

MESTNI SVET

GRADIVO ZA RAZPRAVO O PROBLEMATIKI KOMUNALNIH SLUŽB IN NAPRAV V LJUBLJANI

Organizirano življenje v naseljenem mestu nam zagotavlja tako v higienskem kot v gospodarskem pogledu dobro razvite komunalne službe in naprave. Danes predstavljajo te službe in naprave neolčljivo del našega življenjskega standarda, saj zavisi od njih naša delovna sposobnost tako v pogledu preventivnih, zdravstvenih mer, ki nam zagotavljajo zdravje, kakor tudi v pogledu hitrega in udobnega dostopa na delo in mesto ter obnovitve naših delovnih sposobnosti po delu.

Kljub raznim večjim in manjšim pomanjkljivostim ima Ljubljana razmeroma dobro razvite komunalne službe in naprave, ki jih upravljajo in razvijajo za to ustanovljeni komunalni zavodi in podjetja.

Na prihodnji seji bo Mestni svet Ljubljane razpravljal o poročilih, ki jih bodo podali predsedniki upravnih odborov, zavodov in podjetij. Ta poročila bodo pokazala probleme, služila bodo Mestnemu svetu za zapis in sprejem potrebnih priporočil, da bi se komunalne službe organizacijsko in tehnično utrdile in nadalje razvijale v dobrobit vseh prebivalcev mesta.

S komunalnimi službami in napravami na področju mesta Ljubljane upravljajo komunalni zavodi in podjetja, ki so razdeljeni glede na svoj sedež, takole:

1. Občina Ljubljana-Center:
 - a) komunalni zavodi: Mestna kanalizacija, Mestni vodovod, Mestna vrtnarija, Javna razsvetljava. Snaga, Javna kopalnica, Javne toaletnice, Mestna kladnica in Uprava tržišč.
 - b) komunalna podjetja: Mestna plinarna.
2. Občina Ljubljana-Bežigrad:
 - a) komunalni zavodi: Mestni pogrebni zavod »Zale«.
3. Občina Ljubljana-Šiška:
 - a) komunalno podjetje: Električna cestna železnica ali kratko ECZ.
4. Občina Ljubljana-Vič:
 - a) komunalni zavod: Zoološki vrt.

Navedena komunalna podjetja in zavodi predstavljajo po svoji dejavnosti komunalno dejavnost v ožjem pomenu, medtem ko prištevamo dejavnost razdeljevanja električne energije v sklopu pojma širše komunalne dejavnosti.

Na podlagi razprav v Okrajnem ljudskem odboru in v Mestnem svetu so bili preneseni vsi komunalni zavodi in podjetja, ki služijo izključno interesom prebivalstva mesta Ljubljane, na področje občine. Pri Okrajnem ljudskem odboru je ostala le Uprava cest OLO, ker je njena prva naloga, da vzdržuje in razvija cestno mrežo III. reda (okrajne ceste), v dogovoru s posameznimi občinami pa more vzdrževati in rekonstruirati

tudi ceste IV. reda (občinske ceste), in to predvsem na področju mesta.

Zaradi zagotovitve koordinacije dela med posameznimi občinami so bili družbeni upravni organi pri komunalnih zavodih formirani v smislu tozadevnih predpisov tako, da jih sestavljajo do $\frac{2}{3}$ predstavniki prizadetih občin, ostalo $\frac{1}{3}$ pa je izvolil delovni kolektiv iz svoje srede. S tako organizacijsko obliko je zagotovljen odločujoč vpliv družbe na upravljanje komunalnih zavodov, ker morajo opravljati svoje posle v prvi vrsti za zadovoljitev potreb vseh prebivalcev mesta.

Pri komunalnih podjetjih pa je organizirano delavsko samoupravljanje kakor v oseh drugih gospodarskih podjetjih ter se vpliv družbe kot celote izraža v posredni obliki.

Iz poročil posameznih komunalnih zavodov in podjetij so razvidne prednosti in slabosti ene in druge oblike upravljanja ter njihovi predlogi za njih izpopolnitev.

Kakor je razvidno iz razdelitve komunalnih zavodov in podjetij, ima svoj sedež v občini Ljubljana-Center 11 zavodov in podjetij, v ostalih treh občinah po po eno. Taka razdelitev postavlja pred občino Ljubljana-Center posebno težko nalogo, tako v pogledu strokovnega vodstva zavodov kakor tudi njih finansiranja in razvoja, ki naj zadovolji potrebe vsega mesta.

Problematika posameznih zavodov in podjetij bo prikazana v poročilih upravnih odborov, ki so objavljena v »Glasniku« v tej in naslednjih številkah.

Električna cestna železnica

Rekonstrukcija mestnega prometa in prog

V letu 1956 se je v glavnem izvrševala rekonstrukcija mestnega prometa. Iztrošena tramvajska vozila so se zamenjala delno z novimi trolejbusi in avtobusi. S tem v zvezi so se zgradili tudi novi prostori za remontne in servisne delavnice. Tudi dosedanja vozni red na progi Vič—Ajdoščina in na progi Ajdoščina—Vižmarje se je zamenjal z novim trolejbusnim redom. Na progi Ajdoščina—Vižmarje dela še niso dokončana zaradi napajalne postaje pri remizi, ki je še v izgradnji in bo predvidoma končana v marcu letos. Dela izvršuje »Rade Končar«. Na progi Rakovnik se je zamenjal tramvaj z avtobusi, ki obratujejo na odseku Rudnik—Ajdoščina.

Pred rekonstrukcijo je bilo skupno inventarsko stanje vozil 59, to je 3832 mest. Po končani rekonstrukciji pa bo imelo podjetje v inventarskem stanju 72 vozil, to je 5602 mest. S tem se bo kapaciteta podjetja povečala pri vozilih za 22%, pri prostorih pa za 46%.

Pred rekonstrukcijo je bilo v prometu povprečno dnevno 45 vozil, to je 2972 mest, po končani rekonstrukciji pa bo povprečno dnevno v prometu 48 vozil, to je 4004 mesta. Število vozil v prometu po rekonstrukciji ne bo bistveno povečano, vendar se bo vsled večje komercialne hitrosti teh vozil in večjega števila mest v vsakem vozilu število mest v prometu dvignilo za ca. 35%. Poveča se tudi komercialna brzina od sedanje povprečne pri tramvajih 11,5 na 17 km/uro.

Promet se bo po končani rekonstrukciji bistveno izboljšal tako v pogledu kapacitet, kot udobnosti in hitrosti prevoza.

Predvidoma v mesecu aprilu bodo v glavnem končana dela na trolejbusnem omrežju na sektorju Ajdoščina—Vižmarje in pa napajalna postaja pri remizi. Napajalna postaja v Stožicah bo pa končana predvidoma konec meseca maja. Z degraditvijo napajalne postaje pri remizi bo urejeno napajanje trolejbusnega voda na sektorju Ajdoščina—Vižmarje. S tem v zvezi se bodo lahko takoj uvedli trolejbusi na tej progi in sicer v povezavi z že obstoječimi trolejbusnimi progami.

Program podjetja glede uvedbe oziroma glede povezave linij v okviru mestnega področja, je sledeč:

1. Tramvajski promet ostane še nespremenjen na sektorjih Moste—Ajdoščina—Zale kot ena prometna linija in na sektorju Splošna bolnica—Kolodvor kot druga prometna linija. Skupaj bo obratovalo na teh dveh linijah največ 13 voz (motornih) z 10 prikolicami. Interval na liniji Moste—Zale bo 6 minut, v skrajnem slučaju ga je možno zmanjšati na 5 minut. Glede na velik prirastek prebivalstva v kasnejših letih, bo možno na liniji Zale—Ajdoščina v konicah še ojačati promet s posebnimi rezervnimi vozovi.

Na odseku Splošna bolnica—kolodvor bosta obratovala dva voza v intervalu 9 minut, kar za te potrebe zadostuje.

2. Trolejbusni promet se bo vršil na sledeči način:

- a) Na liniji Vič—Ježica bo v zimskem času (predvidoma 6 mesecev v letu) obratovalo 7 voz v 8-minutnem intervalu;

- b) na liniji Vič—Litostroj bo v zimskem času (predvidoma 6 mesecev v letu) obratovalo 5 voz v 8-minutnem intervalu. S tem bo na od-

seku Vič—Ajdoščina 4 minutni interval;

- c) na liniji Ajdoščina—Vižmarje bo v zimskem času (predvidoma 6 mesecev v letu) obratovalo 5 voz v intervalu 8 minut. S tem bo na odseku Ajdoščina—odcep Celovške—Litostrojске ceste 4 minutni interval, dalje do Vižmarjev pa 8-minutni interval;

- d) na liniji Ajdoščina—Litostrojска cesta bo v konicah v zimskem času (predvidoma 6 mesecev v letu) obratovalo 5 voz v intervalu 4 minute. S tem bo na tem odseku 2-minutni interval.

Ker pa je na odseku Ajdoščina—Stadion 8-minutni interval premajhen, se zaradi tega avtobusna proga Rudnik—Ajdoščina podaljša do Stadiona, tako da tudi na tem odseku dobimo 4-minutni interval. Zato sta potrebna še dva avtobusa.

Vse proge so medsebojno vezane in v kolikor se zmanjša na enem delu proge interval, se nujno zmanjša tudi na vseh ostalih progah. Iz dosedanje prakse se vidi, da je promet predvidoma na teh linijah približno enak, razen na sektorju Ajdoščina—Remiza. Predvideni interval v teh mesecih bo zadostoval toliko časa, dokler se promet v večjem odstotku ne bo povečal.

V letnem času se predvideva interval povečati na 6 minut, tako da bi trolejbusi obratovali na 3 minute samo na sektorju Ajdoščina—Litostrojска cesta in to le v konicah. Na odseku Remiza—Vižmarje in pa Stadion—Ježica pa bi trolejbusi obratovali na 12 minut. V slučaju nepredvidenih večjih frekvenc je možno promet na teh progah ojačati (primer: kopalna sezona na Ježici).

3. Avtobusni mestni promet v glavnem ostane nespremenjen le s to razliko, da se proga Rudnik—Ajdoščina podaljša do Stadiona. Ta proga bi s tem pridobila, ker bi en del mesta vezala s kolodvorom in delom Bežigrada.

Za tak način obratovanja bi bilo potrebno v zimskem času v prometu skupaj 22 trolejbusov in 6 avtobusov. V stalni pripravljenosti pa mora biti še en trolejbus in en avtobus, zasedena s šoferiji.

4. Avtobusni lokalni promet ostane nespremenjen in obratujejo avtobusi: na progi Zalog—Ljubljana 2 avtobusa, na progi Ljubljana—Sostro en avtobus in na progi Ljubljana—Škofljica še en avtobus. Glede na slabo tehnično stanje avtobusov FAP ne bo mogoče vpeljati nobene nove avtobusne linije, saj bo z veliko težavo obdržan zgoraj navedeni promet v zimskem času, ki je za obratovanje najbolj kritičen, vsled vremenskih neprilik in pa večjega števila potnikov.

Delovna sila

Podjetje zaposluje skupaj 490 oseb, od tega 25 vajencev. Predvidoma bo podjetje po končani rekonstrukciji zaposlovalo 550 oseb. V letu 1956 je prišlo v podjetje 191 oseb različnih poklicev (šoferjev, sprevednikov in avtomehaničev) in odšlo iz podjetja 151 oseb, v glavu

nem istih poklicev. Fluktuacija je zato zelo velika, ker je služba naporna, predvsem v prometu, kakor tudi v delavnicah zaradi nočnega dela in zaradi dela v do sedaj nekurjenih prostorih. Največja fluktuacija je bila v spomladanskem času. Za šoferja je predvsem neugodno to, da lahko zasluži samo od ure in to 8 ur dnevno normalno in nima drugih dohodkov, kot so dnevnice, kilometraža, nadure in slično, kakor v drugih gospodarskih organizacijah. Problem je tudi v dejstvu, da morajo vsi prometni uslužbeni stanovati na teritoriju mesta Ljubljane (v bližini podjetja) in da zaradi tega ne morejo biti zaposleni taki, ki se vozijo z vlakom ali drugimi prevoznimi sredstvi, ker je jutranji izvoz vozil, kakor tudi uvoz vozil pred prihodi ali odhodi vlakov, oziroma drugih prevoznih sredstev. Ta problem se odraža pri vseh naših prometnih uslužbenih.

Finančno stanje

V letu 1956 je podjetje prepekljalo:

v tramvajskem prometu 16.994.000 potnikov in naredilo 1.941.000 voznih kilometrov;

v trolejbusnem prometu 5.631.000 potnikov in naredilo 562.000 voznih kilometrov;

v mestnem avtobusnem prometu 1.729.000 potnikov in naredilo 379.000 kilometrov;

v lokalnem prometu 708.000 potnikov in naredilo 171.000 voznih kilometrov.

Povprečno dnevno prepeljemo 8500 km in 68.000 potnikov.

Leto 1956 je podjetje po začasnem obračunu zaključilo z izgubo 24.016.000 dinarjev, k temu je treba prišteti še obveznosti po zakonu iz dobička v znesku 12.627.000 din, tako da je skupni primanjkljaj v letu 1956 36.643.000 din.

Razčlemba stroškov je sledeča:

	dinarjev
Skupni dohodek podjetja	328.229.000
Stroški:	
material in režijski stroški	136.455.000
amortizacija	114.379.000
plače	61.908.000
socialno zavarovanje	27.180.000
obresti osnovnih sredstev	—
obresti obratnih sredstev	3.777.000
zemljarina	16.000
prometni davek	1.286.000
prispevki po 28. čl.	1.053.000
10% stanovanjski sklad	6.191.000
Izguba:	24.016.000
Obveznosti po zakonu iz dobička	12.627.000
Skupni primanjkljaj za leto 1956	36.643.000

Razčlenitev obveznosti po zakonu:

	dinarjev
Bolezniina do 7 dni	718.000
Dopolnilni prispevek socialnega zavarovanja	2.740.000
Štipendije	25.000
Premije in presežne plače	6.096.000
Socialno zavarovanje od premij	2.438.000
Stanovanjski prispevek od premij	610.000
Rezervni sklad	—

Podjetje je v letu 1955 ustvarilo okrog 53.000.000 dobička. Da izkazuje v letu 1956 navedeno izgubo, je vzrok v tem, da je amortizacija novih vozil mnogo višja kot vozil, ki so amortizirana po oceni osnovnih sredstev iz leta 1953 (nabavna cena novega trolejbusa je 27.000.000 din,

osnova za amortizacijo po oceni osnovnih sredstev iz leta 1953 je za enak avtobus 10.800.000 din) in zaradi tega, ker podjetje uvaja vozila z dražjim obratovanjem, kot so tramvaji.

Plan za leto 1957 je sledeč:

	dinarjev
Skupni dohodki	360.000.000
Stroški:	
material in režijski stroški	160.993.000
amortizacija	200.000.000
plače	67.000.000
socialno zavarovanje	26.000.000
obresti osnovnih sredstev	—
obresti obratnih sredstev	4.000.000
zemljarina	14.000
prometni davek	800.000
prispevki po 28. členu	1.000.000
10% stanovanjski sklad	6.700.000
Izguba	106.507.000
Obveznosti po zakonu iz dobička	14.000.000
Skupni primanjkljaj za leto 1957	120.507.000

Razčlenitev obveznosti po zakonu:

	dinarjev
Bolezniina do 7 dni	800.000
Dopolnilni prispevek za socialno zavarovanje	2.200.000
Štipendije	—
Premije in presežne plače	7.200.000
Socialno zavarovanje od premij	3.080.000
Stanovanjski prispevek od premij	720.000
Rezervni sklad	—

V letu 1957 se povečujejo vsi glavni stroški podjetja, to je material in plače, predvsem pa amortizacija, ki se bo zvišala za približno 86.000.000 din.

V letu 1956 so bili doseženi sledeči dohodki in stroški na en kilometer obratovanja:

tramvajski promet — dohodki 79,77 din, stroški 61,60 din, torej dobiček 18,17 din;

trolejbusni promet — dohodki 101,58 din, stroški 113,00 din, izguba 11,62 din;

avtobusni mestni promet — dohodki 60,11 din, stroški 159 din, izguba 98,89 din;

avtobusni lokalni promet — dohodki 66,32 din, stroški 159 din, izguba 92,68 din;

avtobusne izredne vožnje — dohodki 190,74 din, stroški 159 din, dobiček 31,74 din.

V lokalnem avtobusnem prometu so bili doseženi dohodki na liniji Zalog 81,42 din, na liniji Sostro 60,72 din, na liniji Škofljica 35,16 din.

Kot je razvidno, so najnižji stroški za tramvajski promet, najvišji pa za avtobusni. Iz tega je jasno razvidno, da podjetje z uvajanjem novih vozil sicer povečuje prevožno kilometražo, po drugi strani pa povečuje izgubo.

Kot je že uvodoma omenjeno, se približuje rekonstrukcija mestnega prometa svoji izvršitvi. Podjetje je za plačilo tozadevnih stroškov prejelo dotacijo od Okeinskega ljudskega odbora, delno trošilo tudi lastna sredstva, ima pa kot obveznost še sledeče kredite:

247.000.000 din pri Komunalni banki polletna anuiteta je 8.200.000 din, prvo anuiteto je treba plačati 1. VII. 1957;

150.000.000 din v Narodni banki 601. pogoji odplačila so še nedolženi;

300.000.000 din pri Mestni hranilnici ljubljanski, prva anuiteta

38.000.000 din zapade 1. julija 1957, od 31. XII. 1957 dalje pa bo treba plačevati polletne anuitete po 76 milijonov din.

Kot je razvidno, podjetje posluje z izgubo in navedenih kreditov ne bo moglo odplačevati ter se bodo morali izpremeniti v dotacijo.

Izvršitev in plan obnove

V programu obnove je bilo predvideno, da se na progi Vič in Sentvid uvede trolejbus, na progi Rudnik pa avtobusni promet. V to svrhu je bilo naročenih 26 trolejbusov in 15 avtobusov. Naročeni sta bili tudi dve napajalni postaji (pri remizi in v Stožicah) in novim vozilom primerna rekonstrukcija delavniških prostorov. Rekonstrukcija delavniških prostorov obsega:

1. preureditev stare remize in delavnic v garažo za trolejbus, avtobuse in tramvaje;
2. izgradnjo nove remontne delavnice;
3. izgradnjo pralnice, ki je istočasno servisna delavnica;
4. ureditev dvorišč in ograditev vsega prostora;
5. izvedbo kanalizacije za dvorišče in delavnice;
6. instalacije centralne kurjave;
7. oprema remontne in servisne delavnice.

Do danes je bilo dobavljenih 15 avtobusov FAP in 20 trolejbusov, zgrajena trolejbusna proga Vič—Litoštroj—Sentvid, zgrajena je nova delavnica in pralnica ter kanalizacija in centralna kurjava.

V delu pa je montaža napajalne postaje remiza, ki bo končana predvidoma do aprila 1957, napajalna postaja Stožice na je v gradnji in bo končana predvidoma do junija tega leta.

Rekonstrukcija remize je v delu in bo zaključena predvidoma do 1. junija 1957. Oprema remontne delavnice in servisne delavnice je naročena in bo dobavljena v prvem polletju 1957.

Dobava 6 trolejbusov je bila trenutno stornirana, ker ni bila tovarna »Rade Končar« sposobna izvršiti naročila, niti ni podjetje imelo finančnih sredstev za plačila. Vendar pa je naročilo teh 6 vozil nujno potrebno, kaiti za jesen 1957 je po voznem redu prog v obratu 22 trolejbusov od 24, kar je na vsak način premajhna rezerva za zimski čas, kjer nastopajo spričo slabih cest stalne nepredvidene okvare. Poleg tega ni izdelov, da bo v tem letu že dobro funkcionirala preskrba z rezervnimi deli za trolejbus, tako da ni mogoče shajati s tako majhno rezervno vozil. V I. 1958 pa moremo pričakovati porast potnikov, kakor tudi podaljške obstojnih trolejbusnih prog (kar je razvidno iz naslednjega perspektivnega plana), tako da bodo ta vozila popolnoma izkoriščena. Med tem časom pa bo tudi urejeno vraščanje rezervnih delov. Z zaključkom navedenih del in nabave še šestih vozil bi bila zaključena prva faza obnove mestnega prometa.

Za bodoče smatra podjetje, da bodo potrebne še naslednje dopolnitve te rekonstrukcije, ki pa zahtevajo kolektivno reševanje vseh prizadetih forumov, ker o njih podjetje ne more odločiti samo:

1. zaključek dveh prometnih prog na Ajdovščini je velika ovira za ves ostali cestni promet, istočasno pa neugodnost za potnike. Zato je treba misliti na še eno obratniško žim bližje središču. Možne so naslednje variante:

a) enosmerna trolley-zanka Titova—Kidričeva—Zupančičeva in Celovška cesta;

b) enosmerna trolley-zanka Gradišče—Igriška—Rimska—Groharjeva—Aškerčeva cesta (eventualno Igriška—Rimska cesta—Gorupova ul.);

c) podaljšek v Trnovo po Gorupovi ali Groharjevi, kar je iz več vidikov najbolj neugodna rešitev;

2. podaljšek trolejbusne proge do Crnuč bi zahteval gradnjo 2,5 km proge v znesku približno 25.000.000 dinarjev in nabavo dveh vozil več v prometu, kar predstavlja investicijo približno 46 milijonov. Glede same tehnične izvedbe po rekonstrukciji črnuškega mostu ni zaprek, večji problem pa bo deficit tega podaljška.

Novo avtobusne proge niso predvidene, ker zanje podjetje ne razpolaga niti z vozili, niti s sredstvi in bodo uvedene le na zahtevo okraja, če bodo odobrena tudi sredstva za nabavo odgovarjajočega števila avtobusov in kritja povečane izgube.

Tramvajski promet na progi Moste (krožna proga Zale) bi glede na stanje proge in tramvajskih vozil lahko ostal še najmanj 8 let. Zmogljivost te proge se bo lahko povečala, saj bo podjetje razpolagalo za to progo z 20 tramvajskimi motornimi vozili in 11 velikimi prikolicami, ter od Žal do bolnišnice ne bo vezana na interval. To tramvajsko omrežje predstavlja prometno tako zaključeno celoto, da ni mogoče misliti na odstranitev dela te proge, ampak jo je treba likvidirati naenkrat v celoti. To je treba imeti posebno pred oči, kadar se razpravlja o ureditvi Žal in s tem odstranitvijo tramvajске zanke, regulacije Savske ceste in s tem prestavitve tramvajске proge. Te rekonstrukcije bi za relativno kratko dobo obstoja tramvaja bile zelo nerentabilne.

Računati pa je treba s tem, da bo treba tramvaj nadomestiti prej, preden bodo dotrajala sedaj nabavljena trolejbusna vozila in proge, ker bi bila sicer potrebna naenkrat prevelika finančna sredstva. Kje bodo potekale nove proge, ki bodo nadomestile tramvajске, je danes preuranjeno planirati, ker regulacijski načrt razvoja mesta še ni gotov.

Iz vseh teh razlogov računa podjetje s stališča svojih sedanjih možnosti, da tramvaj ostane še od osem do deset let, t. j. do njegove popolne amortizacije in da se podjetje v tej dobi bistveno ne bi več širilo.

Odnosi potnikov do podjetja in obratno

Kot je bilo že spredaj razvidno, podjetje dnevno prevozi razmeroma veliko število potnikov (povprečno dnevno 68.000 potnikov) in zato ni čudno, da pride do medsebojnih nesoglasij. Ugotavljamo velikokrat, da obstaja večkrat krivda tudi na strani podjetja, da je potnik nezadovoljen. To lahko izvira iz slabega odnosa našega prometnega osebja do potnika ali pa obratno. Tudi velika fluktuacija delovne sile v prometu onemogoča, da se odnosi zboljšujejo. Podjetje se trudi strokovno raven prometnega kadra dvigniti z raznimi tečajji, predavanji, kakor tudi z individualno kritiko, a v najslabšem primeru se ukrepa tudi z disciplinskimi kaznimi.

Ker vrši prometno osebje svojo službo v stalnem kontaktu s potniki, le-ti gotovo pozitivno ali negativno vplivajo na zadržanje tega osebja.

Obstajajo pa tudi objektivni razlogi, da se promet ne more normalno razvijati, tako so n. pr. na trolley-

busni progi Vič—Ježica zaprte za-pornice povprečno dnevno 390 minut, t. j. v času od 5. do 23. ure, vozovi pa stoje pred zapornicami v obeh smereh po 430 minut ali še več.

Redno obratovanje motijo tudi razne ovire na cesti (kolesarji, konjske vprege, peči i. dr.), karamboli, razne okvare voz, okvare gornjega voda itd. Vse to zavira nemoteno obratovanje, saj vsaka nastala zamuda, pa čeprav minutna, dela potnika nervoznega in nezadovoljnega.

Umestna kritika je vedno zelena in sprejeta z razumevanjem, napake pa se skušajo odpraviti.

Upravljanje podjetja

Delavsko upravljanje v podjetju je bolj formalnega značaja zaradi tega, ker delavski svet ne razpravlja sam o nabavi novih osnovnih sredstev, o tarifi, o novih progah itd., ker je v teh vprašanih odvisen tudi od občine in od okraja. Občinski ljudski odbor Siška nima denarnih sredstev za financiranje razvoja podjetja. S tega stališča je odnos občine Siška do podjetja in obratno bolj formalnega značaja, ki se iz-

raža predvsem v dajanju raznih podatkov oziroma obveščanju o položaju v podjetju. Delavski svet razpravlja lahko samo o internih problemih podjetja. Zato smatrajo organi podjetja, da bi bila za podjetje primerna oblika družbenega upravljanja v sodelovanju vseh zainteresiranih občin skupaj z okrajem. Pristojni organ pa naj bi bil Okrajni ljudski odbor. Seveda ni mišljeno pri tem, da bi občine prenašale samo potrebe prebivalcev, izgubile pa pri tem iz vida gospodarsko stran (n. pr. rentabilnost linij).

Stalna deficitnost močno vpliva na iniciativno organov delavskega upravljanja, ki ni pri sedanjih instrumentih v ničemer stimulirano. Najti bi bilo treba način stimulacije za zmanjšanje izgube.

Iz poročila je razvidno, da je OLO Ljubljana investiral ogromne vsote, t. j. 1.337.000.000 din za zboljšanje mestnega prometa, ki je bistveni sestavni del življenjskega standarda mestnih prebivalcev. Kljub temu pa gospodarski položaj podjetja (ekonomski) ni saniran in je zato treba ta problem rešiti na način, ki bo podjetju dal jasno perspektivo gospodarjenja.

Mestni zavod Javna razsvetljava

Mestni zavod »Javna razsvetljava« je bil ustanovljen od bivšega MLO Ljubljana v letu 1952 kot finančno samostojen zavod.

Ob teritorialni razdelitvi mesta Ljubljane na občine je bil zavod dodeljen v pristojnost občinskega ljudskega odbora Ljubljana-Center.

Zavod vzdržuje v osmih občinah na območju mesta naprave in omrežje cestne razsvetljave, razsvetljavo javnih telefonskih govornic, smerokazov in pomembnih objektov ter električne javne ure. Poleg tega izdeluje za te potrebe načrte in razne stalne inčasne osvetlitve po naročilu družbenih

organizacij, oblasti in drugih. Zavod tudi proučuje probleme zunanje razsvetljave, izvršuje rekonstrukcije in novogradnje.

Današnje stanje omrežja in naprav, ki jih zavod vzdržuje

1. Cestna razsvetljava. To je razsvetljava vseh prometnih poti, križišč in trgov, ki se uporabljajo za javni promet, osebni promet, za razna vozila ali pa za oboje. Cestna razsvetljava naj omogoči varnost vsega prometa, onemogoča kriminal, poudarja turistično zanimive objekte in predele ter reprezentativnost.

GLAVNI PODATKI, ZAOKROŽENO: TABELA 1

Na pomeriju obč. ljud. odb. Ljubljana	Število svetilk	Priključna moč v kW	Prostega voda v km	Kabelski vod v km	Osvetljenih cest v km
Center	1169	312	79	11,6	43
Bežigrad	407	69	44	1,3	42
Moste	298	37	34	0,2	31
Polje	148	14	19	0,1	21
Rudnik	263	26	29	—	28
Siška	494	89	41	2,0	39
Sentvid	139	30	14	—	10
Vič	529	69	53	0,2	53
Skupaj	3447	646	313	15,4	267

V navedenih svetilkah so montirane navadne žarnice (na kovinsko nitko) različnih moči z letno porabo

približno 1.700.000 kWh v skupnem znesku s števnino približno 10.000.000 dinarjev (1 kWh = 6 dinarjev).

OSTALE STALNE OSVETLITVE
GLAVNI PODATKI, ZAOKROŽENO: TABELA 2

Na pomeriju obč. ljud. odb. Ljubljana	Električne javne ure		Razsvetljava:			
	ur števil	vodov v km	zgradb. spomen.	javnih tel. govov.	cestnih kaz. smeri	semafor
Center	6	5	5	8	30	1
Bežigrad	1	3,5	—	7	—	—
Moste	—	—	—	2	—	—
Rudnik	1	1,3	—	1	—	—
Siška	1	1,4	2	1	—	—
Sentvid	—	—	—	1	—	—
Vič	—	—	1	3	—	—
Skupaj	9	11,2	8	25	30	1

Da lahko zavod vrši zgoraj navedeno dejavnost ima dodeljena potrebna osnovna sredstva. Po popisu in ocenitvi na dan 1. januarja 1956 predstavlja sklad osnovnih sredstev naslednjo vrednost in vsebino:

3. Osnovni sklad. Upravno poslopje Ljubljana, Poljanski nasip 42, s pripadajočim dvoriščem, vso opremo, vozni park, inventar, stroji in večja orodja ter instrumenti; predstavlja ocenjeno osnovno vrednost

20.453.600 din. Sedanja vrednost je 16.286.600 din. Ta osnovna sredstva so obrabljena povprečno za 20%.

4. Delno ocenjena osnovna sredstva na terenu. V tem so zapopadene javne električne ure in omrežje ter krmilne napeljave in naprave, ocenjene na 11.982.800 din, sedanja vrednost pa je 9.383.600 din. Obrabljenost približno za 22%.

Ostalo omrežje in naprave na terenu niso ocenjene in vnešene v sklad osnovnih sredstev.

Organizacijska struktura zavoda in družbeno upravljanje

Samostojni finančni zavod Javna razsvetljava je gospodarska organizacijska enota tehnično servisnega in montažnega značaja. S tem je podan poudarek na tehničnem kadru, kot pri podjetjih električne stroke. Temu primerno je tudi zavod organiziran in je organizacijska shema zavoda naslednja:

Upravni odbor družbenega upravljanja sestoji iz 8 članov, zastopnikov posameznih občin, izvoljenih na seji svetov za komunalne in gradbene zadeve občin in 4 članov izmed kolektiva zavoda, izvoljenih po tozadevnih predpisih Temeljne uredbe o finančno samostojnih zavodih.

Vodilno osebje sestoji iz direktorja, katerega na podlagi javnega razpisa potrjuje Svet za komunalne in gradbene zadeve Občinskega ljudskega odbora Ljubljana-Center, iz tehničnega vodje, ki je istočasno namestnik direktorja, ter računovodje, ki ju potrjuje Upravni odbor na predlog direktorja. Vodilno osebje tvori upravo zavoda, tako imenovani strokovni kolegij.

Tehnični sektor ima 7 tehnično strokovnih uslužbencev, 3 visokokvalificirane delavce, 13 kvalificiranih in 6 polkvalificiranih delavcev.

Administracijo sestavljajo 3 srednje strokovni uslužbenci, 2 nižja strokovna uslužbenca in 1 pomožni uslužbenec. Razmerje med administrativnimi in ostalimi uslužbenci je 9:29 ali 1:3,2. To razmerje je primerno in v skladu z dejavnostjo zavoda. Od maja 1955. leta, ko je bilo vpeljano družbeno upravljanje, do danes je bil Upravni odbor izvoljen dvakrat ter je imel 15 rednih in 1 izredno sejo. Povprečno je bilo na teh sejah prisotnih 10 članov. Na svojih sejah je Upravni odbor obravnaval organizacijo zavoda: pravila, premijski pravilnik, plan investicij, realizacijo proračunov in investicijskih sredstev, dolgoročni investicijski program, nabavo kritičnega materiala, opreme zavoda, tarifne postavke plač v zavodu itd. Večina zastopnikov občin je pri delu Upravnega odbora aktivno sodelovala.

Za strokovno pomoč zavodu je Upravni odbor v letu 1955 postavil strokovno komisijo, katere predsednik je član Upravnega odbora, ostali člani pa so strokovnjaki iz ustanov in podjetij, katerih dejavnost je slična oziroma v ozki povezavi z dejavnostjo zavoda. Ta komisija je imela 4 seje, na katerih je obravnavala napotila za izdelavo projektov, vzgojo kadra in pregledala izvršene projekte in stavila nanje svoje pripombe. Ta komisija je stalna in se sklicuje po potrebi.

Pomoč in sodelovanje drugih organizacij, ustanov in podjetij

V strokovnem pogledu nudi veliko pomoč zavodu Elektrotehniško društvo, v čigar sklopu je ustanov-

ljen Komite za razsvetljavo. Člani tega komiteja se aktivno udeležujejo obravnavanja problemov zunanje razsvetljave in dajejo zavodu strokovne nasvete in mišljenja, obenem pa povezujejo problematiko našega zavoda z drugimi podjetji ali ustanovami, katerih dejavnost vpliva na zunanjo razsvetljavo ali pa so zainteresirani na pravilni in zadostni zunanji razsvetljavi. Ker je to področje zelo obsežno in se dotika življenja vseh prebivalcev mesta Ljubljane, je društvo informator javnosti in tolmač vseh težav. Poleg tega društvo prireja razne strokovne tečaje in predavanja, pri katerih upošteva tudi problematiko zavoda. Zato je Zavod tudi kolektivni član tega društva in komiteja, kjer aktivno sodeluje po svojih zastopnikih.

Po naravi dela Zavod tesno sodeluje s podjetjem Elektro-Ljubljana-mesto, saj je 60% omrežja Zavoda na oporiščih, ki ga upravlja to podjetje. Zavod sodeluje nadalje z Električno cestno železnico, Podjetjem za PTT, Upravo za ceste, Tajništvo za komunalne zadeve OLO in Tajništvo za urbanizem. Sodelovanje Zavoda z zgoraj navedenimi je nujno zaradi zmanjšanja stroškov ter drugih okolnosti (na primer estetski izgled zunanjih instalacij itd.).

Program dela zavoda poleg rednega vzdrževanja v letu 1957 in pregled že izvršenih del od leta 1952

Zavod še nima potrjenega dolgoročnega investicijskega programa. Izgraditev zunanje razsvetljave je v tesni povezavi z urbanistično rešitvijo mesta Ljubljane. Ker Ljubljana še nima urbanističnega načrta mesta, tudi Zavod nima potrebnih podatkov, ki bi lahko bili osnova za dolgoročni investicijski program zunanje razsvetljave. Zavod je kljub temu izdelal osnutek programa razširitve in novogradenj zunanje razsvetljave z upoštevanjem porasta prometa, turističnega pomena mesta in obstoječega stanja. Ta program predvideva dela do 1965. leta, za kar predvideva potrebna denarna sredstva, in sicer: 1. za izdelavo načrtov in študije približno 14.000.000 din; 2. za večje rekonstrukcije in novogradnje približno 350.000.000 din; skupaj investicije približno 364 milijonov dinarjev.

Pri enakomernem trošenju teh predvidenih sredstev bi Zavod potreboval za investicije letno približno 45.500.000 dinarjev.

Osnutek dolgoročnega investicijskega programa je bil izdelan na podlagi naslednjih načel gradnje zunanje razsvetljave:

a) za zunanjo razsvetljavo v Ljubljani se bodo uporabljale le žarnice na kovinsko nitko, žarnice na živosrebrovo paro s fluorescentno oblogo, ali kombinacija obeh ter žarnice na natrijevo paro, in sicer v za to primerno oblikovanih svetilkah po možnosti povsod za ramenske konstrukcije, visoke pa le tam, kjer iz kakršnih koli razlogov ni mogoče montirati ramenskih konstrukcij. Na križiščih pa se bodo prvenstveno uporabljale gobaste svetilke na za to prirejenih kandelabrih.

b) Ramenske konstrukcije so predvidene na samostojnih kandelabrih, na drogovič ECZ in Elektro-Ljubljana-mesto ter na pročeljih stavb. Na cestah s širokim voziščem se namestijo kandelabri tik ob robniku vozišča.

c) Za dovajanje električne energije se bodo povsod na dokončno

urejenih mestih uporabljali le kabelski vodi. Prosti vodi se bodo gradili le v izjemnih primerih (na periferiji, na neurejenih okoliših) in začasne rešitve.

Za tekoče leto 1957 so predlagana naslednja sredstva za načrte in novogradnje: 3. izdelava investicijskih programov in glavnih projektov ter študij zunanje razsvetljave 5.000.000 dinarjev; 4. za rekonstrukcije in novogradnje 40.000.000 dinarjev; skupaj predvideno dinarjev 45.000.000.

Pod točko 3. so predvideni načrti za zunanjo razsvetljavo Celovške ceste, Dolenjske ceste, Titove ceste, Prešernove ceste, Linhartove ceste, Zaloške ceste in drugih, poleg tega pa razsvetljava okolice v novih stanovanjskih naseljih.

Pod točko 4. pa so predvidena montažna dela zunanje razsvetljave na Celovski cesti, Dolenjski cesti, Zaloški cesti, Pokopališki cesti in dograditev krmilnih naprav in napeljav.

V preteklih letih (1952, 1953, 1954, 1955 in 1956) je Zavod poleg vzdrževanja rekonstruiral in delno razširil omrežje ter naprave javne razsvetljave v skupni vrednosti 28 milijonov 500.000 dinarjev, za načrte je bilo v istem času porabljenih 2.200.000 dinarjev, skupaj investicije cca. 30.700.000 dinarjev. V tem času so bile rekonstruirane v občini Center večinoma vse ulice, n. pr. Titova cesta, Prešernova, Aškerčeva, Čojzova, Gosposvetska, Masarykova, Čopova, Stritarjeva itd. V ostalih občinah pa so bile rekonstruirane Tržaška cesta, Celovška (delno), Titova (delno), Šmartinska itd.

Za vzdrževanje omrežja in naprav z vsemi stroški (material, delovna sila, električna energija, osnovna sredstva, režija itd.) je bilo v tem času porabljenih cca. 130 milijonov 400.000 dinarjev.

Odnosi zavoda do matične občine in do ostalih občin

Občinski ljudski odbor Ljubljana-Center, oddelek za gradb. in komunalne zadeve, ima razumevanje za probleme Zavoda in je v tem pogledu po svojih možnostih nudil zavodu vso pomoč. Tudi ostale občine so pomagale Zavodu, da je lahko reševal probleme v zvezi z zunanjo razsvetljavo. Zavod je moral sicer z ustanovitvijo občin prilagoditi svoje delo novim metodam, ki so občutno povečale delo v zavodu. Vsa dokumentacija se je razdelila

na 8 delov z vsemi potrebnimi pokazatelji. Iako je potrebno posameznim občinam dostavljati vedno več podrobnih podatkov, predračunov, načrtov, obračunov, poročil in tako dalje. Na drugi strani pa so občine pripravljene z večjim razumevanjem priskrbeti potrebna sredstva z željo, da se na njihovem teritoriju izboljša stanje javne razsvetljave.

Lastne investicije

Sklad zavoda za investicije je znašal s 1. jan. 1956 1.841.643 din. sklad za amortizacijo pa je znašal 31. dec. 1956 2.135.463 din.

Iz sredstev sklada za investicije je bilo v letu 1956 nabavljenega nekaj nujno potrebnega večjega orodja, instrumentov in inventarja v skupnem znesku 1.150.176 dinarjev. Iz sredstev amortizacijskega sklada pa so se izvršila popravila avtoparka, zgradbe uprave, delavnice itd. v skupnem znesku 1.897.874 din.

Problematika delovne sile

Od ustanovitve 1. maja 1952. leta so bili v Zavodu v delovnem razmerju skupaj 103 delavci in uslužbenci. Z 31. dec. 1956 je v Zavodu zaposlenih 38 delavcev in uslužbencev. V tem času se je kader Zavoda izmenjal trikrat. Iz tega sledi, da je fluktuacija delovne sile zelo velika, in to posebno pri delavcih. Glavni vzroki fluktuacije v preteklih letih so bile neurejene plače, stalni vzrok pa je specifičnost dela v Zavodu. Zavod ima pri svojem delu premalo mehanizacije, na terenu pa so delavci Zavoda stalno izpostavljeni raznim nevarnostim (omrežje ECZ pod napetostjo 600 V, Elektro-Ljubljana-mesto 380/220 V, velike višine in stalni promet).

O načinu upravljanja

Družbeni način upravljanja z upravnim odborom, v katerem so zastopniki občin v mestu, kjer izvaja Zavod svojo dejavnost, je pokazal v praksi svojo upravičenost in potrebo. Zavod in njegov kolektiv smatra družbeno upravljanje po značaju in pomenu Zavoda, ki dela za širšo javnost, kot najbolj primerno obliko upravljanja. Predlog bi le bil, da se mandat članov upravnega odbora podaljša na dve leti zaradi specifičnosti Zavoda.

Tudi status zavoda kot gospodarske ustanove s samostojnim finansiranjem je primeren. Izvršiti pa bi se morale korekture in dopolnitve

v pogledu plačne politike, materialne stimulacije kolektiva, premiranja in glede obratnih sredstev Zavoda.

Splošna problematika zavoda

Zavod je v preteklem letu izvršil popis vsega omrežja in naprav, katere vzdržuje na teritoriju občin Ljubljana-Center, Bežigrad, Moste, Polje, Rudnik, Šiška, Sentvid in Vič. Pri tem je ugotovil, da so proračunska sredstva za vzdrževanje tega omrežja in naprav premajhna, posebno ker se stavlja predlog za letne proračune po realizaciji preteklega leta, ta realizacija pa je diktirana s prejšnjim proračunom. Upoštevati pa je treba, da so se zvišali stroški za material in delovno silo. Podražil se je kritični material, to je baker, od leta 1952 za 100%. Omrežje in naprave pa so že zastarele in zelo dotrajane. Ker rekonstruirajo svoje omrežje in naprave podjetja ECZ in ELM, mora tudi Zavod izvrševati rekonstrukcije (prestavitve vodov itd.), katere pa niso v proračunu, ker pač ta podjetja ne morejo dati Zavodu v tem pogledu podatkov za eno leto naprej. Letne proračune za vzdrževanje bi bilo potrebno povečati za cca. 25%, posebej pa upoštevati povečane stroške za vzdrževanje zaradi novogradenj.

Osnovna sredstva so že občutno izrabljena in potrebuje Zavod za dopolnitev teh nova sredstva. Nujno je treba nabaviti kompletno novo avtolestvo, za kar je potrebnih cca. 5.000.000 do 6.000.000 din. Delno je treba adaptirati zgradbe Zavoda za namestitve potrebnega kadra. Stroški so cenjeni na 2.000.000 din.

Sredstva za izdelavo načrtov, rekonstrukcij in novogradenj je potrebno pravočasno nakazati, ker se za pripravljajna dela, posebno pa za izdelavo načrtov porabi veliko časa iz objektivnih razlogov (pomanjkanje podatkov, nezadostni asortiman in količina potrebnega materiala na trgu itd.).

Upoštevati je tudi treba, da Zavod, ki je edini te vrste v državi, vrši študijska dela v pogledu zunanje razsvetljave in te stroške treba kriti iz dodeljenih mu sredstev.

V pogledu tarifnih postavk plač delavcev in uslužbencev je nujno potrebno te uskladiti s plačami v podjetjih iste ali sorodne stroke v izogib fluktuaciji, posebno strokovnega kadra. V primeru, da se plače

v tem smislu ne regulirajo, Zavod zaradi pomanjkanja strokovnega kadra ne bo mogel izvrševati svojih nalog.

Važen moment za ustalitev kadra je stanovanjsko vprašanje. Tako so potrebna Zavodu 3 družinska stanovanja in 5 samskih. V ta namen bi bilo potrebno Zavodu dotirati sredstva, iz katerih bi se kupila stanovanja. Predvidoma je potrebnih 10.000.000 dinarjev.

S primerno uredbo je treba vskladiti delo vseh zavodov podjetij in ustanov, da bi se vsa vprašanja izgraditve mesta Ljubljane reševala skladno, to je gospodarno in estetsko.

OBJAVA

Urado za najdene predmete pri OLO Ljubljana so bili v času od 1. avgusta 1956 do 31. januarja 1957 izročeni razni najdeni predmeti, in sicer:

- 1 zapestnica, 1 avtoguma, 1 jopica, 1 aktovka, 3 jopice, 1 ročna ura, 1 ženski jopič, 1 par moških čevljev, 1 očala, 1 ročna torbica, 1 jopica, 1 aktovka, 1 nalivno pero, 1 ura, 1 suknjič, 1 ročna torbica, 1 očala v etuiju, 1 ročna ura, 1 pregrinjalo, 1 ročna mreža, 1 jopica, 2 očal, 1 ženski dežnik, 1 prstan, 1 ročna torbica, 1 ženski dežnik, 1 jopica, razno perilo, 1 kovček, 1 aktovka, 1 par usnjenih rokavic, 1 zapestna ura, 1 zapestnica, 1 aktovka, 1 polivinil torbica, 1 par čevljev in srajca, 1 listnica, 1 očala, 1 ročna ura, 3 kemični svinčniki, 1 dežnik, 1 zavoj vrečk, razne dežnarice z manjšimi zneski, tuja valuta in razne drobnjarije.

Lastniki navedenih predmetov morejo iste dvigniti v Urado za najdene predmete pri Tajništvu na finance OLO Ljubljana, »Kresjaca« soba 10/I med uradnimi urami.

Če se tisti, ki je stvar izgubil, ne zglašuje v enem letu, računajoč od dneva najdbe, ali če ne ne dokaže svoje pravice do stvari, oziroma če stvar noče sprejeti, postane najdena stvar splošno ljudsko premoženje.

Po čl. 10. točki: navodila o postopku z najdenimi predmeti (Ur. list FLRI št. 93/49) ima najditelj izgubljenih stvari pravico do nagrade, ki znaša 15% od vrednosti stvari.

Urad za najdene predmete pri Tajništvu OLO Ljubljana

Izveček iz poročila o poslovanju podjetja TEKNO EXPORT-IMPORT, Ljubljana, Cankarjeva 1, v letu 1955

Podjetje je ustanovljeno leta 1950 kot agenturno podjetje za oskrbovanje tekstilne in usnjarske industrije s stroji, strojno opremo, pomožnih sredstev in drugega materiala za tekočo proizvodnjo. Pri Komitetu za spoljnu trgovino je registrirano za uvoz strojne opreme, rezervnih delov in utenzilij za potrebe tekstilne industrije. Prejšnja registracija uvoza kemikalij za tekstilno industrijo je odvzeta. Plan realizacije je bil izpolnjen z 72,68 %. Povprečno zaposluje 19 oseb.

AKTIVA			BILANCA na dan 31. decembra 1955		PASIVA	
Zap. št.	Naziv postavke	Znesek v 000 din	Zap. št.	Naziv postavke	Znesek v 000 din	
A. Osnovna in izločena sredstva			A. Viri osnovnih in izločenih sredstev			
1.	Osnovna sredstva	5.009	1.	Sklad osnovnih sredstev	4.991	
2.	Investicije v teku	—	2.	Dolgoročni krediti za dokončane investicije	—	
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	2.453	3.	Razni skladi	3.775	
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finansiranje investicij	—	
4.	Skupna obratna sredstva	75.245	5.	Drugi viri finansiranja investicij	18	
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev			
5.	Kupci in druge terjatve	217.650	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	72	
6.	Druga aktiva	5.683	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva			
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	291.193	
7.	Razporejeni dobiček	15.433	8.	Druga pasiva	5.991	
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh			
		Skupaj:	9.	Dobiček	15.433	
			10.	Kritje izgube	—	
					Skupaj:	321.473

Vodja računovodstva: Lasan Mate

Predsednik upravnega odbora: Dr. Lukanovič Adol

Direktor podjetja: Polak Rudolf