

# Trnovski bloki s patino zamude

Stanovanjska soseska v Trnovem začne v zadnjem času dobivati svojo pravo podobo. Okolica je že kar lepo urejena, iz malih »vrtičkov« že poganja zelenje, na oknih so rože, okna so že zastrta z zavesami. Prvi G niz je torej že zaživel. Povsem dograjenih je sedaj 191 od skupno 1214 stanovanj, kolikor jih bo v tej novi soseski stanovanjskih blokov. Trenutno je v gradnji naslednjih 485 stanovanj, ki bi morala biti vseljiva 1. decembra letos oziroma 1. januarja 1981 – po terminskem planu, ki ga je izvajalec Slovenijaceste-Tehnika naredil junija letos.

Povedati je namreč treba, da je zamude pri gradnji prvega niza kar okroglo leto, saj bi morala biti ta stanovanja vseljiva že konec avgusta lani. Po potrjenem zapisniku je torej neopravičene zamude po krivdi izvajalca eno leto. In ob tem je vprašanje, koliko bo zamude pri gradnji naslednjih nizov – F 1 in F 2, ki bi morala biti dograjena v razliki enega meseca konec letošnjega leta. Če nič drugega, je vprašanje, kako bo lahko urejena okolica – kar je tudi pogoj za izdajo uporabnega dovoljenja – saj je dograditev predvidena v zimskem času. Verjetno bi moralo biti vse narejeno nekako do 15. oktobra, če bi hoteli vse speljati pravočasno. Sicer pa se zamude pri gradnji kažejo že sedaj. Tako bi morali 1. oktobra letos začeti graditi D niz nad piloti, vendar trenutno za te pilote še vrtajo luknje. Po vsej verjetnosti – oziroma je to že kar očitno – ne bodo mogli izpolniti planskih obveznosti.



Prvi niz blokov je zgrajen

Prav tako je po sedanjih ocenah v zamudi tudi začetek zidave A niza in to za kakšen mesec, saj bi morali ta niz pilotirati 1. septembra in začeti gradnjo nad piloti 1. januarja prihodnje leto. Približno dva meseca zamude je tudi pri gradnji C niza. Po planu bi moral biti dograjen 1. julija prihodnje leto.

Edina tolažba za vse tiste, ki bodo do svoje strehe nad glavo prišli kasneje, kot jim je bilo obljubljeno, je, da izvajalec ne

sme povišati cene, čeprav se v času, kolikor je pri gradnji po svoji krivdi zamudil, dvignejo cene. Stroške podražitve mora v tem primeru nositi sam izvajalec – v tem primeru Slovenijaceste-Tehnika, ker pač potrjene izhodiščne cene, ki je narejena na rok, ne more dvigniti. Poleg tega mora izvajalec kupcem stanovanj plačati kupcu 7,5 odstotne obresti na plačano kupnino za ves čas, kolikor kasni z izgradnjo stanovanja ter obenem tudi pet promilov do največ pet odstotkov dnevno na kupno ceno

Cene so oziroma bodo različne. Potrjena končna cena za kvadratni meter stanovanjske površine v G nizu je 13.670 dinarjev, izhodiščna polna cena za F niz pa je 17.500 dinarjev.

Celotna soseska bo torej predvidoma povsem dograjena leta 1983. Pa poglejmo, koliko stanovanj bo v posameznih nizih. V tem, ki je že dograjen – torej G niz – jih je 191, v F nizu jih bo 114, v D 123, v A 222, v C 180 in v B, ki bo dograjen kasneje

penalov. Je pa to edina »kazen« za zamujanje rokov pri gradnji?!

V novi trnovski soseski torej bo, ko bo povsem dograjena, 1.214 novih stanovanj, od garsonjer do duplexov na vrhu zgradb to je štirisobnih stanovanj. Neto stanovanjske površine so od 39 kvadratnih metrov do 140 kvadratnih metrov in lahko rečemo, da so stanovanja zelo lepa, prav tako pa je zelo estetsko arhitektonsko in razgibano zgrajena celotna soseska blokov.

214. Res je, da smo pri gradnji stanovanj v naši občini v precejšnji zamudi in da do konca leta nikakor ne bo mogoče izpolniti načrtov, ki smo si jih zastavili v preteklem srednjeročnem programu. In krivi za zamude so tudi trnovski bloki. Sicer pa – bolj pozno, kot nikoli. Prva stanovanja so vseljena, druga še bodo in počasi bodo tudi vsi prizadeti pozabili na jezo in skrbi pri čakanju na svojo streho nad glavo.

MOJCA KAUCIČ

# Gradnje cest v ljubljanski megli

Nad ljubljanskimi cestami se zbirajo črni oblaki, ki ne obetajo nič dobrega. Večina novih cest, ki naj bi tvorile hrbenico novega ljubljanskega cestnega omrežja, je zajetih v 10-letnem programu izgradnje ljubljanskih cest. Ta program je v veliki meri pod vprašajem, ker mu sedanja zaostrena gospodarska situacija zanesljivo ni naklonjena. Tudi brez-takšnega položaja že v prejšnjih letih ni vse teklo kot je bilo načrtovano in kot bi moralo. Leta 1974 so načrtovali, da bo treba odšteti za ves program 2,14 milijarde dinarjev in mesto Ljubljana naj bi samo zbralo manj kot milijardo. Vse drugo je bila po prvotnem načrtu

stvar republiške skupnosti za ceste. Danes so stvari krepko drugačne.

Podražitve in novi izračuni so pokazali, da je za vse to treba precej več denarcev – približno štirikrat več in točno malenkost manj kot devet milijard dinarjev. Ljubljana sama bi morala odšteti od tega več kot polovico – skoraj pet milijard. Kakšni so bili izračuni na katerih je temeljil plan iz leta 1974 ni treba govoriti, ker je več kot očitno.

Izračuni so sloneli na stalnih cenah iz leta 1973 in to kljub temu, da smo imeli že takrat stalno letno inflacijsko stopnjo vsaj 15 odstotkov. Načr-

ti so temeljili na približnih cenah, »ocenah na oko« in podobnih »zanesljivih metodah«. Znano tudi ni bilo kako bo z mestno komunalno infrastrukturo. V začetku so bile še krepke zamude zaradi kasne ustanovitve SIS za ceste mesta Ljubljane in zaradi kasne usposobitve le-te za operativne plane itd. itd. Vse to je pripeljalo do štirikrat višje cene!

Prvotne potrebne 3,5 odstotka od ostanka dohodka so delovne organizacije v Ljubljani bile pripravljene odrediti. Ne vse, vendar večina. Prvotni sporazum je odklonilo večje število delovnih organizacij le v občini Center in pa Železniško gospodarstvo Ljubljana za katerega so maloprej vsi solidarnostno zbirali denar. (Sedaj so menda na železnici obljubili, da bodo spregovorili o solidarnosti tudi tedaj, ko morajo kaj dati in ne le dobiti ter obljublajo denar).

Delovne organizacije občine Vič-Rudnik so bile brez izjeme – enako kot v Mostah – pripravljene odrediti potreben denar.

Ker je sedaj potrebno denarja več in ker ga ni vzeti kje drugje, se je SIS za izgradnjo 10-letnega programa cest v Ljubljani odločil za zbiranje podpisov za povečani prispevek TOZD. Letos bi tako zbrali v Ljubljani precej več denarja. V številnih TOZD pa so se ob sedanjih zaostrenih pogojih gospodarjenja in vsesplošnem varčevanju takšnemu povečanju uprli. Nekateri ga enostavno ne zmorejo, drugi menijo da takšno štirikratno povečanje ni upravičeno in da zanj enostavno ni osnove. Zamude od začetku, ki imajo svoj delež pri podražitvah, res niso opravičljiv vzrok za nove zahtevke. Na zborih delovnih ljudi, ki so razpravljali o tem sporazumu, je bilo slišati še marsikaj.

Prvič so bili Vičani vzor, sedaj pa je tudi v tej občini precej delovnih organizacij, ki so povečanje prispevka odklonile, ali pa sploh niso še razpravljale o njem. Odklonilo je povečani prispevek 15 kolektivov, medtem ko 13 kolektivov še ni razpravljalo. Vičani so odklonili dodatne obveznosti (po ključu, ki ga je izdelala SIS za ceste Ljubljane) v višini 21 milijonov v tem letu, oziroma te obveznosti niso sprejeli, ker povišanja še niso obravnavali. Podobno je tudi v Mostah, drugje pa so številke o nesprejetih obveznostih še znatno večje.

Denarja bo torej manjkalo. Kljub vsemu je vprašanje kaj bo s financiranjem in gradnjo, četudi Ljubljana zbere denar, saj denarja nima republiška skupnost za ceste – vsaj dovolj ne. In kaj bo na Viču?

Tako je prišla senca Damoklejevega meča tudi na Tržaško cesto. Bo, ali ne bo? Avtocesta in ves sistem ne pomaga nič brez urejene Tržaške. To je

jasno, vendar je prav tako jasno, da ni pri denarju še nič jasno. Direktor delovne skupnosti SIS za gradnjo cest Ljubljana JOŽE JENKO pravi: »Denarja za Tržaško cesto še nimamo v celoti. Nekaj je, vendar ne vse in predvsem ne dovolj. Vprašljiv je del, ki bi ga morala dati republiška skupnost za ceste in če ne bodo pristali, ne vem kako naj bi to gradili. Republiška skupnost za ceste pa, po že sprejetih dokumentih o tem, denarja za Tržaško nima in ga torej ne bo mogla dati. Kako bomo, oziroma kako naj bi rešili položaj, nam ni jasno.

Iščemo najrazličnejše rešitve in se trudimo. Upamo, da bomo vendarle nekako uspeli, saj je brez Tržaške ogrožen avtocestni sistem. Vendar, če denarja ne bo, je ne bomo mogli graditi. Vse je torej še v megli.«

Še gostejša megla je nad načrtom po katerem bi morala republiška skupnost za ceste začasno urediti letos Tržaško od trga MDB do Viške ceste. O kakšni novi in začasni ureditvi seveda ni ne duha ne sluha. Drugi del: od Viške ceste do Dolgega mostu naj bi bil po majskih načrtih moderniziran v štiripasovnico. Po septembrskem dejanskem stanju vemo, da to ni narejeno. Tudi servisna cesta, ki je pogoj, da bi lahko delali na Tržaški, še ni gotova in torej bi po najbolj optimističnih ocenah začeli graditi Tržaško na tem odseku spomladi prihodnje leto. Če bo denar – seveda!

Sedaj, ko je konec sezone in promet ni več tako gost, naj bi Tržaška od Dolgega mostu do priključka na avtocesto postala spet dvopasovna in ne več tripasovna, kot je bila poleti. Začasno rešitev naj bi torej spet spremenili. Kako bo to videti v praksi v prometu še ni povsem jasno, ker je bila že ob prvotni preureditvi zaradi množice črt na cestišču prava zmeda. To zmedo bodo sedaj povečale nove črte za novi prometni režim. O brisanju in prekrivanju starih črt se ne da pogovarjati, ker ni dovoljeno uvoziti potrebno barvo. Za voznike bo torej prometna zmešnjava dokaj popolna in bodo morali skrajno paziti, da ne bo prihajajo do nezgod.

V naslednjih letih je v načrtih še marsikaj, vendar je nad temi načrti – po sedanjem položaju sodeč – še bolj nepredirna, prava, ljubljanska, barjanska megla. V njej je gradnja Tržaške od Viške ceste do priključka na obvoznico, začetek gradnje mestne obvozne ceste od Dolgega mostu do Dolenjske ceste in Dolenjska cesta. Razmišljanja so še o južni vpadnici od Titove, oziroma nove Prešernove, na južno obvožno cestno kar bi razbremenilo Tržaško in Dolenjsko cesto.

MILOVAN DIMITRIČ



In tu je nadvoz na zahodni obvoznici