

MESTNI SVET

Razprava o železniškem vozlišču v Ljubljani

(Nadaljevanje izvlečka iz sejnega zapisnika)

Po končanem poročilu Komisije za rešitev železniškega vozlišča, je poročevalec Komisije inž. Marjan Tepina dodal še nekatere svoje misli glede urbanistične utemeljitve tega vprašanja in je izvajal:

Urbanistična utemeljitev se opira na troje resnic:

1. da je v interesu železniškega prometa ohranitev današnjih tras in njihovega današnjega nivoja in da je spreminjanje obeh lahko le v interesu razvoja mestnega organizma;

2. da je glede na stroške rekonstrukcije (12 do 15 milijard) vsak predlog za rekonstrukcijo, ki ne dopušča kratkoročnih, samostojnih in zaključenih etap, nerealen;

3. ker je rekonstrukcija možna le po poti eno- do triletnih samostojnih in zaključenih etap (ki bi se jih bili že lahko lotili), vsako odlašanje sporazuma o njeni ideji in programu nasprotuje sami rekonstrukciji.

S tem se vprašanje križanja železnice z mestnimi cestami reducira samo na ceste smeri sever-jug — med Tivolskim parkom in Smartinsko cesto. Na trasi vzhodno od Smartinske ceste je možno povsod zgraditi podvoz, ker je železnica na naspisu. Železnica naj ostane v svojem današnjem nivoju tako, kot smatra vodstvo železnice za najbolj ugodno. Glavne cestne smeri sever-jug, to je Celovška, Titova, Resljeva in Smartinska, naj dobe podvoze med Vilharjevo in južno vzdolžno polovico Masarykove ceste. Obe cesti naj se podaljšata proti zahodu do Celovške. Trapez med Celovško, Vilharjevo, južno Masarykovo in Smartinsko cesto naj bo poslej rezerviran izključno za železniške naprave. Kar železnica od tega ne bi potrebovala, naj se ozeleni.

Zoper ta predlog so se največkrat ališali ti-le ugovori:

1. da se podaljšuje železniško prog,

2. da prekinja glavno mestno cesto — Titovo, podvoz,

3. da ne dovoljuje ustreznega nagiba cestnih podvozov.

1. Strokovna komisija, ki je pregledala železniške naprave v Nemčiji in Avstriji ter se tam posvetovala z najboljšimi strokovnjaki, je ugotovila, da glede na razdalje železniških podvozov in elektrifikacije proge te podaljšave ne bi bistveno prizadele racionalnosti železniškega sistema. Razen tega je treba vedeti, da bi vsaka rekonstrukcija ljubljanskega vozlišča v korist mestnega organizma železniške trase podaljšala, ker so bile položene pred sto leti po najkrajših smereh in ne glede na bodoči razvoj mesta.

2. Vedeti moramo, da bo sleherni rekonstrukcija cestno-železniških

križišč povzročila večje ali manjše deformacije terena. Poglobitev železnice, na primer, bi povzročila jarek skozi vse mesto, ta predlog povzroča jarke samo na treh točkah in to v izrazito železniški coni, ki je le zanjo rezervirana, velik del te cone pa bo predstavljal zelen pas.

3. Prostor med Vilharjevo in južno Masarykovo zadošča za graditev cestnih podvozov. Za rekonstrukcijo mnogih velikih cest v središču Bruslja, v zvezi s svetovno razstavo 1958, predvidevajo povsod naklon 7%.

Ker teren zahodno od Titove je sam po sebi povsod dopušča nadvoz nad novo traso, vzhodno od Smartinske pa podvoz, rešujejo probleme v središču mesta 4 podvozi pod železnico, od katerih je eden zgrajen; na Smartinski cesti je zgrajen, v osi Resljeve ceste pa je že izvršen izkop na severni strani (Zupančičeva jama). Potemtakem pomeni predlog nadaljevanje dela, ki je bilo započeto z izgradnjo podvoza na Smartinski cesti. Nesmiselno bi bilo zavreči tako drag gradbeni objekt in zanemariti že započeto delo.

Politično geografska lega Ljubljane in stalno naraščajoči motorizirani promet nujno zahtevata tudi rekonstrukcijo ljubljanskega cestnega omrežja, ki mora biti seveda skladna s programom rekonstrukcije železniškega vozla.

Rekonstrukcijo cestnega omrežja narekujejo zlasti naslednji vzroki:

izkoriščenost kapacitete Prešernove ceste, ki mora danes sprejeti ves tranzitni promet skozi mesto; priključek ljubljanskega cestnega omrežja na avtocesto Ljubljana-Beograd,

naraščajoči motorizirani promet skozi ljubljansko geografsko grlo,

dograditev tunela pod Gradom, ki bo prevzel velik del prometa med severo-vzhodnim in jugo-zahodnim delom mesta,

uvredba avtobusov in trolejbusov, ki zahtevajo rekonstrukcijo glavnih cestnih profilov,

naraščanje peš prometa v središču mesta, ki ga je že težko vskladiti z naraščajočim motoriziranim prometom.

Zato je prav tako kot program rekonstrukcije železniškega vozlišča, neodločljiv tudi program rekonstrukcije cestnega omrežja po prehodni klasifikaciji cest. Danes se ceste rekonstruirajo in modernizirajo ne glede na smoter, kateremu naj cesta služi. Predvsem je treba zavesti posebni režim na Titovi cesti, rezervirati vse parcele ob njej za javne zgradbe, ji zagotoviti dovolj zelenih parkov, trgov, parkin-gov za avtomobile itd.

Ožina mestnega središča med Tivolijem in Gradom ter pahljačasti severni in južni del mesta dajejo urbanistično karakteristiko Ljubljani. Mestni in tranzitni promet bosta prej ko slej nihala skozi ožino mestnega središča, zato mu je treba posvetiti polno pozornost in sistemizirati prometni značaj cest, kajti razširitev tega grla ni mogoča.

Predvidevamo izkoristiti opuščeno železniško traso za moderno avtocesto, ki naj prevzame ves tranzitni promet iz smeri Trst, Jesenice, Kamnik, Maribor, Zasavje, Zagreb. Prav tako je treba zgraditi na severnem robu mesta moderno cesto za direktno zvezo Maribor-Jesenice, na jugu pa za zvezo Zagreb-Trst.

Na prvoopisani koncept rekonstrukcije železnice, to je koncept s predorom skozi Sišenski hrib, ne navezuje predlog za sistemazacijo cestnega omrežja v mestnem središču, med Tivolijem in Gradom, kjer bo prej ko slej — zraven tranzitnega prometa — nihalo življenje med severno in južno pahljačo urbane površine. Ceste, ki vodijo v smeri sever-jug skozi omenjeno ožino, je treba izgrajevati tako, da bodo izmenično služile — prvenstveno, seveda ne ekskluzivno — avtomobilskemu ali pešprometu:

pešpromet po poteh skozi Tivoli, avtopromet po Prešernovi cesti,

pešpromet po Parmovi, Vošnjakovi, Zupančičevi, preko Trga narodnih herojev, novega trga na rekonstruiranem nunnskem vrtu, preko Igriške in Rimske ceste ter med poslopjem Tehniške fakultete in Srednje tehnične šole do rimskega zidu in naprej,

avtopromet po Titovi cesti,

pešpromet izpred novega poštnega poslopja ob Masarykovi, po Cigaletovi, preko Marxovega trga, skozi rekonstruirani predel med Marxovim trgov in Trgom revolucije (Severni in Južni trg), preko Trga revolucije, po Vegovi in Emonski cesti do Trnovega,

avtopromet po Miklošičevi cesti do Tromostovja,

pešpromet po Kolodvorski, čez novi most preko Ljubljanice na Vodnikov trg,

avtopromet po Resljevi cesti in skozi predor pod Gradom na Dolensko cesto,

Linije, ki so namenjene pešprometu, vodijo skozi niz parkov in trgov, mimo parkingov za avtomobile. Od njih naj bi se prvenstveno gradili objekti za trgovine in sploh objekti, ki povzročajo večje zbiranje prebivalstva.

Podobno je treba kategorizirati cestno omrežje na ostali ljubljanski

urbani površini, poslej pa graditi na njih tehnične elemente skladno njihovi funkciji in njihovi okolici.

Kot pravokotno os na Titovo, se pravi, kot glavna zveza med področjem Tivolskega parka in starim delom mesta, ima za rekonstrukcijo najboljše pogoje Šubičeva ulica, ki pa zahteva nov most preko Ljubljane. Ugodnejša kot Copova je za rekonstrukcijo še vedno Tomšičeva, ki ne zahteva večjih rešitev. Če bi se odločili za Tomšičevo, tedaj bi mogli današnjo Copovo zapreti za ves vozni promet.

Na ta način bi dosegli sistemizacijo prometnega omrežja v današnjem središču mesta, ki bi se skladala s predloženo rešitvijo železniškega vozlišča.

Predor skozi Sišenski hrib povzroča dvome v zaključkih komisije. Ker je predor precej dolg gradbeni objekt in ker spreminjanje tras celo slabša prometne pogoje, ga prometno-ekonomske koristi ne opravičujejo. Opravičijo ga lahko samo urbanistične in vojno-obrambene koristi. Vsekako bo moral objekt rekonstrukcije predvideti bolj perspektivno izgradnjo predora.

V teku dela Komisije za rešitev ljubljanskega železniškega vozla, je napredovalo tudi drugo delo za udrditev osnovnih elementov urbanističnega koncepta Ljubljane in to:

1. Z izvajanjem Zakona o uporabi zemljišč za gradbene namene smo dobili meje urbanih površin ljubljanskih mestnih občin (gradbeni okoliš).

2. Z rezultati dela posebne komisije za kategorizacijo osnovne cestne mreže smo dobili predlog za rekonstrukcijo glavnih cest v Ljubljani.

3. Javni natečaj za rekonstrukcijo pomembnega dela ožjega mestnega središča (med Titovo, Dalmatinovo, Miklošičevo, Wolfovo ulico in Trgom revolucije) nam je pokazal z zaključki prej imenovanih komisij skladno metodo rekonstrukcije mestnega središča.

Kolikor bo Mestni svet potrdil ta koncept, se more poslej delo nadaljevati parcialno po občinah in posameznih delih mesta, ne da bi način dela nasprotoval enovitim interesom izgradnje in rekonstrukcije Ljubljane.

Nato je inž. Jurij Medved, šef Biroja za reševanje železniškega vozlišča DZ podrobneje in nazorno na karti obrazložil varianto A-54. Inž. Rado Cotar, predsednik Komisije za cestno mrežo pa je obrazložil delo in osnovna načela, ki jih je osvojila komisija glede ureditve cestnega omrežja.

O poročilu in predlogu Komisije za reševanje železniškega vozlišča so v prvem delu seje dne 1. februarja razpravljali: Jaka Avšič, Franc Sitar, dr. Jože Pretnar, Henrik Zdešar, Ostoja Tuma, inž. Ivo Klemenčič, dr. Marijan Dermastia, Peter Lešnjak ter inž. Sanja Lapajne-Oblak.

Jaka Avšič je postavil vprašanje, katere etape so predvidene v zvezi s postopnim reševanjem železniškega vozlišča in katera od predvidenih etap pri varianti A-54 bo prišla prva na vrsto.

Franc Sitar je bil mišljenja, da je najboljša varianta A-54 v nivoju. To pa zaradi tega, ker je najcenejša in bodo zanj lahko najhitreje na razpolago finančna sredstva in zaradi tega, ker je pri tej varianti možna rešitev v etapah. Izrazil pa je pomisleke proti začasnemu preložitvi proge skozi Tivoli, ker bi s tem nastala škoda in je treba gledati, da bo Tivoli pri reševanju tega vprašanja čimmanj prizadet. Tovariš Sitar je poudaril kot najvažnejše to, da bo problem prelaza na Titovi cesti končno rešen. Po njegovem mnenju tudi v estetskem pogledu podvoz ne bo kvaril izgleda mesta.

Dr. Jože Pretnar je najprej razpravljal o zgodovini reševanja železniškega vozlišča, o katerem je bila že leta 1946 usvojena poglobljena varianta. Kot laiku se mu je takrat kot najprimernejša in najbolj pravilna zdela poglobitev ljubljanskega kolodvora. Iz obrazložitve, ki jo je dal predsednik Komisije za reševanje železniškega vozlišča, pa izhaja, da je vendarle najboljša rešitev nepoglobljena varianta A-54, ki je najbolj praktična in najlažje izvedljiva. Čas je že, da se napravi podvoz, da bo na ta način problem železniškega prelaza na Titovi cesti čimprej rešen. Kolikor se stvar ne bo izvedla sedaj, ko govorimo o 13 milijardah, jo bo treba rešiti kasneje samo s to razliko, da bomo takrat lahko govorili že o 20 ali več milijardah.

Henrik Zdešar je razpravljal o ljubljanskem železniškem vozlišču kot enem izmed najvažnejših železniških vprašanj v Sloveniji. Postavil pa je vprašanje, kdo bo nosil stroške teh del, kajti treba je končno odločiti, kaj bo plačala železnica, kaj republika in kaj zveza. Po mnenju tov. Zdešarja vprašanje železniškega vozlišča v Ljubljani ni samo vprašanje mesta, niti samo republike, ampak vprašanje zveze.

Ostoja Tuma je v začetku razprave omenil, da je v nekaj dneh, ki so bili na razpolago, študiral problem železniškega vozlišča, toda dokončnega stališča še ni mogel zavzeti, zato tudi še ne bo glasoval. Nato pa je izjavil:

Po mojem občutku je bilo razstavljeno premalo gradiva, ki bi nazorno pokazalo vse dosedanje variante. Da si človek lahko ustvari končno sodbo, mora poznati tudi negativne in slabe rešitve. Ustavil se bom le na treh osnovnih rešitvah in to: A-54 v niveletu, A-54 poglobljena in B-54, to je sedanja poglobljena trasa, ter obeh minimalnih programih. Po sodbi, ki sem si jo dosedaj lahko ustvaril, sem za enkrat za varianto B-54. Zakaj? Varianta A-54 — poglobljena, je sicer v svoji dokončni fazi za samo mesto najboljše. Železniška trasa izgine čimprej iz mesta v predor, je poglobljena in dopušča cestam nemo-

ten prehod z enostavnimi mostovi. Pri tej varianti se pridobijo dragocena in obsežna urbanistična zemljišča. S to rešitvijo se sicer železnica v celoti podredi interesu mesta. Za železnico pa je v eksploataciji draga, ker močno podaljša progo.

Varianta A-54 v niveletu oziroma dvignjena ima za železnico vse slabe strani poglobljene variante A-54, poleg tega pa skoraj izključuje rešitev podvoza na Resljevi cesti. Pri obeh variantah A-54 izgubijo Pivovarna »Union«, Slovenija-vino in Tobačna tovarna svoje industrijske tire.

Minimalen program predstavlja za mene, če ga dejansko uresničimo, dokončno fazo, ki sicer reši podvoz Titove, Parmove in Celovške ceste. Če se odločimo za to varianto, ne bomo kasneje zaradi nekaj prehodov med Siško in Bežigradom ter v Rožni dolini gradili drugega predora in podaljševali trase.

Varianta B-54 — poglobljena sedanja trasa:

1. Za mesto železnica praktično izgine ter ne ovira razvoja mesta, edino ne pridobimo vseh možnih železniških zemljišč.
2. Resljev prelaz je mogoč.
3. Sedanji vzpon tirov proti gorenjskemu kolodvoru odpade, ker je za 7 m višji (kot Vič in Moste).
4. Železniška trasa bo najkrajša, kar je za eksploatacijo v bodočih 100 letih važno.
5. Po zagotovilu strokovnjakov je etapna izvedba mogoča.
6. Poglobljena trasa je ugodna za izvedbo »šinobusov«.

Finančna stran vseh variant:

1. Glavni strošek predstavlja prenos železniških naprav: kurilnice, lokotovornega in ranžirnega kolodvora, ureditev glavne postaje, obvoznih prog itd., kar zneso 10,963 milijonov dinarjev. Poudarjam, da je to za vse variante enako.

2. Primerjava ostalih stroškov po oceni železniških strokovnjakov in »cestarjev« pa močno varira. »Cestarji« trdijo, da so stroški celo za 1 in pol milijarde previsoko ocenjeni.

Varianta A-54 — poglobljena, stane pri dolžini 1500 m 15,920 milijonov, s krajšim predorom 1440 m 15,730 milijonov. Varianta A-54 — dvignjena, oziroma v niveletu 14,060 milijonov in najmanj še 300 milijonov več zaradi provizorične izvedbe minimalnega programa. Varianta B-54 — poglobljena na sedanji trasi pa stane 15 milijard po oceni železnice in 14 milijard po »cestarski« oceni. Zaradi reda omenjam še varianto C-54 (čelni kolodvor), stane 13,170 milijonov, ki je najcenejša, vendar nesodobna in še D-54, ki stane 13,750 milijonov, to je varianta z glavnim kolodvorom v smeri sever-jug.

Inž. Ivo Klemenčič je v svoji razpravi iznesel, da gleda vprašanje železniškega vozlišča bolj enostavno, kot ga je iznesel tov. Tuma. Po njegovem mnenju je glavni namen variante A-54, da se železnica spravi v čimvečji meri iz mesta. Jasno je, da nekateri gledajo na ta problem tudi tako, da bi železnica izginila iz mestnega področja tudi, če bi se poglobila. Toda pri poglobitvi bi bilo treba graditi mostove, ki pa tudi niso poceni. Poleg tega pa imamo v sredini mesta vrsto železniških naprav, ki jih je treba odstraniti iz mesta, ker le-ti zavzemajo ogromno prostora, ki je dra-

gocen s stališča razvoja mesta, predvsem centra.

Drug problem, ki je zelo važen, je problem propustnosti za cestni promet in nemogoče razmere na osebne kolodvoru. Ljubljancane to najbolj interesira. To so tako pereči problemi v mestu, da jih je treba najprej rešiti. Dvomim, da bi se poglobitev železniške proge lahko izvajala v etapah. To ni mogoče iz enostavnega razloga, ker mora biti to delo v celoti končano, do tedaj pa ni možno rešiti problema na Titovi in Celovski cesti, niti urediti kolodvora. Vprašanje pa je, v kolikem času bi bilo možno poglobitev sploh izvršiti. Tudi če bi imeli na razpolago denar, smatram, da bi lahko sedanjo traso poglobili najprej v 10 letih. Treba je računati na izdelavo načrtov in na vse mogoče tehnične izvedbe, ki so vezane na izkop in odvoz materiala. S stališča finančnih sredstev si je treba biti na jasnem, da niti mesto niti železnica ne bosta začeli s takim delom. Prav tako bi tudi zveza za takšna dela lahko dala le omejena finančna sredstva, največ milijardo dinarjev letno. S tem je treba računati. Upam se celo trditi, da ne bo mogoče dobiti niti milijarde letno, na drugi strani pa ne bomo mogli končati rešitve s poglobitvijo niti v 10 letih. Treba pa je najti način, da se prelaz na Titovi cesti in razmere na osebne kolodvoru dokončno uredijo. Zato smatram, da se glede na možnost etapne gradnje in na sredstva, na katera lahko računamo, moramo odločiti za izvedbo nepoglobljene variante v nivoju. Če postavimo takšno odločitev, lahko pristopimo takoj k delu in imamo s tem podano osnovo za načrt in za ureditev osebne kolodvora. To pa se da v treh letih narediti. V treh letih imamo lahko urejen podvoz na Titovi cesti in kolodvor z otopnim prostorom. Za mene je takšna rešitev najbolj enostavna. Če hočemo, da bo problem čimhitreje rešen, potem se moramo pač odločiti za tako rešitev.

Dr. Marijan Dermastia je nadaljeval s razpravo, ki jo je pričel inž. Ivo Klemenčič in je izjavil:

Vprašanje železniškega vozlišča v Ljubljani rešujemo že 30 let. To vprašanje se rešuje že tako dolgo zato, ker se doslej ni reševalo s praktične strani, ampak je bil vedno poudarek le na urbanističnih lepotnih rešitvah, ki so drage. Iskaneje urbanističnih najčistejših rešitev je imelo za posledico, da se doslej še nihče ni upal začeti z reševanjem železniškega vozlišča in da zato še danes hodimo čez prelaz na Titovi cesti in nimamo urejenih križišč. Zato je treba najti rešitev, ki bi praktično rešila problem ljubljanskega železniškega vozlišča za naše potrebe in da pustimo vse stvari, ki jih bodo reševale bodoče generacije. Problem je treba rešiti z majhnimi investicijskimi stroški. Motijo se tisti, ki mislijo, da smo v stanju, vozlišče rešiti s poglobitvijo. Ako bi reševali to vprašanje s poglobitvijo železnice, potem bi morali najprej podreti vse objekte in jih prestaviti kar pa praktično ni izvedljivo. Poleg tega pa zahteva poglobljena varianta še velika denarna sredstva. Transport pa bi bil otežkočen in se ne bi mogel vršiti tako, kot bi bilo treba, kar bi predstavljalo milijarde gospodarske škode. Z odlaganjem ureditve tega vprašanja bi se gospodarska škoda še nadaljevala. Zato je v sedanjih ekonomskih pogojih možna varianta A-54, katera se da izvesti z etapno gradnjo in za katero bi bila na raz-

polago sredstva. Postopoma se bodo prestavili tudi objekti in tako bomo lahko rešili tudi probleme kolodvora. Ako železnica še do danes ni rešila predstavitev železniških naprav na ljubljanskem kolodvoru, je vzrok v tem, ker še ni padla dokončna odločitev, kako naj se stvar reši. Razumljivo je, da železnica ne bo gradila nekaj, kar bi morala čez nekaj let podreti. Zato moramo železnici povedati, v kakšnem nivoju bo rešeno vprašanje železniškega vozlišča. Na ta način bo železnici omogočeno, da postopoma prestavlja in gradi svoje objekte in postopoma upelje tudi električni pogon. Ako jasno postavimo, da bo železnica ostala v sedanjem nivoju, imamo tudi vso pravico zahtevati od železnice, da uredi ljubljanski kolodvor. Postaviti moramo vprašanje, ali je boljše, da potrošimo ogromne milijarde in se odločimo za poglobitveno varianto ter zavlečemo rešitev »ad calendas graecas« ali pa, da se odločimo za rešitev v nivoju in da rešimo te stvari postopoma in na osnovi praktičnih izkušenj. Jaz osebno nimam poguma, da bi prevzel na sebe odgovornost razkopavanja Ljubljane, ki ne bi bilo končano v desetih, ampak v 30 letih. Danes ne moremo vedeti, kakšne bodo ekonomske možnosti v bodočnosti. Vsakdo pa, ki se je doslej lotil reševanja tega vprašanja, se je bal, da ne bi ostal na sredi pota. Z enim samim podvozom pa rešimo osnovni problem prometa na Titovi cesti. Gorenjsko upadnico pa lahko speljemo na Titovo cesto in nam na ta način na Celovski cesti še dolgo ne bo treba graditi podvoza. Na ta način bomo to vprašanje rešili za nadaljnjih 10 let z minimalnimi stroški. Takšna rešitev je možna za naše ekonomske prilike, bodoča generacija pa naj nadaljuje, kjer smo mi nehali.

Peter Lešnjak je v razpravi izjavil, da se je odločil za nepoglobljeno varianto A-54 in sicer prav zaradi tega, ker je na ta način podana možnost rešitve tega problema. Za ostale variante pa bi bila potrebna dolga doba, predno bi se lahko rešile. Zato je tov. Lešnjak izjavil, da bo glasoval za omenjeno varianto in še posebno poudaril, da z zadovoljstvom ugotavlja, da se bo stvar končno vendar premaknila z mesta.

Nato je inž. Sonja Lapajne-Oblak iznesla nekatere svoje misli k razpravi prejšnjih diskutantov:

Ravno o tem, o čemer je govoril tovariš predsednik, da si ne smemo vezati rok, bi povedala svoje mnenje. Če bi uredili kolodvor in podvoz na Titovi cesti, vemo, da bodo tako ostali v Ljubljani tudi nadalje in to vprašanje še vedno ne bi bilo rešeno. Vemo, da se je severno od centra mesto slabo razvijalo do sedaj in tako bo pri tej rešitvi tudi ostalo. Tov. inž. Tepina je v svojem referatu povedal, zakaj se je Bežigrad tako slabo razvil. Smatram, da je svojo dolžnost, da opozorim, da je cestna mreža v Ljubljani ravno tako, če ne za nas še bolj važna, kakor sama železnica. Vidimo, da se obravnava rešitev železniškega vozlišča predvsem iz železniškega stališča in sicer zaradi tega, ker je poročilo podala Komisija za rešitev železniškega vozlišča. Svet za urbanizem ni dal nobenega poročila, pa tudi Komisija za cestno mrežo v Ljubljani bi morala podati bolj izčrpano poročilo. Na stvar moramo gledati iz raznih stališč, ne pa samo iz stališča železnice. Iz poročila smo slišali utemeljevanje ene variante, ne pa enakovredno obravnavanje

ene variante za drugo. Ker pa nismo dobili poročila, ki ga je podal danes predsednik Komisije, pripominjam, da bo razprava možna šele tedaj, ko se bomo s poročilom podrobno seznanili. Zato smatram, da bi bila odločitev na današnji seji preuranjena. Pravilno je, da se razpravlja in da se odborniki seznanimo s problematiko, potrebno pa je, da se o tem razpravlja tudi v strokovnih društvih itd. Tako pa so se vse ti problemi do sedaj predelali le v ozkem krogu in sicer v Komisiji za železniški vozni voz in Komisiji za cestno mrežo. Resnično je, kot je omenil tovariš predsednik, da se razprava okrog tega vrši že 30 let. Pred vojno je bilo že odločeno, da se izvrši poglobitev v trasi B-54. Ta varianta je bila tedaj preštudirana z vseh vidikov, po vojni pa so začeli reševati ta problem drugi strokovnjaki, ki so dali druge predloge, oziroma druge variante. Zame ni prepričljivo, da je varianta A-54 najboljše rešitev. Smatram, če sprejememo varianto A-54 v nivoju s podvozom, bo ta rešitev dokončna. Ostali bomo pri podvozi in pri železnici v nivoju po sedanjih trasah. Če se za to odločimo, je to velika odgovornost. Če je pri vsaki majhni gradnji industrije potrebno sprejeti celoten investicijski program in ne moremo iti na etapno rešitev brez odobritve celotnega programa, smatram, da se mora tudi tu najprej odločiti za celoten dokončen program izgradnje.

Povedala bi še svoje mnenje na nekaj ugovorov, ki so jih iznesli tovariši odborniki. Tov. inž. Klemenčič je rekel, da je poglobljena varianta zvezana z ogromnimi stroški. Trdim, da ne bodo nič manjši stroški, če ostane železnica v nivoju in je treba napraviti podvoz. Vemo, da je danes pri nas zelo majhen motoriziran promet. Po zadnjih ugotovitvah pride v Ljubljani na cca. 35 prebivalcev eno motorno vozilo. Toda če pogledamo sosednjo, ne preveč bogato Avstrijo, pride v Celovcu na 7 do 8 prebivalcev eno motorno vozilo. Na povečan promet je opozoril že tudi tovariš Kardelj. Če bo pri takem prometu severni del mesta vezan s centrom samo z enim podvozom, si lahko mislimo, kakšna gneča bo v tem podvozu. Dokončno je torej treba sprejeti program izgradnje, da gremo lahko na etapno gradnjo. Nove stranske železniške obrate bo morala železnica v vsakem slučaju postaviti. Kurilnica je že sedaj železniški problem, ker je zastarela in jo bo treba odstraniti. To je njihova stvar, in če bo znašal finančni efekt letno eno milijardo več, potem tudi lahko nekaj investira v Ljubljani, kjer do sedaj niso investirali še nič. Če gledamo na poglobitev s tehničnega stališča, sem prepričana, da bi bilo to gotovo v par letih. Poglejmo samo avtocesto. Ta je bila kljub težkim uklopom končana v dveh letih. Mehанизacije imamo v Sloveniji dovolj in je ni treba iskati drugod. Prav na Okrajnem ljudskem odboru smo razpravljali, da ni prav, da stoji mehanizacija v podjetjih neizrabljena.

Glede izdelovanja načrtov pripominjam, da bomo tudi pri podvozi našli naleteli na velike komplikacije, na primer glede vodovoda, za katerega bo treba napraviti prav tako načrt kot za poglobitev, dalje glede kanalizacije itd. Poleg tega bi opozorila na naklone cest v podvozi, glede katerih je bilo rečeno, da 6 do 7% ne bo povzročalo nevšečnosti. Toda smartinski podvoz ima le 3,9% naklona in vemo, kako je ta naklon

v zimskem času videti zaradi polledice.

Trdim, da je poglobitvena varianta praktično izvedljiva. Najprej bi se prestavila kurilnica, ki naj se dela takoj v takem obsegu, kot je sedaj predvideno. Transitni promet bi šel tudi v času poglobitvene gradnje lahko naprej, ker je to možno in izvedljivo.

Končno bi povedala še nekaj o cenah posameznih variant. Vidim, da je cena pravzaprav različna v železniškem in cestnem poročilu, iz česar sklepam, da poročila niso bila primerjana. Na hitro sem ugotovila, da znaša v železniškem poročilu podaljšek tržaške proge po A variantu 2,3 km, dočim je po načrtu proga daljša 3,9 km. Potrebno bi bilo napraviti točno primerjalno kalkulacijo. Celotna poglobitev brez železniških naprav bi znašala verjetno manj kot je predvideno. Izkop bi bil lahko znatno cenejši, posebnost, ker bi se izvršil z dobro mehanizacijo, in ker imamo v neposredni bližini tudi Zupančičevo jamo, kjer se lahko zasuje za do 2 milijona kubičnih metrov peska.

Na vse to sem hotela opozoriti, da ne bi sprejeli nekaj, kar bi bodoče generacije morda morale zopet podirati.

Predsednik Mestnega sveta je nato prekinil sejo, ki se je nadaljevala v torek, dne 5. februarja 1957.

V drugem delu seje so razpravljali: inž. arh. Marjan Tepina, Jaka Avšič, Leopold Krese, Franc Sitar, Stane Fele, Marjan Jenko, Alojz Matelič, Leo Kovačič, Georgij Kostjukovski, Franc Plazar, Franc Drobež, inž. Rado Cotar, Henrik Zdešar, inž. Vera Marentič, inž. Sonja Lapajne-Oblak, Ostož Tuma in dr. Marijan Dermastia.

Inž. arh. Marjan Tepina je ugotovila, da se enkrat podal kratko obrazložitev variante A-54 in variante B-54.

Nato je predsednik Mestnega sveta prebral zapisnik 7. redne seje Sveta za urbanizem, iz katerega je razvidno, da je Svet razpravljal o poročilu Komisije za reševanje železniškega vozlišča in da je smatral kot najprimernejšo varianto A-54.

Predsednik Mestnega sveta je potem pozval inž. Jurija Medveda, da obrazloži na karti varianto B-54.

Inž. Jurij Medved je izjavil:

Upam, da vam bom v kratkih besedah lahko obrazložil konkurenčno varianto B-54, katero je tudi obravnavala Komisija za reševanje železniškega vozlišča. Iz poročila predsednika Komisije je bilo razvidno, da je vzhodni del vozlišča pri tej varianti v bistvu isti kot pri varianti A-54. Pri varianti B-54 je predviden ranžirni kolodvor na odseku med Zalogom in Poljem, dalje proti zapadu in južno od sedanje proge kurilnica in severno od iste proge lokotovorni kolodvor, nato odstavni kolodvor, potniški kolodvor itd. Glede same niveletete je sprememba pri varianti B-54 v primerjavi z varianto A-54 in sedanjo progo, ki leži na odseku Zalog-Ljubljana, v približnem vzponu 2,5 promile. Pri poglobljeni varianti se prične poglobljanje pri kilometru 563,4. Proga bi šla nato v horizontali skozi potniško postajo in sicer v smeri proti Trstu, vse do Erjavčeve ceste, do kilometra 568,5, nato pa se dvigne na sedanjo višino v višini bencinske črpalke na Viču. Na Tržaški trasi je predvideno postajališče Vič 1 km bližje Ljubljani kakor po varianti A-54. Na gorenjski trasi

je prav tako predvideno postajališče Siska, v višini tovarne Litostroj. Kot dopolnitev predvojnega projekta in za dosego čim ugodnejše situacije za križanje cest iz Rožne doline in Tržaške ceste s podvozi, se predvideva na tržaški trasi od kilometra 568,5 do km 570,5 zvišanje sedanje nivelete za 2,4 m. Z ozirom na pripombe in priporočila revizijske komisije JDZ v Beogradu, katere bom kasneje še prebral, je bilo tudi potrebno nekoliko spremeniti niveleto gorenjske proge. Poglobitev je bilo treba podaljšati predvsem zaradi tega, da bi imeli možnost speljave vseli važnejših cestnih komunikacij preko železnice za zvezo med zapadnim in severnim delom mesta, ki je ravno v zadnjih letih v največjem razvoju, saj na tem mestu rastejo novi stanovanjski predeli. S poglobitvijo smo šli do tako zvane litostrojske ceste, nato pa se začne niveleta počasi dvigati in doseže višino gorenjske proge v kilometru 570,5. V primerjavi s predvojnimi projekti variante B-54 je še druga sprememba z ukinitvijo kamniške proge, ki jo mislimo v prvi etapi gradnje priključiti na opuščeno nemško progo Vižmarje—Crnuče v smeri proti Crnučam. Po navodilih revizijske komisije Generalne direkcije JDZ v Beogradu je bilo potrebno razpravljati tudi o tem, da bi gradili južno in severno obvozno progo, na zahtevo JLA prvenstveno južno obvozno progo. Z južno obvozno progo bomo imeli zvezo s Trstom, s severno pa zvezo z Jesenicami. Prav tako je bilo s strani JLA rečeno, naj se doseže neposredna povezava med bodočima postajama Vič in Vižmarje, ker bi bila na ta način dosežena tudi zveza gorenjske s dolensko progo. S tem bi bila dosežena tudi povezava prog v smeri Trsta in Jesenic, to pa predvsem kar se tiče tovarnega prometa. S temi spremembami je predvojni projekt variante B-54 dopolnjen. Dvignjena lega variante A-54 predvideva izpeljavo cest pod dvignjene proge in postaje s podvozi na Slapničarjevi, Smartinski, Resljevi, Titovi, Parmovi, Celovski cesti in Jakopičevem dreveredu. Pri varianti B-54 poglobljeni, so bili predvideni naslednji cestni prehodi: Slapničarjeva ulica s podvozom in dovoznimi rampami proti jugu dolžine 100 m, proti severu dolžine 186 m in 5% naklona. Sedanji Smartinski podvoz se opusti in nadomesti z nadvozom v podaljšku Njegoševе ulice, dolžine okrog 80 m z izstokom na Vilharjevo cesto, ki bi jo bilo treba dvigniti vse do Tovarne hranil. Tak objekt bi bil po višini stroškov približno enak podvozu v podaljšku Resljeve ceste pri dvignjeni niveleti. Dalje bi bilo potrebno doseči podaljšek Resljeve ceste z nadvozom preko vseh otočnih peronov. Ob te nadvoze je naslonjen zvezni hodnik z dostopi na otočne perone, ki pa so za 6 do 7 m nižji. Titova cesta bi potekala po tej varianti v nespremenjenem nivoju z nespremenjeno širino profila po regulacijskem načrtu. Nadvoznjake bi bilo pri poglobljeni niveleti potrebno urediti še na Parmovi, Celovski, Puharjevi, (Nunski) Veselovi in Erjavčevi cesti. Nadvoznjaki po teh ulicah bi morali odgovarjati stanju profilov sedanjih zgoraj omenjenih ulic in cest.

Za obračun mas je vzela Komisija za reševanje železniškega vozlišča primer zidu višine 3 m po vsej dolžini polne poglobitve. Širina odkopane proge na tej progi bi morala potemtakem znašati pri vrhu najmanj 18,5 m, v slučaju odkopa brez zidu pa je širina parka 25 m. Nadalje naj omenim, da je Komisija predvidevala premestitev pogloblje-

ne gorenjske proge z nadvoznjaki, ki bi imeli zvezo na Javornikovo, Drenikovo, Milčinskega in na Džakovičovo ulico. Kamniško progo smo v glavnem opustili zaradi tega, ker predvidevamo v bližini ali daljši bodočnosti izpeljavo ob severni obvozni progi.

Mnenja sem, da ne bi bilo napačno, če bi vam prečital zaključke Komisije za revizijo glavnih projektov Glavne direkcije JDZ v Beogradu glede predprojekta ljubljanskega železniškega vozlišča, ki je bil izdelan leta 1948 in 1949. Prepis predprojekta ljubljanskega železniškega vozlišča od leta 1949 glasi: »Komisija za revizijo glavnih projektov pri Generalni direkciji JDZ v Beogradu je obravnavala predprojekt ljubljanskega železniškega vozlišča, zahteve mešane komisije, sestavljene iz predstavnikov zainteresiranih ustanov LR Slovenije in ustmene pripombe prisotnih predstavnikov Direkcije železnice v Ljubljani, kakor tudi pismo, poslano od strani Sveta za gradnjo in komunalne zadeve LRS št. 19—15—37 od 12. 12. 1951 in je postavila naslednje sklepe:

1. Predloženi predprojekt iz leta 1949 se ne odobri.
2. Prične se naj z izdelavo predprojekta vozlišča s severno in južno obvozno progo s tem, da se kot prva etapa začne z izgradnjo severne obvozne proge na desni obali Save.
3. Ranžirna postaja naj bo v okolici Zaloga.
4. Nova ranžirna postaja naj bo prevozna za obe smeri, če to ne bi bilo možno doseči, pa naj leži tako, da bo prevozna za severno obvozno smer.
5. V predprojekt naj se vključi tudi trasa Crnuče—Vič, to je, da se jo vključi v rešitev vozlišča.
6. Predprojekt mora vsebovati razmestitev lokotovornih postaj, tehnične postaje, kurilnice itd., da prouči ločitev potniške in tovarne vleke (ena ali dve kurilnici).
7. Potniški promet se zaenkrat obdrži na obstoječih progah, prouči naj se pa priključek proge Ljubljana—Kamnik na progo Ljubljana—Jesenice.
8. V slučaju, da se pokaže potreba za poglobitev proge skozi mesto, se to vprašanje posebej obravnava pred to komisijo.
9. Predprojekt v mejah teh sklepov se naj obdeluje sporazumno s Svetom za gradnjo in komunalne zadeve LRS in naj da svoje soglasje na predprojekt, predno se predprojekt dostavi tej komisiji.

Po izvajanju inž. Medveda je član Mestnega sveta Avšič Jaka postavil vprašanje, ali je pri varianti B-54 možna etapna gradnja ali ne. Poleg tega je postavil vprašanje celotnih stroškov, ki bi bili potrebni za zgraditev ljubljanskega železniškega vozlišča po varianti B-54.

Na to vprašanje je inž. Medved odgovoril sledeče:

Glede gradnje proge po varianti B-54 moram reči, da je gradnja po etapah možna, ni pa podana možnost etapne gradnje v takšni obliki, da bi dobili po vsaki etapi neko zaključeno fazo dela, ki bi jo lahko dalj časa vzdržali. Etapnost v tem smislu je podana pri varianti A-54. Pri varianti B-54 gre predvsem za tako obliko etapne gradnje, da se delo smiselno razvija, ne da pa hitrih rezultatov tam, kjer jih želimo in kjer so nujni (n. pr. pri posameznih cestah). Taka etapnost sicer ni podana, pač pa je podana zasilna rešitev problema. Mnenja sem, če bi šli preko minimalnega programa, da

bi ustvarili s tem neke predpogoje za izvedbo poglobljene variante za tako dolgo dobo, da bi mogli v njej nemoteno posloovati in izvrševati potrebna predela. Po tem bi se lahko tudi za tako etapnost odločili. Seveda pa pri vsem tem ne bi smela biti motena niti cestni niti železniški promet. Povdariti moram, da je prvi pogoj, če hočemo z zemeljskimi deli sploh pričeti (mislim pri poglobljeni varianti), da odpravimo kurilnico, katere predstavitev bi znašala ca. 2 milijardi din. Če hočemo usposobiti ranžirni kolodvor v Zalogu kot nadomestilo za postaji Ljubljana in Šiška, rabimo samo v prvi etapi gradnje ca. 800 milijonov din, medtem ko je za celotno izgradnjo ranžirnega kolodvora predvidenih ca. 3,5 do 4 milijarde dinarjev. Za pričetek zemeljskih del je nadalje predpogoj, da prestavimo v prvi etapi gradnje skladišča, ki naj bi v prvi fazi del z minimalnimi stroški znašala 300 milijonov din. Mnenja sem, da so ti predpogoji dovolj jasno nakazani in da predstavljajo velike vsote denarja, ki bi jih morala vložiti železnica, brez katerih pa z zemeljskimi deli ne moremo niti pričeti. Za prenos železnice v poglobljeno lego, da se jo usposobi za promet, bi bilo potrebno odkopati v prvi fazi del ca. 1.200.000 m³ materiala in ga v primernem času tudi odpeljati. Pred vojno je bila taka jama za odvažanje odvišnega materiala tako zvana »Županičeva jama«, sedaj pa ne vem, kje obstoja tako primerno mesto, ker je ta jama namenjena za gradbene namene. Po vojni smo dobili neki predlog, po katerem naj bi se za tak material uporabila neka druga jama. Računali smo s tem, da bi bilo potrebno material odvažati na razdalji 3 do 4 km in smo zaradi tega prišli do tako visokih cen za izkope. Če hočemo pristopiti k delu za poglobitev, potem je predpogoj, da vsa ta dela opravimo in da imamo na razpolago dovolj denarja, medtem ko promet v istem nivoju kot je sedaj, med samim delom ne bi smel biti moten. IJA je zahtevala, da je pred pričetkom poglobitvenih del na železnici treba zgraditi južno obvozno progo. Mnenja sem, da bi bolje odgovarjala severna obvozna proga, ker je ta sigurnejša in za ca. pol milijarde dinarjev cenejša od južne proge. Iz vsega tega je razvidno, kakšni pogoji so postavljeni, predno se prične z delom v zvezi s poglobitvijo železniške proge. Za predstavitev železniških naprav na sedanjem kolodvoru v poglobljeno lego potrebujemo ca. 800 milijonov din do 1 milijarde din. Da pridemo do možnosti prestavitve prometa iz sedanjene nespremenjene v poglobljeno lego, bi stalo to ca. 6 do 7 milijard dinarjev. Ceste bi imele v tej fazi dela vse prehode v obliki nadvozdov, medtem ko bi morala železnica sama imeti za nadaljevanje del za izgradnjo peronov in zgradb na razpolago ca. 1 milijardo dinarjev. Iz vsega omenjenega je razvidno, da mora sama železnica imeti na razpolago ca. 7 milijard, če hoče v doglednem času rešiti vse nujne probleme, ki se pojavljajo v zvezi s poglobljeno varianto B-54.

Na posebno vprašanje, koliko bi morali imeti na razpolago denarja, predno bi hoteli s poglobitvijo železniške splohe pričeti, je inž. Medved odgovoril, da potrebujemo ca. 6 do 7 milijard din, ki bi bile potrebne samo za pripravljajna dela (zgraditev obvoznih prog, zgraditev prehodov na cestah v obliki nadvozdov itd.).

Leonold Krese je v razpravi izjavil, da ga je pojasnilo inž. Medveda še bolj prepričalo o pravilnosti

stališča tistih, ki zagovarjajo nepoglobljeno varianto A-54. V prvi vrsti je treba rešiti problem cestnega omrežja, in sicer zaradi tega, ker se bo potem lahko lažje reševalo tudi železniško vozlišče. Mnenja sem, da problem železniškega vozlišča ne sme biti več odvisen od 10-letnega razpravljanja, pač pa je treba gledati na to, da se postavi odločitev za takojšnjo rešitev železniškega vozlišča in cestne mreže. To, kar lahko že izvršimo, napravimo čimprej, ostalo pa prepustimo bodočim generacijam. Mnenja sem, da je treba poiskati tako rešitev, ki nam bo prinesla določeno izboljšanje. Mislim, da ima vsak izmed nas, ki hodimo po ljubljanskih ulicah, občutek, da je od vseh strani obdan s pregradami. Tipična gospodarska dejavnost pa je za temi pregradami, ne pa v strogem središču mesta. To nam dela dejansko mnogo ovir in težav. Če bi izračunali, bi lahko ugotovili, da predstavljajo nerešeno ljubljansko železniško vozlišče in nerešeni cestni promet za naše gospodarstvo ogromno škodo. Če bi se odločili za katero koli drugo varianto, ki bi bila morda urbanistično lepša od variante A-54, skoraj gotovo ne bi imeli pred 5 leti rešen problem cestnega prometa, urbanistično urejenega mesta pa niti ne pred najmanj 10 leti. Pri vsem tem ne govorim o tem, koliko bi vse to stalo in kdaj bi bilo sploh možno rešiti končno ves problem, ki nam danes zavira razvoj mesta kot celoto. Če bi se hoteli odločiti za urbanistično najbolj ugodno varianto, bi morali najprej prestaviti celotni ljubljanski kolodvor. V zvezi s tem pa bi bilo treba odpraviti s sedanjega prostora vse stavbe in naprave, ki se nahajajo danes na področju železniškega vozla. Iz izvajanja inž. Medveda je razvidno, da bi morali v primeru poglobitve železniškega vozlišča izkopati toliko in toliko grabnov, če bi hoteli priti do takega položaja, da bi bilo možno sploh pričeti postavljati mostove. Ta stvar stane ca. 16 do 18 milijard dinarjev. Tudi, če bi nam šlo vse po sreči in bi dejansko pričeli z vsemi predvidenimi deli, še vedno ne bi bili v stanju investirati v ta dela več kakor ca. 2 milijardi din letno. Po tem računju bi reševanje železniškega vozlišča trajalo 10 let. Pri tem pa ne smemo pozabiti tudi na to, da se lahko mednarodni položaj poslabša, kar bi zopet lahko prebistavljalo oviro za dokončanje začrtih del. Po mojem mnenju bi lahko napravili veliko napako, če bi se odločili za varianto B-54. Varianta A-54 v nivoju pa nam omogoča, da najhitreje rešimo najbolj aktualne probleme, med katere spadajo brez dvoma ceste in železnica. Ljubljanski cestni promet je prišel v tako fazo, da nujno terja rešitev, katere ni mogoče več odlašati. Za varianto A-54 bom glasoval, ker ta varianta predstavlja konkretno in hitro rešitev problema in predstavlja pravzaprav presekanje »gordijskega vozla«, ki se vleče za nami leta in leta.

Stane Fele je iznesel, da je bilo pred leti govora še o neki drugi varianti, katere pa sedaj ni nikjer zasledil, tako niti v poročilu predsednika Komisije, niti v izvajanih inž. Medveda. V mislih ima tako zvani čelni kolodvor. Tov. Fele Stane je postavil vprašanje, ali je o tej varianti komisija razpravljala ali ne, in če je, kakšno rešitev je sprejela glede te variante.

Tovarišu Feletu Stanetu je odgovoril inž. arb. Marijan Tepina, ki je izjavil: »Načeloma se pri nas čelni kolodvor ne postavlja. Čelni kolodvor pridejo v poštev samo v tistih državah, ki imajo ogromno prometa

po železnici, med katere pa naša država ne spada. Tako ima čelni kolodvor mesto Milano, v katerem se vlaki zadržujejo tudi po več dni. Komisija za reševanje ljubljanskega železniškega vozlišča je obravnavala tudi to varianto in se odločila, da ta varianta ne pride v poštev, ker ni sodobna.

Franc Sitar je v razpravi med drugim izjavil:

Poznam vse variante, ker sem jih temeljito preštudiral in si tudi ogledal vse gradivo, to se pravi, da nisem bil o teh variantah informiran enostransko. Že na petkovi seji Mestnega sveta sem se izjavil za varianto A-54. Zakaj sem se odločil ravno za to varianto? Odločil sem se zanjo zaradi tega, ker sem bil vedno zagovornik realnih predlogov. Vedno sem se zavzemal za stališča, da napravimo samo toliko, kolikor zmoremo in nič več. Gotovo se še spominjate razprave o problemu šolskih prostorov. Takrat smo sprejeli sklep, da bomo zgradili 11 šol. O tem se je dosti pisalo v dnevnem časopisu, prav tako pa smo o tem mnogo govorili tudi na zborih volivcev. Lepo je zvenelo takrat, ko smo govorili, da bo Ljubljana dobila toliko in toliko novih šol. Stvari pa se niso uresničile in danes se ne bi upal stopiti pred volivce, ker bi me lahko vprašali, zakaj se obljubljene šole niso zgradile. Prav zaradi te izkušnje sem vedno in bom vedno samo za take predloge, ki stojijo na zemlji, ne pa v oblakih. Predlog variante B-54 sem odklonil zaradi tega, ker nam naše gospodarske realne možnosti izvedbe te variante ne dopuščajo. Vedeti moramo namreč, da nimamo pred seboj samo problema železniškega vozlišča, ampak da moramo rešiti še komunalne probleme, kot so problem kanalizacije, vodovoda itd. Naša kanalizacija je v glavnem stara ca. 70 let in je bila zgrajena pred 70. leti za takratne potrebe, ne pa za današnje mesto, ki je toliko večje. Prav tako stoji pred nami tudi problem zgraditve prepotrebni novih šol. Pred nami je cela vrsta problemov, ki zahtevajo nujno rešitev, ker smo kot člani Mestnega sveta odgovorni, da jih tudi rešimo. Strinjam se s tovarišem Kresetom, ki je dejal, da z varianto B-54 ne bomo rešili gospodarskega problema mesta, kakor tudi ne razvoja mesta na sploh in da bi bilo prav zaradi tega težko stopiti pred volivce in zagovarjati to varianto, ki ni primerna za rešitev ljubljanskega železniškega vozlišča pri sedanjih gospodarskih možnostih. Zanimivo je, da na posvetu omenjenih treh društev ni mogel dati nekega konkretnega predloga, kako bi v najkrajšem času in v etapah izvedli varianto B-54. Kljub temu, da danes problem ljubljanskega železniškega vozlišča rešujemo konkretno, podajmo še vedno izjave, da stvari niso dognane in da je treba zaradi tega z rešitvijo tega važnega vprašanja počakati. Če bi upoštevali njihova mnenja, bi prišli v položaj, da bi problem ljubljanskega železniškega vozlišča odložili spet za 10 let. Mislim, da imamo v mestu in izven njega dovolj tako imenovanih »spomenikov«, ki nas strašijo, ker smo pretiravali v zahtevah. To se je lahko dogajalo doslej v glavnem zaradi tega, ker stvari niso bile nastavljene na realne možnosti, s katerimi smo takrat razpolagali. Mislim, da moramo tovarišem, ki so na posvetu Društva inženirjev in tehnikov, arhitektov in urbanistov govorili o tem, da bodo članom Mestnega sveta natočili »kataro vina« in trdili, da so člani Mestnega sveta

poklicani za to, da poskrbijo za denarna sredstva, ostalo pa je njihova stvar, res natočiti čistega vina. Mnenja sem, da se teh stvari ne more tako postavljati, kajti tudi ti tovariši bi se morali najprej vprašati, kje dobiti sredstva, da bomo lahko dejansko izvedli dela po načrtih, ki jih oni predlagajo. Na tem mestu povem vsem skupaj, da ne grem na zbor volivcev s predlogom take variante, ki ne stoji na realnih osnovah, ker enostavno nimam namena varati ljudi. Če se pojavim danes na zborih volivcev z neuresničljivimi predlogi, bodo ljudje izvedbo teh že jutri ali pojutrišnjem zahtevali. Ljudje nam bodo lahko očitali in rekli: »Sprejli ste sklep, zakaj ga sedaj ne izvršite.« Smatram, da je pametno, če strokovna društva sklicujejo sestanke in razpravljajo o problemih, smatram pa, da bi bilo bolje, če bi na takih sestankih razpravljali o tem, kako bodo naša podjetja ceneje in bolje gradila, da ne bomo imeli v bodoče toliko »spomenikov«, ker nismo imeli na razpolago dovolj denarnih sredstev, da bi jih lahko dokončali. Od takih konkretnih predlogov in od njihove rešitve bi naša družba dejansko imela več koristi.

Za tem je govoril Marijan Jenko:

Na zadnji in na današnji seji Mestnega sveta smo obravnavali v glavnem dve varianti in sicer varianto A-54 in varianto B-54. Sedaj stojimo pred alternativo, da se odločimo ali za varianto A-54 ali pa za varianto B-54, s katero pa zavlačujemo rešitev problema ljubljanskega železniškega vozlišča v nedogled. Vidim, da so ljudje, ki zagovarjajo varianto A-54, v večini, to pa zaradi tega, ker so v večini tudi argumenti, ki govorijo v prid tej varianti. Teh argumentov je toliko, da se nam članom Mestnega sveta, niti zborom volivcev ne bo težko odločiti za varianto A-54. Res je sicer, da nekateri zagovarjajo varianto A-54, drugi pa varianto B-54. Zagovorniki variante A-54 so predvsem državljani, kritiki te variante pa so predvsem tovariši, ki se strokovno bavijo s problemi urbanizma, arhitekture itd. Mnenja sem, da vsi ti tovariši pozabljajo pri vsem tem na osnovno vprašanje, to je na ekonomsko vprašanje, ki nam brez dvoma ne dopušča, da se izvede varianta B-54. Varianta A-54 nam omogoča, da zberemo sredstva za investicije v daljših rokih, dalje nam omogoča delo po etapah itd. Po mojem laičnem mnenju pa varianta B-54 takih postopnih del ne dopušča. Dalje zahteva ta varianta od nas ogromna denarna sredstva, katerih pa naša družba ne more naenkrat investirati. Problem reševanja ljubljanskega železniškega vozlišča je povezan s problemom našega življenjskega standarda, kakor tudi s problemom velikih investicij. Hočem reči, da je problem tega vozlišča neposredno povezan s problemom naše gospodarske politike nasploh. Vemo pa, da zahteva današnja gospodarska politika, da vlagamo v investicijske objekte manjša sredstva. Vsem je znano, da naši gospodarstveniki vedno govorijo o tem, da je treba naše investicije porazdeliti na daljša obdobja in preložit marsikatera važna dela. Ako bi se odločili za varianto B-54, bi s tem zagovarjali tisto, kar na drugi strani kritiziramo, namreč prevelikovo vlaganje sredstev v investicije. Zanima me, kje bi mogli v danih pogojih najti potrebnih 13 do 16 milijard dinarjev, katere bi morali investirati za rešitev vozlišča s smiselnimi varianto B-54. Če bomo naprej pustili, da bodo nekateri to

variji dokazovali, da je varianta B-54 pravičnejša, mislim, da ne bomo tega problema sploh nikoli rešili. Zakaj sem za varianto A-54? V glavnem sem se odločil zanjo zaradi tega, ker omogoča ta varianta takojšnjo in postopno gradnjo predvidenih objektov, upoštevajoč pri tem današnje ekonomsko-finančno zmogljivost. Poleg tega pa tudi zaradi tega, ker rešujemo s problemom ljubljanskega železniškega vozlišča po varianti A-54 tudi problem cestnega prometa in problem ljubljanskega železniškega kolodvora. Poleg vsega tega, pa varianta A-54 tudi ne zanemarija bodočega urbanističnega razvoja mesta. Po mojem mnenju ta varianta ne kvari lepega izgleda Ljubljane.

Za mene pa predstavlja rešitev železniškega vozlišča s pomočjo predora skozi Rožnik zelo veliko vprašanje in se vprašam, ali ima taka izpeljava sploh smisel? Ali se ne bi dalo morda problem rešiti na kak drug, bolj primeren način. Morda bi lahko na kak drug način rešili problem uvoza v mesto in problem izvoza iz mesta. Mnenja sem, da bi lahko morda ta problem reševali s pomočjo obvoznih prog, katere so dejansko tudi predvidene. V mislih imam severno in južno obvozno prog.

V zvezi z reševanjem cestnega prometa na Titovi cesti za varianto A-54 pa mislim, da je treba rešiti tudi cestno-prometni problem na Celovski cesti. Kljub temu, da je predvidena po varianti B-54 prestavitve proge nekoliko navzgor, sem mnenja, da rešitev ne bo zadovoljila s tem, če speljemo podvoz na Celovski cesti in sicer zaradi tega, ker bi na ta način trčili na upadnico na gorenjski progi.

Alojz Matelič je postavil vprašanje, kako bo v bodoče z ljubljanskim kolodvorom. S podvozi, ki bodo stali ca. 300.000.000, je rešeno še le vprašanje cestnega prometa, zanima ga pa, kaj bo z ljubljanskim kolodvorom. Ali bomo ljubljanski kolodvor prestavili proti Zalogu, ali pa bo ostal na istem mestu kot je sedaj. Prav tako ga je zanimalo, ali bomo v doglednem času odstranili na sedanjem kolodvoru kurilnice ali ne. Kolodvor, kakršen je danes, ne bo mogel več obstati.

Leo Kovačič se je strinjal s predgovorniki, ki so se izrekli za varianto A-54. Opozoril je na to, da je pri vseh takih večjih problemih, ki jih je treba rešiti, treba misliti na dvojno: prvič na nujnost dograditve v časovnem smislu in drugič na denarna sredstva, ki so z reševanjem teh problemov v neposredni zvezi. Ti dve postavki sta osnovnega pomena in je treba zaradi tega z njima računati. Ko smo enkrat ugotovili, v kakšnem času bi bilo treba ta ali oni problem rešiti, in kakšna denarna sredstva so za to potrebna, potem moramo povedati to tovarišim strokovnjakom in jim predložiti, kdaj in kako hočemo imeti stvari izdelane. Če gremo po drugi poti, potem se nam zgodi to, da gradimo zaradi pomanjkanja denarnih sredstev ne moremo dokončati in ostanejo nedokončani kot »spomeniki«, o katerih je govoril tov. Sitar. Izkušnje preteklih 10 let so nas že izučile, da smo marsikaj gradili, ker se nam je zdelo lepo, nismo pa pri tem predhodno upoštevali, ali imamo na razpolago denarna sredstva, ki so za to potrebna. Danes pa je položaj tak, da se postavja pred vsakega investitorja, da pove, ali ima na razpolago potrebna denarna

sredstva, ki se stekajo v njegov proračun po vnaprej določenih zakonskih predpisih. Zato se mi zdi pravilno, da računamo s tem, kar imamo, ne pa s tistim, česar nimamo. Mislim, da je dolžnost naših strokovnjakov, da upoštevajo realne možnosti, v katerih se gibljemo. Zavedamo se sicer, da imamo milijonsko gospodarsko škodo zaradi tega, ker promet po mestu ne teče tako, kot bi moral. Morda nam bo nekoč kdo kot ljudskim odbornikom in članom Mestnega sveta očital, zakaj nismo angažirali za reševanje tako velikega problema, kot je ljubljansko železniško vozlišče in cestno-prometni problem, večjih denarnih sredstev. Povedali jim bomo lahko, da kratko malo zaradi tega ne, ker nismo imeli na razpolago dovolj denarnih sredstev. Takšno reševanje problema nam narekuje čas in pa dejanske možnosti, ki jih imamo. Morda izgleda takšno reševanje problema nekoliko primitivno, mnenja pa sem, da lahko zaidemo v primitivnost tudi na ta način, da se odločimo za grandiozne načrte, ki pa jih ne bi mogli opraviti dobro in pravočasno. Če pa se lotimo reševanja prevelikih nalog, katerih ne moremo izvesti, nam bodo za namci lahko nekoč očitali, češ to ste gradili, zgradili pa niste. Mnenja sem, da danes ne moremo več s temi stvarmi odlašati, ker terja od nas naše gospodarstvo, da ta problem rešimo čimprej, in sicer na tak način, ki bo na eni strani zadovoljil urbanistične rešitve mesta, na drugi strani pa tudi naše gospodarstvo, ki ga je treba v prvenstveni meri upoštevati.

Georgij Kostjankovskij: Ves čas razprave sem pričakoval, da bo neko od tistih, ki zagovarjajo varianto B-54 z argumenti pobil zagovornike variante A-54 in nam jasno prikazal prednosti variante B-54 s strokovnega in gospodarskega stališča. Povedati nam bi moral ekonomske elemente, ki naj bi bili v primerjavi z varianto A-54 ugodnejši, dalje bi nam moral povedati, kako priti do doseženega cilja čimprej. Toda tega nisem doživel. Imam občutek, da bi napačno reševali problem ljubljanskega vozlišča, če bi o tem problemu razpravljali tako, kot da gre samo za objekte, ki naj bi bili urbanistično tako ali drugače dognani, in za nič drugega. Če bi nam šlo res samo za take »spomenike«, potem bi se lahko odločili za neko dražjo rešitev. Ker pa nimamo takega namena, je jasno, da bomo železniško vozlišče reševali z denarnimi sredstvi, ki jih imamo na razpolago. Zavedati pa se moramo, da imamo pred seboj za rešiti problem objektov, ki morajo služiti prvenstveno praktičnemu namenu. Zanimajo me, ali so zagovorniki variante B-54 vsestransko premotili rešitev tega problema ali ne. Mnenja sem, da je glavni princip reševanja tega vprašanja v tem, da premagamo prostor in čas. Problem časa in prostora nas neprestano tolče po glavi in moramo ga rešiti. Stalno padajo kritike, da imamo zaradi tega nerešenega problema ogromno gospodarsko škodo, kar ponolnoma drži. Prav tako nas stalno kritizirajo, da problem ljubljanskega železniškega vozlišča sicer rešujemo, da ga pa ne moremo rešiti. Povedati moram, da je varianta A-54 najbolj jasna, ker vodi k določenemu cilju po najboljši poti. S to varianto bomo rešili vprašanje vozlišča čimprej in s čim manjšimi denarnimi sredstvi. Varianta B-54 na zame ni jasna in je precej zamegljena.

Bral sem v dnevnem časopisju članek o posvetu Društva gradbenih inženirjev in tehnikov, Društva urbanistov in Društva arhitektov. Priznam, da so vsa ta društva poklicana, da o teh stvareh razpravljajo. Res pa je, da bi morala stremeti za tem, da bi varianto A-54 nadomestili z nečim boljšim, kar bi privedlo do istega cilja. Mislim, da tudi strokovnjaki, ki zagovarjajo varianto B-54, ne morejo varianti A-54 odreči njene strokovnosti. Za varianto A-54 smo zaradi tega, ker so nam bili predloženi različni gospodarski in drugi razlogi, ki potrjujejo potrebo po čimprejšnji rešitvi tega vprašanja. Ne preostane nam drugega, kakor da se odločimo za praktično najboljšo rešitev, ki je najlažje izvedljiva. Kar se tiče samih podvozov, pa mislim, da ne bodo taki, kot je podvoz na Šmartinski cesti, pač pa neprimerno boljši in lepši. Urbanisti naj razmišljajo o tem, kako bodo uredili postajo in objekte, katere mislimo postaviti. To bi bila dolžnost urbanističnih strokovnjakov.

Za varianto B-54 se ne morem odločiti, ker imam občutek, da bi se njena rešitev vlekla v nedogled. Mnenja sem, da ne bi bilo prav nekaj pričeti delati, česar pa kasneje pa bi mogli dokončati. Treba pa je vedeti, da potrebujemo sredstva tudi za druge namene in ne samo za rešitev železniškega vozlišča. Omenim naj samo problem bolnice, ki tudi zahteva preureditve in nove objekte.

Franc Plazar je izjavil, da smatra varianto A-54, za katero so se izrekli predgovorniki, za najboljšo. Ko je razpravljal s posamezniki in kolektivi, je opazil, da so vsi mnenja, da je treba to vprašanje hitro rešiti. Istega mnenja so tudi tisti tisoči ljubljancev, ki vsak dan čakajo pri prelazu na Titovi cesti. Tov. Plazar je izrazil prepričanje, da bodo volivci rade volje sprejeli sklep, da se prične reševati vprašanje železniškega vozlišča po varianti A-54, da bo problem čimprej končno rešen.

Franc Drobež je izjavil: Ne zdi se mi pravilno, da bi naša razprava zvenela kot nek zagovor nekemu. Razprava se je razvijala iz ene in druge strani. Zahteva po letu se bo vedno pojavljala, ne smemo pa pozabiti, da bomo morali gledati na to, koliko lahko za lepoto plačamo. Napravili bi veliko škodo, če bi se odločili za neko rešitev, za katero bi se izkazalo, da smo vložili preveč sredstev, na vse drugo pa pozabili. Prav je, da pazimo, kako trošimo družbena sredstva. Strinjam se s tov. Sitarjem, ki je omenil, da ne bo šel pred zboro volivcev zagovarjati veliko trošenje družbenih sredstev za rešitev tega problema, ko imamo na drugi strani še nerešenih polno drugih problemov. Zato jaz ne bi razpravljaj, katera varianta je boljša. Smisel za lepoto ima vsak preprosta državljan. Drugo pa je ekonomski račun, ki ni za eno niti za drugo varianto tako obdelan, da bi se lahko nanj oslonili. Vsi predračuni niso taki, da bi se človek lahko prepričal o njihovi stabilnosti. Zato se bomo pri odločitvi za varianto A-54 ravnali po načelu, po katerem smo razpravljali. To načelo pa je, da lahko z minimalnimi stroški začnemo problem konkretno reševati. Potrebno je, da rešujemo problem skupno z drugimi problemi. S prihranjenimi sredstvi pa rešimo druge probleme, kot n. pr. zboljšanje osebnega prometa z elektrifikacijo itd. Bolje je, da dobimo

nove naprave na železnici, kot pa da imamo deset let razkopano Ljubljano, od severa do juga. Zato sem se tudi odločil, da glasujem za varianto A-54 v nivoju.

Inž. Rado Čotar je v razpravi pojasnil, kako gleda Direkcija železnice na ta problem. Ker je stalno sodeloval pri reševanju ljubljanskega vozlišča, je od vsega početka zastopal eno stališče, katerega je zastopala tudi direkcija. Hotel bi pojasniti nekaj negativnih gledanj železniškega kolektiva na poglobljeno varianto. Najbolj kočljiva zadeva je kolodvor. Skozi kolodvor pelje veliko prog, kar komplicira ljubljanski voz. V Ljubljano dnevno prispe 110 do 130 osebnih vlakov, dnevno pa odpravijo 180 tovornih vlakov. Če bi se odločili za poglobitev proge, ki poslabšali delovne pogoje tisočim železničarjem, ki tu delajo. Poleg tega je pozimi težko vzdrževanje poglobljene proge. Za to vzdrževanje bi porabili večje zneske in bi s tem podražili eksploatacijo. Zato se v celoti pridružujem predlogu variante A-54 v nivoju, kateremu bi dodal tole:

1. po predlogu naj se v teku enega leta izdelata načrt,
2. v nadaljnjih treh letih naj se realizira načrt toliko, da bo železnica svoje etape izvršila po predvidenem planu, ki naj bi bil končan v desetih letih.

Jaka Avšič je predlagal, da bi se napravil en izhod iz kolodvora proti severu. Nadalje je predlagal, da se promet s Titove ceste izpelje desno in levo po periferiji izven centra mesta. Zato je treba pogledati, kako je izveden natečaj v pogledu urbanistične ureditve ožjega centra. Vseh načrtov, ki so bili napravljeni na podlagi natečaja, ne bi smeli jemati samo kot metodo reševanja. Treba bi bilo pogledati, kaj naj se vzame kot program in kaj naj bi se izvedlo, kadar bodo na razpolago sredstva. To naj bi bil program občine Center.

Henrik Zdešar: Nikdar nisem postavljaj dvom v varianto A-54. Z razpravo, ki se je vršila na zadnji seji, posebno pa še današnja razprava me je prepričala, da je edina možna varianta A-54 v nivoju. O tem me je prepričal še celo včerajšnji posvet Društva inženirjev in tehnikov, arhitektov in urbanistov. Če bomo pričeli spet na novo proučevati razne variante, potem tega vprašanja ne bomo nikdar rešili. S tem v zvezi pa naj omenim to, da je treba v bodoče tudi pri ostalih gradnjah gledati na to, da se zanje potroši čim manj sredstev, ne pa tako kot doslej. Povsod je treba štediti in gledati, da bodo naše gradnje čim cenejše.

Inž. Vera Marentič: Iz temeljite razprave je jasno razvidno, da je glavna naloga ureditev prometa na Titovi in Celovski cesti. Ako se razpravlja o tem, da se zadeva rešuje z železniškega stališča, ne smemo pri tem pozabiti tudi na cestni promet. Prvenstveno bi se bilo treba odločiti za ureditev prehoda na Titovi in Celovski cesti. Varianta A-54 se mi zdi, da v glavnem res najbolj poenostavi rešitev. Tunel skozi Rožnik pa se mi zdi, da ni najboljše rešitev prometnega problema, ker bomo z novo traso skozi Siško in Rožno dolino presekali veliko število cest. Zato bi se glede tega priključila mnenju tov. Jenka, da se ta trasa napravi bolj ven iz Ljubljane, da ne bo v Siški

in Rožni dolini toliko presekanih cest. Za varianto A 54 bom glasovala, toda rešitev skozi Rožnik se mi ne zdi najboljša.

Inž. Sonja Lapajne-Oblak: Smatram za svojo dolžnost, da povem, kar mislim. Morda mi inženirji in tehniki gledamo na vso stvar drugače, smo pač drugače usmerjeni in zato mislim, da moram to tudi obrazložiti. Že zadnjič sem govorila, zakaj se mi zdi varianta B 54 boljša. Danes smo slišali od tovarišev, da niso slišali dobre strani te variante. Smatram za potrebno poudariti, da moramo tako kot pri vsaki gradnji tudi za to gradnjo vedeti dokončno rešitev in potem je treba stvar šele etapno pripraviti. To se pravi, da moramo vedeti, ali se bomo odločili za A 54 v nivoju ali za A 54 poglobljeno ali pa za B 54. Kakor vidim iz celotne razprave, je razprava le še o varianti A 54 v nivoju in o varianti B 54. Z železniškega stališča je najboljša in najpopolnejša varianta B 54. Po varianti A 54 se trasa podaljša za ca. 7 km in če vzamemo dve progi, je to 14 km. To se bo vleklo leta in leta in bodo te dolžine vedno izgubljene dolžine, železnica pa bo zaradi tega imela slabši gospodarski račun. Železnica ima dalje nalogo, da prevaža potnike in robo iz mesta v mesto, to je od mesta do mesta. Za železnico ni potrebno, da je dostopna na vsaki krajši razdalji. Zato menim, da je pravilneje, da se železnica poglobi, ker ni potrebno, da je povsod dostopna. Drugo pa je s cestami, ki morajo biti na vseh krajih dostopne za pešce in kolesarje, kakor tudi za motorni promet, ki se bo vedno bolj razvil. Zato se mi zdi boljša varianta B 54, po kateri se železnica poglobi, cesta pa ostane v istem nivoju kot sedaj. Ceste, ki bodo frekventirane vedno bolj tako od pešcev, kolesarjev in motoristov, bodo imele jasno boljšo pot preko poglobljene železnice.

Če se bomo odločili za železnico v nivoju, vemo, da ne bo samo en podvoz, ampak da bo nešteto podvozov na vseh važnih mestih, ker morajo pač posamezni deli mesta imeti gotovo povezavo. Vidimo, da so v neposredni bližini železnice cestna križišča in da bodo zaradi podvozov morala biti poglobljena tudi križišča, s tem pa tudi stranske ceste, za kar se bo porabilo mnogo več sredstev in bo to zelo neugodno.

Veliko je bilo govora in kritike o tem, da se stvari gledajo vse preveč z lepote stališča. Lepotno stališče ne igra vloge. Verjemite, da na to ni nihče gledal in se o tem tudi nihče ni izjavil, gledali pa smo iz praktičnih ozirov. Povezati je treba center z ostalimi deli mesta, predvsem z Bežigradom, ki se ni mogel razvijati, kot bi bilo potrebno, to pa ravno zaradi tega, ker s centrom mesta ni bilo pravilne povezave. Na Resljevi cesti je tudi predviden podvoz, toda ta podvoz bo dolg, potniki pa se bodo še vedno morali po ulicah voziti, da bodo prišli na kolodvor.

Končno bi le hotela nekaj povedati še glede etapne gradnje. Popolnoma pravilno je, kar je tov. inž. Medved povedal, da je etapna gradnja tudi pri varianti B možna. Menim, da ni potrebno, da se celotna kurilnica prestavi in napravi tako, kot je predvidena sedaj, ko bi bili potrebni takoj dve milijardi, saj se lahko tudi to gradi postopoma. Glede obvozne proge bi pripomnila, da tudi vojska še ni dala dokončne re-

šitve. Danes to ni tako važno, ko se razvija vedno bolj motoriziran promet in pride tudi za vojsko v poštevi promet po zraku, po cestah, torej povsod drugod prej kot po železnici. Pri prvi etapi variante B 54 tudi ne bo treba takoj graditi nov kolodvor. Poglobil bi se tir in navezal na obstoječi kolodvor, s čimer ne bi bilo velikih stroškov.

Ker sem prepričana, da je v končni fazi varianta B 54 boljša za razvoj mesta, sem za to varianto. Ponovno poudarjam, da je lahko tudi to varianto izvesti postopno.

Končno se je oglasil k razpravi še Ostoja Tuma, ki je izvajal: Očividno vsi menijo, da je vprašanje železniškega vozlišča samo vprašanje mesta in bi se moralo glede na sredstva odločiti samo na izvedbo v nivoju. Sem proti takim nazorom. Če se drugod rešujejo vprašanja, ki presegajo republiški okvir, v zvezi nemerilo (železniški voz v Novem Sadu), mislim, da je pred nami tudi tak primer in se moramo zato odločiti za rešitev, ki bo ustrezala gospodarsko, funkcionalno, urbanistično in tudi estetsko.

Predsednik Mestnega sveta dr. Marijan Dermastia je nato dal k celotni razpravi svoje pripombe in je med drugim izjavil: Celotna razprava je pokazala, da gledamo na vprašanje železniškega vozlišča prvenstveno s stališča praktičnega in ekonomičnega reševanja najbolj perečih problemov. V konkretnem primeru sta tu dva problema: prvi je prelaz na Titovi cesti, drugi problem pa je sam potniški kolodvor. Ako hočemo ta dva problema čimprej rešiti, je nujno, da se odločimo, da železnica ostane v nivoju. Od železnice lahko zahtevamo, da prične z reševanjem železniškega kolodvora, od cestne uprave pa, da uredi ceste, in sicer predvsem prelaz Titove ceste. S tem je rešen osnovni problem, o katerem smo pričeli z razpravo. S tem seveda še ni popolnoma rešen problem vozlišča in mislim, da je varianta A 54 v nivoju prikladna varianta za nadaljnji študij. Po mojem mnenju ne bi bilo dobro, da stvar že danes v celoti prejudiciramo, ampak da se postavimo na stališče, da v izvedbi variante A 54 najprej rešimo vprašanje Titove ceste in podvoz ter ureditev železniškega kolodvora.

V zvezi z našo razpravo pa se postavlja poseben problem, ki ga je že tov. Sitar načel. Ničesar nimam proti široki razpravi o problemih, pa najsi bodo urbanističnega ali drugega značaja. Toda kadar rešujemo te probleme, ne smemo nikdar pozabiti na ekonomičnost reševanja. To bi nam moralo biti osnovno načelo. Mislim, da je v tem pogledu nujno, da se tehnični strokovnjaki podredijo politično-ekonomskim in politično-družbenim pogojem ter da v tem smislu tudi delajo. Tovariše, ki delajo kot strokovnjaki pri teh problemih, je treba na to opozoriti. Mestni svet ni pokazal nobenega nerazumevanja za neko dobro rešitev, nasprotno, marsikdaj smo bili še celo preširoki in smo tudi nasedali lepim pripovedkam, za kar imamo tipičen primer šole na Poljanah. Treba se je naučiti, da gledamo vsako stvar z ekonomske in družbene plati. Na nas je, da dajemo predloge, ki naj jih strokovnjaki uresničijo v okviru možnosti, ki nam jih dajejo naši družbeno-ekonomski pogoji.

Razpravo je zaključil predsednik Komisije za reševanje železniškega

vozlišča in poročevalec inž. arh. Marijan Tepina, ki je pojasnil nekatere stvari, ki so bile iznesene v razpravi, in je izjavil: Vsaka komisija je za to, da skuša uravnati in vskladiti različne interese in mišljenja. Če ne bi bilo različnih interesov in mišljenj, bi lahko glasovali, ne da bi imeli komisijo, ki je predložila za razpravo potrebno gradivo. Naloga komisije je, da najde ustrezno ravnotežje. Železnica je povedala svoj interes, ki ga je treba upoštevati. Najbolje je pač, da ostanemo v sedanjem nivoju, kajti vsaka sprememba bi trasa samo poslabšala. Železnica bo lahko svoje naprave postopoma prestavila, in to je eden od naših osnovnih interesov. Danes dopoldne smo se z nekaterimi člani komisije še enkrat sestali in se posvetovali glede etap. Razpravljali smo tudi o investicijskih sredstvih in smo ugotovili, da nam zveza ne more kar naenkrat dati 860 milijonov dinarjev. Treba je poznati problem tudi v zvezi nemerilo in vemo, koliko zveza lahko prispeva. Letos bodo dali za avto-put 600 milijonov. Kar se tiče primerjave z reševanjem železnice v Novem Sadu, ista ni dobra, ker je

bil most porušen v vojni in se obnova plačala kot vojna škoda. Po končani razpravi je predsednik Mestnega sveta dal na glasovanje priporočilo Mestnega sveta Okrajnemu ljudskemu odboru, in sicer:

1. Da se v izvedbi variante A 54 problem železniškega vozlišča rešuje etapno s tem, da ostane železnica v sedanjem nivoju.

2. Da se takoj prične z reševanjem prelaza na Titovi cesti s postopnim nivojem.

3. Da se gorenjska upadnica po Sentvidom spelje na Vodovodno cesto in preko te na Titovo cesto, kjer se združita gorenjska in soteskarska upadnica pred podvozom na Titovi cesti.

4. Da se takoj pristopi k urenitvi potniškega kolodvora po načrtu, ki ga je železnica že izdelala s tem, da se napravi podhodni tunel, ki je zvezan z Vilharjevo cesto, tako da bodo potniki s severne strani lahko direktno prihajali na kolodvor.

Mestni svet je s 43 glasovi pri 3 izglasoval zgoraj navedeno priporočilo.

RAZPIS

Personalna komisija Okrajnega ljudskega odbora Ljubljana

razpisuje

v upravi Okrajnega ljudskega odbora mesto šefa upravnega pravnega odseka.

Pogoj: Pravna fakulteta in večletna praksa v pravno-gospodarskih zadevah.

Plača po Temeljni uredbi, dopolnilna plača in položajni dodatek. Nastop službe dne 1. maja 1957.

Pravilno kolkovane prošnje z osebnim in strokovnim življenjepisom se vlagajo v Uradu tajnika — Mačkova ulica 1, soba št. 13/I. Rok za vlaganje prošenj je do 10. marca 1957.

Personalna komisija

OKRAJNA VOLILNA KOMISIJA
V LJUBLJANI

Ljubljana, dne 4. febr. 1957

OVK št. 7/57

RAZGLAS

Na podlagi čl. 21 zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o volitvah in odpoklicu odbornikov ljudskih odborov (Uradni list LRS št. 31-53)

razglašajo:

Okrajna volilna komisija okraja Ljubljana za nadomestne volitve v Občinski ljudski odbor Ljubljana-Rudnik v volilni enoti XVII., ki bodo dne 24. februarja 1957, da je potrdila naslednjo kandidaturo:

1. BOH (Antona) Alojz, uslužbenec, Daljna vas 45a;
2. KARIS (Aleksandra) Franc, upokojenec, Srednja vas 18.

Predsednik
Jože Pernuš I. r.

OKRAJNA VOLILNA KOMISIJA
V LJUBLJANI

Ljubljana, dne 4. febr. 1957

OVK št. 9/57

RAZGLAS

Na podlagi čl. 21 zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o volitvah in odpoklicu odbornikov ljudskih odborov (Uradni list LRS št. 31-53)

razglašajo:

Okrajna volilna komisija okraja Ljubljana za nadomestne volitve Občinski ljudski odbor Ljubljana-Rudnik v volilni enoti št. XIX., ki bodo dne 24. februarja 1957, da je potrdila naslednjo kandidaturo:

1. OKOREN (Jakoba) Ivan, kmet Orle št. 6;
2. NEBEC (Alojza) Janez, kmet Orle št. 10.

Predsednik
Jože Pernuš I. r.

OKRAJNA VOLILNA KOMISIJA
V LJUBLJANI

Ljubljana, dne 4. febr. 1957

OVK št. 5/57

RAZGLAS

Na podlagi čl. 21 zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o volitvah in odpoklicu odbornikov ljudskih odborov (Uradni list LRS št. 31-53)

razglašajo:

Okrajna volilna komisija okraja Ljubljana za nadomestne volitve Občinski ljudski odbor Rudnik v volilni enoti VI., ki bodo dne 24. februarja 1957, da je potrdila naslednjo kandidaturo:

1. ZILIH (Marjane) Jože, gospodar, Ljubljana, Galjeva 22a;
2. RAVNIKAR (Janeza) Franc, upokojenec, Ljubljana, Galjeva vica št. 126.

Predsednik
Jože Pernuš I. r.

OBČINSKI LJUDSKI ODBORI

OBČINA BOROVNICA

36.

Na podlagi 2. odstavka 15. in 16. člena Zakona o ljudskih odborih (Uradni list LRS št. 19/52), 24. člena Statuta občine Borovnica in 2. ter 3. odstavka 43. člena Temelnjega zakona o proračunih (Uradni list FLRJ št. 13/56) je Občinski ljudski odbor Borovnica na svoji 14. seji dne 29. dec. 1956 sprejel

ODLOK

o začasnem finansiranju proračunskih izdatkov Občinskega ljudskega odbora Borovnica za I. tromesečje 1957

1. člen

Dokler ne bo sprejel Občinski ljudski odbor Borovnica družbenega plana in proračuna za leto 1957, se bodo planirali izdatki za mesec januar, februar in marec v višini izdatkov po dvajsetinah proračuna, odobrenega za leto 1956.

2. člen

Izdatki Občinskega ljudskega odbora Borovnica se bodo začasnó finansirali iz posojila.

3. člen

Dohodki in izdatki po tem odloku v I. tromesečju 1957 so sestavni del proračuna za celo leto 1957.

4. člen

Ta odlok velja od 28. dec. 1956, ko ga je sprejel na svoji seji Občinski ljudski odbor Borovnica, uporablja pa se od 1. januarja 1957 dalje.

Štev.: 01/1-32/1-57

Predsednik ObLO
Janez Cerin l. r.

OBČINA CERKNICA

37.

Na podlagi 16. in 50. člena Zakona o občinskih ljudskih odborih (Uradni list LRS št. 19-88/52) in 43. člena Temelnjega zakona o proračunih (Ur. list FLRJ št. 126-13/56) izdaja Občinski ljudski odbor Cerknica na 11. seji dne 30. dec. 1956

ODLOK

o začasnem finansiranju proračunskih izdatkov Občinskega ljudskega odbora Cerknica v I. tromesečju 1957

I.

Dokler Občinski ljudski odbor Cerknica ne sprejme družbenega plana in proračuna za leto 1957, se bodo finansirali proračunski izdatki občine Cerknica po mesečnih planih iz predloga proračuna za leto 1957, brez gospodarskih in negospodarskih investicij, vendar nadalje do 31. marca 1957.

II.

Dohodki in izdatki po tem odloku so sestavni del proračuna za leto 1957.

III.

Ta odlok velja od 1. jan. 1957. Štev.: 01/1-33/1

Predsednik
Občinskega ljudskega odbora
Jože Telič l. r.

OBČINA GROSUPLJE

38.

Na podlagi 92. točke 50. člena Zakona o občinskih ljudskih odborih (Uradni list LRS št. 19-88/52), 11. in 43. člena (drugega odstavka) Temelnjega zakona o proračunih (Uradni list FLRJ št. 13/56) izdaja Občinski ljudski odbor Grosuplje na 15. seji dne 21. decembra 1956

ODLOK

o začasnem finansiranju proračunskih potreb občine Grosuplje za čas od 1. januarja do 31. marca 1957

1. člen

Do sprejetja proračuna občine Grosuplje za leto 1957 se bodo proračunske potrebe Občinskega ljudskega odbora za čas od 1. januarja do 31. marca 1957 začasnó finansirale v mejah tromesečnega plana, ki je sestavni del tega odloka.

2. člen

Proračunska denarna sredstva se bodo uporabila:

- a) za plače občinske uprave in prosvetnega osebja;
- b) za vzdrževanje kmetijsko-gospodarskih šol in za štipendije študentom, dijakom in vajencem;
- c) za nagrade in sejnine odbornikom in članom svetov ter komisij ljudskega odbora;
- č) za dotacije finančno samostojnim zavodom (zdravstveni dom in otroški vrtec) in občinskemu odboru SZDL ter ljudski knjižnici;
- d) za vse vrste socialnih podpor in vzdrževalnin;
- e) za zdravstvene storitve;
- g) za najnujnejše potrebe vzdrževanja občine in šol.

3. člen

Tromesečni plan začasnega finansiranja bo vključen v redni proračun občine za leto 1957 kot sestavni del proračuna.

4. člen

Ta odlok velja od 1. jan. 1957. Štev.: 01/1-1942/3

Predsednik
Občinskega ljudskega odbora
Anton Janežič l. r.

ŠTEVILKE ZBIRALNIH RAČUNOV PRORAČUNSKIH DOHODKOV OBČINSKIH LJUDSKIH ODBOROV ZA LETO 1957

Objavljamo nove številke zbiralnih računov proračunskih dohodkov za leto 1957 za področje okraja Ljubljana. V oklepaju so navedene številke računov za leto 1956. Lastniki teh računov so občinski ljudski odbori z nekaterimi izjemami, ki so razvidne iz niže navedene tabele. Zaradi tega je potrebno, da se poleg številke računov označijo na

prenosnih nalogih in položnicah tudi številke občin, kakor tudi od spredaj operativne številke pristojnih bančnih podružnic. Bančne in občinske številke so navedene na posebni tabeli. Na objavljene račune nakazujejo neposredno vplačniki, dočim računi internega značaja, katere upravlja banka, v seznamu niso zapopadani.

I. Dobiček

Za leto 1957 Za leto 1956

Davek na dobiček v občini (50%)	601-329031-...	(329060)
Del dobička za proračun OLO v občini	60-KB-...	-329332-... (329361)
Del dobička za zvezni proračun v občini (ostanek dobička po razdelitvi)	601-329032-...	(329083)
Del dobička za proračun občine	60-KB-...	-329432-... (329461)
Posebni prispevek od plač v občini	60-KB-...	-329433-... (329488)

II. Prometni davek

Prometni davek gospodarskih organizacij v občini	601-329011-...	(329051)
Prometni davek od posojil v občini	601-329012-...	(329052)
Prometni davek pri uvozu od gospodarskih organizacij v občini	601-329013-...	(329057)
Prometni davek pri uvozu od ostalih uvoznikov v občini	601-329014-...	(329057)
Opomba: Ustanove s samostojnim finansiranjem, državni organi in družbene organizacije plačujejo prometni davek na račun 601-329011... Prometni davek gosp. organizacij v občini ... pri uvozu proizvodov pa v korist računa 601-329014-... — Prometni davek pri uvozu od ostalih uvoznikov.		
Prometni davek od zadrug in združnih organizacij v občini	601-329015-...	(329153)
Zbirni račun prometnega davka od kinopredstav v občini	601-329716-...	(329759)
Zbirni račun zveznega prometnega davka od naravnega vina in žganja v občini	60-KB-...	-329717-... (329156)
Opomba: Na ta račun se plačuje zvezni prometni davek od naravnega vina in žganja vseh proizvajalcev v občini. V svrhu nakazila je treba navesti, ali je proizvajalec zasebnik ali podjetje.		
Zbirni račun zveznega prometnega davka od zasebnikov v občini	60-KB-...	-329720-... (329155)
		(329790)
Opomba: Na ta račun se vplačuje zvezni prometni davek od zasebnega obrtništva, od samostojnih poklicev in ostalih oseb, od nepremičnin in pravic, od prevoznih ter od hmelja. V svrhu nakazila je treba označiti vrsto prometnega davka.		
Zbirni račun občinskega prometnega davka v občini	60-KB-...	-329739-... (329480)
		(329490)
Opomba: Na ta račun vplačujejo občinski prometni davek za vezanci vseh sektorjev. V svrhu nakazila je treba navesti vrsto občinskega prometnega davka.		

III. Zemljarina

Zemljarina v občini	60-KB-...	-329434-... (329463)
Zemljarina kmetij, gospodarstev v občini	60-KB-...	-338794-... (338794)

IV. Takse

Taksa za postopek pred gospodarskimi sodišči OLO Ljubljana	60-KB-1-338066	(338066)
Zbirni račun taks v gotovini v občini	60-KB-...	-338721-... (338721)
		338084,
		338484,
		338085,
		338086,
		338087,
		338487,
		338088,
		338488,
		338089,
		329365,
		329479

Taksa na meljavo iz privatnih mlinov v občini	60-KB-...	-338095-... (338075/4)
Taksa na meljavo iz ostalih mlinov v občini	60-KB-...	-338096-... (338075/4)
Taksa na živinske potne liste v občini	60-KB-...	-338097-... (338363)
Dohodek od mlinске merice v občini	60-KB-...	-329445-... (329482)

V. Dohodnina

Dohodnina in doklade v občini	60-KB-...	-329771-... (329771)
Davek na dohodek od avtorskih pravic	601-338054	(338054)

VI. Ostali dohodki

Davek na dediščine in darila v občini	60-KB-...	-329478-... (329478)
Zbirni račun izrednih dohodkov OLO Ljubljana	60-KB-1-329369	(329369,
		3297-108)

VII. Prispevek za socialno zavarovanje in dolgoročne dajatve Okrajnega zavoda za socialno zavarovanje

Prispevek za social. zavarovanje v občini	60-KB-...	-239100 (239100,
		338355)
Dolgoročne dajatve ZSZ OLO Ljubljana (otroški dodatki) v občini	60-KB-...	-239101 (239101,
		338356)

Opomba: Računi 239100 in 239101 se vodijo za mestne občine v Ljubljani (vključno Polje in Sentvid) in za občine Borovnica, Dobrova ter Medvode pri 60-KB-1, za ostale občine pa pri pristojni občinski podružnici KB, kakor je niže navedeno.

Operativne številke bančnih podružnic in številke občin

60-KB-5-	Borovnica	-1	60-KB-3-	Ljublj.-Polje	-13
60-KB-13-	Cerknica	-2	60-KB-5-	Ljublj.-Rudnik	-14
60-KB-5-	Dobrova p./Lj.	-3	60-KB-4-	Ljublj.-Sentvid	-15
60-KB-14-	Domžale	-4	60-KB-5-	Ljublj.-Šiška	-16
60-KB-11-	Grosuplje	-5	60-KB-5-	Ljublj.-Vič	-17
60-KB-11-	Ivančna gorica	-6	60-KB-10-	Logatec	-18
60-KB-15-	Kamnik	-7	60-KB-13-	Loška dolina	-19
60-KB-12-	Litija	-8	60-KB-9-	Medvode	-20
60-KB-2-	Ljublj.-Bežigrad	-9	60-KB-14-	Mengeš	-21
60-KB-5-	Ljublj.-Center	-10	60-KB-14-	Moravče	-22
60-KB-2-	Ljublj.-Črnuče	-11	60-KB-10-	Vrhnika	-23
60-KB-3-	Ljublj.-Moste	-12			

NADALJEVANJE SPREMENB IMEN ULIC IN HIŠ
ŠTEVILK NA OBMOČJU MESTA LJUBLJANE

Nova hišna številka	Stara hišna številka	Novi naziv in stari naziv	Nova hišna številka	Stara hišna številka	Novi naziv in stari naziv
		Rimska cesta	7	1	Smoletova ulica
		občina Center	10	10	Smoletova ulica
1	1	Rimska cesta	11	9	Smoletova ulica
2	2	Rimska cesta	14	32a	Parmova ulica
3	3	Rimska cesta	15	13	Smoletova ulica
4	4	Rimska cesta	16	32	Parmova ulica
5	5	Rimska cesta			Sojerjeva ulica
5a	—	Rimska cesta			občina Šiška
5b	—	Rimska cesta	1	1	Sojerjeva ulica
6	6	Rimska cesta	3	1a	Sojerjeva ulica
7	7	Rimska cesta	5	3a	Sojerjeva ulica
8	10	Rimska cesta	6	6	Sojerjeva ulica
9	9	Rimska cesta	7	5	Sojerjeva ulica
10	12	Rimska cesta	8	8a	Sojerjeva ulica
10a	—	Rimska cesta	9	5a	Sojerjeva ulica
10b	—	Rimska cesta	10	8	Sojerjeva ulica
11	11	Rimska cesta	11	7	Sojerjeva ulica
12	14	Rimska cesta	12	8b	Sojerjeva ulica
13	13	Rimska cesta	13	7a	Sojerjeva ulica
14	16	Rimska cesta	14	10b	Sojerjeva ulica
14a	—	Rimska cesta	15	11	Sojerjeva ulica
16	—	Rimska cesta	16	10	Sojerjeva ulica
		Vogal Borštnikov trg 3	17	11a	Sojerjeva ulica
17	17	Rimska cesta	18	10a	Sojerjeva ulica
17a	—	Rimska cesta	19	11b	Sojerjeva ulica
18	4	Borštnikov trg	20	12a	Sojerjeva ulica
19	19	Rimska cesta	21	13b	Sojerjeva ulica
19a	—	Rimska cesta	22	12	Sojerjeva ulica
20	18	Rimska cesta	23	13a	Sojerjeva ulica
20a	—	Rimska cesta	24	12b	Sojerjeva ulica
21	21	Rimska cesta	26	14b	Sojerjeva ulica
22	20	Rimska cesta	27	15	Sojerjeva ulica
22a	—	Rimska cesta	28	14	Sojerjeva ulica
23	21a	Rimska cesta	29	15b	Sojerjeva ulica
24	22	Rimska cesta	30	14a	Sojerjeva ulica
25	23	Rimska cesta	31	17b	Sojerjeva ulica
27	23a	Rimska cesta	32	16a	Sojerjeva ulica

Dosedanja hiši št. 24 in 31 se
prenumerirata na Trg mladinskih
delovnih brigad

		Slomškova ulica			občina Center
1	1	Slomškova ulica	36	16b	Sojerjeva ulica
3	3	Slomškova ulica	37	19b	Sojerjeva ulica
4	4	Slomškova ulica	38	18b	Sojerjeva ulica
5	5	Slomškova ulica	39	19c	Sojerjeva ulica
6	6	Slomškova ulica	40	18	Sojerjeva ulica
6a	—	Slomškova ulica	41	21	Sojerjeva ulica
7	7	Slomškova ulica	42	18a	Sojerjeva ulica
8	8	Slomškova ulica	43	21b	Sojerjeva ulica
9	9	Slomškova ulica	44	20a	Sojerjeva ulica
11	—	Vogal Resljeva cesta 24	45	23b	Sojerjeva ulica
12	—	Vogal Resljeva cesta 22	46	20	Sojerjeva ulica
12a	—	Slomškova ulica	47	23	Sojerjeva ulica
13	13	Slomškova ulica	48	24c	Sojerjeva ulica
14	14	Slomškova ulica	49	25	Sojerjeva ulica
14a	—	Slomškova ulica	50	24b	Sojerjeva ulica
15	15	Slomškova ulica	51	25a	Sojerjeva ulica
16	16	Slomškova ulica	52	24a	Sojerjeva ulica
17	17	Slomškova ulica	54	22a	Sojerjeva ulica
18	18	Slomškova ulica	56	24	Sojerjeva ulica
19	19	Slomškova ulica	57	27a	Sojerjeva ulica
20	20	Slomškova ulica	59	27	Sojerjeva ulica
21	23	Slomškova ulica	60	26b	Sojerjeva ulica
21a	—	Slomškova ulica	61	29	Sojerjeva ulica
23	25	Slomškova ulica	62	26	Sojerjeva ulica
25	27	Slomškova ulica	63	29a	Sojerjeva ulica
27	27a	Slomškova ulica	65	29b	Sojerjeva ulica
31	31	Slomškova ulica	67	31b	Sojerjeva ulica
			69	31c	Sojerjeva ulica
			71	31	Sojerjeva ulica

		Smoletova ulica			občina Bežigrad
3	3	Smoletova ulica	2	2	Skrabčeva ulica
4	4	Smoletova ulica	3	3	Skrabčeva ulica
5	1a	Smoletova ulica	4	4	Skrabčeva ulica
6	6	Smoletova ulica	5	7	Skrabčeva ulica

Nova hišna številka	Stara hišna številka	Novi naziv in stari naziv	Nova hišna številka	Stara hišna številka	Novi naziv in stari naziv
6	6	Skrabčeva ulica			Slajmerjeva ulica
7	9	Skrabčeva ulica			občina Center
9	15	Skrabčeva ulica	1	1	Slajmerjeva ulica
11	17	Skrabčeva ulica	1a	—	Slajmerjeva ulica
19	25	Skrabčeva ulica	2	—	Slajmerjeva ulica
23	35	Skrabčeva ulica			Vhod v ginekološko kliniko
27	17	Zitnikova ulica	3	3	Slajmerjeva ulica
29	43	Skrabčeva ulica	3a	3a	Slajmerjeva ulica
			4	2	Slajmerjeva ulica
			5	5	Slajmerjeva ulica

Dosedanja hiša št. 8 se prenume-
rira na Vodmatski trg 7.

		Stefanova ulica			občina Šiška
2	17a	Gasilska cesta			
7	7	Glasbena šola			
12	12	Stefanova ulica			
13	13	Stefanova ulica			
16	16	Stefanova ulica			
20	20	Stefanova ulica			
22	22	Stefanova ulica			
24	24	Stefanova ulica			
31	31	Stefanova ulica			
37	37	Stefanova ulica			

		Stepanjsko nabrežje			občina Moste
		(Dosedaj »K božjemu grobu«)			
1	1	K božjemu grobu			
6	6	K božjemu grobu			
24	24	K božjemu grobu			
26	26	K božjemu grobu			
34	34	K božjemu grobu			

		Strekljeva ulica			občina Vič
1	—	Strekljeva ulica			
3	3	Strekljeva ulica			
4	6	Strekljeva ulica			
5	5	Strekljeva ulica			
6	8	Strekljeva ulica			
7	7	Strekljeva ulica			
8	10	Strekljeva ulica			
9	9	Strekljeva ulica			

		Tabor			občina Center
1	1	Tabor			
2	2	Tabor			
3	3	Tabor			
4	3	Tabor			
5	6	Tabor			
11	12a	Tabor			
12	12	Grafična šola			
13	13	Tabor			

		Tavčarjeva ulica			občina Center
1	1	Tavčarjeva ulica			
2	2	Tavčarjeva ulica			
3	3	Tavčarjeva ulica			
4	4	Tavčarjeva ulica			
5	5	Tavčarjeva ulica			
6	6	Tavčarjeva ulica			
7	—	Tavčarjeva ulica			
		Vogal Cigaletova ulica 3 (nova)			
8	10	Tavčarjeva ulica			
9	1	Marxov trg, Sodišče			
10	12	Tavčarjeva ulica			
11	11	Tavčarjeva ulica			
13	13	Tavčarjeva ulica			
15	15	Tavčarjeva ulica			
17	17	Tavčarjeva ulica			

Tobačna ulica
občina Center —
parne številke
občina Vič —
neparne številke

1	—	Tobačna ulica
3	1	Sektorska ambulanta
4	6	Tobačna ulica
6	14	Tobačna ulica
7	3	Tobačna ulica
8	16	Poslovna zgradba
10	18	Tobačna ulica
12	20	Tobačna ulica

Trg mladinskih delovnih brigad
občina Vič hiše št. 4, 5,
6, 7, 14
občina Center — vse
ostale hiše

1	24	Rimska cesta
2	31	Rimska cesta
3	—	Rimska cesta
4	7	Vogal Aškerčeva ulica 43
5	9	Groharjeva cesta
6	3a	Groharjeva cesta
7	3	Tržaška cesta, Kino Vič
8	10	Tržaška cesta
9	8	Tržaška cesta
10	6	Tržaška cesta
11	4	Tržaška cesta
12	2	Tržaška cesta
12a	2a	Tržaška cesta
14	1	Tržaška cesta

Trstenjakova ulica
občina Bežigrad

1	—	Vogal Titova cesta 65
2	—	Vogal Titova cesta 67
3	3	Trstenjakova ulica
4	4	Trstenjakova ulica
6	—	Trstenjakova ulica
8	8	V gradnji
9	7	Trstenjakova ulica
12	12	Trstenjakova ulica
13	13	Trstenjakova ulica
15	15	Trstenjakova ulica
17	17	Trstenjakova ulica

Vegova ulica
občina Center

1	—	Vogal Trg revolucije 11
2	2	Vegova ulica
3	5	Vegova ulica
4	4	Vegova ulica
5	7	Vegova ulica
6	6	Vegova ulica
8	8	Vegova ulica
10	10	Vegova ulica
12	12	Vegova ulica

Vodmatski trg
občina Center

1	3	Vodmatski trg
2	4	Vodmatski trg
3	5	Vodmatski trg
4	6	Vodmatski trg
5	7	Vodmatski trg
6	1	Malenškova ulica
7	8	Slajmerjeva ulica

(Nadaljevanje sledi)

Vsebina:

Izveček iz zapisnika 9. seje Mestnega sveta. Razpis mesta šefa upravno-pravne oddelka OLO.

Razglasi Okrajne volilne komisije.

36. Odlok o začasnem finansiranju proračunskih izdatkov občine Borovnica.

37. Odlok o začasnem finansiranju proračunskih izdatkov občine Cerknica.

38. Odlok o začasnem finansiranju proračunskih potreb občine Grosuplje.

Številke zbiralnih računov proračunskih dohodkov za leto 1937 občinskih ljudskih odborov.

Nadaljevanje sprememb imen ulic in hišnih števil na območju mesta Ljubljane.