

ODGOVORI NA DELEGATSKA VPRAŠANJA

Delegacija **KS Dobrova** je na 7. skupnem zasedanju zborov dne 24. 6. 1987 podala vprašanje oz. predlog za prekvalifikacijo dela krajevne skupnosti iz mestnega v izvenmestno območje.
ODGOVOR Zavoda za družbeno planiranje Ljubljana:

KS Dobrova pri Ljubljani je dne 23. 6. 1987 postavila naslednje delegatsko vprašanje:

Odgovor je pripravil Zavod za družbeno planiranje Ljubljana in se glasi:

Po 34. členu zakona o urejanju prostora (Uradni list SRS, št. 18-930/84, z dne 14. 6. 1984) je treba v prostorskih sestavinah dolgoročnega plana občine podrobneje določiti za ureditvena območja posameznih ali prostorsko in funkcionalno med seboj povezanih mest in naselij, ki so ali bodo zaradi predvidenega razvoja postala mesta ali naselja mestnega značaja, planske usmeritve za razvoj z urbanistično zasnovo naselja. Po določilih tega člena je z urbanistično zasnovo med drugim treba določiti zlasti zaokrožene prostorske in funkcionalne celote.

Del KS Dobrova, vključen v območje, ki se po dolgoročnem planu občin in mesta Ljubljane ureja z urbanistično zasnovo, bo predvidoma do leta 2000 – podobno kot Brezovica, Vnanje in Notranje Gorice, Škofljica, Medno itn. – predstavljal zaokroženo prostorsko in funkcionalno celoto z naseljem Ljubljana (to je deloma že danes. Ta opredelitev v dolgoročnem planu pomeni le usmeritev, da naj bi se v dolgoročnem obdobju današnje mestno območje Ljubljane (naselje Ljubljana) razširilo in vključilo tudi omenjena naselja. Na podlagi te usmeritve se bodo ta naselja vključevala v naselje Ljubljana (mestni del Ljubljane) postopoma z ustreznimi posebnimi odloki skupščine občin in mesta glede na njihovo dejansko rast, razvoj skupne (mestne) komunalne infrastrukture, povezan z javnimi prometnimi sredstvi itn. Torej del KS Dobrova, ki je z dolgoročnim planom občin in mesta Ljubljane predviden, da se vključi v mestni del Ljubljane, to danes dejansko še ni, temveč je to predmet posebnega postopka in odločitev.

Omenjena usmeritev je bila opredeljena že v:

- Smernicah za pripravo dolgoročnega plana občin in mesta Ljubljana za obdobje 1986–2000, ki so bile v javni razpravi od 5. 1.–4. 3. 1982 ter sprejete v Skupščini občine Ljubljana Vič-Rudnik konec februarja, v Skupščini mesta Ljubljane pa dne 4. 3. 1982;

- v delovnem osnutku urbanističnega načrta Ljubljane (Delegatsko gradivo SML, št. 46, priloga 2, z dne 9. 3. 1982);

- v 1. osnutku dolgoročnega plana, ki je bil v javni razpravi in razgrnjen od 7. 6. do 31. 12. 1984;

- v 2. osnutku dolgoročnega plana, ki je bil v javni razpravi in razgrnjen od 7. 2. do 7. 4. 1985 (Delegatsko gradivo SML, št. 30, z dne 12. 2. 1985) ter

- predlogu dolgoročnega plana, ki je bil v javni razpravi od 2. 11. do 5. 12. 1985 ter sprejet v Skupščini občine Ljubljana Vič-Rudnik konec novembra, v Skupščini mesta Ljubljane pa 5. 12. 1985.

V vseh teh razpravah na te usmeritve s strani KS Dobrova ni bilo pripomb ali spreminjalnih predlogov. Načelo odločanja po delegatskem sistemu in pravica občanov o odločanju o zadevah, ki so za njih pomembne, torej ni bilo kršeno, temveč se občani KS Dobrova niso pravočasno vključili v razpravo o teh dokumentih.

V kolikor obstajajo razlogi, da se sprejeta usmeritev spremeni, bomo te argumente proučili ter – če so utemeljeni – upoštevali pri spremembah in dopolnitvah Dolgoročnega plana občin in mesta Ljubljana za obdobje 1986–2000, ki so z odlokom (osnutek odloka je objavljen v Delegatskem gradivu SML, št. 14 z dne 9. 10. 1987) predvidene v drugi polovici prihodnjega leta.

Zavod za družbeno planiranje
Ljubljana

Delegacija **KS BRDO** je na 8. in 10. seji zbora krajevnih skupnosti 25. 3. 1987 in 30. 9. 1987 postavila vprašanje glede postavitve žagalnice v prostorih bivše Opekarne na Brdu, načrtovanju obvozne železniške proge in preselitve asfaltne baze

ODGOVORI:

- odgovor SCT Ljubljana

a) preselitev obrata finalnih del

Po prejemu vašega dopisa smo ponovno preverili v kakšni fazi je selitev obrata finalnih del in ugotovili, da je selitev dejansko v zaključni fazi. Tako je že preseljen obrat plastičnih mas, obrat krovsko kleparskih del in kompletna skladišča, dejansko pa je prišlo do zamude pri preselitvi samih kotlov za kuhanje litega asfalta, ker smo prav v trenutku, ko naj bi kotle preselili, prišli v časovno stisko z izvrševanjem nekaterih nujnih del in zato selitev ni bila mogoča. Zataknilo se nam je pri pripravi ramp, ki so potrebne za obratovanje na novi lokaciji. Poleg tega pa je bilo na stari lokaciji še nekaj materialov, ki bi zahtevali dodatne transporte in s tem tudi podražitev celotne proizvodnje. Ne glede na to, da bi bilo ekonomsko smotno prav zaradi zadnjega razloga obratovati še nekaj časa na lokaciji Brdo, smo se s predstavniki obrata finalnih del dogovorili, da bodo kuhali liti asfalt na lokaciji Brdo le do 16. 10. 1987, v nadaljnjih dneh pa bomo iz sedanje lokacije opravili še zadnje transporte materiala in opreme na novo lokacijo INDOP. Prosimo torej za razumevanje, ob enem pa upamo, da bo selitev obrata finalnih del omogočila tudi namestitvev žagalnice v obstoječih prostorih na Brdu.

b) postavitvev žagalnice v prostorih bivše opekarne Brdo

V delegatskem vprašanju je navedeno, da je delegacija postavila letos spomladi vprašanje glede postavitve žage v prostorih bivše opekarne Brdo in da na to vprašanje ni dobila odgovora. V zvezi s tem vam sporočamo, da z delegatskim vprašanjem nismo bili seznanjeni, čeprav smo imeli s Krajevno skupnostjo Brdo več stikov in dne 11. 2. 1987 tudi konkreten dogovor s predsednikom Krajevne skupnosti, da Krajevni skupnosti posredujemo strokovno oceno o emisiji hrupa in prahu, ki naj bi bila osnova za razpravo s krajani. Oceno smo posredovali z dopisom 12. 2. 1987, kot tudi nekatere dopise, ki naj bi pojasnili celotno situacijo. Spomladi smo večkrat kontaktirali s predstavniki Krajevne skupnosti (3. 3., 17. 3., 23. 3., 27. 3. in 31. 3.) in dobili le pojasnilo, da se bo sestala ekološka komisija, medtem ko zapisnika tega sestanka nismo prejeli, kot tudi nismo bili seznanjeni z delegatskim vprašanjem. Za sedaj v okviru možnosti ravnamo skladno s srednjeročnim planom Sob VIČ-RUDNIK, po katerem naj bi preselili tesarsko dejavnost na lokacijo Brdo ali v prvi fazi vsaj žagalnico, še zlasti spričo dejstva, da še vedno ni dokončno znana usoda glede železnice, ki po planskih dokumentih razpolavlja cono VP 3/2. Naš cilj je gospodarno izkoristiti obstoječe objekte na lokaciji Brdo, ob enem pa smo pripravili tudi ustrezne podloge za izdelavo zazidalnega območja in jih posredovali Zavodu za izgradnjo Ljubljane, Tozd Urbanizem LUZ 13. 5. 1987. Dne 29. 9. 87 smo obiskali predstavnike LUZ-a in ugotovili, da so dokumenti v pripravi, ni nam pa znano ali so bili posredovani ustreznim forumom za odločanje.

Lokacija obstoječih objektov bivše opekarne je po srednjeročnem družbenem planu občine Ljubljana Vič-Rudnik za obdobje 1986–1990 (Uradni list SRS, št. 34/86) in po dolgoročnem planu občine in mesta Ljubljane za obdobje 1986–2000 (Uradni list SRS, št. 11/86) v območju urejanja VP 3/2 Brdo, za katerega je zahtevana izdelava zazidalnega načrta.

Že samo označbo območja urejanja VP je opredeljena osnovna namembnost območja, to je: površine za proizvodnje, skladišča in terminale kot je to razvidno iz opomb poglavja 9. Tabele Dolgoročnega družbenega plana občin in mesta Ljubljane za obdobje 1986–2000 (Uradni list SRS, št. 11/86).

Lokacijo oz. preselitev SCT-TOZD Tesarska dejavnost na predmetno lokacijo Brda, je obravnaval in dovolil tudi Izvršni svet občine Ljubljana Vič-Rudnik na svoji 55. seji dne 13. 7. 1983 in jo predvideva tudi Družbeni plan občine Ljubljana Vič-Rudnik za obdobje 1986–1990, kot je to razvidno iz tabele 17. (Uradni list SRS, št. 34/86).

Z odločbo št. 351-1795/84 z dne 10/4-1987 je bila odobrena lokacija le za spremembo namembnosti obstoječih objektov bivše opekarne tako da se bo v njih odvijal proces obrezovanja in žaganja hlodovine in ne za kakršnokoli novo gradnjo objektov. Torej gre v danem primeru le za izkoristek danih – obstoječih kapacitet v skladu z dolgoročnim in srednjeročnim družbenim planom.

Zoper navedeno odločbo sta stanovanjski zadrugi Dobrova in Napredek vložili pritožbo. Zato je bila celotna zadeva odstopljena Republiškemur komiteju za varstvo okolja in urejanja prostora, v pristojno odločanje.

Komite za urejanje prostora in varstvo okolja

— Izbor ene izmed dveh variant trase zahodne obvozne železniške proge za Rožnikom je predmet usladitev oziroma sprememb in dopolnitev Dolgoročnega plana občin in mesta Ljubljana za obdobje 1986–2000, ki so z odlokom Skupščine mesta Ljubljane predviden v letu 1988 (osnutek odloka je objavljen v Delegatskem gradivu SML, št. 14, z dne 9. 10. 1987). Osnutek teh dopolnitev je bil razgrnjen v času od 24. 11. od 26. 12. 1986; o predlaganih rešitvah je potekala obširna javna razprava v sseh prizadetih krajevnih skupnostih. Podane pripombe in predlogi bodo v okviru danih možnosti upoštevani pri pripravi novega osnutka sprememb in dopolnitev dolgoročnega plana občin in mesta Ljubljane v prihodnjem letu, ki ga bomo obravnavali in sprejemali po zakonsko predpisanih postopkih.

Zahteva KS Brdo, da se kot podlaga za odločanje in razrešitev problemov, ki bi jih sprožila gradnja obvozne železniške proge na območju VP 3/2 (VP-6) Brdo, izdelata zazidalni načrt za to območje, je upoštevana. Posebne strokovne podlage za zazidalni načrt tega območja, ki jih izdeluje Zavod za izgradnjo Ljubljane – TOZD Urbanizem LUZ, bodo za obravnavo pripravljene v decembru 1987, na podlagi razprave o teh strokovnih osnovah pa bo v prvi polovici leta 1988 pripravljen tudi zazidalni načrt.

Zavod za družbeno planiranje Ljubljana

Delegacija **KS KRIM** je na 10. seji ZKS dne 30. 9. 1987 podala delegatsko pripombo oz. vprašanje glede prometne ureditve Dolenjske ceste oz. križišča Orlova – Dolenjska.

ODGOVOR Skupnosti za ceste Ljubljana:

Skupnost za ceste Ljubljana je v planu za leto 1987 predvidela financiranje ureditve dveh križišč na Dolenjski cesti in sicer:

- Dolenjska cesta – Peruzzijska cesta
- Dolenjska cesta – Orlova cesta

Dolenjska cesta – Peruzzijska cesta:

V postopku je pridobitev lokacijske dokumentacije, ki jo vodi Skupnost za ceste Slovenije, saj se križišče ureja v sklopu izgradnje južne obvoznice. Postopek se je nekoliko zavlekel, ker se to križišče ureja v povezavi s priključkom Peruzzijske ceste na južno obvoznico ter je treba zadevo reševati kompleksno.

Dolenjska cesta – Orlova cesta:

V postopku je pridobitev lokacijske dokumentacije.

Seznanjeni smo s problemi na katere opozarja KS Krim, vendar sredstva s katerimi razpolaga Skupnost za ceste Ljubljana ne omogočajo reševanja vseh kritičnih točk na Dolenjski cesti. Nekatera vprašanja tudi ne sodijo v pristojnost Skupnosti za ceste Ljubljana.

Ne glede na vse navedeno pa se bodo razmere na Dolenjski cesti izboljšale po izgradnji južne obvoznice in podaljška Kardejeve ceste saj se bodo prometni tokovi preusmerili, manj bo zlasti tovornega prometa.

Delegacija **KS Kozarje** je na 10. seji ZKS dne 30. 9. 1987 podala vprašanje, ki se nanaša na odlok o sprejemu prostorskih ureditvenih pogojev za planski celoti V 6 Mestni log in V 7 Kozarje.

ODGOVOR

1. V dolgoročnem planu in srednjeročnem družbenem planu, ki ga povzema grafični del prostorskih ureditvenih pogojev, so skladno z Zakonom o cestah (uradni list SRS, št. 38/81 in 37/87) vrisani cestni rezervati: člen 63. drugi odstavek:

»Zaradi planirane graditve ali rekonstrukcije ceste se potrebno zemljišče varuje kot območje izključne in omejene rabe prostora. Območje izključne in omejene rabe se določi na predlog pristojne skupnosti za ceste v prostorskih sestavinah srednjeročnega družbenega plana občine oziroma SR Slovenije.«

Sele z idejnim projektom in lokacijsko dokumentacijo se točno določi trasa oziroma širina ceste, ki bo ožja, kot pa je območje varovanja.

2. Vprašanje 2 in 3 se nanašata na meje območij urejanja, kar sodi v dolgoročni plan občin in mesta Ljubljane, kot je navedeno v delegatskem gradivu – odgovori. Vse te pripombe se zbirajo in

odstopajo izdelovalcu dolgoročnega plana – Zavodu za družbeno planiranje Ljubljana, da jih bo upošteval ob spremembah in dopolnitvah plana.

Komite za urejanje prostora in varstvo okolja

Delegacija **KS Podpeč-Preserje** je na 10. seji ZKS dne 30. 9. 1987 postavila vprašanje glede rekonstrukcije ceste Podpeč–Črna vas in Podpeč–Preserje–Rakitna.

Odgovor izvršnega sveta:

Cesto skozi Črno vas – L 4807 na potezu Podpeč Ižanska cesta je kot lokalna cesta v pristojnosti Skupnosti za ceste Ljubljana, s katero upravlja Cestno podjetje Ljubljana.

Cesta je opredeljena v srednjeročnem planu 1986–1990 kot prioriteta naloga za celotno rekonstrukcijo, in sicer ureditev objektov, dvig nivelete ter asfaltiranje.

V letu 1987 je omenjena cesta vključena v program realizacije, in sicer v višini 150.000 din. Dela so v zaostanku zaradi nedogovorjenih načel med Območno vodno skupnostjo Ljubljana-Sava ter izvajalcem del – Cestnim podjetjem Ljubljana.

Na razgovoru s predstavniki Cestnega podjetja Ljubljana, OVS Ljubljana-Sava, prizadetih krajevnih skupnosti ter predstavnikov izvršnega sveta SO Ljubljana Vič-Rudnik z dne 19. oktobra 1987, je bilo dogovorjeno, da se v letu 1987 izvede modernizacija cestišča v dolžini 730 m, in sicer na poteku od asfalta do lške.

Cestno podjetje Ljubljana predlaga, da se modernizacija ceste skozi Črno vas nadaljuje v letu 1988, za kar se bodo morali zavzemati delegati v skupščini Cestne skupnosti Ljubljana, ob sprejetju letnega plana obnov in modernizacije cest za leto 1988.

Odgovor SOZD Združena cestna podjetja Slovenije:

Na delegatsko vprašanje Krajeвне skupnosti Podpeč–Preserje »zakaj so prekinjena dela na rekonstrukciji ceste Podpeč–Preserje–Rakitna«, ki ste nam ga posredovali z dopisom št. 13-522/KM-87 z dne 8. 10. 1987 vam posredujemo naslednji odgovor:

V letu 1986 so bila na cesti Podpeč–Preserje–Rakitna izvedena le nekatera najnujnejša dela potrebna za izboljšanje varnosti avtobusnega prometa in sicer kot korekture kritičnih krivin v obsegu vzdrževalnih del. Ne gre torej za prekinitev del na rekonstrukciji te ceste, ker ta ni bila v planu za modernizacijo v l. 1986 kakor tudi zaradi nezadostnih tonam jnskih sredstev ni bila uvrščena v plan za leto 1987. Za boljše razumevanje pojasnjemo, da iz istega razloga v letu 1987 ni bila modernizirana v SR Sloveniji nobena cesta z gramoznim voziščem, razen nekaterih odsekov skozi naselja po sklepu skupščine Skupnosti za ceste Slovenije.

Glede na to, da je bila zadevna cesta v l. 1986 prekategorizirana v regionalno cesto in skladno s spremembami zakona o cestah spada v pristojnost Skupnosti za ceste Slovenije, bo v plan za modernizacijo uvrščena na osnovi metodologije določanja prednostnega reda modernizacije cest in razpoložljivih sredstev.

Delegacija **KS Rakova jelša** je na 6. skupnem zasedanju zborov 22. 4. 1987 in 10. seji ZKS dne 30. 9. 1987 opozorila na problem izdelave zazidalnega načrta in postavila vprašanje glede projekta tlačne kanalizacije, poizkusnega č. pališča in višine zbranih prispevkov in davkov v krajevni skupnosti v zadnjih 10 letih.

ODGOVOR:

KS Rakova jelša je odgovore na vprašanja glede višine zbranih prispevkov in davkov v krajevni skupnosti in neuspešnega poskusnega črpaljšča prejela v septembru 1987. Odgovora sta bila objavljena v delegatski prilogi št. 6.

V odgovoru je bila navedena le predračunska vrednost poskusnega črpaljšča, hkrati pa je krajevna skupnost prejela tudi stroške obratovanja poskusnega črpaljšča.

SEKRETARIAT IZVRŠNEGA SVETA

ODGOVOR ZIL TOZD Urejanje stavbnega zemljišča, enota VIČ:

Po sporazumu med Zvezo Komunalnih skupnosti ljubljanskih občin, Območno vodno skupnostjo Ljubljana-Sava, DO Vodovod-Kanalizacija in Zavodom za izgradnjo Ljubljane, je TOZD Urejanje stavbnega zemljišča v letu 1984 pridobil dokumentacijo za fekalno kanalizacijo po tlačnem sistemu – poizkusna faza dela naselja Rakova jelša (zaradi slabih nosilnih barjanskih tal).

Dokumentacija je obsegala primarni kanal in sekundarno omrežje s črpaljšči in hišnimi priključki za 11 hiš ob Cesti na Mesarico. Spomladi leta 1985 sta bila tako primarni kanal

v Rakovo jelšo (iz Opekarske ceste) kot sekundarni kanal po Cesti na Mesarico zgrajena. Zaradi nasprotovanja lastnikov hiš pa ni bilo mogoče zgraditi omrežje med hišami s črpališči pri greznicah, kljub večkratnim poskusom in pomoči organov KS Rakova jelša. Tako je šele jeseni leta 1986 uspelo zgraditi eno izmed črpališč in ga izročiti v poskusno obratovanje DO Vodovod Kanalizacija.

Višina stroškov projektne dokumentacije za izvedbo predmetne kanalizacije, v času izdelave, znaša 1.765.536 din.

Stroški izvedbe I. faze poskusne kanalizacije z enim črpališčem, v času gradnje, pa znašajo 8.078.735 din.

Delegacija **KS Rakova jelša** je na 8. skupnem zasedanju zborov dne 28. 10. 1987 postavila vprašanje, zakaj MPP ne postavi nadstreška na postaji proge št. 9 ob križišču Ceste na Loko in Opekarske ceste.

ODGOVOR INTEGRAL LPP TOZD MESTNI POTNIŠKI PROMET Postavitev nadstreška na postaji proge št. 9 ob križišču Ceste na Loko in Opekarske ceste je bila v programu za leto 1987. Pri ogledu situacije na licu mesta pa smo, po naših strokovnih ljudeh ugotovili, da je širina obstoječega pločnika 97 cm. Za namestitev nadstreška pa potrebujemo (glej priloženo skico) širino hodnika $(2,50 + 0,30) = 2,80$ m, da izvršimo izkop, betoniranje podloge in drugo. Ob postajališču pa stoji masivna ograja, ki bi jo morali deloma rušiti v dolžini 8,00 m, ker je bil predviden nadstrešek s tremi (3) evromoduli.

V tem primeru bi bilo potrebno najprej pridobiti potrebno zemljišče, porušiti 8,00 m obstoječe ograje, postaviti na razširjenem pločniku novo ograjo in montirati programirani nadstrešek. Vse to pa pomeni, posebno če gre za pridobitev zemljišča, dolgotrajni postopek.

Če pa upoštevamo najnovejšo informacijo, da gre v letu 1988 v gradnjo novi del Kardeljeve ceste, v podaljški ravne smeri sedanje trase, ki poteka od Srednje tehniške šole vse do nove obvoznice, bo naša proga št. 9 istočasno dobila novo smer in bo to postajališče sigurno situirano nekje drugje.

Nastaja torej vprašanje, ki smo si ga zastavili pri pričetku postavljanja tega programiranega nadstreška tudi sami, namreč, ali je smotno žrtvovati leto dni časa za postopek in gradnjo tega nadstreška, ki je še kako potreben. Ko bi bil po opisanem postopku ta nadstrešek postavljen, bi opravljal svojo funkcijo le malo časa, saj bo proga št. 9 preložena istočasno kot bo gotovo novi odsek Kardeljeve ceste in bo ta cesta t. j. Cesta na Loko postala slepa ulica, nova trasa proge št. 9 pa bo speljana bolj južno.

Naša organizacija je zato mnenja, da se s predvidenimi deli počaka do odločitve, kako bo s Kardeljevo cesto. Če bi se gradnja ceste morda zavlekla (radi izpada finančnih sredstev in podobnega), kar bo do marca 1988 že jasno, bi vseeno pristopili k gradnji tega nadstreška z vsemi posledicami.

Vse dotlej pa je treba o teh dejstvih informirati krajane, da bodo lažje prenašali odložitve gradnje tega nadstreška.

Delegacija **KS Malči Belič** je na 10. seji ZKS dne 30. 9. 1987 postavila vprašanje urejene dostave s kamioni za Carnex, Mercator SZ, Mercator trgovino.

ODGOVOR: Mestnega komiteja za komunalno gospodarstvo, promet in zveze:

Zakon o varnosti cestnega prometa (Ur. list SRS, št. 5/82), določa v 21. členu, da voznik ne sme ustaviti ali parkirati vozila na pločniku, razen če je to dovoljeno s prometnim znakom. Voznika, ki ustavi ali parkira vozilo v nasprotju z določili tega člena, lahko uradna oseba kaznuje v skladu s 174. členom omenjenega zakona.

Dostavo blaga na območju mesta Ljubljane pa ureja Odlok o ureditvi cestnega prometa na območju ljubljanskih občin (Ur. list SRS, št. 11/85), katerega 31. člen pravi, da je na cestah, kjer so zaznamovani pasovi za vozila javnega prevoza potnikov (posebni rumeni prometni pasovi), kolesarske steze ali pasovi in kjer je prepovedano ustavljanje in parkiranje, dovoljen dovoz in odvoz blaga v času od 20.30 do 5.30. ure.

Glede na navedena zakonska določila predlagamo, da KS Malči Belič zahteva od postaje milice Vič-Rundik, da poostri nadzor nad časom dobave blaga v trgovine ob Tržaški cesti.

Komite za urejanje prostora in varstvo okolja občine Ljubljana Vič-Rudnik ta odgovor dopolnjuje še z naslednjim:

Z izgradnjo druge faze stanovanjske soseske žižnica se obstoječi objekti trgovin odstranijo in nadomestijo z novozgrajenimi pred stanovanjskimi bloki.

Začasna rešitev dostave v obstoječe trgovine je težko izvedljiva in nesmotna.

Komite za urejanje prostora in varstvo okolja

Delegacija KS Galjevica je na 6. skupnem zasedanju zborov SO dne 22. 4. 1987 postavila vprašanje

– realizacije v programu KSLO za leto 1986 predvidenih sanacijskih del (kanalizacije) na c. Galjevica, vodovoda na C. XVIII. divizije (del med Ižansko in KS), ureditve cestišča na C. XVIII. divizije,

– ureditve Ižanske ceste (v okviru s prehoda s starega mostu).

ODGOVOR NA 1. del vprašanja:

ZIUL TOZD Urejanje opravlja ves investicijski inženiring za vse primarne vode v območju VS-1 (S 1 in RS 2), skladno s sprejetim programom. Glede na izvedbo sanacijskih del (kanalizacija) na cesti Galjevica niso bila izvedena vsled nepravočasne zagotovitve finančnih sredstev preko programa sanacije kanalizacijske mreže. VO-KA TOZD Kanalizacija je v letih 1985 in 1986 naredila povezovalni kanal po Mrzelovi ter severno stran potoka Galjevice skladno s programom KSLO in zagotavljanje sredstev TOZD Kanalizacija preko KSLO.

Za nadaljnja sanacijska dela kanalizacije še ni pripravljen program, kateri kot delni vir sredstev vsebuje tudi prispevek krajanov. Program pripravlja ZIL TOZD urejanje enota Vič in ga bo predložilo krajevni skupnosti v obravnavo do konca meseca decembra 1987.

Urejanje vodovoda po C. XVIII divizije je bilo izvršeno na odcepu Ižanske ceste – Galjevica, katero je izvajala KPL Ljubljana TOZD komunalne gradnje ter SOb Črnuče.

Nadaljnja dela na urejanju vodovoda so bila prekinjena zaradi pomanjkljivega projekta ter dodatnih del, ki niso bila predvidena s projekti.

Na osnovi dodatno izdelanega projekta in njegove ocenitve del za leto 1987 se niso zagotavljala sredstva za realizacijo. Dokončno realizacijo vodovoda bo možno izvesti skupno z ostalo komunalno infrastrukturo ob dokončanju celotne ceste XVIII. divizije.

Ureditev ceste XVIII. divizije v sedanjem času ni tehnično izvedljiva vsled vgraditve komunalnih objektov in naprav, in sicer:

- izgradnja elektroomrežja, in sicer VNO in NNO,
- izgradnja primarja za plinsko omrežje
- izgradnja kanalizacije
- ter izgradnja vodovoda ob C. XVIII divizije.

Poleg omenjenega so nedorečene zadeve okrog cestnih objektov, kot so propusti in mostovi.

Križišče Ižanske ceste s Cesto XVIII divizije je zadeva temeljite proučitve Republiške skupnosti za ceste ter Skupnosti za ceste Ljubljana, ter na osnovi le-te proučitve bo možno programirati sredstva za nadaljnjo realizacijo programa, kakor tudi pripraviti operativni plan izvedbe.

Trenutno je C. XVIII. divizije na odseku Ižanska-Peruzzijska asfaltirana, ki bo služila kot začasni obvoz vsled zapore Ižanske ceste. Po vzpostavitvi Ižanske ceste bo možno pričeti z dokončno izgradnjo komunalnih naprav v cestnem telesu, nakar sledi dokončna ureditev Ceste XVII. divizije.

Po izjavi tov. Janca – ZIL

TOZD Urejanje – enote Vič
odgovor pripravil:

Marjan Krmavner, I. r.

ODGOVOR Komunalnega podjetja Ljubljana TOZD Komunalne gradnje:

V zvezi z delegatskim vprašanjem KS Galjevica, kdaj bomo prevzeli v upravljanje in vzdrževanje del Ižanske ceste na odseku med Hradetskega in Orlovo cesto vam posredujemo sledeč odgovor:

Komunalno podjetje »Ljubljana«, TOZD »Komunalne gradnje« bo prevzelo opuščene dele regionalnih cest, Vilharjevo, Šmartinsko do Kajuhove, Hradetskega in Ižansko cesto od Hradetskega do Orlove ceste tedaj, ko bodo preko svobodne menjave oz. od Komunalne skupnosti ljubljanskih občin zagotovljena finančna

sredstva za saniranje obstoječih poškodb na cestah in finančna sredstva za redno vzdrževanje.

OBRAZLOŽITEV:

Cestno podjetje Ljubljana je že v letu 1986 prenehalo z vzdrževanjem omenjenih opuščenih odsekov regionalnih cest, ker so s pre Kategorizacijo izgubili tudi finančna sredstva za vzdrževanje le teh.

Ker pa ni bilo istočasno poskrbljeno za pre Kategorizacijo teh cest v mestne ulice, za kar so zadolženi pristojni organi, so te ceste že več kot eno leto praktično brez gospodarja.

Cestno gospodarstvo je te opuščene odseke regionalnih cest zaradi pomanjkanja finančnih sredstev zelo slabo vzdrževalo v zadnjih letih, zato so le ti v zelo slabem stanju, zlasti še Hradetskega ceste, ki je tik pred porušitvijo.

Komunalno podjetje »Ljubljana« je že v pretekli zimi opravilo zimsko službo na teh cestah, kjer je Komunalna skupnost ljubljanskih občin finansirala ta dela, kljub temu, da ceste še niso bile predane v upravljanje naših TOZD.

V kolikor bo preko Komunalne skupnosti ljubljanskih občin oz. svobodne menjave naša TOZD s 1. 1. 1988 morala prevzeti te ceste v upravljanje in vzdrževanje bomo primorani do sanacije vsaj Hradetskega ceste zapreti za ves motorni promet (eventualno dovoljenje za lokalni dovoz), ker ne bomo prevzeli odgovornosti za poškodbe na stavbah in vozilih zaradi velikih poškodb, ki so že sedaj na cestišču.

Po dogovoru s Komunalno skupnostjo ljubljanskih občin in Mestnim komitejem za komunalno gospodarstvo, promet in zveze bomo zimsko službo opravljali tudi na vseh opuščenih odsekih omenjenih regionalnih cest.

ODGOVOR: Mestnega komiteja za komunalno gospodarstvo, promet in zveze

Z Odlokom o spremembah in dopolnitvah odloka o organizaciji in delovnem področju upravnih organov mesta Ljubljane (Ur. l. SRS, 51/86 z dne 29. 12. 1986) je določeno, da je Mestni komite za komunalno gospodarstvo, promet in zveze pristojen za razvrščanje ulic, trgov in cest v mestu in naseljih mestnega značaja med komunalne objekte, če le-te niso razvrščene med magistralne, regionalne ali lokalne ceste.

Komunalno podjetje Ljubljana je 10. 9. 1987 posredovalo našemu komiteju seznam cest in ulic, ki so na območju mesta Ljubljane ostale po Kategorizaciji magistralnih in regionalnih cest v Sloveniji leta 1986 ne Kategorizirane. Med njimi je bila tudi lžanska cesta na odseku med Hradetskega in Orlovo cesto.

Na sestanku, ki je bil 1. 10. 1987 in katerega so se udeležili predstavniki občinskih skupščin, vzdrževalcev cest, KSLO in našega komiteja, smo v okviru naših pristojnosti razvrstili med mestne ulice poleg ostalih tudi ne Kategoriziran del lžanske ceste. Tako bo njeno upravljanje in vzdrževanje prevzelo Komunalno podjetje Ljubljana.

Delegacija **KS GALJEVICA** je na 8. skupnem zasedanju dne 28. 10. 1987 podala naslednjo delegatsko pobudo:

Delegacija je prejela pobudo okoli 300 gospodinjstev iz naše krajevne skupnosti za spremembo lokacije za trgovino osnovne preskrbe v KS. Pobudo krajanov je obravnaval tudi svet KS, ki je podprl pobudo krajanov. V zvezi z navedenim delegacija predlaga zboru KS, da naroči pristojnim službam občine, da začnejo s postopkom za spremembo zazidalnega načrta v tem smislu, da se predvidenemu investitorju za trgovino namesto sedanje lokacije ob cesti XV. divizije zagotovi nadomestna lokacija na nepozidanem prostoru v okolici zgradbe krajevne skupnosti Galjevica.

ODGOVOR:

Za obravnavano območje velja zazidalni načrt RS 1, RS 2 Rudnik (Ur. list SRS št. 26/78), ki je bil sprejet skladno z Zakonom o urbanističnem planiranju iz leta 1967.

Zazidalni načrt predvideva dve lokaciji trgovin ob Dolenjski železnici in sicer eno v višini postaje Rakovnik, drugo pa v bližini Peruzzijske ceste. Na teh lokacijah je gradnja možna na podlagi lokacijske dokumentacije, ki jo izdela ZIL TOZD Urbanizem LUZ. Za vsako spremembo lokacije pa je potrebno naročiti in sprejeti nov zazidalni načrt, zaradi spremenjene prostorske zakonodaje (Zakon o urejanju naselij in drugih posegov v prostor – Ur. list SRS št. 18/84). To velja tudi za gradnjo trgovine ob prostorih KS Galjevica.

Prostorski izvedbeni akti se v Ljubljani naročajo v skladu s sprejetim srednjeročnim družbenim planom občin in programom priprave prostorskih izvedbenih aktov, ki ga sprejema Izvršni svet SML, financira pa Sklad stavbnih zemljišč mesta Ljubljane.

Po preverbi navedenih dokumentov ugotavljamo, da priprava zazidalnega načrta za območje urejanja VS 1/3 in VS 1/4 ni predvidena v tem srednjeročnem obdobju.

Komite za urejanje prostora in varstvo okolja

Delegacija **KS Polhov Gradec** je postavila delegatsko vprašanje glede možnosti prodaje zemljišča par. št. 1242/3 k.o. Črni vrh občanom na katerem je vknjižena družbena lastnina in imetnik pravice uporabe KS Črni vrh.

Odgovor:

Po 4. členu Zakona o prometu z nepremičninami (Ur. l. SRS, št. 19/76) je na stavbnem zemljišču mogoče pridobiti samo pravice, ki jih določa zakon.

Zakon o stavbnih zemljiščih (Ur. l. SRS, št. 18/84) določa v 5. členu, da z nezazidanim stavbnim zemljiščem v družbeni lastnini razpolaga občina preko sklada stavbnih zemljišč, če jih ne uporabljajo delavci in drugi delovni ljudje v organizacijah združenega dela in drugih samoupravnih organih in skupnostih.

Občan na nezazidanem stavbnem zemljišču v družbeni lastnini ne more pridobiti lastninske pravice niti pravice uporabe. Z zemljiščem v družbeni lastnini ne more razpolagati razen v primeru, ko se lahko brez javnega razpisa odda nezazidano stavbno zemljišče, ki je potrebno za smotrno izkoriščanje ali zaokrožitev stavbnega zemljišča (2. odstavek 51. člena Zakona o stavbnih zemljiščih).

Premoženjsko-pravna služba

Delegacija **KS Velike Lašče** je na 7. skupnem zasedanju zborov dne 24. 6. 1987 postavila vprašanje, zakaj je ob sobotah in nedeljah ukinjena avtobusna proga Loški potok – Karlovica – Velike Lašče – Ljubljana.

Odgovor Integral Medkrajevni potniški promet:

Linije, ki jih navajate, so bile daleč pod mejo rentabilnosti, zato smo se tudi v naši TOZD dogovorili, da se linije ukinejo.

Zaradi tega nam ostane edina možnost, da se skupno z vašim izvršnim svetom in svetom KS dogovorimo o načinu finansiranja omenjenih linij. Razumeti morate, da ne moremo opravičevati takih nerentabilnih linij na vseh forumih TOZD ali DO.

V kolikor ste pripravljeni za dogovarjanje vas prosimo, da nas čimprej obvestite.

KONFERENCA DELEGACIJ št. 16 – Merilna elektronika Horjul je na 10. seji ZZZ dne 30. 9. 1987 postavila vprašanje glede obnove NNO oz. slabe električne napeljave v naseljih Vrzenec-Graben, Zaklanec-Prošca in Butajnova-Režanija.

ODGOVOR Elektro Ljubljana TOZD Elektro Ljubljana okolica: Na vprašanje konference delegacije št. 16 Horjul sporočamo, da je po planu za obdobje 1986-90, predvidena izgradnja transformatorske postaje Vrzenec – Graben in Roženija.

Za omenjeni dve postaji je predvideno, da v letu 1988 pridobimo vsa soglasja in lokacijsko dovoljenje. Gradnjo pa bi realizirali v letu 1989.

V primeru, da nam bi uspelo pridobiti soglasja in lokacijsko dovoljenje za Vrzenec – graben že do jeseni 1988, bi investicijo vključili v jeseni 1988 v rebalans plana. To bi bilo možno zato, ker bo finančno manj zahteven objekt.

Razmere na področju investicijske izgradnje se iz leta v leto slabšajo, zato ne vidimo možnosti za izboljšanje razmer za Prošca, razen rednega vzdrževanja do leta 1990. Po letu 1990 pa bo Prošca vključena v naslednji srednjeročni plan, ker je po sedanjih ugotovitvah potrebno zgraditi transformatorsko postajo, če želimo dokončno rešiti problem dobave kvalitetne električne energije.

DO ELEKTRO LJUBLJANA, n.sub.o.
TOZD Elektro Ljubljana okolica,
o.sub.o.

Izvršni svet je ob obravnavi tega odgovora sprejel stališče, da v kolikor bo Elektro Ljubljana vodil akcijo za pridobitev soglasja in lokacijske dokumentacije. Ne bo zadržkov za realizacijo obnove NNO.

Izvršni svet

Delegatsko gradivo izhaja v okviru občinskega glasila SZDL Ljubljana Vič-Rudnik Naša komuna. Gradivo pripravlja za tisk sekretariat skupščine občine Ljubljana Vič-Rudnik.

Tisk: Tiskarna ČGP »Delo« – Po mnenju sekretariata za informacije izvršnega sveta SRS je Naša komuna oproščena prometnega davka.