

Ali se bodo stanovanjski načrti uresničili?

Zaostren gospodarski položaj je stanovanjsko gradnjo v Ljubljani za to srednjeročno obdobje zelo oklestil, kar pomeni, da je gradbeništvo zelo sproščeno. Kljub temu podatki kažejo, da se marsikatera gradbena delovna organizacija še vedno ni pripravljena dovolj potruditi, da bi uresničila načrte oziroma izpolnila zaupano ji nalogo. Tako smo letos v prvem polletju v mestu dogradili le 596 stanovanjskih enot in še to le tiste, ki so bile začete lani. Gradbinci sicer zagotavljajo, da stanje ni tako kritično in da bodo stanovanjski načrti uresničeni, vendar pa so to za zdaj le obljube. Več kot tri četrtine stanovanj namreč nameravajo dograditi v zadnjem tromesečju leta, pri tem pa vemo, da je to tisto letno obdobje, ki lahko iz dneva v dan gradnjo prekine. Če ne drugega, pa v marsikaterem primeru ni mogoče urediti okolice, to pa pomeni, da ni mogoče dobiti uporabnega dovoljenja.

V naši občini smo v letošnjem prvem polletju dogradili veliko novih stanovanj, seveda spet zato, ker so bila začeta že lani. Tako so bili spomlad dokončani bloki od A-1 do A-3 v trnovski soseski, kjer je skupno 168 stanovanj in kare E v Murglah, kjer je 43 stanovanj. Poleg tega bodo letos dograjeni še bloki A-4 v Trnovem, kjer je 54 stanovanjskih enot.

Sicer pa ta trenutek v občini gradimo precej stanovanj. Tako je – spet v trnovski soseski – v gradnji niz blokov B, ki naj bi bili vsi dograjeni v prihodnjem letu. V Imelah od B-1 do B-5 je skupno 254 stanovanj. Ob tem pa moramo povedati to, da pri SCT obljublja, da bo nekaj dokončano že letos in pri delu zelo hitro. V gradnji je tudi blok B-1 v soseski VS-3 Žičnica – v njem je 68 stanovanjskih enot, gradi pa se tudi kare C v Murglah z 59 stanovanji.

Ker preteče od začetka priprave na gradnjo neke stanovanjske soseske kar sedem let, je zelo pomembno, kdaj se priprave začnejo. Poleg tega pa je pomembno tudi, kdaj se začne dejanska gradnja neke soseske. Tako so zdaj v naši občini v pripravi naslednje soseske, oziroma posamezni bloki v soseskah: V VS-3 Žičnica blok B-2 z 68 stanovanji, VS-7 Brdo s 54 stanovanji, VS-236 Ig s 30 stanovanji, VS-6 Stari Vič z 78 stanovanji in VS-103 Jurčkova pot s 93 stanovanji.



Za cene za kvadratni meter stanovanjske površine vemo, da nezadržno rastejo. Nedavna odločitev oziroma podpora mestne skupnosti za cene predloga za povišanje bazne cene je zagotovilo, da bo kvadratni meter še dražji, kljub temu, da si po drugi strani marsikdo prizadeva, da bi vsoto oklestil vseh neupravičenih »dodatkov«.

SPET SREBRO ZA KLJUČAVNIČARSTVO IKOR

Hiša za gradbeno prekucuhijo*

Vsi, ki so jih zanimali izdelki, ki jih znajo narediti slovenski obrtniki, so do sedaj že lahko ločili seme od plev. 16. mednarodni obrtni sejem v Celju je zaprt vrata, seveda pa se ni tako zgodilo z odmevi o sejmu in razstavljenih proizvodih.

Ta mesec po sejmu prav gotovo doživljajo tudi Roman Belič, France Birtič, Ivan Dolničar, Anton Jarc, Mladen Maras, Franc Prelovšek, Darko Stojan, Franc Stražisar in Franc Šebenik, ki so razstajali v Celju za obrtno združenje naše občine, Janez, Jože in Albin Oven ter Jože Krapež, ki so zastopali iz viške občine OZ »Železopromet« ter Jože Zupančič, ki je sodeloval na tej sejmski prireditvi z OZ »Oniks«.

Da ne moremo oporekati premalo znanemu slovenskemu pregovoru »KRUHA NE NAPRAVI MOKA, TEMVEČ ROKA«, je že drugič dokazalo na celjskem sejmu Ključavničarstvo IKOR, Šujica 74 pri Dobrovi, obrtnika Franca Birtiča. Za montažno hišo TRIMO – IKOR 83 je prejela ta znana razvojna delavnica srebrno priznanje sejma.

V času, ko bolj kot nekdanj pretehtamo vsak dinar in, ko smo vendar pričeli varovati obdelo-

valna zemljišča, je po mnenju mnogih strokovnjakov sistem gradnje, ki ga ponujata z montažno-demontažnim objektom TRIMO – IKOR 83 razvijalec in bodoči industrijski izdelovalec, verjetno ena od rešitev, ki bi omogočila pospešeno stanovanjsko gradnjo na zemljiščih, ki niso primerna za množico objektov klasične gradnje. Mednje prav gotovo sodi tudi Barje.



Franc Birtič, lastnik ključavničarstva IKOR s Šujice pri Dobrovi

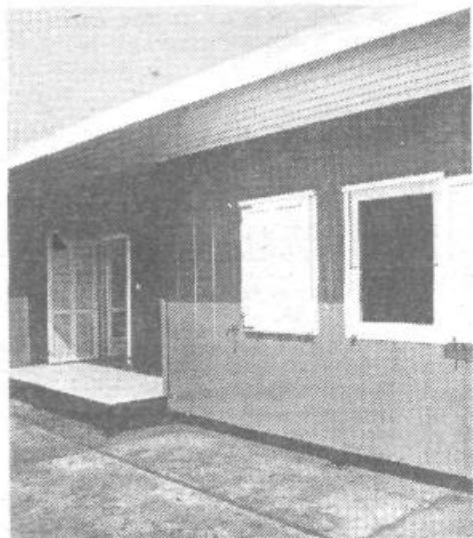
»TRIMO IKOR 83 je izpolnjena izvedba montažno-demontažnega bivalnega objekta. Modularni sistem talnih, stenskih, stropnih in strešnih elementov omogoča številne tlorisne rešitve (od 12 do 167 in več kvadratnih metrov). Osnovni modul je 1,2 metra. Velikost osnovne celice pa je 2,4 krat 2,4 metra. Glede na možnost različnih tlorisnih rešitev in različno končno zunanjo in notranjo obdelavo, se lahko objekti sistema IKOR 83 uporabljajo v različne namene od stanovanjske hiše do restavracij.« je med drugim zapisal o novem načinu priprave tega izdelka Franc Birtič.

Pri teh skopih tehničnih podatkih pa je prav gotovo zanimiv tudi del ocene direktorja NOVUM Jožeta Jana: »Tip gradnje je široko interesanten ne samo za hitro reševanje stanovanj, poslovnih potreb itd., ampak še posebno za neurejeno zemljišča, ki nimajo nobene nosilnosti, saj je hiša velikosti 90 kvadratnih metrov, kompletno postavljena, teža samo 4 tone. Cena hiše je zelo nizka, saj je približno za polovico manjša od cene hiše, izdelane iz klasičnih materialov.«

Tudi v naši občini smo se že odzvali prošnji, da bi prototip hiše TRIMO – IKOR 83 postavili na zemljišče na barju, da bi lahko npr. v daljšem obdobju temeljito ocenili njeno obnašanje in preizkusili tudi mnoge novosti pri ogrevanju, odlaganju odpadkov, oblikovanju sosesk in drugih skoraj revolucionarnih novosti, ki bi jih lahko prinesla na naše barje taka stanovanjska gradnja.

S. J.

*prekucuhija – revolucija



Prototip 90 kvadratnih metrov velike TRIMO-IKOR 83 stanovanjske hiše so si na obrtnem sejmu v Celju ogledali tudi Maks Klanšek, Aleš Rueh in Peter Vrhunc in se strinjali s predlogom, naj bi podoben prototip zgradbe postavili poskusno tudi na Barju.

ZGODE IN NEZGODE OBMESTNEGA PROMETA

Sistemska rešitev je prepotrebna

Integralov tozd Obmestni potniški promet letos posluje s kar precejšnjo izgubo, saj je preseglal že 10 milijonov dinarjev. Pripravili so sanacijski program v katerem so med drugim zapisali tudi, da bodo v primeru, že ne bodo mogli pokriti izgube, ukinili tudi nekatere vožnje na najbolj nerentabilnih progah. Vseh teh prog je 14 in kar sedem jih je v naši občini: Ljubljana – Velike Lašče – Podstrmec, Ljubljana – Velike Lašče – rob, Ljubljana – Zapotok – Rob, Ljubljana – Želmlje, Ljubljana – Rakitna, Ljubljana – Vrzdenc in Ljubljana – Črni vrh.

Pri Obmestnem potniškem prometu pravijo, da so vse te proge dnevno zasedene v povprečju le 40-odstotno, ker so avtobusi polni le ob jutranji in popoldanski konici, sicer pa vozijo prazni. Ponujajo seveda še eno rešitev in to je regresiranje voženj na teh progah, za kar naj bi poskrbela občina, ki že tako ali tako iz proračuna 3.350.000 dinarjev zato, da avtobusi obmestnega potniškega prometa vozijo na Črni vrh. Občina tega denarja seveda nima in bi ga tudi težko našla, zato ta možnost odpade. Na vsak način pa mora odpasti tudi ukrep, da bi ukinili nekatere vožnje na navedenih progah, saj bi s tem povzročili občanom in občini veliko težav. Kar tako »odrezati« od sveta ob določenem času veliko ljudi pač ne bi smeli. Ob sedanjem položaju pri preskrbi z gorivom pa še posebno ne, saj bencina ni niti dovolj in še drag je.

Prednost tistih, ki vstopajo na končnih postajah

Poleg tega je težav z obmestnim potniškim prometom že zdaj dovolj, še posebno ob jutranji in popoldanski konici. Pravo srečo imajo tisti delavci, ki stanujejo oziroma živijo v bližini končnih postaj, saj so tako rekoč edini, ki brez težav hodijo na delo in z dela. Za vse druge je veliko težje, saj so avtobusi tako polni, da komaj še peljejo. To pa pomeni, da delavci in dijaki, ki stanujejo v Ljubljani, le s težavo pridejo na delo. Marsikdaj avtobusi niti ne »pobirajo« več potnikov, kar pomeni, da ljudje zamujajo službo. Tega si zdaj, ko je pomembna vsaka minuta dela, ne bi

smeli privoščiti. Kje vse so avtobusi tako polni, da potniki ne morejo več vstopati, se niti našteti ne spleča, saj je stanje povsod enako.

Direktor Obmestnega potniškega prometa Leon Dujmovič je povedal, da v organizaciji nimajo možnosti, da bi ob jutranjih in popoldanskih konicah vsaj na nekatere proge primaknili še kakšen avtobus.

Ob vsem tem pa ne moremo mimo dejstva, da v Ljubljani že predolgo odlašamo, da bi te stvari sistemsko uredili. Če je Mestni potniški promet komunalna organizacija posebnega pomena, bi to moral biti tudi Obmestni promet. Res je sicer, da avtobusi vozijo v kraje, ki so precej oddaljeni od mestnega središča – še posebno v naši občini – vendar je to še vedno Ljubljana in avtobusi vozijo delavce v ljubljanske delovne organizacije.

Ob ekonomski računici ni denarja za reprodukcijo

Če bi Obmestni potniški promet postal komunalna organizacija posebnega družbenega pomena, bi imeli pri Integralu veliko manj težav, s tem pa bi pridobili seveda tudi delavci. Zda ta temeljna organizacija namreč posluje na ekonomski podlagi in nima denarja niti za enostavno reprodukcijo, tako da o razširjenosti niti razmišljati ne smejo. Njihova povprečna starost je 7,1 leta, kar 33 odstotkov vozil pa je starih od 10 do 14 let. Denarja za nakup novih seveda nimajo.

Leon Dujmovič je dejal, da bi se položaj izboljšal, če bi lahko ceno prevoza dvignili toliko, da bi pokrili stroške za prevoze. Izračunali so, da bi morali tako letos ceno dvigniti za 45 odstotkov, smeli pa so jih dvigniti za 29,5 odstotka. Pri tem pa vemo, koliko se je v tem času podražil bencin.

Povedati pa moramo tudi to, da obenem pri Obmestnem potniškem prometu pravijo, da dodajanje avtobusov ob konicah na najbolj obremenjenih progah ne bi bilo smotno, ker bi moral voznik vse dopoldne prebiti brez dela, saj bi vozil, le zjutraj in popoldne. Verjetno pa bi se dalo to stvar urediti tudi drugače, samo vsteti bi se bilo treba in premisliti, kako bi lahko to najsmotrnejše speljali.

ZA RAZVOJ ŽIVALSKEGA VRTA

Zbrati več denarja

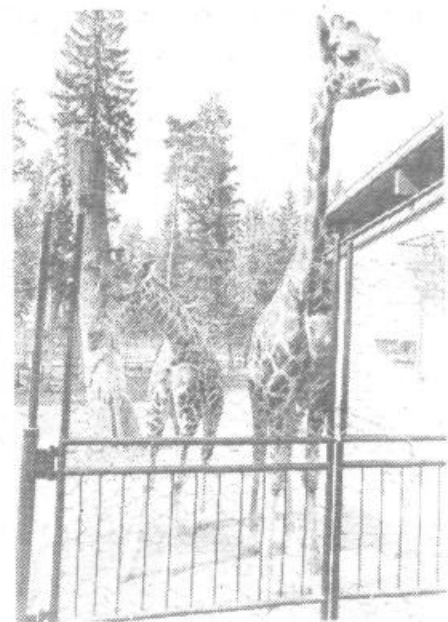
Z denarnimi problemi Živalskega vrta, ki je na območju naše občine, so se najprej začeli ukvarjati na naši občini, zadnjih par let pa pomagajo brodit denarne težave vrta tudi mestna in ostale štiri občinske skupščine. Kljub temu, da skupščine prispevajo denar, pa ga je za redno dejavnost še vedno premalo, oziroma ga je komaj dovolj, da živalski vrt ne »zleze pod vodo«.

V zadnjih letih se je stanje v Živalskem vrtu občutno popravilo in živali živijo v veliko boljših pogojih kot v preteklosti, vendar še zdaleč ni vse idealno. Da bi se vrt lahko širil, postajal bogatejši in lepši, in seveda, da bi imele živali, ki so že v njem, vse pogoje za življenje, bi potrebovali več denarja kot ga dobivajo sedaj. Nekaj ga v vrtu zaslužijo sami s prodajo vstopnic, malih živali in še nekaterimi drugimi stvarmi, vendar vse to skupaj s prispevki od občinskih skupščin ni dovolj.

Da bi priteklo nekaj več denarja, je že pripravljen osnutek samoupravnega sporazuma, po katerem bi za delo Živalskega vrta prispevale denar tudi samoupravne interesne skupnosti, vsoto pa naj bi določali vsako leto posebej. Po sedanjem predlogu naj bi mestna skupščina iz proračuna zagotovila 5.222.000 dinarjev, občinske pa po 1.120.000 dinarjev. Poleg tega naj bi po poldrugi milijon prispevale izobraževalna skupnost, skupnost otroškega varstva in zdravstvena skupnost, 500.000 dinarjev naj bi primaknila telesno-kulturna skupnost, 600.000 dinarjev raziskovalna skupnost in 700.000 dinarjev kulturna skupnost.

Člani našega izvršnega sveta so ta predlog podprli in verjetno tudi druge občine ne bodo nasprotovale, vprašanje pa je, kako bodo ta predlog sprejele interesne skupnosti, ki so morale pred nedavnim pripraviti predlog, kako bodo nekaj denarja do konca letošnjega leta in kako bodo racionalno »poslovale« v naslednjih stabilizacijskih letih.

Res je, da so nekateri sedanji načrti Živalskega vrta preambiciozni za sedanje razmere in bo treba verjetno že na primer na novo veterinarsko ambulanto ali tri poljske učilnice za razredni pouk v naravi ter dve zaprti učilnici še malo počakati, vendar pa bi bilo prav, da bi zagotovili denar za to, da bi vsako leto lahko kupili vsaj eno novo žival, intenzivno urejali zelene in cvetlične površine, zagotovili



primerne prostore za zimovanje živali, ki našega podnebja na odprtem ali delno odprtem prostoru pozimi ne bi »prenesle in ne nazadnje tudi vodič v živalskem vrtu ne bi bil nepotreben. Poleg tega bi radi začeli z izgradnjo otroškega rekreacijskega zabavnega parka, kjer bi med drugim lahko otroci tudi jahali na ponijih oziroma se prosto gibali med udomačnimi živalmi kot so koze, ovce, srne, mufloni.

Prav bi bilo, da ne bi bilo treba zaradi pretiranega pomanjkanja denarja razvoja živalskega vrta popolnoma zavreti. Ob tem pa se verjetno nismo dolžni zavezati za pomoč samo v Ljubljani, saj je Živalski vrt slovenski in ne samo ljubljanski. Nedvomno se marsikateri slovenski občini v proračunu ne bi pretirano poznalo, če bi za razvoj primaknila 50 ali 100 tisoč dinarjev na leto in če te dinarje (ki jih seveda za zdaj ni) seštejemo, dobimo vsoto, s katero bi si v Živalskem vrtu še kako znali pomagati do lepšega izgleda in bogatejše »ponudbe«.