

## »Dobro delo« kot poklic

Od tistih časov, ko so bolnike v ljubljansko bolnišnico prevažali gasilci, je minilo šestdeset let. In kot pravi star pregovor: časi se spreminjajo in mi z njimi, se je tudi na reševalni postaji v Ljubljani, ki je decembra praznovala šestdeseto obletnico, marsikaj obrnilo. Danes je stvar pri njih organizirana tako, da so že od leta 1968 eden od tozdov Kliničnega centra in z njim tesno povezani.

Kot nam je povedal direktor Zoran Kmetec, kljub vsemu ne morejo biti zadovoljni. Kot marsikoga drugega, tudi njih tlači zastarelost in sem pa tja slaba opremljenost njihovega vozne parka. Slabe imajo osebne dohodke, pogoji dela pa kljub izjemno napornemu tempu vsega osebja niso takšni, kot bi morali biti. S stopetimi zaposlenimi morajo pokrivati teren petih ljubljanskih občin, kar pomeni nekako tretjino prebivalstva v naši republiki.

»Na naši postaji imamo zaposlenih 27 medicinskih tehnikov, ki so stalno skupaj z vozniki reševalnih vozil, 20 medicinskih tehnikov pa se nenehno izpopolnjuje na kliničnem centru za specialne posege ob nudenju prve pomoči,« je povedal Zoran Kmetec.

»Tudi vozniki reševalnih vozil imajo vsi brez izjeme vozniška dovoljenja D kategorije in opravljen osemdeseturni tečaj iz prve pomoči. Vsekakor moramo našo službo ločevati na urgentno in

neurgentno. Tista prva je najvažnejša, saj gre za neposredno reševanje življenj ob različnih nesrečah ali akutnih, zlasti srčnih obolenjih in infarktih. O porodih s pomočjo naših ljudi niti nima več pomena mnogo govoriti, saj so tako rekoč naša vsakdanja praksa, in večkrat na leto se znajdemo v vlogi botrov. Lahko rečem, da je osebe izvrstno izvežbano, zelo dobro sodelujemo z drugimi javnimi službami, vse pa se, kot ponavadi, ustavi pri denarju. Poglejte, ko nas pokličejo zaradi prometne nezgode, se mora naše vozilo prebijati z Zaloške ceste do mesta nesreče skozi vso gnečo in spet nazaj do travmatološke klinike. Žal, za zdaj nimamo denarja, da bi zgradili primerne postaje ob tistih delih cestnega omrežja, kjer je največ prometnih nesreč. Tako bi bilo reševalno vozilo dosti hitreje pri ponesrečencu in naši urgentni tehniki bi mu takoj nudili prvo pomoč ali mu celo rešili življenje.«

Kako naporno je lahko delo urgentnega tehnika v reševalnem vozilu, smo izvedeli iz ust Jožeta Andrejka, ki že sedem let rešuje življenja. »Prišlo je nedaleč od Ljubljane do nesreče, ko sta oče in hči ob neprevidni hoji padla v prepad. Z nečloveškimi napori smo ju izvlekli iz skoraj nedostopnega mesta. Oba sta še kazala znake življenja. Takoj sem začel oživljati enega in dajati umetno dihanje drugemu, medtem ko je reševalno vozilo kljub nevarnostim kot vihar drvelo proti Ljubljani z zavijajočo sireno. Vse je že kazalo, da ju bom rešil, pa je hčerka na Viču izdihnila v mojih rokah, in z ničemer ji ni bilo pomoči. Očetu so zdravniki rešili življenje. V Kliničnem centru, kamor smo oba pripeljali, pa sem se od nečloveških naprov zgrudil še jaz in tudi meni so morali zdravniki pomagati.«

Kaj naj rečemo ob visokem jubileju reševalne postaje? Veliko uspeha jim želimo, čim manj nujnih primerov in obilo zahval za vse. Vsem nam pa v opomin: ko zaslišimo sireno reševalnega vozila, se takoj in brez pomisleka s svojim štirikolesnikom prihulimo čimbolj ob stran in ga pustimo mimo, saj nikoli ne vemo, kdaj bo sirena tulila zaradi nas.

TADEJ BRATOK



Kljub spodbudnim napovedim je promet v Ljubljani še vedno zelo nevaren A. Žigon

### VARNEJŠI PROMET

## Ljubljana črna izjema

Lahko smo veseli sedanjih ocen, ki pravijo, da bo letošnje leto verjetno eno izmed najbolj varnih v prometnem pogledu. Statistika namreč kaže naslednjo podobo: v devetih mesecih lani je na naših cestah v prometnih nesrečah umrlo 413 ljudi, 6416 pa se jih je huje ali laže ranilo, medtem ko je v istem obdobju letos umrlo »le« 389 ljudi, ranilo pa se jih je 7193.

Zapisana napoved o zelo varnem »prometnem« letu je seveda precej optimistična, še zlasti, ker lahko, denimo, ena sama huda prometna nesreča pokvari podobo. Toda zdi se, da se je prometna varnost na slovenskih cestah kljub temu precej izboljšala, kar je verjetno predvsem plod preventive in pa tudi nekaterih spremenjenih razmer v družbi in prometu. Ne glede na to pa prometna statistika ponuja še nekaj zanimivih podatkov.

Najhuša prometna nesreča se je letos zgodila na cesti Ljubljana - Brnik, ko so umrli štirje ljudje. Zanimivo je, da doslej na naših cestah ni bilo nobene večje avtobusne nesreče (veliko jih je bilo v drugih republikah in pokrajinah), da so tujski povzročili 151 nesreč, v katerih je umrlo 11 ljudi, 140 pa se jih je ranilo. Vozniki tovornjakov so v tem obdobju povzročili 330 nesreč z mrtvimi in ranjenimi, hkrati pa je zaradi prometnih nesreč nastala tudi velika gmotna

škoda - po neuradnih podatkih znaša skupaj že več kot milijardo dinarjev. Vsekakor številka, ki je vredna razmisleka. Sicer pa se je v devetih mesecih letos na slovenskih cestah zgodilo vse skupaj 11.224 prometnih nesreč. Miličniki so v tem času poslali k sodniku za prekrške 5644 prijav, medtem ko bo javni tožilec obravnaval 5311 primerov.

In kakšna je bila prometna varnost v tem obdobju v Ljubljani? Delavci UNZ Ljubljana mesto pravijo, da slabša, kajti samo v oktobru je umrlo na ljubljanskih cestah več ljudi, čeravno je bilo prometnih nesreč manj. Vzroki za takšno prometno podobo pa so tudi bolj ali manj znani: neprijetna hitrost, napake v križiščih, nepravilno prehitvanje ali alkohol. Lahko bi torej rekli, da Ljubljana v tem času ni pripomogla k laskavi oceni o ugodni prometni varnosti na slovenskih cestah.

MIHA RUPAR

### POSOJILA ZA PRENOVO STANOVANJ IN HIŠ

## Pomladitev na obroke

Stanovanjski sklad v občini Center je pretežno v slabem stanju. Poleg tega so sredstva, ki se zbirajo iz stanarin in združujejo za večja vzdrževalna dela, veliko premajhna, da bi pokrila vse potrebe, ki so in se še pojavljajo.

Poseben problem so hiše, stare več kot 100 let in v mešanem lastništvu, to se pravi v lasti občanov in v družbeni lastni. Ko je treba na hišah opraviti večje popravilo, lastnike bremeni tako visok delež, da velikokrat ne morejo poravnati svojega deleža naenkrat niti obročno v enem letu. Zaradi tega popravila na hišah, kjer ni jasno financiranje, ne izvajajo.

Samoupravni organi stanovanjske skupnosti so razpravljali o navedenih problemih in prišli do sklepa, da je treba seznaniti lastnike stanovanj in nosilce stanovanjske pravice s pogoji, namenom in načinom kreditiranja pri LB - stanovanjsko-komunalni banki, kajti le tako se bo lahko stanje na tem področju izboljšalo.

#### Posojil ni le za redno vzdrževanje

Stanovanjsko-komunalna banka daje stanovanjska posojila po pravilniku o stanovanjskih posojilih občanom. Pravilnik je usklajen z republiško zakonodajo s področja stanovanjskega gospodarstva, s politiko stanovanjskih skupnosti in planskimi akti banke.

Med nameni kreditiranja je tudi prenova stanovanj in stanovanjskih hiš, ki obsega: uvedbo, obnovo ali zamenjavo gradbenih konstrukcij, elementov, inštalacij, sanitarne opreme ali izvedbo kvalitetnejših toplotnih izolacij oziroma racionalnejšega sistema ogrevanja, povečanje stanovanjskih površin oziroma stanovanjskih prostorov, seveda brez stanovanjske opreme.

Občan pa ne more dobiti posojila za dela, ki jih mora opraviti na stanovanju oziroma stanovanjski hiši za redno vzdrževanje, kot na primer pleskanje,

barvanje in podobno.

Vsota vseh posojil, ki jih občan lahko dobi za prenavo stanovanjskega objekta, je lahko največ 80 odstotkov od predračunske vrednosti.

Poleg pravilnika o stanovanjskih posojilih občanom urejajo dajanje posojil še ukrepi poslovne politike banke za posamezno leto. Občan praviloma lahko dobi stanovanjsko posojilo za prenavo stanovanjskega objekta na podlagi namenskega varčevanja, na podlagi vezave sredstev pa le, če banki proda konvertibilne devize in dinarno protivrednost veže v banki.

Doba vračanja za posojila na podlagi namenskega varčevanja je odvisna od dobe varčevanja, za posojila na podlagi vezave sredstev pa je doba vračanja krajša za eno leto od dobe vezave sredstev.

Obrestna mera za posojila pa je pet odstotkov.

#### Po podroben nasvet v banko

Seveda mora biti občan za najem stanovanjskega posojila kreditno sposoben. Pred sklenitvijo posojilne pogodbe mora tudi predložiti gradbeno dovoljenje s tehnično dokumentacijo oziroma potrdilo pristojnega občinskega organa o priglasitvi del z opisom del in predračun ter zemljiškooknjižni izpisek. Če občan ni lastnik, predloži namesto zemljiškooknjižnega izpiska izjavo lastnika stanovanjskega objekta oziroma upravitelja družbenega stanovanja, da dovoli nameravana dela.

Za uporabo posojila je treba predložiti ustrezno izplačilno dokumentacijo (situacije, račune), na podlagi katere banka ugotovi namen porabe.

Pri prenovi stanovanjskih objektov z več stanovanji svetuje banka, da se o konkretnem primeru dogovorite o možnosti kreditiranja stanovalcev in o potrebni dokumentaciji na sedežu banke Šubičeva ul. 2.

s. o.

### UPORABNA DOVOLJENJA

## Pri dvigalih je uspelo

Svojevredna posebnost občine Center je v tem, da je združeno delo drugih ljubljanskih občin zgradilo toliko novih stanovanj, kolikor je na tem območju starih. Stanovanja v 861 hišah so povprečno po 57 let stara, povprečna starost stanovanjskega sklada pa je kar 85 let.

Ti podatki so dovolj zgovorni, ko govorimo o vzdrževanju hiše. Na zborih stanovalcev prav o teh vprašanih najbolj vroče razpravljajo, vprašanji pa ni konec niti na svetih stanovalcev v KS niti na samih skupščinah SSS občine Center. Nemogoče je zadostiti po-

trebam vsake hiše, kajti denarja je veliko premalo.

Potrebovali bi desetkrat večjo vsoto, kot je na voljo iz stanarin in najemnin in ki se na ravni občine po planskem aktu zbira za vzdrževanje. Stanovanjski sklad občine Center, je nekdo pripomnil med

takšnimi razpravami, je resen bolnik, ki bi potreboval učinkovito zdravlilo. Zdravilo sicer je v stanovanjski samoupravi, za zdaj pa še ni toliko močno, da bi delovalo v vseh ljubljanskih občinah in vsrkalo dovolj denarja za vzdrževanje mestnega jedra. Pot do tega zahteva veliko dokazovanj, napov, še posebej pa visoko samoupravljalsko zavest, ki bo izrinila skupinske interese, zapiranje v meje občin in celo nesmotrno porabo denarja tam, kjer ga za vzdrževanje celo ostaja.

Nekatere svetle točke pa so se ob razumevanju stanovalcev in

delegacij le prikazale. Več kot polovico kurilnic na trda goriva je zamenjalo daljinsko ogrevanje, obnovili so na desetine hišnih plinskih priključkov, prenova stanovanjskih hiš postaja čedalje bolj organizirana in v starih hišah nastajajo sodobna stanovanja. V hišah starega mestnega jedra so obnovili več kilometrov elektrodvižnih vodov.

Se najbolj morda kaže poudariti učinkovitost stanovanjske samouprave pri reševanju nevzdržnega stanja dvigal. Več kot sto od sedanjih 114 dvigal v občini Center je bilo leta 1976 skoraj brez uporabnega dovoljenja, dvigala so bila slabo vzdrževana, tehnične pomanjkljivosti pa so ogrožale varno vožnjo.

Samoupravna stanovanjska skupnost se je skupaj s tehničnimi službami lotila izdelave zelo

natančnega srednjeročnega programa sanacije, tudi s kratkoročnimi krediti, saj je denarja močno primanjkovalo.

In kje smo danes?

Od 114 dvigal jih ima uporabno dovoljenje 84, pri 20 dvigalih sanacija zaključujejo, tri dvigala čakajo na tehnični pregled, trem je uporabno dovoljenje poteklo, štiri pa naj bi preuredili letos. Doslej je popravilo dvigal veljalo 15 milijonov dinarjev, toliko, kolikor znašajo letoletna združena sredstva za vzdrževanje hiš v občini.

Problemov pri tem ni bilo malo, eden izmed tistih, ki zmanjšujejo učinkovitost dela, pa so različna merila, ki jih pri tehničnih pregledih za povsem enake zadeve uporabljata mestna inšpekcijska služba in ki pri stanovalcih včasih povzročijo precej hude krvi.

JAKOB KVAS