

vse naloge razen tistih, ki se vsebinsko prenašajo v leto 1980.

Niso pa bile izvršene naslednje naloge:

- plansko predvidena sredstva na podlagi sprejetega samoupravnega sporazuma o načinu združevanja in uporabe sredstev za financiranje planov in programov razvoja krajevnih skupnosti:
 - KS HINKO SMREKAR — odkup prostorov na Črnetovi 31, — do realizacije ni prišlo zaradi nedoseženega soglasja v ceni,
 - KS ZGORNJA ŠIŠKA — pridobitev prostora za nadzidavo DO USLUGA — do te investicije ni prišlo, pripravljena je rešitev, ko bo rešena židava prizidka k občinski stavbi,
 - KS KOSEZE — odkup prostorov v E bloku — ni prišlo zaradi visoke cene,
 - KS DRAVLJE — ni prišlo do nakupa prostorov za novo-ustanovljeno krajevno skupnost — postopek pa je v teku.

IV. KADROVSKA POLITIKA

S področja kadrovske politike se prenaša v 1980 leto del nalog normativnega značaja, ki izhajajo iz sprejetega Družbenega dogovora o oblikovanju in izvajanju kadrovske politike na območju ljubljanskih občin ter razprave in sprejemanje novih družbenih dogovorov in samoupravnih sporazumov s tega področja.

Zajemanje novih kadrov v kadrovske evidenco „po izobrazbi“ ni bilo izvršeno v 1979. letu in se prenaša v 1980. leto po enotno dogovorjenih kriterijih na širši ravni.

V. LJUDSKA OBRAMBA

Poglavitne naloge obrambnih priprav družbeno-političnega in gospodarskega sistema se izvajajo v skladu s sprejetimi programi. Nadaljuje se proces podružbljanja in krepitve splošne ljudske obrambe z neposrednim vključevanjem vseh družbenopolitičnih dejavnikov na vseh ravneh in v vseh strukturah.

Začrtane naloge in obveznosti so se v preteklem letu dosledno in dovolj kvalitetno izvedle, medtem ko na področju izdelave obrambnih načrtov gospodarskih in družbenih dejavnosti ocenjujemo, da proces samoupravnega sporazumevanja in dogovarjanja ni bil dosledno izpeljan skladno z metodologijo, zato se naloge vsklajevanja prenašajo v leto 1980.

VI. DRUŽBENA SAMOZAŠČITA

Uveljavljanje družbene samozaščite, kot sistema najširše družbene preventive, je v organizacijskem smislu uresničeno. Vidni so večji vsebinski rezultati samozaščitnega ravnanja. V vseh temeljnih organizacijah združenega dela in krajevnih skupnostih delujejo komiteji za ljudsko obrambo in družbeno samozaščito, vedno pogostejše pa se za zavarovanje družbenega premoženja uporablja narodna zaščita, tako, da so bile naloge s področja družbene samozaščite v preteklem letu v celoti izpeljane.

VII. SPLOŠNA PORABA

S smernicami opredeljena politika splošne porabe je bila s sprejetjem nekaterih dodatnih ukrepov v 1979 v celoti izpeljana v duhu stabilizacije. Presežek proračunskih prihodkov je z odlokom o zaključnem računu proračuna razporejen za skupno dogovorjene namene. Ocena, ki je bila podana v novembru 1979 se v ničemer ne spreminja.

Pregled proračunskih prihodkov in izdatkov v letu 1979 bo objavljen v posebni delegatski prilogi Javne tribune, odlok o zaključnem računu proračuna pa v Uradnem listu SRS.

VIII. DRUŽBENO POLITIČNA SKUPNOST IN DRUŽBENOPOLITIČNE ORGANIZACIJE

Družbeno-politične organizacije občine Ljubljana-Šiška so za uresničevanje smernic v letu 1979 povezovala svoje aktivnosti, združene v SZDL kot enotni fronti socialističnih sil. Za uresničevanje zastavljenih ciljev so preko svojih osnovnih organizacij in organov nenehno izpolnjevale organiziranost in delovanje delegatskega sistema na vseh nivojih in dosledno odpravljale pomanjkljivosti, da bi s tem kar najdosledneje uresničevale oziroma sodelovale pri uresničevanju družbenega plana občine Ljubljana-Šiška v letu 1979.

Naloge programirane za leto 1979, so bile v celoti realizirane, razen tistih, katerih vsebina se oblikuje kot proces večletnega vgrajevanja dela in medsebojnega povezovanja v krajevnih skupnostih.

Stališče IS

Izvršni svet je na svoji 14. seji dne 8. aprila 1980 obravnaval poročilo o uresničevanju družbenega plana občine Ljubljana-Šiška za obdobje 1976–1980 za leto 1979 ter ob tem ugotovil:

- Predvidevanja o gospodarski rasti za leto 1979, ki so bila napovedana z oceno, ki jo je obravnavala Skupščina občine Ljubljana-Šiška v novembru 1979, so se v celoti uresničila. Gospodarstvo občine je doseglo rezultate, ki lahko zagotavljajo, da bi ob enaki intenzivnosti v letu 1980 v celoti izpolnili nekatere cilje, ki smo si jih postavili v začetku obdobja 1976–1980.
- Izvršni svet pa ob tem kljub temu ugotavlja, da so kazalci, ki so predstavljeni, le relativni, ki ponazarjajo, da se je v nekaterih OZD močno povečal dohodek in s tem akumulacija, da pa ob tem še vedno nastopa 41 OZD, ki so ob koncu leta 1979 izkazovale manj kot 2 % ustvarjene akumulacije v celotnem prihodku.
- Kljub vse večjim uspehom na področju samoupravne organiziranosti in povezovanja med OZD, pa smo bili v preteklem letu pod pritiskom težkih razmer v pogledu nabave surovin, repromateriala iz uvoza za potrebe izvozne dejavnosti. Na te razmere združeno delo ni moglo organizirano vplivati.

Spričo dejstva, da se v letu 1980 pripravljamo na sprejem dokumentov srednjeročnega plana 1981–1985 ter ob tem izpolnjujejo naloge, ki smo jih sprejeli na področju stabilizacije, je pomembno, da se v letu 1980 vse Samoupravne organizacije in skupnosti pripravijo na dosledno spremljanje akcijskih programov za stabilizacijo, ki so jih sprejele v letu 1980. Posebno pozornost pa je potrebno nameniti:

- Povečanju proizvodnje obenem z večjo izvozno usmeritvijo, s tem povečano rastjo dohodka, ki daje večjo akumulacijo, s tem pa še v OZD z majhnim deležem akumulacije odpravlja žarišče izgub.
- Racionalnemu planiranju novega zaposlovanja, pravilni izvedbi ter spremljanju izvajanja kadrovskih bilanc, da bi lahko zadržali rast novega zaposlovanja v mejah 1,6 %, s tem pa bi dvignili produktivnost dela višje, kot smo načrtovali.
- Rentabilnemu vlaganju sredstev v nove investicije in ob tem upoštevati dogovor o Osnovah in kriterijih o vlaganju v razširjeno reprodukcijo za leto 1980.
- Zmanjševanju uvoza oziroma nadomeščanje uvoza z domačimi surovinami in repromaterialom ter znanjem.

IS se je v preteklem letu prizadeval, da je z oblikami posvetovanj, sestankov, obiski v delovnih organizacijah pripomogel k reševanju problematike na področju gospodarjenja, hkrati tudi izpolnjevanja obveznosti do sprejetih nalog, za katere se je s svojim pristopom obvezal, da jih bo reševal.

Ob stalnem spremljanju rezultatov gospodarjenja ter ob sprotne odklankanju deviacij je lahko pričakovati, da bodo vsi delavci v združenem delu, kakor tudi vse družbeno politične organizacije in skupnosti v celoti uresničile naloge, ki smo si jih zadali s sprejetjem akcijskih programov za stabilizacijo.

IZVRŠNI SVET

**SKUPŠČINA OBČINE
LJUBLJANA ŠIŠKA
IZVRŠNI SVET**

Ljubljana, dne 22. 4. 1980

INFORMACIJA

**O PRIPRAVAH NA GRADNJO AVTOCESTE A 1,
NAKLO-LJUBLJANA, NA PODROČJU OBČINE
LJUBLJANA-ŠIŠKA**

Izvršni svet občinske skupščine je na svoji seji dne 22. 4. 1980 obravnaval „Informacijo republiške skupnosti za ceste o pripravah za gradnjo avtoceste A 1, Naklo-Ljubljana in sklenil, da se le-ta posreduje delegatom v skrajšani obliki. Izvršni svet je pri tej odločitvi sledil pobudi, ki je bila sprejeta na seji predsednikov skupščine in zborov ter podatkom, da so ta vprašanja že obravnavale nekatere temeljne delegacije v pripravah za zasedanje SO.

Skupščina mesta Ljubljana je 29. 3. 1979 po predhodnji široki javni razpravi in s soglasjem vseh petih občinskih skupščin sprejela:

Odlok o spremembi in dopolnitvi odloka o sprejetju generalnega plana urbanističnega razvoja mesta Ljubljane — za potek avtocest in regionalnih cest po varianti skozi Šentvid ali takoimenovani „U“ varianti. „U“ varianta določa izpeljavo avtocest slovenskega cestnega križa mimo Ljubljane tako, da potekata gorenjski in štajerski krak v smeri sever — jug, vsak po svoji strani obrobja Ljubljane približno vzporedno. Križanje obeh krakov pa se izvede na južnem obrobju Ljubljane v razcepih: Kozarje in Malenca. Trasa med obema razcepoma, imenovana južna obvoznica, pa je skupna za obe omenjeni cesti. Na severni strani Ljubljane, v ožjem območju mesta, pa oba vertikalna kraka, (gorenjskega in štajerskega) povežemo z visoko zmogljivo cestno prečko, poimenovano severno obvoznico. Zaradi razmeroma gostih priključkov, severna obvoznica prevzema in razdeljuje promet iz bližnje in daljnje okolice. Priključuje se na oba avtocestna kraka s priključkom oziroma razcepom v Zadobrovi in Podutiku.

Gorenjski krak avtocestnega „U“ sistema predstavlja gorenjsko avtocesto A 1, Naklo—Ljubljana, katere predmet je ta informacija.

Nekaj nujnih podatkov o avtocesti A 1, Naklo—Ljubljana, (odsek Vodice—Šentvid—Podutik).

Za priključkom letališča Brnik poteka avtocesta A 1 v loku proti jugu, dalje poteka ob robu rezervata letališča, skozi vodiške gmajne in se pri km 17.6 do 18.3 spusti skozi 11 m globok usek na vodiško polje. Na tej ravni križa krajevno cesto Torovo — Vodice in regionalno cesto R—314 Škofja Loka — Vodice — Moste. V km 19.2 je lociran priključek Vodice, ki je izveden v obliki trombe. Dvozna cesta se z nivojskim križiščem priključuje na regionalno cesto R—323 Šmartno—Vodice—Brnik—Cerklje—Zanjivec. V okviru tega projekta je urejeno tudi nivojsko križanje obeh regionalnih cest R—314 in R—323. Od tu dalje avtocesta A 1 poteka proti jugu na zahodnem robu naselij Repnje in Skaručna. V km 23.3 je locirana čelna cestninska postaja Povodje.

Trasa avtoceste se pri Šmartnem pod Šmarno goro s krivino R—1500 obrne proti jugozahodu in prečka obstoječo cesto Šmartno Gameljne na sredi med zazidavama Šmartnega in Gamelj. Lokalno cesto bo potrebno deviacijsko in speljati v nadvozu preko avtoceste. Na deviacijo se bo navezal tudi priključek Šmartno v obliki „polovične deteljice“. V km 26.4 bo speljana preko avtoceste deviacija poljske poti v nadvozu.

Reko Savo prečka avtocesta z mostom dolžine 190 m pod kotom 655° cca 200 m vzhodno od naselja Brod in se zopet obrne s krivino R—1500 proti jugu. V km 28.1 prečka avtocesto deviacija Nemške ceste v nadvozu. Na to deviacijo se navezuje tudi priključek Vižmarje, ki je projektiran v obliki „polovične deteljice“.

Med deviacijo Nemške ceste in železniško progo Ljubljana-Jesenice se prične avtocesta širiti zaradi priključka na Celovško cesto, ki je predviden tako, da se kot štiripasovna cesta odcepi iz sredine avtoceste in se prične že pred železniškim podvozom dvigati glede na niveleti obeh polovic avtoceste z vzponom 3.944 ‰.

Objekt pod železniško progo, ki je oddaljen cca 100 m (vzhodno) od postajnega poslopja Vižmarje, je zasnovan kot tridelni okvir, ki se nadaljuje še izven območja železniške postaje in igrišče TVD Partizan Šentvid.

„Priključek avtoceste na Celovško cesto, ki izhaja iz sredine avtoceste, je upravičen s tem, da zahteva minimalna rušenja okoliških objektov, nudi optimalno protihrupno zaščito bližnjega naselja, pogojuje enostavno križišče na Celovski cesti (I. faza), poleg tega pa omogoča, da sta obe predorske cevi v Šentviškem hribu že na začetku dovolj narazen, kar je glede na geološke razmere (poltrdi škrlavci) iz gradbenih razlogov nujno.“

Priključevanje avtoceste na Celovško cesto v Šentvidu je predvideno tako, da bosta zgrajeni obe rampi, ki bosta vodili promet z gorenjske avtoceste, neposredno iz predorske cevi navzgor do nivoja sedanja Celovške ceste. Predorske cevi bosta zgrajeni pod vso Celovško cesto vse do začetka brežin hriba. Avtocesta nadalje poteka v predoru pod šentviškim hribom. Trasa je konstruirana tako, da je njena primarna smer, smer nadaljevanja proti razcepu v Kosezah, izstop na Celovško cesto pa je sekundarnega pomena in zato časovno za daljinski promet absolutno omejen.

Podatki o priključkih

Na odseku avtoceste, ki poteka po teritoriju občine Ljubljana-Šiška so štirje značajni priključki in sicer:

1. Vodice v km 19.2
2. Šmartno v km 25.8
3. Vižmarje v km 28.1
4. Celovška cesta v km 29.0

Priključka Šmartno in Vižmarje sta projektirana v obliki „polovične deteljice“, Celovška cesta pa kot „polovični diamant“, vendar tako, da se priključna rampa odcepi iz sredine avtoceste.

Priključek Vodice je izveden v obliki trombe, kjer se naselje Vodice z nadvozom in priključnimi rampami navezuje na avtocesto. Na območju priključka je predvidena vstopna in izstopna cestninska postaja.

Priključek Šmartno je izveden v obliki polovične deteljice in služi za prometno navezavo območja Tacen, Šmartno in Gameljne na avtocestni sistem. Istočasno bo objekt služil za povezavo naselij Gameljne—Tacen—Vižmarje in bo izveden kot nadvoz.

Priključek Vižmarje je izveden v obliki polovične deteljice s priključki Nemške ceste, ki v nadvozu prečka avtocesto. Ta priključek služi prometni navezavi območja, ki leži severovzhodno od železniške proge oz. postaje Vižmarje.

Priključek Celovške ceste je izveden v obliki polovičnega diamanta s priključnimi rampami na Celovško cesto, ki v nivoju terena prečka avtocesto, katera se nadaljuje s podvozom pod Šentviškim hribom proti Kosezam. V prvi fazi poteka promet preko semaforiziranega priključka na Celovško cesto.

Način gradnje gorenjskega kraka „U“ sistema ali avtoceste A—1, Naklo—Ljubljana

„Na osnovi finančnega programa RSC-ja in izdelane študije upravičenosti se je odločilo za etapno gradnjo avtoceste Kranj—Ljubljana. Etapno gradnjo so predvsem narekovale omejena finančna sredstva in možnost začasne ureditve prometa po rekonstruirani Celovski cesti, ki omogoča ustrezne prometne razmere za obdobje do naslednjega planskega obdobja.“

Glede na to se postavlja vprašanje, kdaj je smiselno in potrebno nadaljevati gradnjo avtoceste s predorom skozi Šentviški hrib do razcepa v Kosezah. Iz shem prometnih obremenitev izhaja, da bi bilo ekonomsko upravičeno nadaljevati z gradnjo avtoceste že v prihodnjih petih letih. Glede na to, da bo predor Karavanke zgrajen predvidoma v letu 1985 in da bo tedaj na voljo gradbena operativa, ki bo angažirana v predoru, bi bilo gospodarno in potrebno zaposliti vse razpoložljive kapacitete, ki v karavanškem predoru še ne bodo amortizirane, pri gradnji kateregakoli drugega predora. Predor skozi Šentviški hrib je torej objekt, ki je tako časovno, kot operativno tehnično na voljo za nadaljnjo gradnjo. Razcep v Kosezah je konstruiran in bo tudi v prihodnjem letu zgrajen tako, da bo možno nadaljevati z gradnjo odseka avtoceste proti Šentvidu, ne da bi bil promet na obvoznici kakorkoli moten. Prav tako ne bo motena zazidava sosesk in ostalih objektov, ki jih predvideva urbanistični načrt v njegovem ožjem območju (nakupovalni center.)

Republiška skupnost za ceste si bo tako kakor je doslej skladno s sprejetim dogovorom o izgradnji Transjugoslovanske avtoceste, dajala prednost njeni gradnji, zastavila vse sile za to, da bo v plan 1985—1990 vnešen odsek avtoceste Šentvid—Koseze, kot odsek z najvišjo prioriteto. V tem smislu bo dotlej oskrbela vso potrebno dokumentacijo, sprožila upravne postopke in pridobila zemljišče za gradnjo.

Gradnja avtoceste A-1, Naklo—Ljubljana se bo začela leta 1980 in bo predvidoma končana leta 1982.

Izvršni svet občinske skupščine je ob obravnavi celotne informacije ugotovil, da načrt gradnje delno odstopa od sprejetega odloka in pravilnika o gradnji „U“ sistema. Glede na fazno gradnjo avtoceste Kranj—Ljubljana do Šentvida in s priključkom na Celovško cesto se prometna ureditev v Šentvidu, na Celovski cesti, na Obvozni cesti mimo KS Dravlje, KS Komandant Stane in KS Koseze bistveno spremeni.

Bodoče obremenitve — po izgradnji gorenjske avtoceste

Z vključitvijo novega cestnega odseka — avtocestna povezava Naklo—Ljubljana, bo prišlo do nove prerazporeditve prometa. Večji del daljinskega prometa se bo preusmeril na avtocesto, na obstoječi vpadnici pa bo ostal predvideni promet, ki se nanjo priključuje na relaciji od Jeperce do Šentvida ter relativno majhen del daljinskega prometa, ki iz kakršnihkoli razlogov ne bo koristil nove avtoceste. Zato pa bo nova avtocesta prevzela tudi del prometa, ki do sedaj ni obremenjeval gorenjske vpadnice; to je predvsem promet z letališča Brnik, ki se bo s ceste Brnik—Trzin—Ljubljana preselil na gorenjsko avtocesto.

Na podlagi tega in prometne študije katero je izdelal Zavod za družbeni razvoj Ljubljana, TOZD Urbanizem je pričakovati, da bo v letu 1985 obremenjevalo Celovško cesto dnevno 52.200 vozil in sicer:

- 15.800 vozil iz smeri Medvode–Ljubljana,
- 14.700 vozil iz smeri Brnik–Ljubljana,
- 21.700 vozil iz stanovanjskih sosesk iz območja Guncle, Vižmarje, Šentvid, Dravljice itd.

Prometna študija za leto 2000 pa pove, da bo na Celovski cesti tedaj dnevno od 50–60.000 vozil.

V letošnjem letu je bilo v cilju boljše obojestranske informiranosti (RSC – občina) organiziranih že vrsto sestankov. Občinski organi so RSC-ju posredovali vrsto pobud s katerimi so želeli doseči čimboljše rešitev, predvsem za prometno ureditev v tem delu občine. Krajevne skupnosti in krajan, ki so sedaj že seznanjeni z fazno gradnjo avtoceste in njenimi posledicami, odklanjajo take rešitve. Najbolj so pri tem prizadeti krajan Šentvida in enega dela KS Dravljice (predvsem tisti del nove soseske, ki meji na bodočo obvoznico ceste).

Izvršni svet na podlagi do sedaj zbranih informacij in podatkov ter stališč RSC in drugih organov, ki so odgovorni za realizacijo programa izgradnje cest meni, da bo tudi v prihodnjem obdobju zelo težko doseči nefazno izgradnjo avtoceste Naklo–Ljubljana. Glede na te ugotovitve, izvršni svet predlaga, da se je treba zavzeti za maksimalno zaščito krajanov, ki bodo v času preusmerjenega prometa po Celovski cesti ogroženi s povečanim hrupom, večjemu onesnaževanju okolja itd. Poleg tega izvršni svet predlaga, da je treba doseči maksimalna zagotovila, da bo do nadaljnje gradnje avtoceste čimkrajši časovni razmak. V tem smislu izvršni svet predlaga:

1. Republiška skupnost za ceste mora občinski skupščini posredovati zagotovila:
 - a) da bo v obdobju od 1980 do 1983 oskrbela vso potrebno tehnično dokumentacijo, začela upravne postopke in pridobila zemljišče za gradnjo odseka avtoceste A–1, od Šentvida do Kosez oz. priključka na obvoznico ceste,
 - b) da bo pravočasno poskrbela finančna sredstva,
 - c) da bo začela z gradnjo predora v Šentvidu najkasneje v treh mesecih po končanih delih na Karavanškem predoru.
 2. Republiška skupnost mora dati zagotovilo, da bodo v prvi fazi gradnje avtoceste A–1, Naklo–Ljubljana zgrajene predorske cevi pod Celovsko cesto do začetka brežin Šentviškega hriba.
 3. Republiška skupnost za ceste mora dati zagotovilo, da bo v Kosezah oz. Podutiku, že v prvi fazi gradnje avtoceste A–1 zgrajen priključek za avtocesto v taki izvedbi, da kasneje od gradnje odseka avtoceste Šentvid–Koseze ne bo oviral prometa na obvozni cesti, gradnjo stanovanjskega naselja Podutik in gradnjo nakupovalnega centra Koseze–Podutik.
 4. Republiška skupnost za ceste se obvezuje, da bo po dograditvi avtoceste A–1 Naklo–Ljubljana, vzpostavila regionalno cesto Vižmarje–Brod–Šmartno–Vodice v prvotno stanje.
- S temi zahtevki oz. zagotovili RSC se seznani Izvršni svet Socialistične republike Slovenije in se ga zaprosi, da jih verificira.

Izvršni svet

Na podlagi 189., 214. in 217. člena statuta občine Ljubljana–Šiška (Ur. l. SRS 2/78) in 84. člena družbenega dogovora o oblikovanju in izvajanju kadrovske politike na območju ljubljanskih občin (Ur. l. SRS 19/79) je skupščina občine Ljubljana–Šiška na skupnem zasedanju zbora združenega dela, zbora krajevnih skupnosti in družbenopolitičnega zbora dne sprejela

ODLOK O SPREMEMBI ODLOKA

O USTANOVITVI, SESTAVI, NALOGAH IN NAČINU DELOVNIH TELES SKUPŠČINE OBČINE LJUBLJANA–ŠIŠKA

1. člen

V 2. členu se doda 15. alineja, ki glasi:

„Komisija za spremljanje uresničevanja družbenega dogovora o oblikovanju in izvajanju kadrovske politike na območju ljubljanskih občin ima predsednika in 14 članov“.

2. člen

Za 17. členom se doda nov 17. a člen, ki glasi:

„Komisija za spremljanje uresničevanja družbenega dogovora o oblikovanju in izvajanju kadrovske politike na območju ljubljanskih občin:

- spremljanje uresničevanja družbenega dogovora o uresničevanju kadrovske politike v SR Sloveniji,
- spremljanje uresničevanja družbenega dogovora o oblikovanju in izvajanju kadrovske politike na območju ljubljanskih občin,
- zagotavlja enotno izvajanje družbenega dogovora na območju ljubljanskih občin,
- zagotavlja povezovanje z organom, ki spremlja uresničevanje družbenega dogovora o štipendiranju v SR Sloveniji in samoupravnega sporazuma o štipendiranju,
- poroča skupščini občine o ugotovljenem stanju izvajanja družbenega dogovora vsaj enkrat letno,
- sodeluje in povezuje se z nosilci posameznih nalog opredeljenih v družbenem dogovoru,
- sprejema pobude in predloge za spremembe in dopolnitve družbenega dogovora ter jih v cilju enotnega reševanja kadrovske politike na območju ljubljanskih občin posreduje komisiji za spremljanje družbenega dogovora SML,
- daje obrazložitve in pojasnila v zvezi z uporabo določil družbenega dogovora,
- ugotavlja kršitve družbenega dogovora in seznanja z ugotovitvami ustrezne organe in organizacije,
- pri svojem delu se povezuje s komisijo pri SML in preko skupnega delegata za območje ljubljanskih občin z odborom udeležencev družbenega dogovora v SR Sloveniji.

3. člen

Ta odlok začne veljati osmi dan po objavi v Uradnem listu SRS.

Štev.:

Datum:

**PREDSEDNIK SKUPŠČINE
OBČINE LJUBLJANA–ŠIŠKA
Franc DEJAK**

PREDLOG ODLOKA

O SPREJETJU PROGRAMSKEGA IN TEHNIČNEGA DELA ZAZIDALNEGA NAČRTA ZA OTOK ŠSK 6 IN DEL OTOKA ŠS 13 POLJANE–ŠENTVID

Skupščina občine Ljubljana Šiška je na seji zbora združenega dela in zbora krajevnih skupnosti dne 23. 4. 1980 obravnavala osnutek odloka o sprejetju zazidalnega načrta za otok ŠSK 6 in del otoka ŠS 13 Poljane in ga sprejela z ugotovitvijo, da je treba upoštevati pripombe iz delegatske razprave in iz javne razgrnitve. Ugotavljam, da pripombe ne vplivajo na spremembo teksta odloka in je torej tekst osnutka odloka objavljen v Javni tribuni v mesecu aprilu enak predlogu odloka. Spremeni se samo šifra projekta, ki glasi: ZDR Ljubljana, TOZD Urbanizem št. projekta 2651-79.

Pripomba na zazidalni načrt ŠSK 6 Poljane in odgovori:

„V javni razgrnitvi je predlog zazidalnega načrta za območje Poljan k.o. Šentvid.

Po tem predlogu je predvidena individualna stanovanjska gradnja tudi na mojem zemljišču parc. št. 197. Predlagam, da se predlog zazidalnega načrta glede dostopa do mojega zemljišča spremeni tako, da bo dostop možen direktno s ceste Bratov Komelj (cesta Šentvid–Črnuče) mimo predvidenih dvojčkov. S tem bi bil olajšan dostop do moje bodoče stanovanjske hiše in bi se izognila ovinku mimo predvidene ceste za številne kmetijske objekte, predvidene v zazidalnem načrtu. Prav tako bi na ta način za dostop, garažo itd. lahko izrabila severno stran zemljišča in ne južno.

Prav tako predlagam, da se predvidena kanalizacija preko mojega zemljišča premakne na skrajno severovzhodno parcelno mejo z zemljiščem parc. št. 198 in da se tudi tako omogoči postavitve hiše čimbolj na severno stran parcele in se s tem sprostijo zemljišče na južni strani.

Prepričana sem, da boste to pripombo lahko upoštevali, saj ne pomeni nobenih dodatnih stroškov ali komplikacij za moje sosede, meni pa bistveno izboljša možnosti gradnje.

Mislím, da bi se z enako rešitvijo strinjal tudi moj sosed – lastnik zemljišča parc. št. 198.

Mimi Malenšek, l.r.“

Odgovor:

Po pregledu pripombe je ugotovljeno, da mora dovozna pot za objekt na parceli št. 197 k.o. Šentvid ostati na predvidenem mestu, ker je to bolj ekonomično, glede kanalizacije pa se stranki ugodí in se ji prestavi bližje severni meji parcele.