

GRADISOV VESTNIK

V Ljubljani veliko novega

V zadnjem času je Gradis precej angažiran v našem glavnem mestu – v Ljubljani. Kot se najbrž še spominjate, smo včasih dejali, da se pri gradnjah v ljubljanskem bazenu prav nič ne pozna, da smo največja »firma« blizu in daleč. Danes je slika malo drugačna, saj so precej gradbišč zasedli prav Gradisovci iz Ljubljane in Maribora. Pa si malo bliže oglejmo, kaj dela naša TOZD GE Ljubljana v tem času.

Pravkar so podpisali eno najpomembnejših pogodb o prevzetem delu v zadnjem času: na vidiku je namreč drugi del gradnje kompleksa Slovenijalesa ob Titovi cesti. Predračunska vrednost gradbenih del je več kot 160 milijonov, celoten objekt pa bo stal približno 500 milijonov in še malo čez. Rok izgradnje severnega dela objekta je december 1979, južnega dela pa december 1980.

Na gradbišču izvajajo trenutno zavarovalna dela, in sicer izkop in zavarovanje gradbene jame. Zidanje pilotnih in

zagatnih sten je silno zahtevno, saj morajo delati v strnjem naselju, kjer ima večina objektov kletne etaže (s trgovinami, garažami itd.).

Pod novo Prešernovo cesto in bližnjo železnico bodo kmalu pričeli z gradnjo podhoda. Pri teh delih bosta sodelovala tudi gradbeno podjetje Slovenija ceste in železniško gradbeno podjetje. Z ozirom na to, da ima prav ljubljanska TOZD že precej izkušenj pri gradnji podhoda, najbrž tudi pri tem ne bo imela težav. Očitno so tudi oni takega mnenja, saj so že dali ponudbo za gradnjo podvoza pod Prešernovo cesto in železnico, čeprav bodo ravno pri tem dela precej zahtevna, saj bodo imeli veliko opravka s podtalnico.

S skupščino občine Vič-Rudnik so v dogovoru za gradnjo enega mostu čez Ljubljaničo, v Ljubljani pa so se lotili še del na velikem kompleksu za zidave ploščadi Borisa Kraigherja v centru mesta. Zaenkrat so tu prevzeli zemeljska in zavarovalna dela. Trenutno

so tu še rušitvena dela in arheološke raziskave, zavarovalne gradbene jame in sam izkop pa je predviden, da bo opravljen do oktobra letos. Sam izkop bo imel približno 70.000 kubičnih metrov obsežnosti.

V Ljubljani delajo še na dveh gradbiščih: na Gospodarskem razstavišču gradijo prizidek k hali B, v bližini pa dokončujejo I. fazo izgradnje poslovne stavbe za Slovenijales. Drugo gradbišče je nekoliko dlje, vendar prav tako ob Titovi cesti: izgradnja druge faze mednarodnega centra. Ta faza bo letos končana in povedali so nam, da gre na tem gradbišču vse po planu. Poleg raste tudi poslovni center Brinje, ki bo imel približno 12.000 kvadratnih metrov površine.

NAŠ GLAS

Ob desetletnici izhajanja

V letošnjem juliju poteka 10 let, odkar si je naše glasilo NAŠ GLAS nadelo svečanejšo in izboljšano oblikovno rešitev in z možnostjo objavljanja slik iz našega delovnega okolja. Res je sicer, da je juljska številka glasila pred desetimi leti imela v naslovu podatek, da izhaja že tretje leto in zaradi česar gornji naslov ne drži v celoti, pa vendar je treba priznati, da je šele z uvedbo nove tehnike tiskanja dobilo glasilo tisto vrednost za našega bralca, kakršno si je že dalj časa želel. Pred tem smo namreč glasilo razmnoževali doma na ciklostil in kot je bilo slišati takrat, je imel značaj in vrednost zbirke zapisnikov – vsaj tako se ga je dalo čitati. Z uvedbo treh kolon – stolpcev, pestrostjo in upadljivostjo naslovov in objavljanjem fotografij in risb, pa je glasilo v tistem času postalo popularno.

Glasila desetih let imamo danes vezana v knjigo za vsako leto posebej in jih ima tudi naša knjižnica.

Zanimivo je prelistati stare letnike, se spogledovati s takratnimi objavljenimi članki in njihovo vsebino primerjati s sedanjim trenutkom.



Milka Dragan, najuspešnejša krvodajalka na območju PTT podjetja Ljubljana

PTT NOVICE

25 let krvodajalstva

Na pobudo Rdečega križa Slovenije je OOS PTT podjetja Ljubljana pripravila v okviru praznovanja 25-letnice organiziranega krvodajalstva srečanje krvodajalcev, delavcev PTT podjetja Ljubljana, vseh TOZD podjetja in SOZD Združenih ptt organizacij Slovenije, Ljubljana.

Srečanje je odprl predsednik konference OOS, tovariš Marjan Kopina, navzoči pa so bili še sekretarka občinskega odbora Rdečega križa Slovenije Marjeta Stopajnik, predsednik krvodajalske komisije SRS, Vili Vrhunc in predsednica krajevne organizacije RKS Kolodvor, Lizika Pečenko.

S kratkim toda zanimivim kulturnim programom so sodelovali tudi člani pevskega zbora »Poštar«, učenci IC PTT in delavci PTT PC. Sledilo je podeljevanje plaket in priznanj. Daleč pred vsemi je tovarišica Milka Draga, zapo-

slena na pošti Kamnik. Kri je darovala že več kot stokrat. Za izjemen podvig je prejela zlato plaketo, priznanje za petdesetkratno darovanje krvi, priznanje za sodelovanje v krvodajalstvu in še posebno priznanje ob 25-letnici krvodajalcev.

Priznanja, bilo jih je 143, so podeljevali za pet, deset, petnajst in dvajsetkratno darovanje krvi. Organizatorji srečanja so prejeli še posebna priznanja ob 25-letnici krvodajalstva, Podjetje za ptt promet Ljubljana pa je prejelo veliko plaketo.

Še srečanju na rob: po desetih letih je bilo to srečanje prvo. Vseh krvodajalcev v okviru PTT podjetja Ljubljana je približno 250. Takih in podobnih srečanj si želimo več in še vprašanje: so tudi v drugih ptt podjetjih organizirali podobna srečanja? Če so, sporočite nam!

Organizatorjem čestitamo!



Mladinski tehnični center

Lansko leto je Mladinski tehnični center organiziral vrsto tečajev iz področja modelarstva, ki jih je uspešno zaključilo 70 tečajnikov. Organizirani so bili: letalski, brogarski in raketno modelarski tečaji. Člani so sodelovali tudi na mnogih tekmovanjih, izvedli so nekaj uspešnih nastopov z radijsko vodenimi modeli na različnih prireditvah, udeležili so se tekmovanj v drugih republikah, kjer so dosegli lepe rezultate.

Organiziran je bil tudi prvi tečaj za učitelje tehničnega pouka in mentorje prostovoljnih aktivnosti na šolah in v organizacijah za tehnično kulturo, ki se ga je udeležilo in uspešno končalo 32 pedagoških delavcev iz širše ljubljanske regije.

Ljuba Garbajs

stanovanjska samouprava – stanovanjska samouprava – stanovanjska samouprava

OBDOBJE OD LETA 1955 do 1965

Stanovanjski skladi

V tem obdobju so ugodna gospodarska gibanja, preusmeritev socialno ekonomske politike k hitrejšemu razvoju življenjske ravni in uvajanje primernejših meril v politiki in sistemu stanovanjske graditve, vplivala, da se je pomembno povečal obseg stanovanjske izgradnje.

Namesto planskega in proračunskega zbiranja sredstev za stanovanjsko graditev je uvedena avtomatizacija v zbiranju sredstev in nevračljivo financiranje je zamenjalo mehanizem kreditiranja.

V letu 1955 so bili ustanovljeni republiški in občinski skladi za kreditiranje stanovanjske graditve. Zato je bilo to obdobje značilno predvsem po tem, da je največji del financiranja stanovanjske graditve potekal iz teh skladov. V sklade so republike,

mesta, kraji in občine vplačevali 3% od svojih dohodkov za kreditiranje stanovanjske graditve.

Že v letu 1956 je bilo prvič uvedeno plačevanje prispevka za stanovanjsko graditev, ki je še do danes, z določenimi spremembami, osnovni in najpomembnejši vir sredstev financiranja stanovanjske izgradnje. Z zveznim zakonom je bil določen prispevek v višini 10% od čistih osebnih dohodkov in se je plačeval v sklade za kreditiranje stano-

vanjske izgradnje. Pogoji kreditiranja so bili enotni za družbenopravne osebe in delovne ljudi. Udeležba uporabnikov kredita je bila najmanj 15% od vrednosti grajenega stanovanja oziroma stanovanjske hiše, rok vračanja je bil 50 let z najnižjo obrestno mero 1%. Iz teh skladov je bila kreditirana tudi izgradnja komunalne infrastrukture in šol.

Ob kreditiranju stanovanjske graditve je prišlo do hitrega razmaha stanovanjskega združništva, ki je bil izrazitejši v drugih republikah kot v SR Sloveniji. Stanovanjske zadruge so bile z zakonom opredeljene gospodarske organizacije, ki so imele nalogo, da za svoje člane zbirajo prosta denarna sredstva za stanovanjsko graditev in pridobi-

vajo stanovanja. V nadaljnjem razvoju stanovanjskega gospodarstva je politika pospeševanja gradnje stanovanja za trg in ostrejši pogoji kreditiranja stanovanjske graditve povzročilo najprej popolni zastoj in nato postopno odmiranje stanovanjskih zadrug.

Pomembnejša prelomnica za razvoj stanovanjskega gospodarstva je bila prva stanovanjska reforma leta 1959, ki je uveljavila stališča zvezne skupščine, ki so bila podana v resoluciji v osnovnih načelih stanovanjske zakonodaje iz leta 1957. Cilji reforme so bili predvsem v povečanju obsega stanovanjske graditve in stanovanjskega standarda, in sicer z uvajanjem ekonomskih pravil gospodarjenja pri uporabi občinskih in republiških skladov za kreditiranje stanovanjske graditve. Predvideno je bilo tudi, da se prenese odgovornost za vzdrževanje in upravljanje s stano-

vanjskimi hišami neposredno na stanovalce in hišne svete. Stanarina bi morala kriti stroške enostavne reprodukcije stanovanjskega sklada in velik pomen so imela lastna sredstva za stanovanjsko graditev.

Vzporedno z reformo so bile nacionalizirane velike stanovanjske hiše, da bi preprečili zasebno kapitalistično izkoriščanje stanovanj ob povečanih stanarinah.

Za to reformo je bilo značilno, da je obdržala decentralizirana načela gospodarjenja s posameznimi hišami v družbeni lastnini (vsaka hiša je bila pravna oseba), kar se je kasneje pokazalo predvsem v velikem razvrednotenju stanovanjskega sklada.

Prevrednotena so bila stanovanja zaradi nove osnove za izračun stanarin. Stanarine so bile določene po enotnih merilih in enotni metodologiji in so imele občine omejena pooblastila pri določanju vre-

EDEN NAJVAŽNEJŠIH CILJEV »U« SISTEMA

Razbremeniti mestno

Od vseh predlaganih sistemov je »U« sistem najbolj obetaven za prebivalce v mestnem središču — po ocenah 26.000 vozil dnevno manj skozi Center.

Skoraj mesec dni že traja javna razgrnitev »U« sistema ljubljanskih obvoznic in avtocest. Vse do 10. septembra si prebivalci našega mesta lahko te načrte ogledajo v svojih občinskih hišah — prebivalci Centra na Mačkovi in na Magistratu — ter napišejo svoja mnenja, pripombe, kritike ali pohvale. O tem, kaj bo »U« sistem pomenil za občino Center, smo se pogovarjali z dr. BORISOM GABERŠČKOM z Ljubljanskega urbanističnega zavoda.

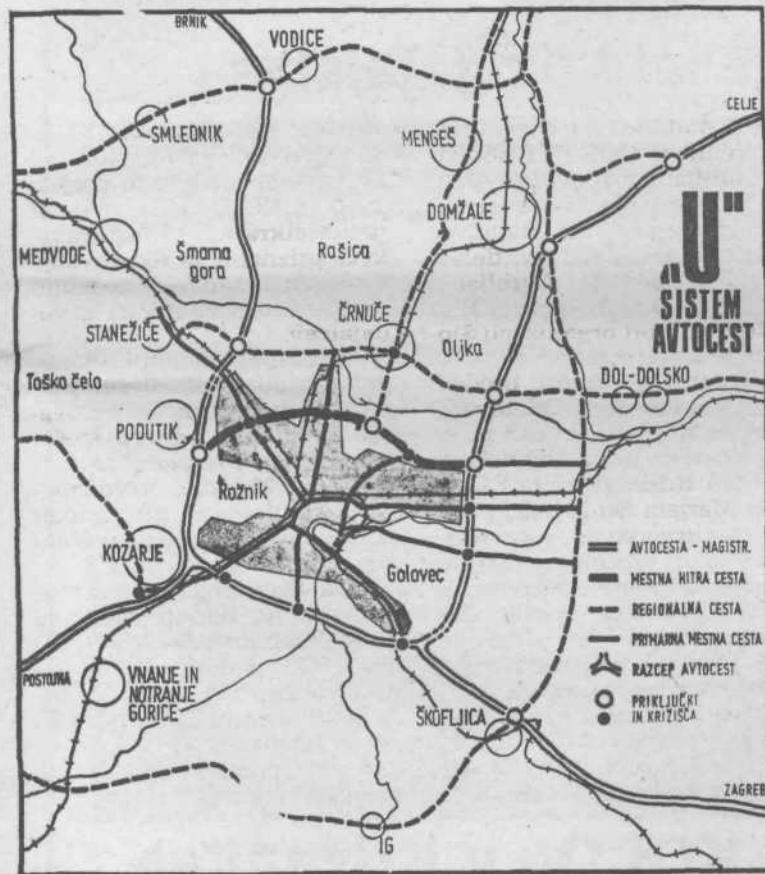
»Že Koordinacijski odbor za izgradnjo cest v Ljubljani je postavil kot eno temeljnih izhodišč »U« sistema to, da v največji možni meri razbremeni mestno središče,« je na začetku razgovora povedal naš sobesednik. »Če naj se to uresniči, potrebujemo čim več obvoznic, nekakšen krožni cestni sistem okrog mesta, ki ne bo prevzemal samo težkega tranzita, pač pa bo omogočal tudi hitrejši lokalni promet in boljšo prometno pove-

zavo med občinami. Če bo recimo razdalja večja, pa bo prihranek časa zaradi možne večje hitrosti tolikšen, da bo pot iz ene občine v drugo po obvoznicah veliko hitrejša in enostavnejša kot prebijanje skozi mestno središče. Ta dvojna vloga obroča obvoznic in avtocest je tembolj važna zato, ker razbremenitve središča ne smemo jemati absolutno. Po ocenah bo v mestnem jedru res okrog 26.000 vozil dnevno manj. Ne smemo pa

pozabiti, da sta gostota in količina prometa odvisni od števila motornih vozil, ki neprestano raste, od dinamike gospodarstva — večja proizvodnja pomeni več prevozov, višji standard več nakupov oziroma voženj po nakupih in tako dalje. Vemo tudi, da je največ mestnih voženj ravno od doma v službo in nazaj, poslovnih, po nakupih in še recimo do rekreacijskih centrov. Prometa bo torej z leti več in nedvomno bo tudi gostejši. Z ustrezno cestno infrastrukturo pa lahko te predvidene prometne tokove toliko kanaliziramo in umirimo, da s tem preprečimo sicer neizbežni cestni infarkt.

Skladno z »U« sistemom je zasnovan tudi desetletni program rekonstrukcije mestnih cest, saj bo načrtovani sistem obvoznic in avtocest lahko dobro deloval le, če bo ustrezno povezan z bolj urejenimi, renoviranimi in hitrejšimi mestnimi vpadnicami. Tako program predvideva med drugim rekonstrukcije Šmartinske, Litijske, Poljanske, Zaloške ceste. Prednost pa daje zahodnemu delu, ki je tudi najbolj obremenjen. Veliko bosta zalegli nova Cesta ob železnici — to je začasno ime za »novo« Prešernovo — in avtocesta za Rožnikom. Takoj za njima pa pride na vrsto južna obvoznica, ki bo razbremenila prenatrpano Aškerčeve ceste in Tržaško. Vzhodni del zaenkrat še ni tako kritičen kar se tiče gostote prometa, čeprav bo razvoj industrije zahteval čimprejšnjo navezavo z bodočo obvoznico.

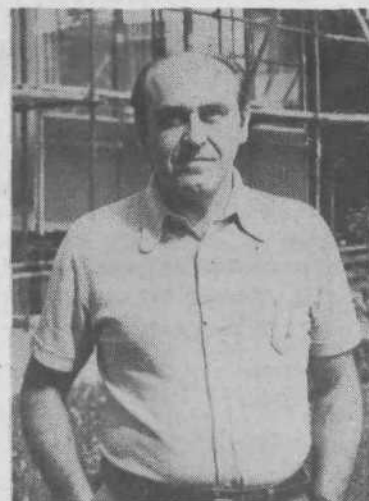
Naš sogovornik Boris Gaberšček je opozoril na dejstvo, da je gradnja cest v mestih veliko bolj zapletena, zahtevna, zamudna in zato tudi bolj draga kot na nenaseljenih območjih. Ko se gradi ali obnavlja mestna cesta, so pogosto potrebna rušenja in s tem v zvezi iskanje novih stanovanj, potrebno je predstavljati komunalne vode, oskrbeti zavarovane podhode in mostičke za pešce in tako dalje. Zato bo treba v prihodnje resno razmišljati o dodatnih sredstvih za razvoj cest. Dodal je še, da



je nevzdržno, da je za gradnjo cest namenjen tako majhen delež »bencinskega dinarja«.

»Tako pri »U« sistemu kot tudi pri desetletnem programu pa nam ni šlo samo za čimboljšo tehnično ustreznost obvoznic in avtocest. Zasnovali smo ju tako, da bo v največji možni meri poskrbljeno tudi za varstvo in urejenost okolja. Na trasi Ceste ob železnici bodo na primer trije dvojni podhodi, kar je pri nas novost. Podhodi na Erjavčevi, Cankarjevi in Puharjevi cesti bodo namreč potekali pod cesto in pod železnico hkrati. Primerno bodo osvetljeni ter arhitektonsko obdelani, tako da ne bodo predstavljali samo prometne povezave za pešce s Tivolijem in Rožnikom, pač pa bodo tudi na oko prijetni. V tem predelu je precej preglavic tudi s hrupom, ki ga že povzročajo vlaki na železnici in s tistim, ki ga bodo prispevali še avtomobili. Med več variantami za omilitev hrupa proti Vrtači smo se odločili za montažne tri metre visoke betonske zidove. Ti se v enem letu popolnoma obrasejo z vzpenjalkami in se tako lepo vključijo v okolje, ki nam je na tej meji med mestom in njegovim zelenim rezervatom še kako pomembno. Tivoli pa bodo varovali pred hrupom z drevjem zasajeni nasipi.

Drugi problem, ki je v občini Center povezan s hrupom pa je načrtovana rekonstrukcija Jenkove ceste od Šmartinske do Zaloške. Zaenkrat še nismo našli in sprejeli dokončne odločitve. Klinični center in Vojaška bolnišnica sta predlagala varianto onkraj dolenske proge, ker si želita tesnejše prostorske povezanosti in seveda čim manj hrupa. Vendar bi bila ta možnost izredno draga — številna rušenja, težavna priključkov na Šmartinsko pred podvozom in na Zaloško pri železniških zapornicah. Druga, tudi precej draga možnost pa bi bila poglobitev Jenkove ceste, ki bi jo potem prekrili in s tem omilili hrup. Seveda bi bilo treba oskrbeti tudi ustrezno ventilacijo. Delno bo ta bolnišnični predel razbremenjen, ko bo del Zaloške med Njogošvo in Jenkovo postal samo interna cesta Kliničnega centra, zaprt za ves ostali promet. Ko bo granitne kocke na nekaterih cestiščih okrog bolnišnice zamenjal asfalt, bo že s tem hrup za kakšna dva decibela manjši. To pa ni tako malo.«



Dr. Boris Gaberšček

Kakšni pa so obeti za pešce v jedru Ljubljane?

Dokončno bo urejena Čopova ulica. Izravnani tlak brez robov pločnikov bo prijetno tlakovan, namestili bodo nekaj svetilk in klopi za trudne kupce in sprehajalce, posode s cvetjem bodo tej »pešconi« dale več tistega, kar imenujemo bivalno okolje in ne samo pusta ulica, ki se na njej zadržimo le toliko, kot je nujno potrebno. Ko bo dograjena Ploščad B. Kraigherja, bo prijetnejša in lepše urejena tudi Nazorjeva ulica, ki z začasnim asfaltnim tlakom res ni preveč vabljiva. Z ureditvijo teh, za promet zaprtih con pa ne bodo na dobičku samo pešci. Raziskave v državah, ki imajo večletne izkušnje s »pešconami« kažejo, da ljudje, ki hodijo peš, več kupujejo. Imajo bolj neposreden stik z blagom v izložbah, pa še ena značilnost se je pokazala: če kupuješ v eni trgovini, je precejšnja verjetnost, da boš stopil še v naslednjo. Zatorej je odveč strah trgovcev, da bodo njihove blagajne bolj prazne.

Neizkoriščene možnosti ponuja tudi Knaflijev prehod med Wolfovo in Titovo. Ta prostor ni tako majhen, je pa na dragocenem področju v samem središču mesta in bi ga kazalo bolje izrabiti in urediti ter odpreti Ljubljančanom in drugim. Pri vseh večjih posegih in spremembah pa nas mora voditi načelo, da ne gre po vsej sili menjati vsega starega z novim, zlasti če to novo res ni bistveno boljše in ustrežnejše od starega. Le tako bo Ljubljana ohranila tisti svoj šarm, ki ji ga daje posebna in značilna mešanica slogov, arhitektur in ambientov.«

Olga Mežan

stanovanjska samouprava — stanovanjska samouprava

dnosti valorizacijske točke. Vendar tako določene stanarine še zdaleč niso bile ekonomske ter so znašale od 1,75%, do 1,85% od prevrednotene vrednosti stanovanja. Zaradi naglega porasta cen je prišlo do različnih stanarin in do velikega razvrednotenja stanovanjskega sklada.

Zmanjšanje prispevka za stanovanjsko gradnjo na 4% od kosmatih osebnih dohodkov so nadomeščali s povečanjem amortizacije iz stanarine, ki je morala omogočiti enostavno reprodukcijo stanovanjskega sklada.

Vendar so največji del sredstev stanovanjskih skladov uporabile občine, ker so se pogoji kreditiranja vse bolj zaostrovali. Delovne organizacije so pričele izločati vse več sredstev v sklad skupne porabe za stanovanjsko gradnjo.

Obseg gradnje v SR Sloveniji je upadal, saj je bilo leta 1965 zgrajenih le 4,9 stanovanj

na 1000 prebivalcev, medtem ko je bilo leta 1960 zgrajenih 5,1 stanovanj na 1000 prebivalcev. Vzroki so bili v naglem porastu cen, nesorazmernem in neupravičenem povečanju stroškov za komunalno urejanje stavbnih zemljišč, naglem porastu zahtev za višjo stopnjo opremljenosti stanovanj in naporu za racionalizacijo gradnje niso bili enotni in zato tudi ne uspešni.

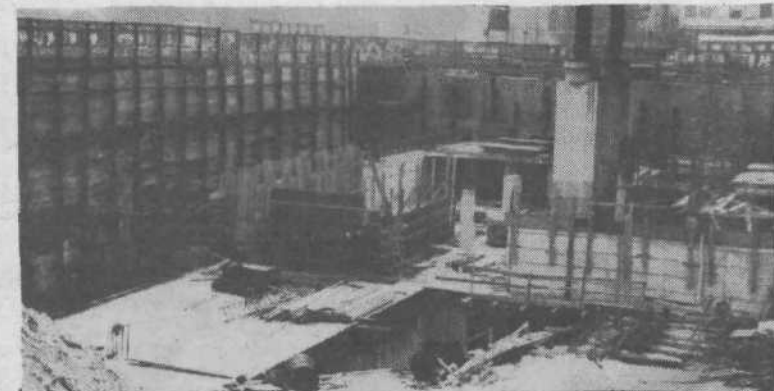
Pri upravljanju stanovanjskih hiš so bile težave, ker pri neekonomskih stanarinah zlasti stare zgradbe niso bile sposobne za samostojno gospodarjenje, kar je zaviralo delo takratnih hišnih svetov in povečalo pritisk stanovalcev starih hiš, da se presele v nova stanovanja.

Vse te slabosti so bile posledica splošnih gospodarskih gibanj, predvsem nagle inflacije. Pozitivna je bila višja raven družbene skrbi za gospodarjenje s stanovanjskim skladom, za kar so največ pri-

spevali občinski skladi za kreditiranje stanovanjske gradnje, čeprav so imeli precejšen administrativni značaj in je bil premajhen materialni interes stanovalcev. O tem pravi namreč Kardelj: »... medtem ko nam je na drugih področjih uspelo zainteresirati vsakega posameznika za čim boljše gospodarjenje, smo na področju stanovanjskega gospodarstva doslej bili preveč le v okvirih administrativnega in marsikdaj zelo birokratiziranega upravljanja s stanovanjskim skladom. Drugačno upravljanje je bilo seveda tudi nemogoče glede na to, da nizke stanarine onemogočajo vsako resno gospodarjenje s stanovanjskim skladom.«

Pokazalo se je, da stanovanjska reforma ne more uspeti, če ukrepi niso preračunani na posebnosti stanovanjskega gospodarstva oziroma, če ne upoštevajo njegovih posebnih zakonitosti.

Berta Malovrh-Olup



Bavarski dvor: tri etaže parkirišč

V sklopu projekta Bavarski dvor delavci gradbenega podjetja Tehnika gradijo drugo od treh kletnih etaž, kjer bodo garaže za osebne avtomobile. V podaljškju najnižje-tretee etaže bo tudi zaklonišče, ki je že pod ploščo.

V stolpnici pa izvajajo obrtniška dela. Trenutno napeljujejo centralno kurjavo, klimatske naprave in podobno. Računajo, da bodo ta dela končana v mesecu dni, kdaj bodo pričeli z gradnjo druge stolpnice, pa še ne vedo povedati.

Foto: Andrej Selan