

OBČINSKO GASILSKO TEKMOVANJE



Občinska gasilska zveza je 21. maja organizirala v Vodica tekmovalje za starejše in mlajše pionirje. Vseh ekip je bilo 24. Starejši pionirji so tekmovali v disciplini: vaje z motorno brizgalno 3001 in štafeti z 9 gasilci na 350 m. Najboljša ekipa so bili pionirji GD Vodice. Mlajši pionirji so tekmovali v vaji z vedrovko in vaji s hidrantom. Prvaki so postali pionirji GD Sinkov turn.

ILEGALEC V VODICAH



Prizadevno in uspešno delo taborniške organizacije pri OS Franc Marn Vodice, ki dela kot Raški odred, se kaže v različnih prireditvah, ki jih organizirata šola ali KS ter v tekmovalnih občinskega in zveznega merila. Tako so tudi letos sodelovali v akciji Ilegalce, ki je potekala na predvečer praznika dneva mladosti v okviru jugoslovanske akcije »Taborniki — zbor, naš pozdrav Titu« v Vodica. Akcije se je udeležilo več kakor 100 tabornikov, katerih naloga je bila poiskati ilegalce in jim preprečiti določeno nalogo.

24. JUNIJA V MEDVODAH



DELEGATSKI ŽAROMET

Občinska skupščina

Uresničevanje plana

(fk) Delegati šišenske občinske skupščine bodo na drugi skupni seji vseh treh zborov razpravljali o predlogu sklepa o podelitvi zlate plakete občine Ljubljana-Siška revolucionarju Francu Leskošku-Luki. Doslej je to plaketo prejel Edvard Kardelj.

Na četrtem skupnem zasedanju vseh treh zborov pa bodo delegati razpravljali o uresničevanju družbenega plana občine za obdobje 1976—1980 v letu 1977 in o poročilu o rezultatih poslovanja v OZD v prvem letošnjem trimesečju. Na dnevnem redu je tudi obvestilo o delu upravnih organov (razne inšpekcijske službe, geodetska uprava) in nekatere razrešitve oziroma imenovanja in ob koncu standardna točka — delegatska vprašanja.

Po sledih delegatskih vprašanj

Zakaj podvoz zamuja

VPRAŠANJE delegacije KS Guncleje-Male Vižmarje

Zakaj dela na Tacenskem podvozu tako počasi napredujejo in niso v skladu s prvotnim terminskim planom izgradnje podvoza?

ODGOVOR: Glavni projekt podvoza na Tacenski cesti je bil izdelan v letu 1972, dopolnjen in kompletiran ter predan naročniku v maju 1973 pod predpostavko, da se bo v tem letu pristopilo h gradnji. Projekti so bili izdelani na takratno prometno situacijo in režim na postaji Vižmarje ter na celotni relaciji proge Ljubljana—Jesenice.

- Standard-invest je prejel projektno dokumentacijo v juniju 1976, projekt pa je bil potrjen v februarju 1977, ker je bilo predhodno treba urediti še finančno konstrukcijo. V istem mesecu je bila sklenjena tudi gradbena pogodba z izvajalcem del ZG Ljubljana.

- Pred pričetkom del je strokovno služba ugotovila, da ni možno izvajati del po obstoječi dokumentaciji razen objekta podvoza.

- Pri tem menimo dela, kot so: premostitev gradbene jame s provizorijem iz nosilcev PEINER 1000 m/m, prestavitve tirnih naprav, prestavitve industrijskega tira, preureditev SV in TK naprav, preureditev vozne mreže.

- Vse to pa iz naslednjih razlogov: — z gradnjo so pričeli 5 let kasneje kot je bilo predvideno in je bil projekt glede na nove razmere zastarel,

- v teh letih se je režim na postajnem območju Vižmarje bistveno spremenil, tako da je magistralna proga ter njene obratovalne instalacije sedaj na višjem nivoju (zahtevnejši pogoji) improvizacija izključena,

- zaradi vgrajenih nosilcev za predvideni provizorij na progi Divača—Pula v letu 1976 le-teh ni bilo možno uporabiti na tem objektu.

- To so bili razlogi za naročilo novih objektov upoštevač nove rešitve manipulacije s prevoznim tirom.

- Projekti so bili izdelani v projektivnem biroju Železniškega podjetja in revidirani v avgustu 1977. Pripominjamo še to, da je bila prvotna rešitev glede na tedanje razmere racionalna z minimalnim posegom v tehnologijo prometa na postaji Vižmarje. Nova rešitev je močno dvignila investicijsko vrednost prav iz prej navedenih razlogov.

- Pred izkopom gradbene jame, ne glede na način zavarovanja, je bilo treba opraviti še vrsto predhodnih — pripravljalnih del, ki jih po prvotnem projektu ni bilo potrebno opraviti. Navajamo le nekaj bistvenih in časovno dolgotrajnejših del: — prestavitve — deviacija dela Tacenske ceste na mostu železniškega prehoda,

- prestavitve zapornice, SV in TK naprav, ki so z njimi povezane,

- prestavitve vodovoda Ø 80, ki ni bil evidentiran niti pri upravljalcu tj. Mestnem vodovodu,

- prestavitve električnega kabla v takem obsegu, da ta ne bo oviral tudi gradnje same ceste,

- prestavitve telefonskega kabla,

- preureditev naprav na območju »Metalke«,

- ukinitve cestnega prehoda z železniško progo v Mednem.

- Za vsa ta opravila je bilo potrebno organizirati razne komisije, pridobiti soglasja in dovoljenja. Vse to zahteva določen čas in veliko truda za uspešno rešitev.

- Večina prej naštetih del je bila opravljena »pod prometom«, bodisi cestnim ali železniškim. Tako dela je težko časovno ovrednotiti, še manj redosled posameznih opravil uskladiti tako, da se izva-

Delegati zbora združenega dela bodo razpravljali med drugim tudi o informaciji o zaključnem računu sklada skupnih rezerv v občini Ljubljana-Siška, sprejeli naj bi odlok o zazidalnem načrtu za območje SS 218/3 — Vodice in predlog odloka, da je gradnja nove Vodnikove ceste v širšem družbenem interesu.

Najbolj zanimivo pa bo prav gotovo na seji zbora krajevnih skupnosti, saj so na dnevnem redu tudi tako zanimive točke kot predlog enotnega plana razvoja krajevnih skupnosti v občini Ljubljana-Siška, financiranja iz sredstev TOZD in drugih delovnih skupnosti za leto 1978 in pa osnutek odloka o prispevku ob ceni vode za razširjeno reprodukcijo za območje KS Medvode, Pirniče, Smlednik in Vodice.

jalci teh del vrstijo drug za drugim brez vmesne prekinitve. Očitki, da je obdobje prekinitev trajalo po več dni ali celo tednov v času najugodnejših razmer, so neosnovani in izhajajo iz nepoznavanja celotne problematike, ki je prikazana v tej informaciji. Upoštevati je namreč treba dejstvo, da delovne organizacije nimajo ob vsakem času na razpolago ekip za tovrstna dela. To so specializirane enote, katerih dejavnost zajema celotno področje SRS. To je sprejeti kot dejstvo, na katerega ne moreta vplivati ne investitorjev zastopnik, ne izvajalec objekta.

- Po opravljenih nepredvidenih delih je bilo možno pričeti z deli po novih korigiranih projektih, ne pa tudi z deli na konstrukciji podvoza. V tem času, jeseni 1977, so proučevali možnosti tehnologije zavarovanja gradbene jame v več variantah:

- da se izvede prvotno projektirano premostitev z nosilci, vendar je ta varianta kasneje odpadla, ker je dobava teh nosilcev vezana na uvoz,

- zavarovanje z jeklenimi zagatnicami,

- zavarovanje z »berlinskimi zidovi«.

- Širša komisija v sestavi gradbenih, železniških in geoloških strokovnjakov se je nazadnje odločila za zadnjo varianto tj. »berlinski zid«. To delo zahteva daljše časovno obdobje od ostalih variant, vendar je to narekoval prometni režim, obratovalne instalacije proge, zlasti pa varnostni predpisi, ker se to delo opravlja neposredno pod glavnim napajalnim vodom, ki je pod napetostjo 3000 V.

- Za to varianto je bilo predvideno izvršiti naslednja dela, ki jih je izvajal Geološki zavod:

- sondirati teren do globine 9 m pod GRT,

- delno predelati vrtni stroj,

- poglobiti delovni plato na maksimalno dovoljeno globino,

- izdelati statični izračun varnostne razdalje od osi glavnega voznege tira do delovnega platoja.

- Vse te priprave so zahtevale določen čas, v katerem ni bilo možno pričeti z deli na zavarovanju gradbene jame. Ta so se pričela v začetku decembra 1977 in se še nadaljujejo. Pripominjamo, da tudi Geološki zavod SRS pred tem rokom ni imel na razpolago delovne ekipe za to vrsto del, ker je okrog njegove dejavnosti razen v SRS tudi v sosednjih republikah in inozemstvu.

- Na koncu menimo, da bi izvajalec del, Železniško gradbeno podjetje, lahko vplivalo na svojo kooperanta za ta dela »Geološki zavod«, da hitreje in bolj zavzeto opravi dela, ki so mu bila poverjena, ker je od zaključka teh del bilo odvisno nadaljevanje del na samem podvozu.

VPRAŠANJE: Kakšni so novi roki in kdo garantira, da se bo tega novega roka držali?

ODGOVOR:

- Izvajalec je zagotovil, da bo komunalna skupnost lahko oddala dela II. faze (kar obsega polaganje komunalnih naprav in izvedba cestišča) v septembru letos.

- Za izvajanje del za I. fazo Tacenskega podvoza je z izvajanjem sklenjena pogodba in aneks. Sestavni del aneksa je tudi terminski plan. V teh dokumentih se je izvajalec obvezal, da bo vsa dela končal do 15. 7. 1978. Sam objekt pa bo dokončan do 30. 10. 1978.

- Če primerjamo izvedena dela do sedaj s terminskim planom, ugotavljamo, da je izvajalec prehitel terminski plan za ca. 14 dni.

- Menimo, da je izvajalec resno analiziral terminski plan in da bo dela izvedel v dogovorjenem roku.