taksa za registracijo za kolesa, ki imajo pomožne motorčke, ne pobira.

Vrhovec Stane:

Prosim pojasnila, ali je določena taksa za balinišča samo v gostinskih obratih, ali tudi za druga, ker mislim, da je balinanje počna panoga sporta.

Krajger Olga:

Pri taksah za odločbe je potrebno, da se^{da} se/pripomba, kdo je oproščen od te takse. Na zadnji seji se je razpravljalo, da/⁸⁰vloge, ki se nanašajo na podpore, oproščene takse.

Po diskusiji se sprejmejo naslednji popravki odloka o uvedbi mestnih taks in prometnega davka:

Med 1. in 2. odstavek člena splošnih določil je vstaviti naslednji stavek: "Sredstva sklada za komunalne gradnje se smejo trošiti izključno le za vzdrževanje in zidanje stanovanjskih hiš, za zidanje zdravstvenih, prosvetnih in drugih zavodov in komunalnih objektov, za graditev cest, mostov ipd."

Na koncu istega člena pa je vstaviti sledeči stavek: "Ob sprejemanju vsakoletnega proračuna je predložiti Mestnemu ljudskemu odboru glavnega mesta Ljubljane tudi poročilo o stanju sklada za komunalne gradnje".

V takšni tarifi se predlagajo naslednje spremembe
 izroma dopolnitve: Tarifna št. 1. Takse za vloge.

Prta se 1. in 2. točka z vsem besedilom ter namesto tega vstavi
 naslednje: Za vsako vlogo je plačati 20.- din.

Tarifna št. 8. Takse za glazbo v javnih lokalih.

V 1. točki te tarifne št. naj se predvidi za vsa-
 dneavno glazbo v kavarnah in gostilnah plačevanje mesečne takse
 1000 din. Sorazmerne s to takso naj se določi potem tudi takse za
 glazbo v gostinskih obratih, kjer bi se glazba ne izvajala vsak
 dan. Zato naj bi bile te takse temu primerno nižje.

Tarifna št. 12. Takse za pse.

Kot je bilo to že v odloku MLO glavnega mesta
 Ljubljane z dne 8. maja t.l. določeno, naj bi tudi v novem odloku
 našale takse za pse:

a) za psa čuvaja 200 din

b) za lovskega psa 500 "

c) za luksuznega psa 1500 "

V tarifni številki 13.: Takse za registracijo motornih
 vozil bi bilo predvideti oprostitev plačevanja takse za registra-
 cije za kolesa, ki imajo pomožne motorčke. Ta vozila naj bi se
 zato niti ne smatrala kot motorna vozila.

Tarifna št. 15. Takse za dovoljenja za kopanje
 peska, gramoza, kamenja, zemlje, žganja apna in podobno.

V znesku 5.000 dinarjev naj se pobira taksa za
 posamezno dovoljenje, ki upravičuje stranko za kopanje peska, gra-
 moza in podobno.

V tarifi prometnega davka se predlagajo naslednje
 spremembe:

Tar. št. 5. Prometni davek od svetlobne neonske
 razsvetljave reklame.

1. odstavek naj se glasi: Imetniki svetlobne neonske
 reklame v mestu Ljubljani plačujejo prometni davek 500 din letno.

Tar. št. 8. Prometni davek od loterij in drugih iger
 srečo.

Predvideni 10% prometni davek bi bilo znižati na
 t.j. višino ki je bila določena že v odloku MLO z dne 8. maja

V celoti je črtati tar. št. 9., 10. in 11. t.j.
 predlagani prometni davek od garancijskih pisem, odplačil za

157
komunalne storitve in od najemnin za hiše.

Tar. št. 12. Prometni davek od biljarda, igralnih kart, balinišč, kegljišč in podobnih iger.

Zaradi črtanja prometnega davka po tar. št. 9., lo. 11. bi bilo dosedanje številko 12. popraviti na tar. št. 10.

mi sveta za proračunsko leto 1953.
**SKLEPANJE O PREDLOGU SVETA ZA PROSVETO IN KULTURO /MLO GLEDE
VIRMANA ODOBRENIH PRORAČUNSKIH SREDSTEV**

R a k u š č e k Zdravko poda naslednje poročilo:

Svet za prosveto in kulturo MLO je na seji dne 7.t.m. sklenil predlagati v smislu 3. člena Finančnega odloka MLO Ljubljane za proračunsko leto 1953 nekatere virmane v okviru svojega proračuna. Ta svoj sklep utemeljuje Svet z naslednjim:

1.) Za kritje stroškov 6- tedenski vajenskih počitniških tečajev je Svetu potreben znesek din 350.000.- Tečaje bo obiskovalo 350 ljubljanskih vajencev, ki bodo razporejeni v 14. oddelkih. Znesek je potreben v glavnem za kritje predavateljskih honorarjev in nekatere druge operativne in funkcionalne izdatke. V tečaje so vključeni vajenci, ki jim je bilo iz raznih razlogov onemogočena vključitev v redno šolanje na obstoječih vajenskih šolah (premajhno število za redni strokovni pouk, sklenitev učne pogodbe dalj časa na začetku šolskega leta, pomanjkanje prostorov). MLO ozir. njegov Svet za prosveto in kulturo je dolžan poskrbeti, da si tudi ti vajenci vsaj v krajših tečajih poleg dela v delavnicah pridobe potrebno splošno in teoretično strokovno izobrazbo.

2. Za nujna popravila v pšleopju osnovne šole na Barju je potrebnih še din 110.000.- dinarjev 190.000.- dodatnega kredita, ki bi bilo v šoli odobrenih na predzadnji seji MLO iz proračunske rezerve. S skupnim zneskom din 300.000.- bo šola izvršila nujna dela, ki so potrebna zato, ker se je v pritličju in na stopnišču šolskega zgradbe pojavila lesna in zidna goba. Z zneskom bi se napravilo naslednje:

- a) nova vrata in okviri v stranišču,
- b) kamnito stopnišče v I. nadstropju
- c) odstranitev ometa in gobe, izvršitev izolacije in naprava novega ometa.

Za ureditev dvoriščne kanalizacije pri osnovni šoli

Šentvid je potrebnih din 267.000. Kanalizacije šola doslej ni imela
se obstoječe greznice pa so zamašene in defektne, tako da tečejo
ekaliije kar ob steni in pronicaajo v hišnikova stanovanje ter
kvarirajo temelje, neglede na ogražanje zdravja mladine in ostalih
prebivalcev ter uslužbencev šole. Z označenim zneskom bi se uredila
izvoriščna kanalizacija in tapriključila na novo zgrajeno kanalsko
mrežje v tem delu Ljubljane.

Svet za prosveto in kulturo MLO predlaga, da se za
kritje vseh treh spredaj navedenih nujnih in neoddoljivih potreb
v skupnem znesku din 727.000.- dovoli prenos iz postavke 3-59/1
proračuna MLO(socialno pomoč). Sredstva, ki bodo na tej postavki
ostala, bodo zadoščala za kritje pomoči sirotam in socialno šibkim
učencem in dijakom ljubljanskih šol, zlasti zato, ker nam je v teku
polletja tega proračunskega leta uspelo, da so oskrbovanje dobre-
ga dela sirot in socialno šibkih učencev in dijakov, ki se šolajo
v Ljubljani in stanujejo v ljubljanskih internatih in za katere je
doslej skrbel MLO Ljubljana, prevzeli Okrajni in Mestni ljudski
bori, kjer imajo podpore potrebni učenci in dijaki svoje redno
izobrazbo ozir. kjer so doma.

Sredstva za kritje počitniških vajenskih tečajev
(din 350.000) naj ostanejo pri Svetu za prosveto in kulturo MLO,
znesek za popravilo zgradbe osnovne šole Barje naj se prenese v
postavko 2-3001/5 (čiščenje, vzdrževanje in zavarovanje zgradbe)
proračuna. Isto predlagamo/potreben osnovni šoli Šentvid
(din 267.000), ki naj se prenese v postavko 2-3016/5 proračuna
te ustanove.

Svet za prosveto in kulturo MLO predlaga po dopisu
št. 2039 od 10.7.1953 v okviru svojih proračunskih sredstev naslednji
virman:

part. 3-59 poz. 1 (Socialna pomoč)	din 727.000.-
part. 2-25 poz. 15. (počitniški vajenski tečaji) "	350.000.-
part. 2-3016 Poz. 5. (osnovna šola Šentvid) "	267.000.-
part. 2-3001 poz. 5. (osnovna šola Barje) "	110.000.-

Socialna pomoč za sirote in socialno šibke učence

predvidena v proračunu za leto 1953 v znesku din 13,000.000.-

sredstva so bila črpana do 30. junija 1953 v znesku din
7.799.493.- ali 44,6% napram letnemu planu, t.j. 5,4% pod polletnim
povprečkom. Neglede na to, da so prevzeli finansiranje učencev
MLO oz. MLO, na katerih sedežih stalno prebivajo ti učenci, se
predvideva, upoštevajoč sedanjo potrošnjo prihranek na socialni
pomoči din 1,300.000.-

Doracina

Z u p e t Avgust poroča v imenu Sveta za ljudsko zdravstvo in socialno politiko naslednje:

Tajništvo Sveta za ljudsko zdravstvo in socialno politiko v Ljubljani je danes zaprosilo za prenos kredita (virman) v znesku din 2.000.000.- iz part. 3-100 poz. 1 (zdravstvene menze), kar se predvideva letni prihranek v navedeni višini, na part. 3-73 poz. 5. (počitniške kolonije), kateri pa primanjkujejo finančna sredstva za redno vzdrževanje počitniških kolonij.

Zaradi nujnosti izplačil računov za zdravstvene kolonije predlaga, da bi odsek za računovodstvo MLO predhodno nakazal akreditiva Uprave zdravstvenih menz din 2.000.000.- kateri zne- bi se takoj po odobritvi virmana refundiral na poz. 3-73 poz. 5. kar je predviden kredit za počitniške kolonije.

✓ 12 154

D e r m a s t i a M a r a

Vprašala bi kako je prišlo do povečanja teh stroškov saj je moralo biti že prej določeno koliko otrok bi bilo v koloniji in koliko bodo ti stroški znašali.

Z u p e t A v g u s t

Podražitev je nastala vsled zvišanja življenjskih stroškov ker je bila prvotno napravljena prešibka kalkulacija, ki je delala v svetu za kulturo in prosveto.

Mislím, da je pravilno, da je Svet za zdravstvo ^{zdravstveno ogroženim} ^{sedaj} ~~okazal~~ razumevanje ter skušal pomagati otrokom, ki so v koloniji ^{na} ~~se gre~~ za manjše zneske, ki ga bo Svet prištel drugje.

R a k a r I v a

Mi smo dali v kolonijo otroke prve kategorije, dočim ~~sm~~ otroci druge in tretje kategorije sploh niso prišli vpoštev. Poslali smo zdravstveno najbolj ogrožene otroke ~~er~~ smo mislili, da bodo starši lahko več prispevali. Kasneje pa ~~e~~ je videlo, da starši takih zneskov niso mogli plačati. Če ne bi ~~atos~~ poslali otroke bi drugo leto nastali še večji stroški. Cene prehranbenim artiklom so se tudi povišale, zato smo morali poslati ~~se~~ zdravstveno najbolj ogrožene otroke.

D e r m a s t i a M a r a

Strinjam se, da je treba otroke poslati toda ne strinjam se s takim načinom. Ne vem kako bi izgledalo, če bi sedaj tak svet prišel s takim predlogom ter ne vem kako bi se stvar rešila, ne bi bile prihranka.

prosvetni kulturi in Sveta

Predsednik da predlog Sveta za zdravstvo in socialno skrbstvo glede virmana odobrenih proračunskih sredstev glasovanje.

Soglasno sprejeto!

K r i s t a n I v a n

Da se na najekonomičnejši način izkoristijo finančna sredstva, ki so bila ustvarjena bodisi iz presežkov amortizacije, bodisi od viška dohodkov iz gospodarstva kakor tudi iz krajevnih prispevkov ter izvenproračunskih prihrankov lanskega leta, se nalaga v ta namen posebni odlok, ki naj uredi postopek pri sklopu pogodb za gospodarsko utemeljene investicije. Razen navedenih presežkov bi se uporabljala v ta namen tudi sredstva, ki so pridobljena z družbenim planom MLO. Iz vseh teh sredstev se namerava ustanoviti poseben sklad, iz katerega bi se v kreditni obliki črpala potrebna sredstva za financiranje gospodarsko utemeljenih naložb, predvsem za razširjevanje obratov t.j. za gradnjo objektov ter za opremo.

Razen teh investicij bi se financiralo razne adaptacije, ki bi vključevale potrebna strojna oprema.

Vsakomur mora biti jasno, da se bo pri podeljevanju kreditov iz tega sklada upoštevala prvovrstno gospodarska nujnost, ki jo bo moral vsakokratni investitor čimbolje utemeljiti in obrazložiti.

Zato bo potrebno za vsako tako investicijo izdelati poseben investicijski elaborat, ki bo obsegal:

1. investicijski program
2. generalni investicijski projekt
3. glavne projekte gradbenih objektov

Vsi ti deli elaborata morajo vsebovati vse potrebne podatke, ki se nanašajo na splošno razporeditev objektov s popisom tehnološkega procesa, potrebno analizo glede zagotovitve pogojske infrastrukture, kadrov in predvidenih primerjalnih predračunov.

Sličen postopek kot za nove objekte se bo zahteval tudi pri rekonstrukciji ali pa za nabavo opreme, kjer bo potrebno pri posredniški uvozi opreme dodati še podatke o zagotovljenih devizah.

Ker gre v tem primeru za ekonomsko presojo utemeljenosti financiranja, bo Mestni ljudski odbor na podlagi tega osnutka imenoval strokovno komisijo v kateri bodo zapopadeni: vsaj dva tehnična stro-

kovnjaka in direktor pristojne podružnice banke. Člane te komisije
bi imenoval in razreševal predsednik Mestnega ljudskega odbora
na predlog Sveta za gospodarstvo.

Ta komisija bi stavljala predloge za odobritev investicijskega elaborata in višino letnih tranš Gospodarskemu svetu MLO. Vse bančne posle, ki so potrebni za izvedbo kreditiranja in amortiziranja bi prevzela pristojna podružnica Narodne banke, ki bi sklenila z vsakokratnim investitorjem posebno kreditno pogodbo, sestavljeno na posebnem obrazcu v svrhu točne razmejitve obojestranskih obveznosti.

Na ta način bo dobilo naše lokalno gospodarstvo življenje novo zdravo podporo, ki se bo od leta do leta bolj krepila ter s tem pomagala še nadalje dvigati naše gospodarstvo.

Vsi ljudski odborniki so dobili osnutek odloka o načinu sklenjanja kreditnih pogodb glede investicij, ki spadajo med investicije gospodarskega pomena MLO glavnega mesta Ljubljane. Osnutek odloka je bil dostavljen v naslednjem besedilu:

Na podlagi 23. in 117. člena Zakona o ljudskih odborih mest in mestnih občin (Ur.list LRS 19-90/1952) in Uredbe o sočasnem finansiranju investicij v letu 1953 (Ur.list FLRJ št.2/52) izdaja Mestni ljudski odbor glavnega mesta Ljubljane na svoji XII. skupni seji mestnega zbora in zbora proizvajalcev dne 11. avgusta 1953

o d l o k

o načinu sklepanja kreditnih pogodb glede investicij, ki spadajo med investicije gospodarskega pomena mestnega ljudskega odbora glavnega mesta Ljubljane.

1. člen

Po predpisih tega odloka se dovoljuje iz sklada za kreditiranje investicij MLO glavnega mesta Ljubljane za leto 1953 krediti za investicije, ki spadajo med investicije gospodarskega pomena družbenega plana MLO glavnega mesta Ljubljane za leto 1953. Za temeljne investicije družbenega plana LRS za 1953 v območju mesta Ljubljane se krediti iz tega sklada ne dovoljujejo.

2. člen

Sklad za kreditiranje investicij iz člena 1 se formira iz sredstev, predvidenih z družbenim planom Mestnega ljudskega odbora glavnega mesta Ljubljane za leto 1953 ter iz rednih dohodkov, ki jih je v ta namen določil MLO glavnega mesta Ljubljane: presežek amortizacije (po čl.17. Ur. o zaključnih računih gospodarskih organizacij za leto 1952), krajevni samoprispevek, prihranki iz lanskoletnega proračuna, skladov in dr.

3. člen

Kredite iz čl. 1 tega odloka predlaga komisija za predlaganje investicijskih kreditov iz sklada za kreditiranje investicij MLO Ljubljane, ki ima 7 članov, med njimi direktorja pristojne podružnice Narodne banke in vsaj dva tehnična strokovnjaka. Člane komisije imenuje in razrešuje predsednik MLO glavnega mesta Ljubljane na predlog Sveta za gospodarstvo MLO. Kredite odobrava na predlog komisije Svet za gospodarstvo MLO.

4. člen

Investitorji predlagajo Mestnemu ljudskemu odboru prošnjo za investicijske kredite. Prošnji prilože investicijski elaborat, sestavljen v smislu določbe 10. člena Uredbe o začasnem financiranju investicij v letu 1953.

Za rekonstrukcijo, adaptacijo in razširitev obstoječih podjetij prilože investorji pravtako investicijski elaborat, ki obsega smiselno podatke iz člena 10.

Za opremo je vlogi priložiti ponudbo ali predračun, amortizacijski načrt, pri uvoženi opremi pa še podatke o zagotovljenih devizah.

5. člen

Komisija za predlaganje investicijskih kreditov pregleda in oceni družbeno in gospodarsko utemeljenost investicij ter pravilnost tehnološke in gradbene koncepcije projekta. Za koristne investicije predlaga komisija Svetu za gospodarstvo MLO odobritev investicijskega elaborata in višino letnih tranš.

Po odobritvi kredita stavi Svet za gospodarstvo MLO ta kredit na razpolago investorju iz razpoložljivih sredstev mestnega sklada za kreditiranje investicij.

6. člen

Na podlagi odobritve iz člena 5. sklene Narodna banka FLRJ z investorjem kreditno pogodbo.

7. člen

Ta odlok velja od dneva objave v Uradnem listu LRS.

Prosil bi navzoče, da v diskusiji podajo morebitne pripombe na osnutek odloka.

Avšič Jaka:

Dosedaj je bila praksa, da so se razni finančni izdatki odobravalih mehanično, zato predlagam, da bi se dodeljevanja kreditov upravljali in sklepali na sejah MLO.

Mnenja sem, da bi v odloku, pri zadnjem odstavku 2. člena dodali nov stavek in sicer: "Kredite odobrava na predlog Sveta za gospodarstvo Mestni ljudski odbor na svoji skupni seji". S tem bodo odborniki Mestnega ljudskega odbora bolje obveščeni o splošni finančni situaciji.

Dr. Dermastia Marjan:

Zdi se mi popolnoma pravilno, kar predlaga tov. Avšič. Kredite iz kreditnega fonda naj odobrava Mestni ljudski odbor na svoji skupni seji, a predlog naj izdela Gospodarski svet, ki bo pri obdelavi predloga ocenil tudi vse gospodarske okoliščnosti, ki vplivajo na obritev kredita. V tem pogledu naj se vnese izprememba.

Nadalje smatram, da ni jasno postavljeno vprašanje določanja kreditnega fonda. Potrebno je namreč jasno naznačiti predstava, ki se bodo stekala v kreditni fond.

Upravljanje s kreditnim fondom bi po mojem mišljenju prepustili Mestni hranilnici, ki naj bi vršila vse bančne posle v zvezi s kreditnim fondom pod kontrolo Gospodarskega sveta.

Posebej je navedeno, da mora biti v komisiji za predlaganje investicijskih kreditov direktor filijale Narodne banke. Mislim, da v našem slučaju, ko imamo Mestno hranilnico to ni nujno potrebno, da bi zadostovalo, če bi imenovali 7 člansko komisijo, ki bo tak morala imeti primeren strokovni sestav.

Prav tako bi izpustili posebna potrdila o zagotovitvi deviz, ker bo namreč promet z devizami vedno bolj svoboden in bo končni fazi našega novega gospodarskega sistema odločujoča le gospodarska splošna ocena.

Dermastia Mara:

Višek amortizacije po uredbi pripada Mestnemu ljudskemu odboru. Mi te uredbe ne moremo spreminjati. Mi vemo, kako je stanje v naši industriji, da imajo iztrošen strojni park, da je amortizacija premajhna ter da bi se strojni park moral obnavljati. Zaradi tega je bil fond za kreditiranje investicij formiran ob priliki diskusije družbenega plana. Tu se bodo kreditirale samo investicije, nikakor pa ne komunalne in druge ustanove.

Rakušček Zdravko:

Uredba pravi, da zbor proizvajalcev odloča o amortizaciji. Ta sredstva so smerjena za ta namen in se ne smejo v druge namene uporabiti. Sprejeti bi bilo načelo, da bi se dalo podjetju, ki investira in rabi strojni park, te investicije na razpolago. Gotova podjetja imajo strojni park že star 60 let ter bo uporabljali v prihodnosti še samo par let.

161

R e p i n c Ivan W

V 1. členu je navedena letnica 1953. Predlagal bi, da bi se prvi člen spremenil tako, da bi letnica odpadla ter bi s tem odlok imel trajnejšo veljavo. *Stem namenom je Komisija odloke pri MLO tudi že v naslovu odloka iztala letnico.*

ing. T e p i n a Marian

~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~

1. člen naj bi se glasil: Po predpisih tega odloka se dovoljujejo iz sklada za kreditiranje investicij MLO glavnega mesta Ljubljane krediti za investicije. Ostalo naj se črta.

Nekatere stvari so tudi premalo premišljene ter mislim, da bi morali biti navedeni tudi kreditni pogoji.

D e r m a s t i a Mara

Mi te pogoje nismo dali, ker smatramo, da bi jih morala dati Narodna banka, da bi bili enotni.

M o d i c dr. Heli W

Vprašam ljudske odbornike ali naj sklepanje odložimo, da se ti pogoji sestavijo, ali pa da se ljudski odborniki zedinijo, da te pogoje sestavi banka.

K r i v i c Vladimir

omogočijo
Jaz sem zato, da se *omogočijo* kreditni pogoji.

A v š i č Jaka

Predlagam, da se napravi pregled koliko imajo podjetja še kreditov, ki jih morajo vrniti MLO-jem ter da naj im pod kakšnimi pogoji so jih dobila.

K odloku o načinu sklepanja kreditnih pogojev glede investicij, ki spadajo med investicije gospodarskega pomena Mestnega ljudskega odbora glavnega mesta Ljubljane se predlagajo naslednje spremembe oziroma dopolnitve:

1. člen odloka se spremeni in glasi: Po predpisih tega odloka se dovoljujeje iz sklada za kreditiranje investicij MLO glavnega mesta Ljubljane krediti za investicije.

V 3. členu naj se 1. stavek glasi: Kredite iz člena 1. tega odloka predlaga komisija za predlaganje investicijskih kreditov iz sklada za kreditiranje investicij MLO Ljubljana, ki ima 7 članov od teh vsaj 2 tehnična strokovnjaka.

Spremeni se tudi zadnji stavek 3. člena takole: Kredite do višine 1 milijon bodisi naenkrat ali v posameznih letnih obrokih odobrava na predlog komisije svet za gospodarstvo MLO-ja, kredite na to vsoto pa odobrava Mestni ljudski odbor glavnega mesta Ljubljane.

V zadnjem odstavku 4. člena je za besedo načrt postaviti piko in črtati besede: Pri uvoženi opremi še podatke o zagotovljenih devizah.

Izpremeni se besedilo 6. člena takole: Na podlagi odobritve iz člena 5. sklene državni kreditni zavod z investicijem kreditno pogodbo.

Predsedujoči predlaga, da se odlok z navedenimi popravki predloži v odobiritev na prihodnji seji.

Predlog da na glasovanje.

Soglasno sprejeto!

SKLEPANJE O USTANOVITVI IN SPREMEMBAH V DRŽAVNIH GOSPODARSKIH
PODJETJIH.

Predloge odločb o ustanovitvi oz. ~~praznjanju~~ spremembah
nekaterih gospodarskih podjetij prečita in obrazloži ljudski
zbornik V e t r i h Franjo:

a) O d l o č b a

o ustanovitvi državnega obrtnega obrata "Naravni kamen" Ljubljana.

1.

Ustanovi se državni obrtni obrat kamnoseštvo in kiparstvo. Podjetje posluje pod firmo "Naravni kamen" Ljubljana. Sedež podjetja je Ljubljana, Kolodvorska ul.32.

2.

Kot osnovna sredstva se dodeljujejo podjetju neodplatno in brez prevzema kakršnih-koli pasiv nepremičnice, stroji, inventar in ostale premičnine, izkazane v posebnem seznamu, kot sestavnem delu te odločbe v skupni knjižni vrednosti 1,904.754.-din.

Navedena osnovna sredstva se izločijo in izknjižijo v državnem gospodarskem podjetju "Mineral", industrija naravnega in umetnega kamna, Ljubljana, ki se po sklepu delavskega sveta z dne 4.4.1953 reorganizira.

3.

Predmet poslovanja podjetja je izvajanje vseh del iz naravnega kamna na zgradbah, izvzemši zidanja s kamnom in malto, izvrševanje kamnoseških del konstruktivnega in nekostruktivnega značaja, ki spadajo po naravi posla v to stroko (ta dela se izvajajo iz naravnega in umetnega kamna, če je treba slednjega obdelovati ali oblikovati s kamnoseškim orodjem), oblaganja sten s navadnim kamnom, izdelovanje kipov reliefov, figur itd. sestavljanje mozaikov in rezanje kamnitih pločev s plošče.

4.

Organ gospodarske uprave podjetja je Svet za gospodarstvo MLO glavnega mesta Ljubljane.

5.

Podjetje je pričelo redno poslovati 1. julija 1953.

6.

Obrtni obrat mora v smislu 14. člena Splošnega zakona o
državnih gospodarskih podjetjih (Ur.list FLRJ št.63-437/1946) pred-
ložiti prijavo za vpis v register državnih gospodarskih podjetij pri
Ministvu za gospodarstvo MLO Ljubljana.

b) O d l o č b a

o primenovanju podjetja "Kavarna in slaščičarna Volga" Ljubljana.

1.

Državno gospodarsko podjetje Kavarna in slaščičarna "Volga", Ljubljana, ki je bilo ustanovljeno s odločbo Mestnega ljudskega odbora glavnega mesta Ljubljane, preds.št.63/51 z dne 17. novembra 1951, se preimenuje in posluje odslej dalje pod firmo "Kavarna in slaščičarna Tivoli", Ljubljana.

2.

Podjetje mora v smislu 14. člena Splošnega zakona o državnih gospodarskih podjetjih (Ur.list FLRJ št.62/437/1946) priglasiti spremembo firme tajništvu za gospodarstvo MLO Ljubljana zaradi vpisa v register državnih gospodarskih podjetij.

Nadalje poroča tov. Vetrlih Franjo, da predlagata Svet za
sveto in kulture in Svet za gospodarstvo MLO, Ljubljana, da
izdajo formalne odločbe za ustanovitev naslednjih predračunskih
stanov s samostojnim financiranje:

a) O d l o č b a

o ustanovitvi predračunske ustanove "Dom učencev avtoprometne šole",
Ježica.

1.

Dom učencev Avtoprometne šole na Ježici se razglašja kot
predračunska ustanova s samostojnim finansiranjem.

Ustanova bo poslovala pod nazivom "Dom učencev avtopromet-
ne šole Ježica".

Sedež ustanove je: Ježica št.29.

2.

Delovno področje je javno prosvetno. Ustanova omogoča
učencem, ki stanujejo izven Ljubljane in siromašnim učencem iz
Ljubljane redno šolanje s tem, da jim nudi primerno stanovanje in
hrano in da jih vzgaja v skladu s smotri socialistične družbe.

3.

Ustanovi se dodeljujejo v upravo naslednja osnovna sred-
stva:

- a) Vse premičnine, ki jih ustanova že uporablja.
- b) Tuja osnovna sredstva, obstoječa iz stanovanjske zgradbe
na Ježici št.29.

4.

Ustanova ni pravna oseba, temveč posluje v sestavu Avto-
prometne šole na Ježici kot njena pomožna ustanova.

5.

Upravo ustanove in vzgojo mladine vodi upravnik, ki ga
imenuje MLO in ki je odgovoren za izvršitev predračuna dohodkov
in izdatkov ustanove. Pri upravljanju ustanove mu pomagajo
pedagoški svet in svet osebja.

6.

Pravice in dolžnosti uprave in ustanove, pedagoškega sveta
in sveta osebja določajo posebna pravila.

7.

Svoje vzgojno in prosvetno delo vrši ustanova po navodilih
in pod nadzorstvom Sveta za prosveto in kulturo MLO.

8.

Plače uslužbencev in delavcev se določijo po predpisih
temeljne uredbe o nazivih in plačah uslužbencev državnih organov.

Odločbe z isto vsebino so bile sprejete še za naslednje ustanove s samostojnim financiranjem, (le z razliko, da je Internat srednje ekonomske šole pravna oseba, dočim ostale ustanove niso):

- a) odločba o ustanovitvi predračunske ustanove s samostojnim financiranjem "Dom vajenske šole za gradbene stroke" Ljubljana, Tomačevska cesta 13/a,
- a) odločba o ustanovitvi predračunske ustanove s samostojnim financiranjem "Dom učencev čevljarske šole", Ljubljana,
- a) odločba o ustanovitvi predračunske ustanove s samostojnim financiranjem "Dom učencev vajeniške šole avtomehanske stroke" Šentvid,
- a) odločba o ustanovitvi predračunske ustanove s samostojnim financiranjem "Internat srednje ekonomske šole" Ljubljana,
- a) odločba o ustanovitvi predračunske ustanove s samostojnim financiranjem "Dom srednje veterinarske šole" Ljubljana,
- a) odločba o ustanovitvi predračunske ustanove/^{s samostojnim financiranjem} "Dom gozdarske srednje šole" Ljubljana.

Vse navedene ustanove dejansko že poslujejo in so prešle
upravo MLO gl. mesta Ljubljana že lansko leto s posebnimi odločba-
mi. Gre le za to, da dobijo navedene predračunske ustanove s samostoj-
nim financiranjem tudi formalno odločbo o svoji ustanovitvi in to
od organa, ki je po temeljni uredbi o ustanavljanju ustanov s
samostojnim financiranjem za to pristojen.

Vse te ustanove bodo po svojem delovnem področju omogoča-
le učencem, ki stanujejo izven Ljubljane in siromašnim učencem iz
Ljubljane, redno šolanje s tem, da se jim nudi primerno stanovanje
in hrana, ter da bodo vzgajani v skladu s smotri socialistične družbe.

Ustanovam so dodeljena že v upravo določena osnovna
sredstva. Značaj pravne osebe naj se prizna samo Internatu ekonomske
šole, upoštevajoč pri tem ravno naloge in obseg dolžnosti
internata. Ostale ustanove pa tega značaja ne bi imele, ker
ne bi poslovale kot pomožne ustanove v sestavi samih šol.

Nadalje predlaga tov. Vetrlih Franjo

O d l o č b a

zadružnih

o potrditvi/pravil Kmetijske zadruga z.o.j. Ljubljana - Ježica.

1.

Potrjuje se prednja zadružna pravila Kmetijske zadruga z.o.j. Ljubljana - Ježica, obsegajoča 31 členov, z naslednjimi popravki in dopolnitvami:

a) Za 14. točko 2. odstavka 10. člena in pred začetkom stavka, ki se začne z besedo "Vabilo", je vstaviti "Člen 11."

b) V 4. stavku 11. člena je črtati besede " zvezo kmetijskih zadrug za glavno mesto Ljubljano" ter vstaviti " Mestno zadružno zvezo v Ljubljani".

c) Peti odstavek 13. člena se spremeni in glasi:

"Kadar sklepa zbor o spremembi ali dopolnitvi zadružnih pravil, o prenehanju, razdelitvi, združitvi ali pridružitvi zadruga ali o ločitvi od zadruga, morata biti navzoči najmanj 2/3 zadružnikov".

č) V 2. stavku 2. odstavka 23. člena je za besedo "bilanco" vstaviti še: " s poslovnim poročilom in obrazložitvijo".

2.

Upravni odbor zadruga je dolžan predložiti potrjena pravila v pristojno registracijo.

3.

Odločba o potrditvi pravil je v smislu 39. člena Splošnega zakona o zadrugah prosta plačila takse po zakonu o taksah.

Potrditvi zadružnih pravil Kmetijske zadruga z.o.j. Dravljje, Ljubljana.

1.

Potrjujejo se prednja zadružna pravila Kmetijske zadruga z.o.j. Dravljje, Ljubljana Vodnikova cesta 277, obsegajoča 43 členov, s naslednjimi popravki, dopolnitvami in pripombami:

a) Točka 5. člena 15. se dopolni tako, da se novo besedilo

glasi:

"Kadar sklepa zbor o spremembi ali dopolnitvi zadružnih pravil, o prenehanju, razdelitvi, združitvi ali pridružitvi zadruga, ali o ločitvi od zadruga, morata biti navzoči najmanj dve tretjini zadružnikov."

b) Zadnji odstavek 15. člena se spremeni in glasi:

"Če zbor ni sklepčen, se preloži za en dan." Če bi zbor tudi tedaj ne bil sklepčen, sklepa veljavno s tistim številom zadružnikov, kolikor jih je na zboru navzočih - na kar pa je treba v vabilu na zbor izrecno opozoriti.

Če bi pa zbor ne bil sklepčen v primeru točke 5. tega člena, se mora preložiti za petnajst dni, da bi potem veljavno sklepal glede na število navzočih zadružnikov."

c) Druga točka člena 19. se popravi in glasi:

"Odloča o sprejemu in izključitvi članov."

č) V drugem stavku 2. odstavka 26. člena je za besedo "najmanj" vstaviti "pa".

d) V 2. stavku 28. člena je za besedo "zbor" vstaviti

"izmed".

e) Prvi stavek 2. odstavka 33. člena se spremeni in

glasi:

"Upravni odbor mora napraviti ob koncu vsakega poslovnega leta, ki se sklada s koledarskim, po prehodu na ekonomske pa z ekonomskim letom, in sicer najkasneje do 10. februarja oziroma v 40 dnevih po preteku ekonomskega leta, zaključne račune in jih predložiti nadzornemu odboru".

f) V 36. členu bi bilo navesti višino družinskega deleža.

2.

Upravni odbor zadruga je dolžan predložiti potrjena pravila
v pristojno registracijo.

3.

Odločba o potrditvi pravil je v smislu 39. člena
splošnega zakona o zadrugah prosta plačila takse po zakonu o taksah,

o potrditvi pravil Mestne zadružne zveze o omejenim jamstvom v Ljubljani.

1.

Potrjuje se priložena zadružna pravila Mestne zadružne zveze z.o.j. v Ljubljani obsegajoče 49 členov z naslednjimi popravki oziroma dopolnitvami:

a) v 4. členu je za besedami: "Članstvo v zvezi" vstaviti besedo "prične".

b) v 2. odstavku 19. člena je črtati besedo "zainteresirana" in namesto nje vstaviti besedo "prizadeta".

c) v 3. in 4. odstavku 38. člena je črtati besedi "rezervnega sklada" in na mesto teh vstaviti "sklada za pospeševanje kmetijstva".

2.

Mestna zadružna zveza z.o.j. v Ljubljani mora biti najkasneje v enem mesecu po potrditvi pravil prijavljena Okrožnemu sodišču v Ljubljani, zaradi vpisa v zadružni register.

Zadruga bo veljala za ustanovljeno s tistim dnem, ko bo vpisana v register.

3.

Ta odločba je v smislu 39. člena Splošnega zakona o zadrugah prosta plačila takse.

Pravila Mestne združne zveze.

I.

Splošne določbe

§1.1.

Pradi svoje organizacijske in gospodarske okrepitve se združijo mesta Ljubljane v Mestno združno zvezo / v nadaljnjem besedilu Zveze je : " Mestna združna zveza s omejenim jamstvom v Ljubljani obsega teritorij mesta Ljubljane."

§1.2.

Zveza se ustanovi z deleži. Višina 1 deleža je 5.000 din. Članstvo je obveznosti Zveze s desetkratnim zneskom vpisanih deležev. Zveza je solidarno.

§1.3.

Dalogo Zveze, ki jih vrši na podlagi zakonitih določil se slasti slednje:

1. Predstavlja včlanjene zadrage v skladu s pooblastili svojega in zastopa interese včlanjenih zadrug, pomaga, da se organizacijske in gospodarske okrepe ter s tem tudi odločilno pomagajo dvigati kmetijske proizvodnje.
2. Pomaga slasti nove ustanovljenim zadrugam pri ureditvi njihovega poslovanja in skrbi, da se v vseh zadrugah uvažajo tiste organizacijske oblike, ki najbolj ustrezajo gospodarskim pogojem zadrug.
3. Skrbi, da se razvijajo in krepe v zadrugah združne poselitve in obrati združnega gospodarjenja, kot kmetijske strojne postaje, mešane postaje, obrati za predelavo kmetijskih in gozdarskih proizvodov, trgovski obrati, uslužnostne delavnice in podobno.
4. Nadzoruje in revizira celotno poslovanje včlanjenih zadrug in njihovih podjetij.
5. Ustanavlja, spaja in ukinja na predlog upravnega odbora in včlanjenih zadrug svoje podjetja za pospeševanje kmetijske in gozdarske proizvodnje, sama pa se neposredno ne bavi s gospodarskim poslovanjem.

II. Članstvo.

§1.4.

Članice Mestne združne zveze postajajo lahko vse zadrage na podlagi Zveze. Če zahtevajo to interesi zadrug, sprejme lahko Zveza v članstvo tudi podjetja zveze.

Na sprejem v članstvo predloži zadruga upravnemu odboru pristopno pismo in se izkaže, da je vpisana v združni register.

Na podlagi pristopne izjave sklepa upravni odbor Zveze o sprejemu v članstvo. Odklonjena zadruga se pritoži / v roku 15 dni / lahko predloži sklep na zbor Zveze, ki odloča dokončno.

Članstvo v Zvezi z dnem sklepa upravnega odbora o sprejemu v članstvo pritožbe po sklepu občnega zbora

čl. 5.

članstvo preneha:

- a/ če preneha združba ali združno podjetje, ki je član združbe
- b/ s izstopom
- c/ s izključitvijo

čl. 6.

Vsaka članica izstopi lahko iz članstva, kadar želi, mora pa obvestiti o tem Zvezo najkasneje mesec dni pred koncem poslovnega leta. Članstvo preneha ob koncu poslovnega leta, če je pravečasno odpovedano. Članstvo preneha ob koncu prihodnjega poslovnega leta, če ni pravečasno odpovedano.

Članstvo preneha tudi s dne, vpisa prenehanja združbe v združni register.

čl. 7.

Upravni odbor odloča o izključitvi zlasti v naslednjih primerih:
a/ če članica deluje v nasprotju s predpisi zakonov in pravil,
b/ če se ne drži sklepov zborov in ne izvršuje naloge, ki so bile članici dane na podlagi sklepov zborov in družbenega plana,
c/ če ne izpolnjuje svojih dolžnosti in obveznosti napram Zvezi
d/ če s svojim delom škoduje ugledu in interesom družbe in združenstva.

Kot dan izključitve se vzame dan, ko je sklep o izključitvi glasno priobčen članici.

Proti sklepu o izključitvi je v roku 15 dni dopustna pritožba na prvi prihodnji zbor Zveze. Pritožbe nima odločilne moči.

Mesec dni pred zborom ne more upravni odbor sklepati o izključitvi.

čl. 8.

Članice imajo zlasti naslednje pravice:

- a/ da se poslužujejo sredstev in uslug, s katerimi Zveza razpolaga v mejah predpisov in sklepov zborov,
- b/ da stavlja predloge upravnemu in nadzornemu odboru ter zboru glede dela in poslovanja Zveze,
- c/ da se v skladu s določbami teh pravil udeležujejo zborov, posvetovanj in konferenc Zveze s pravico, da volijo in da so voljene.

čl. 9.

Članice imajo zlasti naslednje dolžnosti:

- a/ da se v smislu določb teh pravil udeležujejo zborov, posvetovanj in konferenc Zveze,
- b/ da so vezane glede svojih odnosov napram Zvezi na obstoječe zakonite predpise in pravila Zveze, na sklepe in navodila zborov ter da izvršuje naloge, ki so jim v tem okviru dane,
- c/ da izvršujejo svoje obveznosti napram Zvezi, da ji pomagajo pri izvrševanju njenih nalog, predvsem pa, da ji omogočijo pravilno izvajanje revizije po revizijskih organih Zveze,
- d/ da predlagajo Zvezi zahtevane podatke o svojem delu in poslovanju.

III

Organi zveze

§1.10.

Organi zveze so: zbor, upravni in nadzorni odbor.

Z b o r

§1.11.

Najvišji organ Zveze je zbor. Zbor izvoli in imenuje vse ostale organe in pravomočno sklepa o vseh vprašanjih, ki se tičejo Zveze. Sklepi zbora so obvezni za vse članice in organe Zveze.

§1.12.

Na zboru sodelujejo članice po svojih delegetih. Vsaka zadruga - članica ima pravice do enega delegata na vsakih 40 svojih združni-
kov, če je po ostanek združnikov večji kot 20, ima pravice še na enega delegata. Zadruga, ki ima manj kot 40 združnikov, ima pravice do enega delegata.

Delegati morejo prisostvovati zboru osebno, vsak delegat ima po glas. Delegati se imenujejo na zboru s pismenim pooblastilom svoje zadruga.

§1.13.

Zbor odloča:

- a/ o sprejemu gospodarskega plana Zveze in o proračunu ter o izvedbi na nujno izvršitev.
- b/ o poročilu upravnega in nadzornega odbora,
- c/ o potrditvi letnega in polletnega zaključnega računa, o uporabi viška dohodkov ter o podelitvi razrečnice upravnemu in nadzornemu odboru,
- d/ o revizijskih poročilih,
- e/ o spremembah in dopolnitvah pravil, pravilnikov in poslovnikov Zveze,
- f/ o izvolitvi in imenovanju članov upravnega in nadzornega odbora članov odborov Zveze za pospeševanje posameznih panog njenega dela in o izvolitvi in imenovanju likvidacijske komisije. Za člane odborov, kot so: npr. za pospeševanje živinoreje, za obnovo vinogradov in sadovnjakov, za pospeševanje mehanizacije itd. so izvoljeni lahko tudi združniki, ki niso delegeti ali lahko tudi strokovnjaki, ki s svojim strokovnim znanjem lahko prispevajo k pospeševanju posameznih panog, čeprav niso združniki,
- g/ o ustanovitvi, poslovanju in prenehanju podjetij Zveze, o prenehanju njihovih temeljnih sredstev, o prevzemu jamstva in obveznosti podjetij ter o uporabi dobička in o kritju izgube svojih podjetij v skladu z zakonitimi predpisi.
- h/ o prenehanju Zveze,
- i/ o skupni voiti do katere se lahko upravni odbor Zveze odloči, tudi o skupni voiti, do katere lahko kreditira Zveza posamezne članice,
- j/ o predlogih in pritožbah članic in
- k/ o vseh drugih zadevah, ki se tičejo Zveze in njenih članic.

§1.14.

Zbor je lahko reden ali izreden.

Redni zbor sklicuje upravni odbor najkasneje do 1. marca oziroma do 15. avgusta vsakega leta. Na rednem zboru, ki se vrši najkasneje do 1. marca sklepajo članice o delu v preteklem letu in o odobritvi sključnega računa. Na rednem zboru, ki se vrši najkasneje do 15. avgusta sklepajo članice o planu za prihodnje leto in o potrditvi polletnega sključnega računa. Druga vprašanja iz 13. čl. teh pravil se rešujejo lahko na enem od obeh zborov.

Če upravni odbor ne skliče rednega zbora pravočasno, ga skliče nadzorni odbor najkasneje do 10. marca, oziroma do 1. septembra. Če tudi nadzorni odbor ne skliče zbora pravočasno, ga skliče lahko Glavna združna zveza LRS ali 1/3 članic okrajne združne zveze.

Izredni zbor se vrši po potrebi. Sklicuje ga upravni ali nadzorni odbor, lahko ga pa skliče tudi Republiška oziroma Glavna združna zveza LRS ali 1/3 članic Mestne združne zveze.

Izredni zbor sklepa o zadevah zaradi katerih je bil sklican.

§1.15.

Zbor se sklicuje s pisanim vabilom, ki vsebuje kraj, preostor, dan in uro zbora ter dnevni red. Če je na dnevnem redu sklepanje o spremembi ali dopolnitvi pravil, se navedejo v vabilu določbe, ki naj se sprejmejo oziroma dopolnijo, besedilo predlaganih sprememb in dopolnitev pa se objavi na vidnem mestu v poslovalnici Zveze najkasneje 10 dni pred zborom, dostavi pa se tudi pisмено istočasno s vabilom vsem članicam Zveze.

Vabilo na zbor podpisuje predsednik ali podpredsednik ali član upravnega odbora Zveze, če pa sklicel zbor nadzorni odbor, njegov predsednik ali podpredsednik ali en član. Če skličejo zbor članice na podlagi §1.14. teh pravil podpisujejo vabilo vse sklicateljice.

Vabilo na zbor se objavi v poslovalnici Zveze najkasneje 15 dni pred zborom, poleg tega pa se tudi pisмено dostavi vsaki članici in Republiški oziroma Glavni združni zvezi.

§1.16.

Zbor vodi delovno predsedstvo, ki ga izvoli zbor iz svoje srede, predsedstvo sestavljajo predsednik, zapisnikar in trije člani.

Predsednik se voli za dobo enega leta, tako da opravlja te dolžnosti do prihodnjega prvega rednega zbora.

Do izvolitve predsedstva vodi zbor eden od sklicateljev.

§1.17.

Zbor sklepa veljavno, če je zastopnih več kot polovica delegatov. Skupno število navzočih delegatov se ugotovi s seznamom, ki se sestavi na podlagi predloženih pooblastil. Ta seznam in pooblastila pregleda verifikacijska komisija treh članov, ki jo izvoli zbor iz svoje srede.

O poročilu verifikacijske komisije odloča zbor pred izvolitvijo predsedstva. Delegati, katerim bi bili mandati razveljavljeni ne morejo sodelovati pri nadaljnjem delu zbora.

Če ni ob določenem času navzočih na zboru zadostno število delegatov se zbor odloči za 7 - 15 dni, oziroma, če je na dnevnem redu sprememba ali dopolnitev pravil ali prenehanje Zveze za 15 dni, drugi zbor pa odloča pravočasno na glade na število navzočih delegatov.

61.18.

Sbor sklepa s večino glasov navzočih delegatov. Če sklepa sbor spremembi ali dopolnitvi pravil ali o prenehanju Zveze, mora biti navzočih najmanj 2/3 delegatov, ki tudi odločajo s večino glasov. Če se predloge polovica delegatov ne, polovica pa proti predlogu, odloči glas predsednika zbora.

61.19.

Sbor sklepa s glasovanjem. Glasovanje je tajno ali javno, kakor sklepa sbor.

Člani upravnega in nadzornega odbora ne morejo glasovati o svoji razrešnici. Prav tako ne morejo glasovati tisti delegati, ki so prisadeti na sedeži o kateri se sklepa, bodisi osebno ali pa, če je zainteresirana združba, ki jo zastopajo.

61.20.

O delu zbora se vodi zapisnik, ki vsebuje dan in kraj zbora, skupno število navzočih delegatov in vse sklepe zbora. Zapisnik se predloži seznam navzočih delegatov, njihove pooblastile in poročilo verifikacijske komisije.

Upravni odbor

61. 21.

Upravni odbor je izvršilni organ Zveze, ki jo predstavlja in vodi skleno delo po določbah teh pravil. Upravni odbor obstoji od 7 - 15 članov. Vsi člani upravnega odbora morajo opravljati svoje dolžnost osebno.

Na svoje delo odgovarja zboru.

61.22.

Upravni odbor izvoli sbor Zveze. Osobe, ki so izvoljene v upravni odbor, morajo imeti pogoje predpisane po zakonu.

61.23.

Članstvo v upravnem odboru traja leto dni oziroma dokler ni izvoljen drug upravni odbor.

Sbor lahko vsek čas tudi pred potekom dolžnosti imenja celotni upravni odbor ali posamezne člane.

61. 24.

Če se zmanjša število članov v teku leta pod polovico, mora nadzorni odbor v roku 15 dni sklicati sbor zaradi izpolnitve upravnega odbora. Če nadzorni odbor tega ne bi storil, skliče sbor Republiškega oziroma Glavnega združenja sveta LRS.

Dolžnost tako izvoljenih članov traja toliko časa, kolikor bi trajala dolžnost tistih članov, na katerih mesta so bili ti izvoljeni.

61. 25.

Upravni odbor se konstituira in izvoli izmed sebe predsednika, podpredsednika in tajnika.

Predsednik upravnega odbora je predsednik Mestne združine zveze in osebno vodi njeno delo. Predsednik predstavlja in zastopa Mestno združino zveze in zanjo podpisuje v imenu upravnega odbora.

§1.26.

Upravni odbor sklepa na sejah, ki se vrši po potrebi najmanj po enkrat mesečno.

Seje sklicuje predsednik oziroma podpredsednik ali član upravnega odbora.

Seja je sklepna, če je prisotnih več kot polovica članov upravnega odbora oziroma predsedstva. Sklepa se s večino glasov navzočih, razen enakosti odloča po predsedujoči.

Člani upravnega odbora ne morejo glasovati o zadevah glede katerih se osebno prizadeti.

§1.27.

O sejah upravnega odbora se vodi zapisnik. Zapisnik piše tajnik oziroma druga oseba, ki jo določi upravni odbor. Če nekdo od članov zapisnika neče podpisati in ima odvečeno mišljenje, se to vnese v zapisnik obnem s črtno črto.

§1.28.

Upravni odbor ima poleg dolžnosti predpisanih po zakonu, pravilih, pravilnikih, poslovnikih in sklepih sbora zlasti naslednje naloge:

a/ sklepa o sprejemu in izključitvi sveznih članov razen fizičnih članov,

b/ sodeluje pri pripravi osnutkov plana Zveze,

c/ izdeluje osnutek pravilnikov in poslovnikov o delu in poslovanju Zveze in jih predlaga sboru v odobritev.

d/ Sklicuje sbore Zveze in jim predlaga poročila o svojem delu letno in polletno zaključne račune.

e/ sklepa pogodbe za Zvezo, po pooblastila posamezne zdruge po kateri se volenjske zdruge,

f/ sklepa o črpanju izdatkov v okviru sprejetega proračuna Zveze in skrbi za njeno premoženje

g/ skrbi, da je poslovanje Zveze v skladu z zakoni in predpisi, pravili, pravilniki in poslovniki Zveze in da izpolnjuje Zveza naloge in navodila Republiške oziroma Glavne združne zveze.

h/ odloča o vseh ostalih vprašanjih, ki se nanašajo na Zvezo in spadajo v pristojnost upravnega odbora.

Upravni odbor si svoje delo tudi porazdeli tako, da je vsak član določen za posamezno panogo dela Zveze in da sodeluje s posameznimi odbori zveze.

§1.29.

Člani upravnega odbora morajo vršiti svoje naloge skrbno in s moralno in materialno odgovornostjo. Za škodo, ki bi nastala po njihovi krivici in malomarnosti se osebno odgovorni. Njihova odgovornost se ne zmanjša, če se posamezne naloge prenesli na druge organe ali osebe.

Odborniki odgovarjajo za svoje delo sboru.

Nadzorni odbor

§1.30.

Nadzorni odbor je sestavljen iz 5 - 7 članov, ki jih imenuje sbor in ki morajo izpolnjevati po zakonu predpisane pogoje.

čl. 31.

Člani nadzornega odbora izvolijo izmed sebe predsednika in po potrebi podpredsednika.

čl. 32.

Določbe teh pravil glede upravnega odbora se uporabljajo ustrezno tudi za nadzorni odbor.

čl. 33.

Nadzorni odbor je dolžan, da nadzoruje delo Zveze v celoti, njenih organov ter delavcev in uslužbencev. Zlasti pregleduje knjige in listine Zveze, prav tako pa tudi podjetij in ustanov Zveze. Nadzorni odbor zahteva lahko od Republiške oziroma Glavne združne zveze LRS, da izvede to strokovno revizijo Zveze ali njenih podjetij, zadrug in združnih podjetij.

čl. 34.

Nadzorni odbor skliče lahko zbor kadar smatra to za potrebno, da pa sklicati zbor, če ugotovi večje napake pri delu Zveze ali če so kršeni pomembnejši pravni predpisi, pravila ali sklepi zborov. Posredno člani upravnega odbora ali celotni upravni odbor lahko tudi odstranijo od njihovih dolžnosti, če se nepravilno opravljajo svoje delo, kar obstoji nevarnost za premoženje, interese ali pravice Zveze ali njenih članov. V takem primeru mora nadzorni odbor tekoč najkasneje v 30 dneh sklicati izredni zbor Zveze, kateremu poroča o razlogih, zaradi katerih so bili člani upravnega odbora odstranjeni. Na mesto odstranjenih članov določi nadzorni odbor izmed združnikov volanje- in zadrug še vedno potrebne število oseb, ki vrše dolžnosti članov upravnega odbora do zbora. Nadzorni odbor mora v takem primeru obvestiti tudi republiške oziroma Glavne združne zveze LRS.

čl. 35.

Nadzorni odbor ima svoje seje najmanj enkrat mesečno, njegov delni odbor pa najmanj vsakih 15 dni.

IV. Sredstva za delo Zveze.

čl. 36.

Viri materialnih sredstev Zveze so:

- a/ deleži in pristopnine
- b/ skladi
- c/ dohodki od gospodarskih in drugih dejavnosti podjetij Zveze,
- d/ letna članarina volanjenih zadrug
- e/ posojila in hranilne vloge
- f/ druga sredstva.

čl. 37.

Zveza ima naslednje sklade:

- Sklad za pospeševanje kmetijstva
- amortizacijski sklad in
- kulturno - prosvetni sklad.

Po sklepu zbora se ustanovi lahko tudi drugi skladi.

čl. 38.

V sklad za pospeševanje kmetijstva vloži Zveza vsako leto najmanj viška dohodkov.

V primeru prenehanja Zveze se preda sklad za pospeševanje kmetijstva njeni naslednici ali drugi podobni organizaciji. V kolikor pa ne obstoje pa Glavni združni zvezi, ki ga uporabi po zakonitih predpisih.

Najmanj polovica rezervnega sklada mora biti vloženo tako, da se lahko hitro pretvori v denar.

O uporabi rezervnega sklada sklepa zbor.

čl. 39.

V amortizacijski sklad se vlože amortizacijski zneski osnovnih sredstev, ki jih Zveza upravlja v skladu z zakonitimi predpisi.

čl. 40.

V kulturno prosvetni sklad se vloži največ 50 % viška dohodkov Zveze.

čl. 41.

Ob vstopu v Zvezo vplačajo članice pristopnino in vpišejo in vplačajo najmanj 1 delež v znesku 5.000 din / pettisoč/.

Pozamezna združba vpiše in vplača lahko tudi več deležev.

Upravni odbor lahko devoli, da se vpisani deleži vplačujejo v obrokih.

Dokler traja članstvo se deleži ne morejo odštajati niti ne prenesti.

čl. 42.

Upravni odbor organizira hranilno in kreditno poslovanje, da tudi sam preskrbi sredstva za poslovanje.

čl. 43.

Podjetje Zveze posluje po svojem gospodarskem računu in zakonitih predpisih.

V. Razno odločbe

čl. 44.

Zveze ima svoje računevodstvo, ki se vodi po zakonitih predpisih.

čl. 45.

Upravni odbor mora po stanju na dan 31. decembra sestaviti letni zaključni račun najkasneje do 20. februarja naslednjega leta.

Polletni zaključni račun se sestavi do 31. julija s stanjem na dan 30. junija.

Nadzorni odbor mora pravočasno pregledati letni in polletni račun.

Predlog bilance mora biti članicam na vpogled najmanj 14 dni pred zborom.

čl. 46.

Zbor sklepa o odobritvi letnega in polletnega računa in o po-

Dr. Dermastia Marjan:

Mislím, da je osnovna in primarna naloga zadrúge pospešenje kmetijske proizvodnje. Ne strinjam se, da damo zadrúgam možnosti, da najdejo kje drugje razne zasluške. Zadrúga se mora baviti izključno le z kmetijsko proizvodnjo. Mi pa jim s tem, da jim dovolimo trgóvske posle, damo proste roke. Če jim to dovolimo, se bodo bavile samo z apnenicami, lesno špekulacijo, prodajo vina in žganja in podobno, zanemarjale pa bodo kmetijsko proizvodnjo, kar bo seveda v našo škodo.

Vrhovec Stane:

Res je najvažnejše, da se kmetijske zadrúge zanimajo za svojo primarno nalogo - pospeševanje in dvig kmetijske proizvodnje. Tov. Vetrih je prečítal razne člene iz predloženih zadrúžnih pravil ter je popolnoma pravilno ugotovila tov. Dermastia, da so kmetijske zadrúge poklicane za pospeševanje kmetijske proizvodnje. Ne strinjam pa se s tem, kar je tov. Dermastia omenil glede ostalih dejavnosti kmetijske zadrúge. Smatram za pravilno, če se zadrúge pečajo tudi z drugimi gospodarskimi ~~panogami~~ dejavnostmi, vendar to za svoje člane in v okviru svoje kmetijske zadrúge. Vsi dobro vemo, da obstoja v Ljubljani Mestna zadrúžna zveza že dve leti in da v smislu sklepov upravnega odbora in zakonskih predpisov urejuje odnose v zadrúžnem sektorju kmetijstva.

Dr. Dermastia Marjan:

Jaz vztrajam pri svojem predlogu. Ravno v petek je bilo na tej seji iznešeno, da je bila ustanovljena kmetijska zadrúga, kateri so izvrgli vse trgóvske posle - toda brigatije se mora samo za kmetijsko proizvodnjo. Jaz zahtevam in vztrajam, da se loči trgovina od zadrúg. Po vseh teh sklepih je Mestni ljudski odbor dolžan, da se to tudi izvede.

Tov. ing. Tepina Marjan pravi, da se ta trgóvska mreža že enkrat razvije.

Predsednik MLO prečíta par točk iz pravil zadrúge.

Kristan Ivan :

Ta pravila bo treba na vsak način nasloniti na bodoče

~~trgovske potrebe. Treba bi bilo počakati.~~

nasloniti na bodoče trgovinske potrebe. Treba bi bilo počakati.

Svetina ing. Beno:

Rad bi pripomnil sledeče: ko smo pred kratkim pregledovali sadrugam bilance, smo opazili, da so bile skoraj vse na vseh kmetijskih panogah pasivne, dočim dočim so bile v trgovskih poslih visoko aktivne. Pasivnost svoje glavne dejavnosti - kmetijstva, so krile z visoko aktivnostjo v trgovskem poslovanju.

Vrhovec Stane:

Še nekaj bi rad pripomnil, da bo jasno vsem ostalim. Vedeti je treba, da so ravno zadruge po ostalih krajih središče življenja na vasi. Na področju Ljubljane pa imajo trgovine le še Kmetijska zadruga v Lavrici, Mednem, Tacnu in Dobrunjah. To pa vsled tega, ker ostala trgovska mreža Ljubljane nima v teh krajih nobene svoje poslovalnice. Zato smatram, da je to prav, ker bi bilo z ukinitvijo teh poslovalnic na terenu precej negodovanja. Gospodarski obrati, ki jih še posamezne zadruge imajo, pa z svojim finančnim učinkom služijo predvsem urejevanju zadružnih domov, ki še niso popolnoma dograjeni.

Krivic Vladimir:

Strinjam se s tem, kar je rekel tov. dr. Dermastia. To bo treba rešiti na prihodnji seji.

Vrhovec Stane:

Mestna zadružna zveza se je bavila z izvozom ne kot samostojno izvozno podjetje, temveč v sklopu Glavne zadružne zveze Slovenije. To zagovarjam zaradi tega, ker je šlo tu predvsem za ustvarjanje lastnih deviz za nabavo strojev za mehanizacijo kmetijstva.

Dr. Dermastia Marjan:

Jaz sem prepričan, da hočemo vse to postaviti na zdravo podlago. Mestna zadružna zveza ni ustanova, ki bi tukaj trgovala. Meni se zdi, da so se pojmi nekako pomešali. Obstoja velik kup slabosti, ki gredo na račun kreditne politike. Mestna zadružna zveza je kot ostala podjetja in nima pravice, da bi se izgibala akumulaciji.

Vrhovec Stane:

To ne drži - verjetno tov. dr. Dermastia tega ne pozna.

Edeti je treba, da ima tudi Mestna zadružna zveza svoj voljeni upravni odbor.

Krivic Vladimir:

Še tole bi rad rekel: ni jasno, da je bilo včasih vse to forsirano, ker je bila takrat taka situacija in tudi potrebe drugačne. Mi sami smo forsirali zadrugam razne trgovske posle in tudi apnenice in podobno.

Mestna zadružna zveza danes ni več izvozno podjetje. To je ustarela tendenca. Ne obstoja pa nobeno opravičilo, da bi se v Ljubljani razvijala takšna dejavnost.

Nadalje prečita tov. Vetrih Franjo predlog odločbe o zavrnitvi prošnje za potrditev pravil Obrtno - uslužnostne zadruge mesarjev - klavcev v Ljubljani, kakor sledi:

O d l o č b a

o zavrnitvi prošnje za potrditev pravil Obrtno - uslužnostne zadruge mesarjev - klavcev v Ljubljani.

Prošnja komisije za vpostavitvev Obrtno - uslužnostne zadruge mesarjev v klavcev v Ljubljani z dne 23.6.1953 za potrditev predloženega načrta združnih pravil se zavrne.

Ne izda se tudi dovoljenje za ustanovitev te zadruge.

U t e m e l j i t e v:

Iz prošnje, kakor tudi iz načrta pravil Obrtno - uslužnostne zadruge mesarjev - klavcev v Ljubljani, je razvidno, da naj bi v zvezi z reorganizacijo poslovanja ukinjenega državnega gospodarskega podjetja "Klavsna klavnica" v Ljubljani, nova zadruga v svojo organizacijo prevzela okrog 50 mesarskih mojstrov in mesarskih pomočnikov, s katerimi naj bi se po naročilu mesarsko industrijskih in obrtnih podjetij, kakor tudi podjetij za izvoz zaklane živine izvrševale vse vrste klavnih nalog. V tem smislu je bil že napravljen sporazum s prizadetimi državnimi gospodarskimi podjetji in direkcijami po sklepu Mestnega ljudskega odbora glavnega mesta Ljubljane z dne 22.5.1953 ustanovljene veterinarsko-sanitarne ustanove "Klavnica Ljubljana".

torej
Namen ustanoviteljev zadruge bi bil/predvsem ta, da centralizira v svoji organizaciji vse za klanje strokovno usposobljen kader, si s tem ustvari ustrezajoč dominantni položaj ter po lastni presoji določa pogoje za vršitev uslužnostnega zakola. Samo od nove zadruge naj bi bila odvisna služba klanja živine v Ljubljani in le ona bi na ta način postavljala ceno svojih uslug. Koristniki teh uslug bi bili seveda na ta način prisiljeni plačevati tudi nesorazmerno odškodnino, v kateri bi bili maksimalno zajeti elementi raznih rizikov ne glede na dejansko kalkulacijo stroškov klavnih storitev. Razumljivo je, da bi bila zaradi takšnega monopolnega položaja zadruge v nevarnosti skupnost potrošnikov, ki bi morali plačevati diktirano ceno mesarskih uslug nove zadruge.



V Ljubljani, dne _____

MESTNI LJUDSKI ODBOR

GLAVNEGA MESTA
LJUBLJANA

Št. _____

Predmet:

To pa tudi jasno dokazuje, da se zadruga ne ustanavlja s namenom, da bi izpolnjevala naloge, ki jih obrtniškim zadrugam postavlja Zakon o obrtništvu. Klanje živine, ki je vitalnega pomena za redno prehrano delovnega ljudstva, ne more biti odvisno od gospodarske organizacije, ki bi mogla to izkoristiti za svoje lastne namene.

Prav zato je dolžna veterinarsko - sanitarna ustanova "Klavnica Ljubljana" v lastnem delokrogu skrbeti, da bo imela takšno število lastnih klavcev, ki bo zadostovalo za kritje minimalnih potreb dnevnega zakola. To je bil med drugim tudi namen reorganizacije mesarstva po ukinitvi podjetja "Mestne klavnice" Ljubljana. Dogovori z državnimi gospodarskimi podjetji mesarske stroke, na katere se predlagatelji zadružnih pravil sklikujejo, pa ravno dokazujejo, da bi zadruga hotela izkriviti po Mestnem ljudskem odboru glavnega mesta Ljubljane izvedeno reorganizacijo ter v svoj prid oblikovati gospodarsko dejavnost, ki bi šla v škodo socialistične skupnosti.

Ne glede na to pa je prošnja za potrditev zadružnih pravil zavrniti tudi iz čisto formalnega razloga. Tretji odstavek 62. člena zakona o obrtništvu določa, da je za ustanovitev zadruge potrebno najmanj 7 obrtnih mojstrov in pomočnikov, od katerih mora biti vsaj eden od njih obrtni mojster. Prošnja za potrditev načrta zadružnih pravil pa je v imenu komisije za postavitev obrtno - služnostne zadruge mesarjev in klavcev podpisana le po treh članih komisije brez navedbe, kdo od njih ima kvalifikacije mesarja - mojstra.

Zavrnitvena odločba je utemeljena.

Taksa po tarifni številki 1, 6, in 7 Zakona o taksah je plačana v kolekih, ki so nalepljeni in predpisno uničeni na izvirni prošnji.

Proti tej odločbi je v roku 15 dni od njenega prejema dopustna pritožba, ki pa je bilo vložiti pri tajništvu za gospodarstvo MLO Ljubljana. Pritožba mora biti kolekovana po tarifni številki 5 Zakona o taksah (kolek za 90.-din).

121

Tov. Vetrih Franjo prečita predlog za poročstvo
Mestnega ljudskega odbora Ljubljana za odobritev obratnega kredita
Grajski restavraciji.

Avšič Jaka:

Mi sami lahko damo novo garancijsko izjavo, ne moremo
pa podaljšati stare, ker te sploh ni. Če je pa kaj podobnega, je
neveljavno.

Dermastia Mara:

Ugotavljam, da obstojajo še razne druge garancije razen
te, ki je bila prečitana. Mislim, da bomo dobili glede teh
garancij podatke od Narodne banke, tako, da bomo o tem na jasnem.

Ing. Tepina Marjan:

Grajska restavracija je bila zelo slabo vodena. Vsi
vidimo, da ima zelo odlične pogoje za razvoj in obstoj. ~~ter~~
Predlagam, da se izvrši v podjetju revizija ter se ugotovi, kje
se vrše nepravilnosti.

Dermastia Mara:

Revizija je tu, mi moramo dati garancijo.

Dr. Dermastia Marjan:

Strnjam se s trditvijo ing. Tep-ine in hočem, da se
napravi red. Vsem za slučaj, da so prišli gostje iz drugih republik
in naročili kosilo ob 13. uri, kosila pa ni bilo niti ob 14. uri.

Vetrih Franjo:

Mislim, da se moramo enkrat le pogovoriti o našem
gostinstvu. Gostinstvo v Ljubljani je pod kritiko. ~~Če pogledamo~~ ^{Vidimo}
da je pod Triglavom kosilo po 150.-din ~~arjev~~, v Ljubljani in
Mariboru pa so nesorazmerno visoke cene in slaba postrežba.
Trebba se bolj pobrigati za kader v gostinstvu, posebno pa še
v Grajski restavraciji in v hoteli Belevue. Če že govorimo o
tujskem prometu

182
moramo tu nekaj ukreniti.

Dr. Dermastia Marjan:

Strinjam se s tem, kar je rekel tov. Vetrih. Vprašanju gostinstva moramo posvetiti resno pozornost. Če pogledamo samo plačilni fond, bi lahko o tem marsikaj razpravljali.

Vetrih Franjo:

Tudi o gostinstvu na periferiji se bo treba enkrat resno pogovariti.

Dermastia Mara:

Mi moramo priti do zaključka, ali podaljšamo garancijo ali gremo pa na likvididacijo podjetja. Poslali smo komisijo na pregled, vendar ostavke direktarja nismo sprejeli, ker moramo stvar razšistiti.

Krivic Vladimir:

To je načelno vprašanje. Mi mnogo razpravljamo o konkurzih - ne napravimo pa nič. Treba je nekaj ukreniti in napraviti konec takim stvarem. Če vidimo, da podjetje slabo gospodar je treba pravočasno poskrbeti za revizijo in prisilno upravo, da se mahinacije ne bodo vršile še dalje. Ta prisilna uprava bi bila po mojem mnenju zato, da vidi, ali je mogoče nadaljnje poslovanje ter, da napravi red.

Vedeti moramo, da pridemo preko turizma 5 do 10 cenejše do deviz kot pa preko dragih stvari. Ravno preko takih obratov bi lahko dobili lepe devize za potrebe naše Ljubljane.

Avšič Jaka:

Če damo na glasovanje podaljšanje garancijske izjave za Grajsko restavracijo izjavljam, da ne bom glasoval. Jaz bom glasoval proti, ker te garancijske izjave sploh ni in prosim, da se da to v zapisnik. MLO dosedaj še nobene garancijske izjave za kredite podjetjem ni izglasoval in po zakonu o ljudskih odborih je samo plenum zato zakonit. Če so dane kake garancije, so nezakonit in se mora to obravnavati.

Dr. Heli Modic:

Jasno je, da Mestni ljudski odbor ni dal garancije, vendar jo banka ima. Mi moramo sedaj odločiti, ali za naprej damo garancijo ali ne.

Krivic Vladimir:

Mi s tem ne moremo dopustiti, da sedaj restavracija
sastane. Dajmo jo pod prisilno upravo.

Mestni ljudski odbor predlog tov. Krivica soglasno
sprejme!

9. POROČILO KOMISIJE ZA VOLITVE IN IMENOVANJA

Poročilo komisije za volitve in imenovanja poda Urbančič Marjan, njen predsednik.

Postavijo se:

Sever Franc za direktorja Mestnega pečarstva , Klun Jože za direktorja podjetja Avtotaksi, Pertot Milan za upravnika podjetja "Naravni kamen" in Jurca Franc za direktorja stanovanjskega urada MLO.

Razreši se na lastno željo tov. Jenko Ivan, dosedanji direktor stanovanjskega urada MLO.

Mestni ljudski odbor predloge komisije za volitve in imenovanja soglasno odobri.

Tov. ing. Tepina Marjan prečita in obrazloži odločbo o razlastitvi zemljišča v katastrski občini Šentvid v korist in za potrebe gimnazije v Šentvidu:

O d l o č b a:

v korist države in za potrebe Mestnega ljudskega odbora glavnega mesta Ljubljane se odreja popolna razlastitev v katastrski občini Šentvid ležečih nepremičnin in sicer:

- 1) pod vlož.štev. 67 vpisanih parcel štev.118/1 - travnika v izmeri 2510 m2 in št. 117/1 - njive v izmeri 9318 m2, ki so last C i r m a n Marije, posestnice iz Šentvida 28.
- 2) pod vlož. štev. 396 vpisanih parcel št. 126 - travnika v izmeri 2144 m2 in št. 127- njive v izmeri 2309 m2, ki so last R o b i d a Antona, posestnika iz Šentvida 32.

Mestna razlastitvena komisija v Ljubljani naj izvede razlastitveni postopek po predlogu tajništva za prosveto in kulturo MLO in izda ustrezne odločbe o razlastitvi po 29. členu tega zakona.

U t e m e l j i t e v:

Mestni ljudski odbor glavnega mesta Ljubljane potrebuje za razlastitev odrejena zemljišča za zgraditev novega gimnazijskega poslopja v Šentvidu, vsled česar je razlastitev utemeljena po točki g) 1. člena temeljnega zakona o razlastitvi, kajti izvedbo razlastitve zahteva splošni interes, da se izvedejo koristna dela za družbeno - ekonomske in kulturno povzdigo ter razvoj ljudstva.

V zvezi z že sprejeto odločbo o dosmrtnem brezplačnem
 užitku nepremičnin v korist Pirkovič Pavle in Pirkovič Ivota,
 Ljubljana, Kocenova 7 - prečita ing. Tepina Marjan sklep, da se
 dovoljenje prenese samo na ožji krog družine, nikakor pa ne na
 dediče in potomce.

Predlog Mestni ljudski odbor soglasno odobri!

Nadalje prečita ing. Tepina Marjan prošnjo tov.

Kamnikar Alojza iz Ljubljane, Šmartinska cesta, za zamenjavo
 nepremičnin za enonadstropno - enodružinsko hišo v Ljubljani, Titova
 številka 125. Predlaga, da naj da Mestni ljudski odbor o tem svoje
 mnenje.

Dermastia Mara:

Zanima me, kako je prišel tov. Kamnikar do teh parcel.

Tov. ing. Tepina Marjan pojasni, da je prišel tov.

Kamnikar do teh parcel že pred vojno.

Di Batista Franc:

Kolikor je meni znano, je prišel tov. Kamnikar do teh
 parcel na čisto pošten način. Zanimal sem se pri ljudeh, ki ga
 poznajo in pravijo, da si je vse to pridobil s svojo pridnostjo.
 On je v svojem poklicu res strokovnjak in svoje znanje nudi tudi
 drugim. Svojemu delu je se vsestransko posvetil. Ker vem, da se
 bo tam vse podrlo, sem mnenja, da se mu prošnja ugodno reši.

Dr. Dermastia Marjan:

Ne gre mi v glavo, da delamo tukaj neke izjeme. Kako
 bodo ostali ljudje gledali na to, ko bodo v podobnih stvareh
 prizadeti. Mislim, da ne moremo delati nobene izjeme, ampak
 načelno brez vsake protekcije.

Ing. Tepina Marjan:

Po zakonu je to mogoče.

Drobež Franc:

Pridružujem se predlogu tov. ing. Tepine. Tudi sam sem v taki komisiji in vem, da je to dopustno. Primer je, da sta na Zaloški cesti dva zamenjala hišo za posestvo na Litijski cesti. Če smo tukaj sporazumni, se mi rešimi neštetim čisto administrativnim aktom.

Kar se tiče tov. Kamnikarja, ga jaz dobro poznam, ker sva se večkrat srečala v ilegalnem delu. Povem vam, da je on vršil s svojimi delavci ogromne stvari v času osvobodilne borbe. Bil je vedno pripravljen za vsako delo in ga tudi takoj izvršil, kadarkoli je bilo to potrebno, pa četudi ponoči. Enkrat nam je pomagal s tem, da nam je preskrbel načrte vseh lesenih mostov. Rečem lahko, da je aktivno sodeloval v času narodno osvobodilne borbe.

Predlagam, da njegovo prošnjo ugodno rešimo in mu dovolimo zamenjavo.

Mestni ljudski odbor predlog ~~za~~ zamenjave nepremičnin za enonadstropno hišo tov. Kamnika Alojzu, soglasno odobri!

10. ODOBRITEV FINANČNIH SREDSTEV ZA NAMESTITEV NOVIH USLUŽBENCEV.

Zadevni proračun izdatkov prečita tov. Peterne Franc in sicer: V referatu predsednika Sveta za gospodarstvo MLO tov. Dermastia Mare na zadnjem zasedanju skupščine MLO dne 31.7.1953 je bilo ugotovljeno,

da primanjkuje Tajništvu za gospodarstvo - strokovno osebje. Skupščina je osvojila predlog Sveta za gospodarstvo MLO, da se število osebja poveča za 37 delovnih mest in sicer:

finančna uprava 1, ekonomsko-planski odsek 2, gospodarska inspekcija 8, uprava za investicije 4, uprava za dohodke 17, finančna inspekcija 5 ---- skupaj vsega 37 delovnih mest.

Stroški za ta nova službena mesta bodo znašali predvidoma /povprečno din 11.500.-- na osebo x 37 x 4 t.j. od 1-9 do 31-12- t.l./ zaokroženo ----- Din 1,700.000.--

Proračunska rezerva za leto 1953 je bila določena na 20 milj. dinarjev. Ta rezerva pa je:

- a/ bila znižana z virmanom v korist "Javne varnosti/ za ureditev registra prebivalstva za ----- din 400.000.--
 - b/ bila do konca julija tl.dejansko izčrpana za razne potrebe MLO v znesku ----- " 1,523.323.--
 - c/ angažirana za potrebe posameznih svetov MLO po sklepu seje /skupne/odbornikov dne 22-5-53 v znesku ----- " 16,952.150.--
- 18,875.473.--

Tako znašajo razpoložljiva sredstva na rezervi samo še Din 1,124.527.--

Medtem pa so nastale še nove potrebe, ki sploh niso bile zajete v mestnem proračunu in sicer:

- 1/ 4 računi Revizijsko-tehničnega zavoda MLO za izvršene revizije:
 - z dne 19-6-53 ----- din 5.600.--
 - " " 19-6-53 ----- " 21.800.--
 - " " 30-6-53 ----- " 3.900.--
 - " " 30-6-53 ----- " 9.300.-- skupaj din 40.600.--
 - 2/ 2 predloga Uprave za dohodke MLO za izplačilo honorarjev članom davčnih komisij in sicer:
 - predlog z dne 9-7-53 ----- din 85.800.--
 - " " " 23-7-53 ----- " 49.700.-- " 135.500.--
 - 3/ za izgotovitev popravljenih in razčiščenih volilnih imenikov za nadurno delo /deloma že izvršeno ob priliki zadnjih volitev/ predvidom ----- " 40.000.--
- Din 216.100.--

Na rezervi bi torej ostalo še neizčrpanih " " 908.427.--
kar ne bi zadoščalo za kritje stroškov za nove manestitve.

~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ Glede na to, da so podani pogoji za sestavo dodatnega proračuna na račun presežkov, ki smo jih že in ki jih bomo predvidoma še ustvarili na dohodkih ~~ad~~ prebivalstva in dohodkih uradov in ustanov /presežkov dohodkov iz gospodarstva tu ne moremo vključiti, ker ne prihajajo v poštev za financiranje dodatnega proračuna, ki bo administrativen/ je možno odobriti potrebne virmane in izplačila iz proračunske rezerve tudi preko

omenjenih din 908.427.--, ki nam še ostanejo , ker bomo, ev. večje potrebe lahko premostili časovno do sprejetja dodatnega proračuna, v katerem bo pa treba vse te potrebe zajeti.
tato izide naslednji

p r e d l o g :

a/ Krediti, predvideni na p.p.6-3-1 do 3 "Tajništvo MLO, osebni izdatki" proračuna MLO za leto 1953 naj se povečajo za znesek

Din 1.700.000.--

v breme kredita po part. 8-117 "Proračunska rezerva" istega prorač.

b/ Odobri naj se poravnava 4 računov Revizijsko-tehničnega zavoda MLO z dne 19-6. in 30-6-53 v skupnem znesku

Din 40.6000.--

v breme kredita po part. 8-117 "Proračunska rezerva" istega prorač.

c/ Odobri naj se izplačilo 2 predlogov Uprave za dohodke za nakazilo honorarjev članov davčnih komisij v skupnem znesku

Din 135.500.--

v breme kredita po part. 8-117 "Proračunska rezerva" istega prorač.

č/ Odobri naj se angažma sredstev za nagrade osebju, zaposlenemu pri sestavi in razčlaščevanju volilnih imenikov MLO, do zneska

Din 40.000.--

v breme kredita po part. 8-117 "Proračunska rezerva" istega prorač.

Skupna obremenitev v breme proračunske rezerve bi znašala po gonjih predlogih

Din 1,916.100.--
=====

Odobritev finančni sredstev za 37 novih uslužbencev soglasno sprejeta ! *Predloži soglasno sprejeti !*

11./ SKLEPANJE O UREDITVI ZEMLJAŠČA MED ZAVODOM ZA GLUHO MLADINO IN KLINIKO .

Zapisnik prečita tov. Rakar - zapisnik priložen.

Komisija Poliklinike

poslopje poliklinike MLO na začetku bivše Jegličeve ceste se je pričelo graditi že leta 1946, zaradi pomanjkanja kreditov je pa stavba še vedno nedograjena. Gradnjo je prvotno finansiral Zavod za socialno zavarovanje, kasneje pa je to prešlo v kompetenco MLO. Gradbeni načrti so v redu, v teku nadaljne zidave tega objekta pa se je izkazalo, da za postavitev V. trakta primanjkuje stavbišča, to 240 m². Potrebno je stavbišče je možno dobiti edino na ta način, da odstopi Zavod za gluhonemo mladino odgovarjajočo površino svojega vrta. To bi pa omenjeni zavod težko storil glede na njegovo prenatrpanost ter z ozirom na to, da bi odstopljeni del zemljišča lahko pogrešal za potrebe svojih gojencev.

Na hitro in obogestransko zadovoljivo rešitev tega vprašanja je šla pri Svetu za ljudsko zdravstvo in socialno politiko MLO postavljena posebna komisija z nalogom, da prouči to vprašanje. Ta komisija je ugotovila, da je stanje v resnici takšno, kakor je opisano že zgoraj in je storila sledeči sklep: Svet za komunalne zadeve MLO naj bi poiškal in rezerviral za potrebe Zavoda za gluhonemo mladino potrebno zemljišče ter ga zavaroval za interese tega zavoda z gradbeno prepovedjo za vsakega drugega interesenta. Na tem zemljišču bi se gradilo poslopje gluhonemnice, kadar bi ji to dodelila denarna sredstva. Izbor zemljišča naj se izbere sporazumno s zastopniki gluhonemnice.

Na sklepu se je Sveta za lj. zdravstvo in socialno politiko MLO z dne 10.8.1953 naj MLO ob sodelovanju Zavoda za gluhonemo mladino čimprej najde primerno zemljišče za potrebe Gluhonemnice, dalje naj tej pomaga tudi s tem, da ji po možnosti dodeli čimprej primerno stavbo za potrebe Gluhonemnice, ki je zdaj prenatrpana z Gluhonemo mladino in ne more kriti sedanjo kapaciteto potreb, ki so republiškega merila. S hitro rešitvijo tega problema bo omogočeno da se še pred zimo skončajo stavbena dela novem poslopiju Poliklinike na katere so investicijskih krediti na razpolago in jih je treba uporabiti do konca tekočega proračunskega leta, istočasno bo pa pomagano tudi Gluhonemnici. V primeru pa da Gluhonemnica nikakor ne bi pristala na že medsebojno dogovorjeno rešitev tega vprašanja, bo moral MLO razlastiti za 240 m² površine njenega vrta v korist novega poslopja poliklinike. MLO naj povrne Gluhonemnici tudi tisto povzročeno na njenem zemljišču in nekaterih vrtnih stavbah v zvezi z gradnjo Poliklinike.

Rakarjeva:

Prečitanemu zapisniku bi pripomnila še dve stvari:

- 1./ Včeraj je Svet to na seji razpravljaj in odločil, da se preskrbi Zavodu za gluho mladino primeren prostor.
- 2./ Svet predlaga, da najdemo za njih pravilno rešitev. Vidimo, da so oni postavili svoje zahteve - mi pa svoje. Lahko bi povišali stavbo. Če gre pa na razlastitveni postopek, bi se preveč zavleklo. Mislim, da je to pereče vprašanje in je nujno, da tu nekaj ukrenemo.

Krajger Olga: ☞

To kar je tov. Rakarjeva navedla je točno. Ta mladina se bo res zadušila, ker že sploh nimajo nobenega vrta več. Jaz mislim, da bi bila primerna trenutna zamenjava Mladinski dom na Kodeljevem. Gledati moramo za lokacijo.

Dr. Heli Modic: ☞

Ali je kaj predlogov o tem?

Rakarjeva:

Mnogo je bilo že obljubljenega - pa je vse skupaj padlo v vodo.

Camernik Franc: ☞

Letos sem bil v zavodu in sem videl, da je stiska res velika. Ko se je govorilo, da jih bodo ločili, je rekel ravnatelj, da je potrebno, da bodo vsaj v okviru mesta. Treba je, da so skupaj ker se ločeni še slabše počutijo. Kar se pa tiče zavoda samega, je pa že malo zastarel in v glavnem ne odgovarja več za gluho mladino.

Dr. Heli Modic: ☞

Mnenja se, da moramo imeti konkretni predlog za to lokacijo.

Supet Avgust: ☞

Mi tega ne bomo mogli kar tako rešiti. Moramo njim poiskati nekaj primernega. Z gradnjo je ^{le} treba nadaljevati in nima smisla, da bi to razbijali. Poliklinika je ~~le~~ nekaj skupnega in 5 trakt spada zraven. Ker zavod nima nobenih pretenzij glede zemljišča, sem prepričan, da nam oni ne bodo nasprotovali.

Dr. Heli Modic: ☞

Ali so oni zadovoljni s tem?

Vrhunc Viljem:

Zelo rad bi videl, da bi Mestni ljudski odbor v tej zadevi nekaj pokrenil. Tudi jaz imam otroka, ki je defekten in vem, kakšne težave so v zvezi s tem. Stvar moramo čim preje urediti, ker se taki slučajji iz dneva v dan večajo.

Čamernik Franc:

Da bi lažje rešili ta problem, predlagam, da bi za podoben internat služil tudi Kodeljev grad. Prostora okrog gradu je dosti.

Krajger Olga:

Vedeti moramo, da gluha mladina potrebuje svetle prostore, ker ji svetloba nadomešča sluh.

Rakar Iva:

Zaenkrat je res najbolj važno to, da se je stvar premaknila iz mrtve točke. Zavod za gluho mladino pa hoče samo ~~neke~~ garancijo, da bodo nekaj dobili za vse to.

Gorjanc Joško:

Jaz mislim, da se to ne izplača, ker so ti prostori preslabi in tudi ne odgovarjajo za bodoči razvoj ustanove. Danes imemo že okrog 800 do 1000 takih otrok, ki ne morejo posečati te šole.

Stavba sama pa bo prej ali slej prišla v sklop zdravstvenih ustanov, s katerimi je obdana.

Rakar Iva:

Trenutno bi bilo važno, da bi dobili vsaj za 50 otrok primeren odgovarjajoč prostor, ker jim s tem ogromno pomagamo. Predlagam dve stvari: 1) da jih povabimo v komisijo, ki bo ugotovila kje naj bi bila lokacija in 2) kakšna je možnost izprazniti Mladinski dom.

Prepričana sem, da bodo oni na to pristali.

Dr. Heli Modic:

Mi postavimo Svetu za ljudsko zdravstvo in soc.politiko nalogo, da pomaga z iskanjem primerne prostora.

*Tukaj ni razpisano, kaj
so bile te odločbe
sprejele, oziroma
medlagane!*

O D L O Č B A

Na podlagi čl. 65 in 117 zakona o ljudskih odborih
mest in mestnih občin (Ur. list LRS Štev. 19/90-52), čl. 5 temelj-
ne uredbe o ustanovah s samostojnim financiranjem (Ur. list FLMJ
Štev. 18-182/52) in na predlog Sveta za ljudsko zdravstvo in soc.
politiko MLO

izdaja Mestni ljudski odbor za glavno mesto Ljubljana
na sklepu XII. skupne seje Mestnega zbora in Zbora proizvajalcev
dne 10. in 11. avgusta 1953

o d l o č b o

o spremembi odločbe o razglasitvi Reševalne postaje
v Ljubljani na gospodarsko ustnovo s samostojnim
financiranjem.

Odločba o razglasitvi Reševalne postaje v Ljubljani
na gospodarsko ustanovo s samostojnim financiranjem, sprejeta
na XII. redni seji Mestnega ljudskega odbora za glavno mesto
Ljubljana dne 18.VI.1952, se spremeni tako, da se Reševalna
postaja v Ljubljani razglasi za predračunsko ustanovo s samo-
stojnim financiranjem.

Ta odločba velja od. 1.VI.1953.

Predsednik MLO:
(Dr. Heli Modic)

Uveljavljeno:

Reševalna postaja v Ljubljani,
Rajništvo za zdrav.in.soc.pol.MLO LJ.,

Na pravi prepis

(Dr. Mally Miran)

Ljubljana, dne 5.9.1953.

O D L O Č B A

Na podlagi čl. 65 in 117 zakona o ljudskih odborih

Na podlagi čl. 65 in 117 zakona o ljudskih odborih
Mestni ljudski odbor glavnega mesta Ljubljane
Svetom za zdravstvo in socialno politiko LRS in na predlog
Tajništva za zdravstvo in socialno politiko MLO

izdaja Mestni ljudski odbor glavnega mesta Ljubljane
na sklepu XII. skupne seje Mestnega zbora in Zbora proizvajalcev
dne 10. in 11. VIII. 1953

o d l o č b o

o pranehanju Titovega otroškega doma v
Stanežičih

1. Titov otroški dom v Stanežičih, ki je socialna in proračun-
ska ustanova Mestnega ljudskega odbora za glavno mesto Ljubljana
na pod pristopnostjo Sveta za zdravstvo in socialno politiko
MLO, preneha obstojati.

2. Likvidacijo na podlagi te odločbe odredi in imenuje člana
likvidacijske komisije Tajništvo za zdravstvo in socialno poli-
tiko MLO Ljubljana, izvede pa jo likvidacijska komisija ob smi-
slni uporabi določil Uredbe o postopku pri likvidaciji gospodar-
skih podjetij (Ur. list FLRJ št. 57-545-51).

3. Premoženje ukinjene ustanove naj likvidacijska komisija izroči
isti ustanovi, oziroma organu, ki ga je določil Svet za zdravstvo
in socialno politiko MLO.

S. f. - s.n.!

Predsednik MLO:
(dr. Heli Modic)

Prejeto:

1. Tajn.za zdrav.in soc.pol.MLO

točen prepis!
(dr. Helly Miran)

Ljubljana, dne 2.9.1953.

O D L O Č B A

Na podlagi št. 65 in 117 Zakona o ljudskih odborih mest
in mestnih občin (Ur. list LRS št. 19-90/1952), v soglasju s Svetom
za zdravstvo in socialno politiko LRS in na predlog Tajništva
za zdravstvo in socialno politiko MLO izdaja Mestni ljudski odbor
glavnega mesta Ljubljane po sklepu XII. skupne seje Mestnega zbora
in Zbora proizvajalcev s dne 10. in 11. VIII. 1953

o d l o č b o

o prenehanju Doma starih in onemoglih v Dornavi.

1. Dom starih in onemoglih v Dornavi pri Ptujju, ki je socialna
proračunska ustanova Mestnega ljudskega odbora za glavno
mesto Ljubljana in pod pristojnostjo Sveta za zdravstvo in soc.
politiko MLO, preneha obstajati.

2. Likvidacije na podlagi te odločbe odredi in imenuje člane li-
kvidacijske komisije Tajništvo za zdravstvo in socialno politiko
MLO Ljubljana, izvede pa jo likvidacijska komisija ob smiselni
pomagi določi Uredbe o postopku pri likvidaciji gospodarskih
objektov (Ur. list FLRJ št. 75-545/51).

3. Prenehanje ukinjene ustanove naj likvidacijska komisija izre-
ši tudi ustanovi, oz. organu, ki ga bo določil Svet za zdravstvo
in socialno politiko MLO.

4. Izvršitev te odločbe se odloži do dograditve enega trakta
doma na Bokaleh, Tajništvo za zdravstvo in socialno politiko
MLO pa se pooblašča, da glede na stanje dograditve doma na Bo-
kaleh določi začetek izvajanja te odločbe.

S. f. - s. n.!

izvoljeno:

Svet za zdrav. in soc. pol. LRS,
Tajn. za zdrav. in soc. pol. MLO
dom starih in onemoglih Dornava
pri Ptujju

Predsednik MLO:
(dr. Heli Modic)

Za točnost prepisa!
(dr. Mally Miran)
Ljubljana, dne 2.9.1953.

S predlogom so se vsi ljudskie odborniki strinjali in je bil soglasno sprejet!

Krivic Vladimir:

Tovariši ljudski odborniki! Mi toliko govorimo o zaščiti in varstvu kulturnih spomenikov v Ljubljani, ne vidimo pa, da sta ravno naš Magistrat in naša sejna dvorana, ki sta tudi kulturni spomenik, in jih oglašujajo tudi tuji in tako zamazana in zaprta.

Dr. Dermastia Marjan:

Predno zaključimo, bi žele opozoriti Mestni ljudski odbor na nekatere pojave, ki so v svojem bistvu nepravilni in predstavljajo kršenje splošnih družbenih interesov.

Eden izmed njih je slučaj gradbene podjetja Tehnika. To podjetje je namreč letos spomladi pričelo graditi stanovanjsko hišo, jo z velikim tempom spravilo v surovem stanju pod streho in sedaj tako stoji ter bo zopet povzročilo negotovanje med Ljubljancami. Gradnjo stanovanjske hiše je Tehnika začela iz sredstev za amortizacijo in je na tak način sredstva, ki naj bi služila za obnovo in povečanje strojnega parka, vgradila v stanovanjsko hišo. S tem je seveda povzročila družbeno škodljivo dejanje in po mojem mnenju bi se morali za take pojave, ki so najbrže tudi na drugih mestih, pozanimati in najodločnejše na njih reagirati.

Drugi primer, ki sem ga razbral iz zapisnika našega zbora proizvajalcev, kjer so odobrili popraviljanje dohodka podjetju "Pletenina" in mu na tak način protizakonito omogočili povečanje njegovih skladov na škodo skupnosti. Pravtako se je podjetju "Remonot", ki je zgradilo iz amortizacije namenjene za strojni park, administrativno poslopje, dovolilo tako koriščenje in ga osvobodilo odvoda obveznega dela amortizacije, kar je seveda tudi protizakonito.

Bojim se, da ti primeri niso osamljeni in da so se dogodili tudi drugi v zvezi z odobravanjem zaključnih računov.

Prav zaradi pa je nujno o teh slučajih na tem mestu razpravljati in onemogočiti slične pojave v bodočnosti, kajti nikdo ni pooblastil nikogar, pa tudi ne zbor proizvajalcev, da sankcionira nepravilnosti v podjetjih in podpira partikularistične tendence na račun skupnosti.

Posebno pa smatram, da je potrebno o teh stvarah razpravljati, ker smo se na tem mestu dogovorili, da ne bomo nepravilnosti v bodoče dovoljevali, a so se po tem dogovoru ponovno dogodile.

Končno smatram, da je nujno razpravljati tudi o nepravilnostih naše trgovske mreže in da ne moremo biti nezainteresirani na slučajih, kakor je Les- Ljubljana, ki ga je ljubljanska Trgovinska zbornica jasno obsodila zaradi protidružbenih tendenc v njegovem trgovanju. Po mojem mišljenju bi moral Mestni ljudski odbor na take stvari energično reagirati.

Dr. Modic Heli:

Saj je bilo že rečeno, da se tu uvedejo ekonomske zakonitosti.

Dermastia Mara:

V petek je bila seja na Gospodarskem svetu in sem bila tudi jaz navzoča. Razpravljale so se razne stvari in upam, da bomo tudi to v najkrajšem času uredili in podvzeli potrebne mere. Pri tem pa pridejo v poštev in na vrsto tudi bilance ter vse, kar je z njimi v zvezi.

S tem je bil dnevni red izčrpan in predsednik MLO zaključil sejo ob 21.45 uri.

Vodja zapisnika:

Peternel Franc l.r.

Predsednik MLO:

Dr. Heli Modic l.r.

Overiteljja zapisnika:

Drobež Franc l.r.

Pečaver Albina l.r.