

Prizadeti peki

Pred kratkim je vodstvo žitne skupnosti Ljubljane seznanilo republiški IS, zvezo sindikatov Slovenije, republiško gospodarsko zbornico, izvršne svete skupščin slovenskih občin in izvršni svet skupščine mesta Ljubljane, z aktualnimi problemi pekarstva v naši republici. Informacija zlasti poudarja, da se problematika cen kruha v zadnjih letih le redkokdaj pojavlja kot vprašanje obstoja in razvoja pekarske dejavnosti. Kruh je po tej »sodbi« šele vedno obravnavan zgolj s potrošniškega vidika, torej kot dobrina, s katero skušamo zadovoljiti življenjsko raven prebivalstva, zato naj bi imele cene vseskozi politični prizvok. Vsakoletna korektura cen kruha, pa naj bi po informaciji žitne skupnosti, predstavljala le oblikovanje cen na osnovi podatkov (podražitev) v prejšnjem letu, brez ustreznih rešitev v nadaljnjem razvoju dejavnosti, kakovosti in obsegu zadovoljevanja potreb občanov. Pri tem naj bi bila najbolj sporna, vselej odprta vprašanja pogojev dela (predvsem nočno delo), možne rasti produktivnosti, osebnih dohodkov, strokovnih kadrov itd.

Usklajevanje interesov proizvajalcev in potrošnikov pri pekarskih proizvodih, sodi v pristojnost občine — politika oblikovanja cen osnovnih vrst kruha je v njihovih rokah, strokovno-analitično ocenjevanje dokumentacije o cenah kruha, pa so občine prepustile zavodu SRS za cene. Ker so pri oblikovanju cen prevladovali ti kriteriji, so pekarske organizacije združene dela stalno v težavah, tako da med ostalim nimajo niti najnujnejših lastnih sredstev za uresničitev minimalnih (prepotrebni) razvojnih načrtov. Delni razvoj je bil dosežen z združevanjem TOZD pekarstva in mlinarstva, pri čemer so združena sredstva usmerjena predvsem v razvoj pekarstva, na račun zaostajanja razvoja mlinarstva. Pri tem velja opozoriti tudi na reševanje problematike proizvodnih zmogljivosti. Izkušnje industrijskih pekarn namreč kažejo da bo treba večji del opreme zamenjati najkasneje v šestih ali osmih letih, prevoznik park pa še prej. Veliko večja pa je zadržega zavoljo neurejenih cen osnovnih vrst kruha.

Za osnovne (standardne) vrste kruha, med katere sodijo črni kruh — tip 1000, polčrni — tip 800, polbeli — tip 600 in beli — tip 400, velja strog nadzor nad njihovimi cenami, medtem pa za oblikovanje posebnih vrst kruha (specialni —

po načinu izdelave ali z dodatki), načeloma veljajo tržni pogoji, vendar so tudi te cene evidentirane pri občinah. Pekarske organizacije združene dela so pred leti sklenile samoupravni sporazum o oblikovanju maloprodajnih cen kruha v okviru republiške gospodarske zbornice. Zadnje popravke, podražitve cen osnovnih vrst kruha, so udeleženci sporazuma opravili julija 1974, danes, ko so se znašli v izredno težkem gospodarskem položaju pa predvsem opozarjajo na to, da so se podražitve tako imenovanih kalkulativnih elementov, ki vplivajo na cene kruha v dveh letih (razna goriva, maziva, električna energija, storitve, prevozi, življenjski stroški itd.), gibljejo že pri kakih 40 odstotkih.

Spričo teh in vrste drugih razlogov, je ljubljanska žitna skupnost kot asociacija žitno-predelovalne, testeninarske, pekarske in konditorske industrije ter proizvajalcev žitaric, pripravila gradivo o stanju te dejavnosti na podlagi rezultatov poslovanja po zaključnih računih za leto 1975. O ekonomskem položaju pekarstva je najprej razpravljala zbor delegatov te panoge in opozoril, da je potrebno nadaljevati s prizadevanji za dvig produktivnosti in ekonomičnosti poslovanja, hkrati pa s spremembami cen nadomestiti izpadli dohodek. Omenimo naj samo, da

je po lanskim zaključnim računih več TOZD pekarstva izkazovalo poslovno izgubo, prav tako pa tudi pekarska dejavnost enega izmed kombinatov (Žito Ljubljana, Intes Maribor, Mlinotest Ajdovščina in Merx Celje). Sicer pa minimalni ostanek dohodka teh delovnih organizacij bremenijo še ostale obveznosti, in to skoraj v vsi izkazani dohodka. Skupna sredstva ostanka dohodka in amortizacije nad predpisano stopnjo vseh TOZD omenjenih kombinatov (12,6 milijonov dinarjev) pa ne zadoščajo komaj za postavitev manjše pekarnice s statičnimi pečmi. Samo zamenjava ene krušne-pečne linije z vsemi potrebnimi napravami z zmogljivostjo pokrivanja potreb občanov po kruhu (do 25.000 prebivalcev) velja več kot 6 milijonov din, nova pekarna za potrebe 40.000 občanov pa stane preko 18 milijonov dinarjev!

Naj bo kakorkoli že, dejstvo je, da ima podražitev kruha običajno velik odmev v javnosti. Peki pa sodijo, da ima ta podražitev sicer določen vpliv na povečanje življenjskih stroškov, vendar ne tak kot bi morda mislili. Po statističnih podatkih naj bi bil kruh v življenjskih stroških potrošnika udeležen komaj z 2 odstotkoma, to pa je na repu lestvice življenjskega stroška (obleka, obutev ipd.)

V žitni skupnosti Ljubljane menijo, da podobne ugotovitve glede ekonomskega položaja, problemov proizvodnje in skrbe s kruhom, ne veljajo zgolj za pekarstvo širšega ljubljanskega območja, v največji meri pa petih ljubljanskih občin. marčev v dobršni meri tudi za vso slovensko in jugoslovansko pekarsko industrijo. Zaradi takega stanja predlaga skupnost takojšnjo spremembo cen osnovnih vrst kruha za 0,80 dinarjev. Podražitev kru-

ha je po mnenju predstavnikov skupnosti nujna, saj so dosedaj pekarske organizacije pokrivalo izgubo pri osnovnih vrstah kruha z dohodkom pri posebnih vrstah kruha oziroma peciva, ki pa v strukturi proizvodnje predstavljajo le okoli 1/3 celotne proizvodnje pekarstva. Preostali del izpada dohodka naj bi pekarske organizacije v Ljubljani in drugod krile z večjo produktivnostjo dela in ekonomičnostjo poslovanja. Obenem s tem pa ljubljanska žitna skupnost predlaga čimprejšnjo usklajevanje razvojnih programov pekarskih organizacij združenega dela in družbenopolitičnih skupnosti ter takšno oblikovanje bodoče politike cen kruha, ki bi zagotovila uresničitev teh programov. S tem pa bi se pekarske organizacije, med njimi tudi organizacije v Centru in predvsem Žito, dokopali do prepotrebne akumulacije.

I. V.

Na Vačah so sami pridni ljudje

Kraji, ki sodijo h krajevni skupnosti Vače v litijski občini, so v tragičnih, a slavnih letih zgodovine našega naroda z dejanji pokazali svojo prvirženost revoluciji. Med drugim so tod delali tudi čolne, ki so omogočali, da Sava ni prekinila partizanskih zvez. Naša dolžnost je, da predvsem mlade seznanimo s kraji in ljudmi, ki so po svojih močeh prispevali k zmagi naprednega.

Luka Levičnik, tajnik krajevne skupnosti Tabor, nam je krajevno skupnost Vače in njene prebivalce slikal z besedami polni pohvale. Njihova zavest solidarnosti med občani je visoka. S samoprispevom so asfaltirali dva kilometra ceste od Hotič do Vač, asfaltni trak so potegnili tudi skozi vas Zgornjo Slivno. V krajevni skupnosti je 180 zaposlenih prebivalcev, ki si služijo kruh od Zasavja do Kamnika.

Ko se je porajalo sodelovanje s krajevno skupnostjo Tabor iz občine Ljubljana Center, so Vačani sprejeli Ljubljancane odprtih rok. Sodelovanje je

prve preizkušnje uspešno prestalo, ne le ob lanskem srečanju, ki se ga je udeležilo nad štiristo ljudi, ampak tudi ob gradnji gasilskega doma v Vačah. Skupne interese so našli pri razvijanju krajevne samouprave na področju gospodarstva, družbenih dejavnosti in ljudske obrambe. Zato sta sveta krajevni skupnosti sklenila, da se bosta krajevni skupnosti pobratili. Listino o trajnem prijateljstvu in sodelovanju bosta 30. maja podpisala predsednika krajevni skupnosti: Martin Planinšek za Vače in Boris Uderman za Tabor.

Omenjane dne bo na Vačah v počastitev 35. obletnice ustanovitve Osvobodilne fronte tradicionalno srečanje delovnih ljudi in občanov Tabora in Vač.

Slavje se bo pričelo z orientacijskim pohodom za rezervne starešine. Pohoda se bodo udeležili tudi pripadniki civilne zaščite in mladinci, med temi tudi taborniki. Na pobudo občanov bo tudi nekakšen trim pohod — to bo približno tri ure lagodne hoje po zasavski partizanski transverzali.

V kulturno zabavnem sporedu bo za glasbo poskrbel orkester vojakov iz vojašnice Ljubla Šerčerja, mladinci bodo pripravili nekaj kulturnih točk, spored pa bodo povezovali dramski igralci Janez Albreht, Veronika Perova in Janez Eržen. Mladi člani društev tehnične kulture pa bodo preskusili svoje modele.

Vrhunec srečanja bo seveda podpis listine, kar bo pospešilo uresničitev nekaterih zamisli sodelovanja, kot na primer, da bi KS Tabor po svojih denarnih zmoglostih podprla izgradnjo tamkajšnjega vodovoda, omogočila letovanje nekaterim šibkim otrokom, morda pa tudi jesenski odkup viškov kmetijskih pridelkov. Seveda to niso vse možne oblike sodelovanja in medsebojne pomoči, verjetno bo tesnejše skupno delo nakazalo še marsikatero.

Kdor se želi udeležiti srečanja na Vačah, lahko dobi podrobnejša pojasnila na tajništvo KS Tabor, ki ima prostoro na Rozmanovi 12.

Vladimir Jerman

Kolesarski izpit — manj nesreč

Nadaljevanje s 6. strani

nje in ravnanje pri vožnji na cesti. Ugotovljeno je, da želi, veliko učencev opravljati kolesarske izpite, zato kaže ustanoviti na šolah posebne kolesarske krožke, ki so doslej obstajali predvsem le tam, kjer so občinski odloki posebej vsebovali tudi določila o pogojih vožnje s kolesom.

Prek teh krožkov pod vodstvom mentorja prometne vzgoje se bodo učenci najlažje sistematično in organizirano pripravili na preizkuse znanja.

Komisija za osnove šole pri Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Skupščine občine Ljubljana Center je v začetku letošnjega leta na eni izmed svojih rednih sej, na kateri so bili prisotni vsi mentorji prometne vzgoje na osnovnih šolah, razpravljala o nalogah občinskega organa za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter o organiziranem pristopu za izvajanje akcije, kako usposobiti učence za samostojno vožnjo s kolesom in ugotavljanje znanja.

Dogovorjeno je bilo, da bo prva faza akcije zajela predvsem tiste učence, ki že sedaj stalno uporabljajo kolo predvsem za vožnjo po prometnih cestah t.j. za prihod in odhod iz šole.

Pri pripravah na usposabljanje za vožnjo bodo morali pomembno vlogo odigrati tudi starši učencev, ki z nakupom koles učencu omogočijo vožnjo, so pa do sedaj premalo pozornosti posvetili temu ali je njihov otrok, razen tehnične

ga znanja vožnje, tudi drugače usposobljen in pripravljen za vožnjo v prometu. Učitelji bodo na roditeljskih sestankih pojasnevali staršem, kako potekajo priprave ter jih pritegnili, da bodo tudi sami aktivno sodelovali, predvsem pri usposabljanju najmlajših. Zaradi obširnosti akcije in pomankanja pedagoškega kadra bodo šole angažirale tudi starejše učence, ki že imajo kolesarski izpit in izkušnje pri usposabljanju za vožnjo s kolesom.

Sam potek preizkusa usposobljenosti za samostojno vožnjo s kolesom oz. kolesarski izpit določa izpitni program, ki obsega poznavanje predpisov o varnosti cestnega prometa in praktično vožnjo s kolesom po prometnih ulicah ali poligonu.

Uspešnost opravljanja preizkusa bo ocenjevala posebna izpitna komisija katere člani in predsednika imenuje uprava šole. V prvem delu učenec pisмено opravi testiranje na posebnih, za kolesarske izpite prirejenih testnih polah, ki zajemajo od 20 do 25 vprašanj ter se šteje da je učenec opravil teoretični del izpita, v kolikor je na 90 odstotkov vprašanj pravilno odgovoril. Samo v primeru uspešno opravljenega teoretičnega dela izpita lahko pristopi kandidat k opravljanju praktičnega dela — vožnje s kolesom.

Učenec, ki uspešno opravi izpit v celoti, prejme kolesarsko izkaznico, ki jo mora na vožnji nositi s sabo, ker z njo dokazuje svojo usposobljenost za

vožnjo s kolesom.

Učenec, ki izpita ne opravi, lahko ponovi izpit v roku dvajsetih dni. Uprava šole, ki izda potrjeno izkaznico vodi evidenco v obliki seznama o izdanih kolesarskih izkaznicah.

Učencu-kolesarju, ki pa bi z neprimernim obnašanjem in neupoštevanjem kršil prometne predpise se lahko odvzame izkaznica.

Za zaključek pa naj navedemo še eno od možnih oblik usposabljanja in preverjanja znanja učencev — kolesarjev, ki se ga nekatere šole že uspešno poslužujejo.

Vsakoletna tekmovanja »Kaj več o prometu«, ki zajemajo učence od prvih do osmih razredov in se odvijajo preko celega leta na šolah po različnih težavnih stopnjah, pomenijo tudi dejansko pripravo učenca-tekmovalca vsaj za teoretični del izpita. Vsakoletna zaključna tekmovanja, ki obsegajo poleg reševanja testov tudi vožnjo na poligonu, torej vso snov, ki jo predpisuje tudi izpit, pa lahko predstavljajo izpit sam, ter se najuspešnejšim podelijo kolesarske izkaznice.

V naši občini predvidevamo, da bo prva faza, ki bo zajela vse učence, ki veliko uporabljajo kolo pa do sedaj niso imeli kolesarskih izpitov, uspešno končana v tem šolskem letu, tako da bi drugo leto lahko sproti in sistematično izvajali tako priprave na usposabljanje kot tudi preverjanje znanja učencev za samostojno vožnjo s kolesom.

Artur Boroje

IZGRADNJA CESTNEGA OMREŽJA V LJUBLJANI

Modernizacija pred vrati

Predračun za vsa dela v zvezi z ureditvijo Karlovškega mostu znaša 165 milijonov dinarjev, od česar da polovico republiška, polovico pa ljubljanska skupnost za ceste.

Ker bo treba zagotoviti čim bolj nemoten promet na cesti in železnici, bodo objekte gradili po etapah. Najprej bodo zgradili 84,5 metra dolg in 22 metrov širok most čez Grubarjev prekop in železniško progo, ki bo stal 38.912.278 dinarjev. Most bodo zgradili 18 mesecev, za vsa dela, s preložitvijo železniške proge in cest ter ureditvijo križišč vred, pa bosta potrebni dve leti in pol.

Republiška skupnost za ceste je zaprosila za lokacijsko odločbo za Karlovški most že januarja 1975. Republiški sekretariat za urbanizem odločbe še ni izdal, ker je bilo treba projekte še popraviti, pa tudi odgovoriti tistim, ki so se zavzemali, da Karlovškega mostu sploh ne bi rekonstruirali. Kaže, da so ta vprašanja zdaj razčiščena. Delegati ljubljanske skupnosti za izgradnjo cest so potrdili investicijski program za gradnjo Karlovškega mostu in so pretehtali vse razloge zanj in proti njej. Glede na velik promet, zlasti še, če upoštevamo da je ob Dolenjski cesti vse do Škofljice predvidena gradnja stanovanjskih hiš, je po mnenju prometnih strokovnjakov nujno zgraditi primeren vstop v mesto z jugozahodne

strani, kajti južno obvoznica ne bo rešila tega problema. Sedanja cesta z dvema slabe tri metre širokima pasovima je tudi nevarna, pred železniškimi zapornicami pa se nabirajo kolone. Poleg starega predloga s tropasovno Prešernovo za met proti Delavskemu domu in drugo tripasovnico v trasi Levstikove proti Tržaški, so projektanti narisali še tri variante za štiripasovno ureditev Prešernove ceste in poskus, da bi tripasovnico s trase Levstikov pomaknili k železnici.

Nato so ocenili, da je prvi predlog še najboljše. Merjenje strupenih snovi v zraku ob Prešernovi je pokazalo, da koncentracije presegajo dovoljene meje. Razširitev Prešernove ceste in koncentracija vsega prometa na njej ib seveda onesnaženost zraka še povečala, medtem ko bi uvedbo enosmerne prometa in uredite še ene ceste za promet v drugo smer zblokirala razmerje ob Prešernovi cesti.

Delegati skupščine ljubljanske skupnosti za gradnjo cest so se strinjali, da je najboljša varianta za ureditev Prešernove izgradnja še tripasovnice v trasi Levstikove ulice. V letošnjem finančnem načrtu so med 212.359.000 dinarji izdatkov predvideli 20.000.000 dinarjev za gradnjo Prešernove ceste, 25.400.000 za gradnjo Celovške in 70.000.000 za gradnjo aKrlavškega mostu.

UR