

OKRAJNI LJUDSKI ODBOR

22. seja okrajnega zbora in zbora proizvajalcev okrajnega ljudskega odbora, dne 3. junija 1960

44.

Na podlagi 2. odstavka 15. člena zakona o okrajnih ljudskih odborih (Ur. l. LRS št. 19/52) in 3. točke odloka o stopnjah dohodnine za leto 1959 v zvezi z odlokom o podaljšanju veljavnosti odloka o stopnjah dohodnine za leto 1959 tudi za leto 1960 (Ur. l. FLRJ št. 5/59, 52/59 in 12/60) je okrajni ljudski odbor Ljubljana na seji okrajnega zbora in na seji zbora proizvajalcev dne 3. junija 1960 sprejel

ODLOK

o dohodnini v stalnem znesku v okraju Ljubljana za leto 1960

1. člen

Dohodnino v stalnem znesku plačujejo:

1. obrtniki, ki imajo po 75. členu uredbe o obrtnih delavnicah in obrtnih podjetjih (Ur. l. FLRJ št. 5/54) in odredbe o obrtnih brez stalnega poslovnega mesta (Ur. l. LRS št. 24/54) dovoljenje za opravljanje obrti brez stalnega poslovnega mesta, in sicer:

— v občinah na območju mesta Ljubljana 6000 dinarjev;

— v mestih: Domžale, Kamnik, Kočevje, Litija, Vrhnika, Trbovlje, Zagorje ob Savi, Hrastnik 4000 din;

— v vseh ostalih krajih 3000 din;

2. osebe, ki so socialno zavarovane na podlagi sedanjega ali prejšnjega delovnega razmerja, kadar opravljajo obrtne storitve za zasebnike, če nimajo stalnega poslovnega mesta:

a) krojači, šivilje, čevljarji, urarji, frizerji in brivci;

— v občinah na območju mesta Ljubljana 8000 dinarjev;

— v mestih: Domžale, Kamnik, Kočevje, Litija, Vrhnika, Trbovlje, Zagorje ob Savi, Hrastnik 6000 dinarjev;

— v vseh ostalih krajih 5000 dinarjev;

b) vsi ostali:

— v občinah na območju mesta Ljubljana 12.000 dinarjev;

— v mestih: Domžale, Kamnik, Kočevje, Litija, Vrhnika, Trbovlje, Zagorje ob Savi, Hrastnik 10.000 dinarjev;

— v vseh ostalih krajih 8000 dinarjev;

3. učitelji jezikov in glasbe ter učitelji, ki poučujejo po zasebnih stanovanjih, stenografi, stenodaktilografi in daktilografi, kadar delajo za zasebnike, če nimajo stalnega poslovnega mesta 3000 dinarjev;

4. godci, ki godejo po sejnih, ulicah, svatbah, ob praznikih in podobno 3000 dinarjev;

5. snažilci obutve 10.000 dinarjev;

6. postrežki 4000 dinarjev;

7. žagarji (ročni), ulični prodajalci časopisov, srečk in drugih proizvodov, perice, likarice ter druge osebe, ki opravljajo delo samo s svojo telesno silo 2400 dinarjev.

2. člen

Davčni zavezanci, navedeni v prejšnjem členu tega odloka, plačujejo dohodnino v stalnem znesku le tedaj, če ne delajo s tujo delovno silo oziroma če niso združeni za opravljanje posameznega dela.

3. člen

Davčni zavezanci, ki plačujejo dohodnino v stalnem znesku na podlagi tega odloka, ne plačujejo prometnega davka.

4. člen

Dohodnina v stalnem znesku, ki jo plačujejo osebe, ki so socialno zavarovane na podlagi sedanjega ali prejšnjega delovnega razmerja, in osebe, ki imajo dohodke, izenačene z dohodki iz delovnega razmerja, ne vpliva na njihove pravice iz socialnega zavarovanja (na pravice do otroškega dodatka in na druge pravice).

5. člen

Davčni zavezanci po tem odloku plačujejo poleg dohodnine v stalnem znesku tudi občinsko določeno, in to po predpisih, ki jih sprejemajo občinski ljudski odbori.

6. člen

Ta odlok velja od dneva objave v »Glasniku«, uradnem vestniku okraja Ljubljana, uporablja pa se od 1. januarja 1960.

Št.: 04/2-32-55/1-60.

Ljubljana, dne 3. junija 1960.

Predsednik

okrajnega ljudskega odbora:
Franc Popit, l. r.

45.

Na podlagi 106. člena zakona o proračunih in o finansiranju samostojnih zavodov (Ur. l. FLRJ št. 52/59) in sklepa Mestnega sveta za mesto Ljubljana z dne 26. maja 1960 je okrajni ljudski odbor Ljubljana na seji okrajnega zbora in na seji zbora proizvajalcev dne 3. junija 1960 sprejel

ODLOK

o ustanovitvi sklada za razširitev in modernizacijo obstoječih in graditev novih kino dvoran na območju občin mesta Ljubljana,

1. člen

Ustanovi se sklad za razširitev in modernizacijo obstoječih in graditev novih kino dvoran na območju občin Ljubljana-Center, Ljubljana-Črnuče, Ljubljana-Bežigrad, Ljubljana-Moste, Ljubljana-Polje, Ljubljana-Rudnik, Ljubljana-Sentvid, Ljubljana-Siška in Ljubljana-Vič (v nadaljnjem besedilu »sklad«).

5. člen

Administrativne zadeve sklada opravlja pristojni upravni organ okrajnega ljudskega odbora.

6. člen

Sklad ima rezervo.

Skupna rezerva mora znašati najmanj 5 % vsakoletnih planiranih sredstev sklada. To višino mora rezerva doseči v petih letih. Koliko se

ganizacij, ki ga vplačujejo podjetja za promet s filmi na območju, ki je navedeno v 1. členu tega odloka, v dobro podjetij za predvajanje filmov;

b) občinski prometni davek od vstopnic za kinematografske predstave, ki ga odstopijo skladu občinski ljudski odbori;

c) obresti sredstev sklada;

č) dotacije, darila in drugi pri-spevki.

VABILO

na 8. sejo zbora proizvajalcev OLO Ljubljana

Na podlagi 74. in 83. člena zakona o okrajnih ljudskih odborih in 48. člena statuta okraja Ljubljana

sklicujem

8. sejo zbora proizvajalcev, ki bo v petek, dne 10. junija 1960 ob 9. uri dopoldne v veliki sejni dvorani na Magistratu v Ljubljani.

Predlagam naslednji

dnevni red:

Poročilo o gibanju gospodarstva v I. četrtletju 1960.

Vsak ljudski odbornik ima pravico ustno ali pismeno predlagati spremembo ali dopolnitev dnevnega reda.

Morebitno odsotnost javite Oddelku za občno upravo OLO, Kresija, soba 11/I (telefon: 22-121 int. 207).

Predsednik okrajnega ljudskega odbora:
Franc Popit, l. r.

Iz sredstev sklada se finansira razširitev in modernizacija obstoječih kino dvoran. Sredstva sklada se uporabljajo tudi za gradnjo novih kino dvoran.

Sredstev, ki se dajejo iz sklada, ni treba vračati, kolikor upravni odbor sklada ne odloči drugače.

2. člen

Sklad je pravna oseba.

Za obveznosti sklada jamči ustanovitelj.

3. člen

Sklad upravlja upravni odbor.

Upravni odbor sestavlja 7 članov. Člane upravnega odbora imenuje za dobo dveh let ustanovitelj, in sicer 3 člane izmed članov Mestnega sveta Ljubljana, 2 člane izmed delovnega kolektiva Kinematografskega podjetja Ljubljana, ki ju predlaga delovni kolektiv podjetja, ostala člana pa izmed javnih delavcev in državljanov.

Upravni odbor izbere predsednika izmed sebe.

4. člen

V sklad se stekajo:

a) del dohodka, ki ustreza prispevku iz dohodka gospodarskih or-

vsako leto vloži v rezervo, da doseže določeno višino, določi pristojni svet okrajnega ljudskega odbora na predlog upravnega odbora sklada,

7. člen

Upravni odbor sklada sestavi finančni načrt sklada po smernicah pristojnega sveta okrajnega ljudskega odbora.

Natančnejše razmerje ustanovitelj do sklada določi ustanovitelj sklada s pravili.

8. člen

Ta odlok se objavi v »Glasniku«, uradnem vestniku okraja Ljubljana. Št.: 10/1-31-36/1-60.

Ljubljana, dne 3. junija 1960.

Predsednik

okrajnega ljudskega odbora:
Franc Popit, l. r.

46.

Na podlagi 15. točke 64. člena zakona o okrajnih ljudskih odborih (Ur. l. LRS št. 19/52) in 106. člena zakona o proračunih in o finansiranju samostojnih zavodov (Ur. list FLRJ št. 52/59) je okrajni ljudski odbor Ljubljana na seji okrajnega zbor-

ra in na seji zbora proizvajalcev dne 3. junija 1960 sprejel

ODLOK

o razveljavitvi odloka o ustanovitvi sklada za potrebe družbenega standarda na območju občin mesta Ljubljana.

1. člen

Razveljavi se odlok o ustanovitvi sklada za potrebe družbenega standarda na območju občin mesta Ljubljana (Glasnik št. 19/60, Ur. l. LRS št. 11/60).

2. člen

Pravice in obveznosti ter sredstva sklada za potrebe družbenega standarda na območju občin mesta Ljubljana prevzame sklad za preprečevanje alkoholizma na območju občin mesta Ljubljana, ki je bil ustanovljen z odlokom okrajnega ljudskega odbora Ljubljana št. 04/2-31-13/1-60 z dne 4. marca 1960 (Glasnik št. 19/60, Ul. l. LRS št. 11/60).

3. člen

Ta odloka velja takoj.
Št.: 04/2-31-48/1-60.

Ljubljana, dne 3. junija 1960.

Predsednik
okrajnega ljudskega odbora:
Franc Popit, l. r.

47.

Na podlagi šestega odstavka 5. točke odloka o evidenci in kontroli cen določenih proizvodov (Ur. list FLRJ št. 7/58, 28/58 in 39/58) je okrajni ljudski odbor Ljubljana na seji okrajnega zbora in na seji zbora proizvajalcev dne 3. junija 1960 sprejel naslednjo

ODLOČBO

1.

Potrdi se odredba Sveta za tržišče okrajnega ljudskega odbora Ljubljana o določitvi najvišjih maloprodajnih cen za sveže goveje in svinjsko meso za območje občin mesta Ljubljana (Glasnik št. 40-42/60) z naslednjimi spremembami:

v II. točki odredbe se določita najvišji ceni na drobno:

a) za jetra v znesku do 360 dinarjev za kg;

b) za vampe v znesku do 240 dinarjev za kg.

Pri ceni za glavo se mesto besed »glava — spodnja čeljust« vstavijo besede »glava — zgornja čeljust«, tako da znašata najvišji ceni na drobno:

a) za glavo — zgornja čeljust do 16 dinarjev za kg;

b) za glavo — ostali del do 70 dinarjev za kg.

2.

Ta odločba velja takoj.

Št.: 04/2-36-21/1-60.

Ljubljana, dne 3. junija 1960.

Predsednik
okrajnega ljudskega odbora:
Franc Popit, l. r.

48.

Na podlagi 2. in 11. člena temeljne uredbe o finančno samostojnih zavodih (Ur. l. FLRJ št. 51/53) v zvezi s 6. členom uredbe o centrih za strokovno izobraževanje delavcev (Ur. l. FLRJ št. 30/59) je okrajni ljudski odbor Ljubljana na seji okrajnega zbora in na seji zbora proizvajalcev dne 3. junija 1960 sprejel

ODLOČBO

o spremembi odločbe o ustanovitvi Okrajnega zavoda za produktivnost dela.

1.

4. točka odločbe o ustanovitvi Okrajnega zavoda za produktivnost dela (Glasnik št. 33-33/60) se spremeni in se glasi:

»Zavod ima naslednje sklade:

a) sklad osnovnih sredstev;

b) sklad obratnih sredstev;

c) sklad za nadomestitev in dopolnitev osnovnih sredstev;

č) sklad za prosto razpolaganje;

d) rezervni sklad.«

2.

Drugi odstavek 6. točke se spremeni in se glasi:

»Upravni odbor izbere predsednika izmed sebe. Direktorja zavoda imenuje in razrešuje okrajni ljudski odbor.«

3.

Ta odločba velja od 1. maja 1960.

Št.: 09/1-ZAC-60/2-60.

Ljubljana, dne 3. junija 1960.

Predsednik
okrajnega ljudskega odbora:
Franc Popit, l. r.

49.

Na podlagi 112. in 113. člena splošnega zakona o šolstvu (Ur. l. FLRJ št. 28/59) je okrajni ljudski odbor Ljubljana na seji okrajnega zbora in na seji zbora proizvajalcev dne 3. junija 1960 sprejel naslednjo

ODLOČBO

1.

Ustanovi se štiriletna kmetijska šola v Stični.

Ime šole je: SREDNJA KMETIJSKA ŠOLA STIČNA.

2.

Šola prične s poukom prvega razreda začetkom šolskega leta 1960/61.

S poukom ostalih treh razredov bo pričela šola postopoma, in sicer s poukom drugega razreda v šolskem letu 1961/62, s poukom tretjega razreda v šolskem letu 1962/63 in s poukom četrtega razreda v šolskem letu 1963/64.

3.

Ta odločba se objavi v »Glasniku«, uradnem vestniku okraja Ljubljana.

Št.: 10/P-KEJ-55/1-60.

Ljubljana, dne 3. junija 1960.

Predsednik
okrajnega ljudskega odbora:
Franc Popit, l. r.

50.

Na sporazumen predlog sveta za prosveto in sveta za družbeni plan in finance okrajnega ljudskega odbora Ljubljana je okrajni ljudski odbor Ljubljana na seji okrajnega zbora in na seji zbora proizvajalcev v smislu prvega odstavka 119. člena splošnega zakona o šolstvu (Ur. l. FLRJ št. 28/58) dne 3. junija 1960 sprejel naslednji

SKLEP

Izvršnemu svetu Ljudske skupščine LR Slovenije se predlaga postopna odprava gimnazije v Stični, in sicer tako, da preneha pouk prvega razreda koncem šolskega leta 1959/60, pouk drugega razreda koncem šolskega leta 1960/61, pouk tretjega razreda koncem šolskega leta 1961/62 in pouk četrtega razreda koncem šolskega leta 1962/63.

Št.: 10/P-Gi-18/1-60.

Ljubljana, dne 3. junija 1960.

Predsednik
okrajnega ljudskega odbora:
Franc Popit, l. r.

Izvolitve, imenovanja in razrešitve na 22. seji OLO Ljubljana 3. junija 1960

Izvoljeni so bili naslednji sodniki porotniki Okrajnega sodišča v Domžalah: Slavko Bajec, Vid Bajec, Stanko Janežič, Jože Kavčič, Andrej Kecelj, Štefan Kmetič, Stane Košir, Janez Kovač, Jože Ločnikar, Franc Marn, Karel Narobe, Slavko Pečovnik, Jože Petek, Miha Požar, Terezija Sitar, Anton Salamon, Lado Šuštar in Jurij Vulkan.

Razrešeni so bili naslednji člani Sveta za komunalne zadeve: Alojz Brčon, Ančka Cerin, Gena Emiko in Danica Ganter.

Izvoljeni so bili naslednji člani Sveta za komunalne zadeve: Lado Horvat, Franc Kocjančič, Stane Koman in Jože Oberštar.

Jože Zumer je bil izvoljen za člana Sveta za kulturo.

Janez Zemljarič je bil izvoljen za člana Komisije za prošnje in pritožbe.

Dr. Marijan Dermastia je bil razrešen, Franc Popit, predsednik OLO pa je bil izvoljen za zastopnika okrajnega ljudskega odbora v Univerzitetni svet.

Ostoj Tuma je bil izvoljen za zastopnika okrajnega ljudskega odbora v Zvezni center za usposabljanje v gradbeništvu.

Franc Drobež je bil razrešen, Jože Jager pa imenovan za predsednika upravnega odbora Zavoda za stanovanjsko izgradnjo.

Franc Drobež je bil razrešen, ing. arh. Marko Slajmer pa imenovan za predsednika upravnega odbora Zavoda za združno gradnjo.

Imenovana je bila Komisija za higiensko-tehnično zaščito: Marija Mesarič, predsednik, Franc Gerlovič, tajnik in člani: Rudolf Burič, Anton Igljič, Jernej Juvan, Franc Košir, Slavko Kovačič, dr. Blaga Kramberger, ing. Franc Maležič, Franc Miš, Vinko Muhič, dr. Milan Pavnovič in Slavko Šentjurs.

Dosedanja komisija je bila razrešena, ker ji je potekla mandatna doba.

Ing. Ilija Arnavtovič in Mitja Švab sta bila razrešena kot člani Komisije za revizijo investicijskih programov za področje Sveta za tržišče, Silvo Koler, Anton Preinfalk in ing. arh. Ivo Špinčič pa so bili imenovani za člane te komisije.

Jože Kopitar, Janez Pirnat in Avgust Zupet so bili razrešeni kot predsednik oz. člani Komisije za uslužbenske zadeve, Jože Jager in Nada Ingolič pa sta bila imenovana za predsednika oz. za člane te komisije.

Jože Oblak in Jože Stritar, odbornika zbora proizvajalcev, sta bila imenovana kot zastopnika okrajnega ljudskega odbora, Pavla Centa, ing. Franc Prijatelj in Jože Razpotnik pa kot zastopniki Okrajne združne zveze v upravni odbor Sklada za zdravstveno zavarovanje kmetijskih proizvajalcev.

Imenovan je bil upravni odbor Uprave cest: Franc Bido, Viktor Bizjak, Anton Blejc, Valentin Cedičnik, ing. Janez Doberlet, Matija Ferkolj, Jože Ilc in Ivan Urbajs.

Imenovan je bil upravni odbor Zavoda za zaposlovanje invalidnih oseb: Alojz Gornik, dr. Anka Kramar, Franc Majcen, Jože Pezdir, Miha Pirnat, Hela Škulj, Alojz Šuc in Franc Taurer.

Imenovan je bil upravni odbor Okrajnega zavoda za produktivnost dela: Lojze Capuder, Janez Hočevar, Ivan Krantberger, Rudi Mahkota, Marijan Rajner, Viljem Strašek in Jože Zakonjšek.

Imenovan je bil upravni odbor Sklada za razširitev in modernizacijo kino dvoran na območju mesta Ljubljane: Franc Adam, Bogomir Gerlane, Jože Gosner, Peter Petrovčič in Viktor Polak.

MESTNI SVET

5. seja Mestnega sveta, dne 26. maja 1960

Dne 26. maja t. l. je bila 5. seja Mestnega sveta na kateri je Mestni svet obravnaval problematiko osebnega mestnega prometa v Ljubljani. Mestni svet je razpravljal o ukrepih za izboljšanje osebnega prometa in o varnosti prometa. Objavljamo uvodne besede ing. Marjana Prezljaja, predsednika okrajnega sveta za komunalne zadeve in poročilo o modernizaciji mestnega prometa in o spremembi sistema tarif, ki ga je za Mestni svet pripravilo komunalno podjetje »Ljubljana-transport«.

Tov. ing. MARIJAN PREZLJAJ je dal naslednje uvodno poročilo:

Dovolite mi, da spregovorim ne-

kaj besedi kot uvod v razpravo o problemih mestnega prometa v Ljubljani. Z vabilom na sejo ste prejeli tudi »Poročilo o problematiki mestnega osebnega prometa«, ki ga je pripravilo komunalno podjetje »Ljubljana-transport«. Pripravljen sem, da je vsak član Mestnega sveta poročilo proučil, ker je obravnavana problematika zelo pereča v našem mestu in je predmet stalne obravnave med uporabniki mestnega prometa v Ljubljani.

Kljub temu pa naj v glavnih obrisih nakažem nekatere probleme, ki so vzrok slabega stanja v mestnem prometu:

1. Število potnikov narašča za 12 do 13% na leto, medtem ko rastejo kapacitete mest v vozilih mestnega prometa le za 2—3% letno. Vsled tega prihaja do preobremenitve vozil, posebno v konicah, ko je treba prepeljati v kratkem času nad 10.000 potnikov na delovna mesta, odnosno domov. Posledica je gneča pri stopanju in v vozilih, okvare zaradi preobremenitve in pomanjkanje vsake tehnične rezerve.

2. Komericalna brzina v mestnem prometu pada zaradi počasnega vstopanja potnikov, ki je posledica nerodnega sistema prevoznih tarif.

3. Tehnično stanje vozil se znat-

no hitreje poslabšuje kot je to normalno, in sicer zaradi večkratne preobremenitve in zaradi slabega stanja nekaterih cest, po katerih poteka linije mestnega prometa (Celovška cesta, Savska cesta, Litijska cesta itd.).

4. Gostejša zazidava mesta s stanovanjskimi in drugimi gradnjami na njegovem robu zahteva ojačitev obstoječih linij in v perspektivi uvedbo nekaterih dodatnih linij mestnega in primestnega prometa.

5. Po svoječasno naročilu Mestnega sveta je »Ljubljana-transport« pripravil predlog o določitvi pomena mestnega in primestnega prometa, in sicer naj sega mestni promet po Titovi cesti do Črnuč, po Celovski cesti do Šentvida, po Tržaški cesti do Viča, po Dolenjski cesti

do Rudnika, po Šmartinski cesti do Novih Jarš in po Zaloški cesti do meje občine Moste.

Pomerij primestnega prometa pa naj sega po Celovski cesti do Mednega, po Tržaški cesti do Brezovice in Dobove, po Dolenjski cesti do Škofljice, po Šmartinski cesti do Šentjakoba in po Zaloški cesti do Zaloga.

Na vsem ostalem področju pa se lahko uvajajo linije medkrajevnega prometa z ekonomskimi tarifami.

Iz poročila bi rad podčrtal prizadevanja, ki jih vlaga podjetje »Ljubljana-transport« v razvijanju raznih stranskih dejavnosti, ki naj pomagajo kriti izgubo, katere nastaja v mestnem in primestnem prometu zaradi dirigiranih tarif, ki niso na ekonomski višini.

	1957	1958	1959	1960
Izguba v mestnem prometu (v milj. din)	82	74	95	100
	(10)	(44,5)	(76,5)	
Poslovna izguba v podjetju (v milj. din)	72	29,5	18,5	—

Poslovno izgubo je kril okrajni ljudski odbor odnosno občine na področju mesta Ljubljana s prispevkom za skupne mestne potrebe.

Prikazane pomanjkljivosti v mestnem osebnem prometu in novonastajajoče potrebe zahtevajo odločne ukrepe, in sicer:

1. nove investicije za vozila in opremo, dokončanje objektov in dopolnitev nekaterih linij;

2. organizacijski ukrepi v podjetju in ukrepi za kulturnejši prevoz potnikov;

3. sprememba sistema tarif.

Podrobna obrazložitev predvidenih ukrepov je razvidna iz poročila samega in je ne bom ponavljal.

O poročilu in predlaganih ukrepih je razpravljala Svet za komunalne zadeve OLO Ljubljana na svoji 12. seji dne 20. maja 1960, na katero je povabil tudi zastopnike nekaterih ljubljanskih občin.

Svet se je v načelu strinjal s poročilom ter predlaga Mestnemu svetu, da sprejme naslednje sklepe in priporočila:

I. Območje mestnega prometa obsega pomerij, ki sega na severu do Črnuč in Šentvida, na zahodu do Viča, na jugu do Rudnika in na vzhodu do sedanje meje občine Moste.

II. Območje primestnega prometa obsega pomerij, ki sega na severu do Mednega, na zahodu do Brezovice in Dobrove, na jugu do Škofljice in na vzhodu do Zaloga oziroma Sostra. Vse ostale linije so medkrajevnega značaja.

III. Na območju mestnega prometa se naj ojačijo obstoječe odnosno podaljšajo naslednje linije, ko bodo izpolnjeni pogoji, ki so navedeni v poročilu:

1. podaljšanje trolejbusne linije do Črnuč, zato priporočamo občini Črnuče, da takoj pristopi k gradnji voznega voda;

2. nova avtobusna linija po Linhartovi cesti do Zal;

3. preusmeritev in podaljšanje avtobusne linije Rudnik—Ajdoščina skozi Trnovo;

4. podaljšanje avtobusne linije Ajdoščina—Zale do Novih Jarš in podaljšanje avtobusne linije Ajdoščina—Moste, po Zaloški cesti do Novih stanovanjskih naselij, s tem se opusti zveza po Pokopališki cesti;

5. občina Vič in »Ljubljana-transport« naj proučita problema fiko v zvezi z ureditvijo ceste po Dolgem mostu in v zvezi s perspektivno gradnjo kolodvora Vič.

VIII. Mestni svet priporoča podjetju »Ljubljana-transport«, da v zvezi z novim sistemom tarif uvede prodajo vozovnic po lokalnih, kioskih, trafikah in avtomatih, s tem poveča hitrost vstopanja potnikov in komercialno brzino prevozov.

IX. Mestni svet priporoča ObLO Ljubljana-Siška, da sprejme sistem tarif, kakor ga predlaga podjetje »Ljubljana-transport«, z veljavnostjo od 1. avgusta 1960 dalje.

1. da znaša cena prevoza brez pravice prestopa 20 din, cena prevoza s pravico prestopa 30 din. Prestopno mesto je Ajdoščina in Kolodvor;

2. da znaša cena ugodnostnih avista vozovnic za delavce in uslužbenice 1200 din mesečno brez pravice prestopa ter 1800 din mesečno s pravico prestopa. Vozovnice omogočajo neomejeno število voženj na dan;

3. da znaša cena ugodnostnih avista vozovnic za dijake in študente 400 din na mesec na relaciji dom—šola s pravico neomejenega števila voženj;

4. primestne tarife priložnostnih in ugodnostnih vozovnic določa podjetje »Ljubljana-transport« samo v analogiji s cenami v javnem mestnem prometu. Podjetje »Ljubljana-transport« je pooblaščen, da v dosego večje rentabilnosti lahko daje komercialne popuste.

X. Mestni svet priporoča Okrajnemu ljudskemu odboru, da dopusti

podjetju »Ljubljana-transport«, dokler bo vsled objektivnih pogojev nerentabilno, formiranje sklada za kadre in sklada skupne porabe v breme izgube podjetja, ki jo krije Okrajni ljudski odbor. Za leto 1959 naj znaša ta prispevek 5 milijonov dinarjev, za leto 1960 pa 20 milijonov din, a za naslednja leta se sporazumno določa. Tako formirana sredstva skladov se smejo uporabiti le za ureditev izdajanja toplega obroka, za potrebe letnega oddiha delavcev in za stanovanjsko izgradnjo.

Mestni svet priporoča Okrajnemu ljudskemu odboru in občini Šiška, da tudi v bodoče oprostita podjetje »Ljubljana-transport« plačila prispevka po gospodarskih instrumentih, ki pripada njunima proračunoma.

XI. Mestni svet priporoča podjetju »Ljubljana-transport«, da poleg mestnega prometa še naprej širi in razvija ter organizacijsko izpopolnjuje svoje stranske dejavnosti, zlasti medkrajevni in tovarni promet v svrhu dosege rentabilnosti podjetja.

Prosim Mestni svet, da o poročilu razpravlja in sprejme predlagane sklepe in priporočila Sveta za komunalne zadeve OLO. Seji Mestnega sveta prisostvujejo tudi predstavniki podjetja »Ljubljana-transport«, ki bodo lahko podali še nadaljnja podrobna pojasnila, ki niso obsežena v poročilu.

Modernizacija mestnega prometa in sprememba sistema tarif

Komunalno podjetje »Ljubljana-transport« je podalo o svojem delu, problemih in nadaljnjem razvoju naslednje poročilo:

I. Podatki o podjetju

Komunalno podjetje »Ljubljana-transport« v Ljubljani, ki opravlja vse vrste cestnega prometa in delavniške dejavnosti, se je razvilo iz podjetja ECZ Ljubljana. To podjetje, ki je opravljal mestni potniški promet s tramvaji, je pričelo leta 1954 vsled zastarelosti z rekonstrukcijo svoje osnovne dejavnosti.

Prva faza rekonstrukcije je obsegala zamenjavo tramvajskega prometa proti Viču, Vižmarjem in Rakovniku s trolejbusi in avtobusi. Ta prva etapa je bila zaključena sredi leta 1957.

Druga faza rekonstrukcije mestnega prometa v Ljubljani je obsegala dokončno nadomestitev tramvajev in tramvajskih prikolic na še preostalih linijah z avtobusi. Ta faza je bila zaključena v decembru 1958, s tem, da je bil nadomeščen tramvaj na krožni prog: glavni kolodvor—Magistrat—Moste—Zale—glavni kolodvor, z modernimi avtobusi.

Obe fazi rekonstrukcije sta tekli v skladu z načelnim investicijskim programom komisije bivšega MLO Ljubljana za pripravo predloga rekonstrukcije. Ta investicijski pro-

gram obsega tudi tretjo fazo; razvoj podjetja za prihodnjih 10 let. V skladu s predlogi tretje faze ter sklepi Sveta za komunalne zadeve OLO Ljubljana in priporočili Mestnega sveta je podjetje pristopilo k pripravi za izvajanje tretje faze.

Mestni potniški promet je močno pasiven zaradi nizkih priložnostnih tarif prevoza potnikov, zlasti pa zaradi nizkih cen predplačilnih vozovnic za delavce, uslužbenice in dijake. Ker je lastna cena prevozov znatno višja od dosežene realizacije v mestnem prometu, nastaja v mestnem prometu blizu 100 milijonov letne planirane izgube. Letno poslovno izgubo podjetja in še del anuitet za investicijska posojila pokriva OLO Ljubljana z dotacijami iz svojega proračuna. Zato je podjetje na priporočilo Mestnega sveta razširilo obseg poslovanja in uvedlo nove rentabilne dejavnosti, ki naj bi s svojim dohodkom pokrivalo del izgube v mestnem prometu.

Za izpolnitev te naloge je bila razširjena registracija podjetja, ki obsega sedaj naslednje dejavnosti:

1. potniški krajevni in medkrajevni promet;
 2. tovarni promet;
 3. usluge v servisnih in ostalih lastnih delavnicah.
- Razvoj podjetja in rekonstrukcije ter povečanje števila vozil je razviden iz tabele I.

PREGLED Tabela 1
POTEKA REKONSTRUKCIJE IN SPREMEMBE STRUKTURE
OSNOVNIH SREDSTEV PODJETJA PO VRSTAH VOZIL IN PO LETIH

Leto	Vrednost v 000	Tram- vaji in pri- kolice	Avtobusi			Oseb. prik. mest.	Trol. mest.	Kam.	Tov. pri- kolice
			turist.	mest- ni	sku- paj				
1949—52	1,095.630	61	—	—	—	—	—	—	—
1952—55	1,179.500	56	—	3	3	—	4	—	—
1956	1,751.799	31	2	16	18	—	24	2	—
1957	1,922.434	31	2	16	18	—	24	2	—
1958	1,975.022	—	12	31	43	—	30	33	3
1959	2,422.399	—	16	31	47	—	30	65	45
1960 (plan)	2,700.000	—	21	31	52	7	30	65	45

Kljub uvajanju novih stranskih dejavnosti pa podjetje ni zanemarilo svoje osnovne, najvažnejše in največje dejavnosti mestnega potniškega prometa v Ljubljani in okolici.

PREGLED RAZVOJA MESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA Tabela 2

Leto	Prevoženi km	Prepeljani potniki	Dosežena realizacija	Število mest
1956	3,225.802	24,486.372	258,333.718	6.325
1957	3,448.223	26,933.579	308,569.991	6.325
1958	3,509.101	30,556.857	351,437.768	6.015
1959	3,550.889	34,762.196	407,777.611	6.120
1960 (plan)	3,760.000	38,000.090	450,000.000	6.570

Število prepeljanih potnikov je treba povečati za cca 30 % zaradi prestopanja, ker se potnik pojavlja dvakrat v naših vozovih z isto vozovnico, vendar pa je statistično samo enkrat zajet.

II. Sedanja problematika podjetja glede mestnega prometa

1. Iz tabele 2. je razvidno, da raste število potnikov v mestnem prometu povprečno za 12 do 13 % letno. Nasprotno pa rastejo prevozne kapacitete komaj za 2—3 % v preteklih letih, oziroma za 6—7 % po planu za leto 1960. Pri tem je treba posebej upoštevati, da narašča število potnikov zlasti v času največjih obremenitev, medtem ko je porast izven teh končnih obremenitev povprečen. Naglo povečanje števila potnikov napram malemu povečanju prevoznih kapacitet vodi do preobremenitve vozil, gneče in negodovanja potnikov.

2. Obremenitve v konicah naraščajo zaradi stanovanjske in druge izgradnje, ki je zaenkrat najmočnejša na periferiji mesta, od koder se delavci in uslužbenci vozijo na delo in z dela. To nam kaže tudi tabela 2 iz katere vidimo, da znaša porast potnikov 12—13 % letno, porast realizacije pa 15—16 %. Razlika 3 % pomeni, da se podaljšuje povprečna pot potnika. Tudi to podaljšanje poti vpliva na preobremenjenost vozila v mestnem potniškem prometu.

3. Brzina potovanja naših vozil (komercialna brzina) se zmanjšuje, kar je posledica povečanega števila potnikov in počasnega načina vstopanja v voz zaradi sistema plačevanja (predvsem potnikov z mesečnimi vozovnicami). Stalno zmanjševanje komercialne brzine zahteva nujno ukrepanje, bodisi s spremembo sistema plačevanja in s povečanjem prevoznih kapacitet.

4. Tehnično stanje avtobusov in trolejbusov v mestnem prometu se iz leta v leto hitro zmanjšuje zaradi prevelikih in neenakomernih obremenitev, zelo slabih cest in ulic v mestu in staranja vozil. Izkušnje kažejo, da obstoječa vozila ne bodo vzdržala pri dosedanjih obremenitvah normalne amortizacijske dobe (8—10 let). Vsled tega je podjetje povečalo leta 1959 amortizacijsko dobo vozil za 50 % v smislu tozadevnih predpisov. Poleg tega je podjetje povečalo obseg remontnih in servisnih delavnic (prostornin-

ske, z opremo in kadrom), vendar je v perspektivi potrebno poslabšanje tehničnega stanja preprečevati tudi s povečano rezervno voz.

5. Razvoj mesta nujno terja povečanje števila mestnih in primestnih linij.

Preden preidemo na obravnavanje uvajanja novih linij v mestnem in primestnem prometu moramo določiti območje mestnega in območje primestnega prometa, ker ima to svoj odraz pri določanju tarif.

Območje mestnega prometa naj bi obsegalo pomerij, ki sega na severu do Črnuč in Sentvida, na zahodu do Viča, na jugu do Rudnika, na vzhodu pa do meje občine Moste in Novih Jarš. Torej območje, ki leži znotraj kroga s polmerom okoli 5 km in središčem na Ajdovščini.

Območje primestnega prometa pa naj bi obsegalo pomerij, ki sega na severu do Mednega, na zahodu do Brezovice in Dobrove, na jugu do Skofljice in na vzhodu do Založnega in Sentjakoba. To območje leži znotraj kroga s polmerom okrog 10 km s središčem na Ajdovščini.

Vse linije, ki tečejo preko meje območja primestnega prometa se obravnavajo kot linije medkrajevnega značaja.

Na območju mestnega prometa se naj bi uvedle v bližnji bodočnosti in ob izpolnitvi kasneje navedenih pogojev naslednje nove linije oziroma podaljšek obstoječih linij:

- podaljšek trolejbusne linije do Črnuč;
- avtobusna linija po Linhartovi cesti do Žal;
- preusmeritev linije Rudnik—mesto skozi Trnovo;
- podaljšek avtobusne linije do Novih Jarš in
- podaljšek avtobusne linije po Zaloški cesti do novih stanovanjskih naselij v Mostah.

Ad a) Proga proti Črnučam je po investicijskem programu podaljšek obstoječe trolejbusne linije na Ježice. Ob L.O. Črnuče je pripravljen za to linijo zgraditi električno napeljavno in zgraditi postajališče in pentljo v Črnučah. Ostane le odprto vprašanje, kdo bo prispeval investicijska sredstva za nabavo dveh trolejbusov (okoli 42.000.000 din) in kdo bo kril občutno poslovno izgubo te linije, ki bo predvidoma znašala okoli 100 din po prevoženem kilometru.

Ad b) Linija po Linhartovi cesti bo lahko uvedena ko bo urejeno in utrjeno cestišče Linhartove ceste proti Žalam. S tem bo razbremenjena obstoječa linija proti Žalam in skrajšan prevoz v sredino mesta. Avtobusna proga z Rudnika pa bi bila v tem primeru podaljšana po Linhartovi cesti do Žal.

Potrebna bo tudi sprememba intervala trolejbusnega prometa v smeri Ježice, tako, da se zgradi novo obračališče trolejbusov v Stožicah in do tam uvede 6 oziroma 8 minutni interval. Podaljšek do Ježice odnosno do Črnuč pa bi imel 12 oz. 16 minutni interval. V tem primeru bi odpadla potreba avtobusne zveze s Stadionom, ker bi v konicah lahko podaljšali obstoječo trolejbusno linijo Litostroja—Ajdovščina do Stadiiona. Seveda je pri tem potrebno vsaj 3 trolejbusove več v prometu. S tako rešitvijo bi odpravili tudi osnovni prometni problem v Ljubljanskem središču to je obračanje trolejbusov na Ajdovščini, vsaj izven konic.

Ad c) Linija skozi Trnovo je preusmerjena linija Rudnik—Ajdovščina, ki bi tekla namesto po Prulah, preko novega prulškega mostu in po Opekarski cesti ter skozi Trnovo po Korunovi ulici, čez Gradašnico ter se vključila po Emonski in Aškerčevi cesti nazaj v obstoječo linijo. Za uvedbo te linije bi bilo zgraditi približno poldrug kilometer utrjenega cestišča in nov most čez Ljubljano. Izguba na tej progi se namram obstoječemu stanju ne bi povečala, vendar je upoštevati, da znaša preko 70 din na kilometer. Sčasom, ko bi uspelo prirediti več potnikov, bi izguba predvidoma postopoma padala.

Ad d) Podjetje LT predlaga tudi, da se sedanja avtobusna linija glavni kolodvor—Žale podaljša do Novih Jarš, s čimer zajame območje Javnih skladišč in nove stanovanjske gradnje.

Ad e) Dosedanja linija po Zaloški cesti se naj podaljša še dalje po Zaloški cesti, s čimer bo zajeto območje nove stanovanjske in industrijske gradnje na tem področju. Opusti pa naj se prečna povezava po Pokopališki ulici čez železniški prelaz, ker je malo frekventirana in dolgotrajno čakanje avtobusov pred zaprtimi zapornicami onemogoča redno izvajanje voznega reda.

Predlagane nove linije odnosno podaljški obstoječih linij mestnega prometa so v soglasju s perspektivnim planom stanovanjske izgradnje, ki sta ga dala na razpolago Zavod za stanovanjsko izgradnjo OLO in Zavod za združeno gradnjo OLO.

Želji prebivalcev s področja Kozarij in okolice, da se naj podaljša obstoječa trolejbusna linija na Vič še dalje, ni mogoče ugoditi, ker zmogljivost napajalne postaje na Prešernovi cesti ne dovoljuje podaljška. Poleg tega pa je pričakovani dotok potnikov zelo majhen ter ne opravičuje investicij za novo trolejbusno linijo.

Povezava Kozarij z Ljubljano se naj bi reševala s primestno linijo,

ki bi jo podjetje potegnilo do Brezovice oziroma Dobrove v kombinaciji z medkrajevno linijo na Vrhniko oziroma v Polhovgradec in Horjul ter Logatec. Potrebno bi bilo predhodno urediti cesto Vič—Dobrova in Horjul, ker sedanja ni sposobna za težke avtobuse podjetja LT.

Na območju primestnega prometa naj bi se poleg obstoječih linij Ljubljana—Zalog, Ljubljana—Skofljica, Ljubljana—Sostro, postopoma uvedlo, kakor je že spredaj omenjeno, avtobusno linijo proti Brezovici odnosno Dobrovi in proti Podgorici—Sentjakob.

Ostale nove proge, ki jih poedini zbori volivcev predlagajo, niso aktualne v večji meri in jih zato tudi nismo posebej analizirali.

Za urejen mestni potniški promet v Ljubljani so nujno potrebne dobro zgrajene ceste. Cestišča na nekaterih obstoječih cestah, kjer teče mestni promet so slaba, obrabé makadamske, postajališča netlakovana, kanalizacija neurejena itd. Poleg tega leže v mnogih ljubljanskih cestah še stare tramvajske tračnice, ki jih je treba odstraniti, ker zaradi temperaturnih sprememb stalno rušijo odnosno rahljajo cestišče. Podjetje LT se je obvezalo prispevati za odstranitev tračnic in delno popravilo cestišča 40—50 milijonov ter je od tega zneska že porabilo v letu 1958 za ureditev cest preko 6.000.000, a v letu 1959 za ureditev cest bivše krožne proge in delno viške proge okoli 19 milijonov din. Odstranitev preostalih tramvajskih tirov stane po predračunu še približno 20.000.000 din, v tem znesku niso upoštevani stroški za popolno pretlakovanje vozišč.

III. Stanje podjetja

V zvezi z izvršeno celotno rekonstrukcijo podjetja ter z močno razširitvijo stranskih dejavnosti se je popolnoma spremenila tudi kvalifikacijska struktura delavcev, kar je pomenilo zelo težak problem znotraj podjetja. Namesto prejšnjih voznikov tramvaja ter ključavničarjev za vzdrževanje tramvajskih voz, je podjetje naenkrat potrebovalo veliko število visokokvalificiranih šoferjev ter visokokvalificiranih avtomehaničarjev in avtoelektričarjev za vzdrževanje nove vrste vozil.

Z izrednimi napori je podjetje uspelo večino tramvajskih voznikov prekvalificirati v trolejbusne šoferje (okoli 60), s postranskimi dejavnostmi zaposliti ključavničarsko delavnico in z ostalimi ukrepi dobiti nujno potrebno število visokokvalificiranih šoferjev ter avtomehaničarjev in avtoelektričarjev za obratovanje in vzdrževanje nove vrste vozil.

Posebej moramo opozoriti na ono delovno silo okoli 50 delavcev, ki je v podjetju že dolgo vrsto let in se je v času izvedbe rekonstrukcije ni uspelo prekvalificirati.

Sprememba kvalifikacijske strukture je razvidna iz primerjave zaposlenih delavcev po kategorijah in raznih letih.

Kategorija	1956	1957	1958	1959
Visokokvalificirani delavci	88	146	199	259
Kvalificirani delavci	175	175	170	153
Polkvalificirani delavci	153	117	103	104
Nekvalificirani delavci	13	—	—	—
Višje strok. in vodil. uslužbenci	10	15	26	28
Srednje strokovni uslužbenci	17	15	26	43
Nižje strokovni uslužbenci	3	2	5	6
Skupaj	459	470	529	593

Poleg tega se v podjetju uči še 40 vajencev.

Poleg mestnega in primestnega potniškega prometa sta najvažnejši stranski dejavnosti podjetja medkrajevni potniški promet in tovarni promet. Kapacitete teh stranskih dejavnosti so razvidne iz sledečega pregleda doseženih uspehov v letu 1959:

Vrsta prometa	Število voz	Prevozeni km	Realizacija
Medkrajevni potniški promet	16 avtob.	1.147.072	156.127.970
Tovarni promet	65 tovornj. 45 prikol.	2.464.982	265.003.967

V medkrajevnem potniškem prometu vzdržujemo 12 rednih medkrajevnih prog in dve zimski ter dve letni sezonski progi.

V tovarnem prometu sodeluje podjetje z Inter Evropo Koper, ki ima za to ustrezno mrežo poslovalnic po vsej državi. Poleg tega pa je podjetje vključeno v poslovno združenje Slovenija-Transport.

Glede stranskih dejavnosti moramo posebej poudariti naslednje:

a) stranskih dejavnosti naše podjetje ne uvaja z namenom odstranjevanja kapacitet iz mestnega prometa, temveč z namenom uvajanja stranskih rentabilnih dejavnosti

za delno kritje izgube mestnega prometa in boljše izkoriščanje delavniških kapacitet;

b) investicijski plan podjetja, ki je obrazložen tudi v tej problematiki je najboljši dokaz kako želi podjetje izpopolniti in zboljšati mestni promet v Ljubljani.

Ker je obseg podjetja močno porastel, zahteva zlasti od vodstva in organov delavskega upravljanja izredne organizacijske napore, da se organizacija podjetja in sistem dela prilagodi povečanemu obsegu. Da ta problem ni majhen je lepo razvidno iz naslednje tabele:

Tabela 4

Leto	Realizacija na eno zaposleno osebo	Celotna realizacija
1956	728.570	334.414.455
1957	831.500	390.805.582
1958	1.133.560	599.654.592
1959	1.774.880	1.052.506.284

Povečana realizacija in zlasti močan porast realizacije na posamezno zaposleno osebo v podjetju je v prvi vrsti rezultat uvajanja in razširjanja novih dejavnosti ter močnih investicijskih naložb, poleg tega pa rezultat dviga produktivnosti in naporov vodstva podjetja ter organov delavskega samoupravljanja za organizacijske izboljšave in pravilno investicijsko politiko. Povečanje realizacije v letu 1959 na posamezno zaposleno osebo znaša nasproti letu 1956 okoli 240 %.

Organizacijska shema podjetja kaže dokaj centralistično ureditev posameznih dejavnosti. Osnovno dejstvo, da aktivne dejavnosti s svojim dohodkom krijejo izgubo mestnega prometa namreč ne omogoča samostojnega gospodarskega računa posameznih obratov. Zato organizacijsko posamezni obrati nimajo samostojnega delavskega upravljanja, niti druge posebne operativne samostojnosti.

Pač pa podjetje statistično in knjigovodsko točno zajema dohodek in stroške po posameznih dejav-

nostih in so obračuni uspeha poslovanja točno razvidni iz zaključnega računa tako za leto 1958 kakor tudi za leto 1959. Pri tem se vsi direktni stroški knjižijo na svoje stroškovno mesto, medtem ko splošni upravni stroški in ostali stroški se razmejujejo proporcionalno.

Statistična služba je v podjetju organizirana dokaj dobro, saj ima že dolgoletno tradicijo. Zato je število prevoženih km in prepeljanih potnikov, kakor tudi doseženi dohodki po progah in na km, točno. Občasno organizira podjetje tudi štetje potnikov na posameznih postajah, kakor tudi anketne popise predplačilnih vozovnic. Te podatke potrebujemo zlasti v svrhu študija intervalov in frekvence po posameznih progah in postajah. Kot dokaz točne evidence navajamo, da je realizacija prevoženih kilometrov v primerjavi s planom za leto 1959 izkazovala 101 %, kar kaže na zelo točen plan.

Primerjalni pregled doseženega dohodka in njegova razdelitev kaže po letih naslednjo sliko:

Tabela 5

	Realizacija		
	1957	1958	1959
Celotni dohodek	390.806	599.655	1.052.506
Materijski stroški	119.119	333.450	484.803
Amortizacija	145.460	145.787	307.933
Obrsti in prispevki	3.564	6.020	7.938
Osební dohodki in skladi	122.663	143.917	270.376
Poslovna izguba	72.475	29.519	18.544

V ilustracijo navajamo, da je izguba mestnega prometa diametralno nasprotna padanju celotne izgu-

	Realizacija			Plan
	1957	1958	1959	1960
Poslovna izguba mestnega potniškega prometa	81.941	73.656	95.631	100.00

Izguba v mestnem potniškem prometu raste zaradi vključevanja novih kapacitet (tako v vozilih, kakor tudi v opremi in zgradbah za vzdrževanje), kakor tudi zaradi zgoščevanja frekvence vozil (krajsanje intervalov od 12 na 8 in celo na 6 minut, oziroma v konicah celo na 4 in 3 minute) ter zaradi nujnega povečanja amortizacije ob istočasnem stagniranju tarif.

Probleme, ki nastopajo v podjetju, kakor tudi izven podjetja,

zaradi spremenjenih pogojev se naj bi reševalo z naslednjimi ukrepi:

A. Nove investicije v vozilih in opremi.
B. Organizacijske spremembe v obratovanju ter zboljšave za kulturnejši prevoz potnikov.
C. Spremembe sistema tarif.

A. Nove investicije v vozilih in opremi

Podjetje je napravilo petletni perspektivni plan investicij, ki ga kaže

tabela 6. Perspektivni plan kaže v letu 1960/61 še močna investicijska vlaganja v vozila ter realizacijo že začetih investicij, medtem ko kaže v letih od 1961 do 1965 le postopne nadomestitve obstoječih kapacitet. Praksa ostalih podjetij, tako doma kakor v tujini, namreč določa norme števila vozil na določenem mestu, glede na možnost vzdrževanja in garaziranja in tako normo doseže naše podjetje z realizacijo plana investicij v letu 1960/61, pri čemer pa bodo

nove kapacitete vključene šele po stopoma do leta 1961, ker se vozila ne nabavljajo kompletna, nego se izdelujejo karoserije doma. Podjetje je postavilo tako velik plan investicij v nabavi vozil zato, ker gre za vozila iz uvoza, ki jih bo po planu možno uvažati še do leta 1961, pozneje pa bo treba nabavljati izključno domača vozila, ki niso najprimernejša za mestni promet (avtobusi FAP in TAM).

Tabela št. 6.

Količinski plan opreme (nabave in nadomestitve)

Vrsta opreme (v kosih)	1960/61	1962	1963	1964	1965	1966
I. Motorna vozila						
1. Trolejbusi Oerlikon v izvedbi R. Končar	5	7	7	7	7	7
2. Avtobusi OM Super Orione in Monotrali	40	25	25	25	25	25
3. Avtobusne prikolicе - Viberti	7	1	1	1	1	1
4. Kamioni prikolicе OM Super Orione Adige	50	20	20	20	20	20
5. Specialni voz — avtodvigalo	1	—	—	—	—	—
II. Servisna in remontna oprema						
1. Servisna oprema iz uvoza						
Garniture za pranje	1	2	2	—	—	—
Garnitura za mazanje	1	1	1	—	—	1
Dizalica 10 ton	1	1	—	—	—	—
Aparati za preizkušanje	6	4	—	—	—	—
2. Remontna oprema						
Specialni stroji in oprema	7	—	—	—	—	—
Specialno orodje (garniture)	5	5	5	5	5	5
Vrednost gornje opreme v milijonih dinarjev	1608	891	885	876	876	876

Nabava trolejbusov in avtobusnih prikolic je namenjena izključno za zboljšanje mestnega prometa.

Od 40 novih avtobusov bo podjetje vključilo v mestni in primestni promet 26 vozil (10 Monotralov in 16 avtobusov), 14 vozil bo vključilo v medkrajevni potniški in turistični promet.

Nabave vozil v letih od 1961 do 1965 predstavljajo v glavnem nadomestitev obstoječega voznega parka, vključno z investicijami tekočega leta, ker je glede na rok trajanja treba nadomestiti letno ca. 20 % skupnega števila avtobusov in trolejbusov. Pri nabavi avtobusov planiramo poleg tega ea. 7 do 10-odstotno letno povečanje kapacitet (skladno s porastom prebivalstva).

Porast potnikov v mestnem in primestnem prometu sicer presega stopnjo naravnega prirastka prebival-

stva in znaša v zadnjih letih 12 do 13 % letno, vendar pričakujemo, da bodo nekatera naša vozila le sposobna za obratovanje po preteku amortizacijske dobe in zato lahko upoštevamo v planu povečanja kapacitet to rezervo.

V mestnem prometu bi bilo poleg ostalih investicij nujno treba predvideti pokrita postajališča za potnike kot n. pr. ga je zgradil ObLO Rudnik pri postajališču Rakovnik. Pri končnih postajališčih bi bile potrebne tudi sanitarije za naše voznike in sprevednike. Taka postajališča na najbolj frekventiranih postajah bi stala 20 milijonov, ker bi jih bilo potrebnih približno 30. Podjetje nima sredstev za izgradnjo postajališč in predlagamo, da pristojni občinski ljudski odbori predvidijo za svoje teritorije ta sredstva in zgrade potrebne objekte v soglasju s podjetjem LT.

Tabela št. 7.

Finančni plan investicij in nadomestitev za leto 1960

Investicije	Vrednost v 000	Kdaj bo nabava	Kdaj bo plačano	Vpliv na strukturo dohodka
A. Gradnje				
1. Poslovni lokali — zgradbe	45.000	1960	II., III. IV. trom.	Prihranek na najemnih in ugodnost prodaje uslug
2. Delavniški objekti	40.000	1960	II., III.	Boljše vzdrževanje vozil
3. Ostale gradnje	13.000	1960	III., IV.	Bolje urejeno poslovanje
B. Oprema				
1. Karoserije avtob. prikolic	34.000	1960	II., III.	Povečanje prevoznih kapacitet
2. Tovornjaki in avtovlaki	612.000	1960	III., IV.	Razširitev tovorn. parka
3. Avtobusi	625.000	1960	III., IV.	Razširitev in obnova potniškega prometa
4. Avtodvigalo	20.000	1960	IV.	Vzdrževanje avtoparka
5. Oprema delavnic	100.000	1960	III., IV.	Vzdrževanje vozil
6. Inventar	15.000	1960	III.	Bolje urejeno poslovanje
7. Ostale potrebe prometa	4.000	1960	I.—IV.	Bolje urejeno poslovanje
C. Ostalo				
1. Anuitete dolgoročnih posojil za osn. in obrat. sredstva	100.000	1960		Po posojilih
Skupaj . . .	1.608.000			
B 2 — 4 Potrebna sred. iz investicijskih posojil	1.000.000			
Krito iz amort. sklada	608.000			

Od razpoložljivih investicijskih sredstev za planirane investicije bo formiralo sklad podjetja takole:

Saldo na računu amortizacije 1.1.1960	130.800/m
Vplačila v 1960 za 1959	97.200/m
Vkalkulirana amortizacija za 1960	300.000/m
Prodaja osnovnih sredstev	80.000/m
Skupaj razpoložljiva sredstva	608.000/m

Razen sredstev sklada amortizacije nima podjetje nobenih drugih investicijskih sredstev, ker posluje s planirano izgubo in ne formira lastnih skladov.

Plan investicij, ki smo ga navedli na prednjih straneh, je predmet večjih posebnih investicijskih programov, od katerih sta dva že odobrena, a zadnji je v postopku.

B. Organizacijske izboljšave podjetja glede mestnega prometa

1. Organizacijska sprememba v voznih redih.

Zaradi že omenjene pereče tehnične nepopolnosti voz, kar je posledica slabih cest in neenakomernih prevelikih obremenitev, pogosto izpade kak voz na progi iz prometa. Ker podjetje nima zadostne rezerve voz, nastopijo med rednimi intervali (6 oz. 8 minut) presledki, zaradi izpadlega voza celo do 15 in 20 minut, na posamezni progi. Dokler podjetje ne bo razpolagalo z zadostnim številom rezervnih voz v pripravljenosti, bo reševalo te izpade s spremembami voznih redov operativnega značaja (n. pr. če na progi, kjer redno obratuje 8 voz z 6 oz. 8-minutnim intervalom, izpadeta dva voza zaradi okvar, ostali vozovi začno takoj obratovati z 10-minutnim intervalom. S tem odpade neljubi presledek v rednem obratovanju, ki povzroča toliko negotovanja potnikov.) Pri tem sistemu se bo morda zgodilo, da na progi, kjer sovpadajo vozila dveh različnih prog (n. pr. Vič iz Vižmarij in z Ježice), pride do sporednih voženj.

2. V svrhu večjega prizadevanja delavcev našega podjetja prehajamo postopoma na plačevanje delavcev po učinku (od km oz. inkasa) ter na osebno zadolžitev šoferjev z vozili. S tem sistemom bo vsak delavec zainteresiran čimbolj čuvati vozilo (preprečevanje izpadov), da bo izvršenih čimveč km v prometu.

Kvaliteto kadra v podjetju je še vedno treba izboljševati. Kot smo že navedli, je podjetje v treh letih namestilo veliko število novih ljudi (šoferje, avtomehanike, avtoelektričarje itd.). Podjetje zaradi sorazmerno nizkih plač, brez visokih presežkov ni moglo dovolj izpopolnjevati kadrov. S prehodom na plače po učinku se bo to stanje izboljšalo, ker se bodo prejemi dobrim delavcem zvišali. Delavci sami bodo iskali novih možnosti za uvrstitev in izpopolnitev tehnološkega procesa tako v prometu, kakor tudi v delavnicah.

Podjetje je napravilo tudi obširen program vzgoje kadrov in ustanovilo Center za vzgojo kadrov, zlasti prometnih (šoferjev in sprevodnikov).

V zadnjih nekaj letih je podjetje imelo sorazmerno dobro organizirano servisno in remontno službo za vzdrževanje motorjev in spodnjega ustroja vozil, pri tem je bilo vse bolj občutno pomanjkanje karoserijskega servisa za redno vzdrževanje in obnavljanje karoserij na vozilih. Podjetje je v tekočem letu kot svoj stransko dejavnost osnovalo karoserijski obrat, z osnovno nalogo vzdrževanja vozil.

Razumljivo je, da od vseh teh organizacijskih sprememb nastopa kot najbolj pereče vprašanje (kadrovsko),

katerega reševanje pa ni odvisno samo od osnovnih prejemkov, ampak tudi od splošne skrbi za dvig osebnega standarda delavcev. Tu moramo poudariti pomanjkljivo stanovanjsko izgradnjo v našem podjetju, nezadostno organizirano delavsko prehrano, pomanjkanje počitniškega doma itd., kar je posledica tega, ker podjetje ne razpolaga s lastnimi skladi, od koder bi financiralo te potrebe. Ves dohodek namreč, ki ga doseže kolektiv iz stranskih rentabilnih dejavnosti in s povečano produktivnostjo, gre namreč za pokritje izgube mestnega prometa.

3. V sklop organizacijskih sprememb spada tudi predlog podjetja, ki je bil dan svoj čas od strani Mestnega sveta, kot priporočilo, da ustanove, podjetja in zlasti šole diferencirajo začetek svojega delovnega časa oziroma začetek pouka. Ta začetek bi se moral razvleči po polurnih razmakih od 6. do 8. ure, a konec dela oziroma pouka v enakih razmakih.

Zato je podjetje izvedlo med stalnimi potniki anketo, katere rezultati bodo podlaga za izdelavo potrebnega odloka Mestnega sveta.

C. Zboljšanje prodaje kart in sprememba sistema tarife

Zaradi odklonitev zastojev pri vstopanju in izstopanju potnikov ter za povečanje komercialne brzine, kakor tudi da odpravimo slepe potnike, ki jih je zlasti v konicah do 10 %, bo podjetje reorganiziralo prodajo vozovnic in preneslo del prodaje na najbolj frekventiranih postajah v lokale oz. kioske.

V svrhu izvedbe tega načrta je nujno potrebna določena sprememba sistema tarif v smeri poenostavitve.

Načelno je treba rešiti pri sistemu tarif vprašanje popustov. Kot je razvidno iz analize podjetja, je po dosedanjih predplačilnih vozovnicah povprečno 35 % potnikov uživalo olajšavo znižane cene prevoza ali celo brezplačen prevoz. Glede na to, da pri ostalih uslugah osebnega standarda kot so stanovanjske najemnine, električni tok, voda in podobno iste kategorije prebivalcev ne prejemo nobenih popustov, predlagamo, da Mestni svet ponovno premotri to vprašanje in ga reši. Podjetje predlaga, da obdrži nekoliko popusta še za diake in one, ki so doslej imeli brezplačne vozovnice (invalidi nad 80 %, slepi s spremljevalcem, otroci do 4 let, narodni heroji, narodni poslanci LRS in FLRJ, prometni miličniki in aktivni uslužbenci); znižano vožnjo 10 din pa otroci od 4 do 10 let starosti, vojni invalidi do 80 %, svoji aktivni uslužbencev, pitomci vojnih šol iz Vižmarij do Ajdovščine in obratno, nosilci spomenice iz leta 1941, medtem ko se cene vseh drugih vozovnic približajo komercialnim cenam.

Sprememba tarifnega sistema obsega naslednje:

a) Sprememba predplačilnih vozovnic iz dosedanjega blokovnega sistema na sistem avista (legitimacijskih) vozovnic. Ta sistem naj se uvede tako za delavce in uslužbence kakor tudi za diake.

b) Glede priložnostnih vozovnic se uvede enotna cena prevoza ne glede na razdaljo, z možnostjo ali brez možnosti prestopanja. Ta enotna cena bi pomenila občutno pocenitev vozovnic na daljše relacije, kar pomeni za podjetje določen izpad dohodka, a pri tem delno povečanje cene prevoza kratkih potnikov, kar naj bi delno reguliralo tudi naval potnikov in znižalo prometne konice, obenem pa nadoknadilo izpadli dohodek potnikov na daljših progah,

Tak sistem vozovnic bi omogočal njih prodajo v kioskih in trafikah, kar bi omogočalo hitrejše vstopanje potnikov brez nepotrebne gneče in nivoje pri sprevodniških blagajnah. Nadalje bi ta sistem omogočal podjetju, da bi dajalo potnikom komercialne popuste v izvensezonski letni dobi glede na oblike in v višini po individualnih študijah ter analizah tržišča.

Podjetje je podrobno analiziralo več variant spremembe sistema tarif ter predlaga kot najustrežnejšo naslednjo varianto:

a) Sprememba predplačilnih delavskih in uslužbenskih vozovnic v avista karte in sicer brez pravice prestopa 1200 din, s pravico prestopa pa 1800 din, z neomejenim številom voženj na relaciji od doma do delovnega mesta in nazaj.

b) Sprememba dijaških vozovnic v avista karte s povišanjem cene od dosedanjih 250 din na 400 din, zaradi možnosti večjega števila voženj na relaciji dom—šola—dom.

c) Sprememba sistema priložnostnih vozovnic na enotno ceno 20 din iz vseh smeri do Ajdovščine oz. kolodvora in 30 din iz vseh smeri s pravico prestopa pri Ajdovščini.

S tem se dohodek podjetja ne bo povečal, ker je podjetje pri obravnavanem predlogu upoštevalo znižanje števila potnikov (izpad nekaterih potnikov na kratkih progah, ki se jim cena prevoza poveča), ker kot smo že omenili, delno regulira pretiran naval in gneča, a je hkrati začasnega značaja in se v roku enega leta normalizira. V tem času bi podjetje uspelo z novimi investicijami povečati prevozne kapacitete.

Delavsko upravljanje in problemi kolektiva:

K splošni problematiki podjetja moramo posebej omeniti nekatera vprašanja, ki so za naše podjetje specifična, vendar pa zelo važna. To so:

1. Delavsko upravljanje podjetja s posebnim odnosom na komunalni značaj naše dejavnosti.

2. Perspektivni plan stanovanjske izgradnje za člane našega kolektiva.

Struktura organov delavskega upravljanja je naslednja:

DS podjetja	skupno	VK	KV	PK
Skupno	48	34	14	—
delavcev	45	32	13	—
uslužbencev	3	2	1	—

UO podjetja

Skupno	10	9	1	—
delavcev	9	8	1	—
uslužbencev	1	1	—	—

Sodelovanje uprave podjetja z organi delavskega samoupravljanja je zelo tesno, saj se vsi vodilni uslužbenci obvezno udeležujejo sej DS in UO ter dajejo pojasnila in odgovore na vprašanja. Prav tako se je udeleževal vseh sej DS in UO tudi sekretar komiteja ZK podjetja, predsednik sindikalne podružnice in predsednik mladinske organizacije. Zaradi boljše povezave z organi delavskega samoupravljanja in vodstvom političnih organizacij v podjetju je bil postavljen poseben posvetovalni organ, sestavljen iz vodstva vseh političnih organizacij podjetja, ki se sestaja redno tedensko in nakazal direktorju podjetja tekoče probleme.

Ad 2. Stanovanjska izgradnja v podjetju LT za eno najbolj težkih vprašanj iz razloga, ker so potrebe po stanovanju zelo velike kot v vsakem podjetju, posebej pa še zaradi hitrega porasta delovne sile (visoko-kvalificirane), na drugi strani pa podjetje ni ustvarjalo sredstev za ustrezne sklade, iz katerih bi lahko financiralo stanovanjsko izgradnjo, ker je zaradi objektivnih razlogov poslovalo z izgubo. Zato je število novozgrajenih stanovanj (32) v razdobju od leta 1953 do danes zelo majhno v primerjavi s številom članov kolektiva (ca. 700), zlasti še, če primerjamo število stanovanj in število članov kolektiva drugih večjih, n. pr. Lito-

stroj.

Prav zaradi tega perečega problema in ob upoštevanju dejstva, da delovni kolektiv s svojimi uspešnimi napori pokriva pretežni del te izgube mestnega prometa, pa upravičeno želi imeti tudi ustrezna namenska sredstva za stanovanjsko izgradnjo. Zato je na predlog političnih organizacij podjetja in velike večine članov kolektiva sklenil DS v zaključnem računu za leto 1959 vključiti v ostanek poslovne izgube tudi 5 milijonov dinarjev sredstev za namenske sklade podjetja, med katerimi je najvažnejše vprašanje stanovanjska izgradnja in družbeni standard.

Ker pa s tem zneskom podjetje ne more zadovoljiti niti minimalnih potreb po stanovanjih, je DS podjetja sklenil, da najame posojilo iz stanovanjskega sklada v svrhu izgradnje nekaj manjših in večjih stanovanj. Poleg tega je podjetje ustanovilo zelo močno stanovanjsko združenje (kateri šteje preko 60 članov) ter je iniciativno teh članov zadruga podjetje podprlo s primernim zmogljivim posojilom stanovanjski za drugi iz svojih namenskih sredstev.

V ilustracijo oz. prikaz, kako pereč je stanovanjski problem v našem kolektivu, lahko navedemo, da bi potrebovali za zadostitev najnujnejših potreb po stanovanjih ca. 100 družinskih stanovanj in ca. 40 samskih ležišč (20 % članov kolektiva nima primernega dostojnega stanovanja).

Perspektivno bo moralo podjetje iz dobička svojih aktivnih dejavnosti vsako leto vkalkulirati do 20 milijonov namenskih sredstev za stanovanjsko izgradnjo, zboljšanje delavske prehrane, nabave primernega števila ležišč v počitniški skupnosti in kulturno prosvetni dvig članov kolektiva.

Varnost prometa v Ljubljani

Poročilo je bilo objavljeno o 38. številki »Glasnika«. Danes objavljamo zaključke k temu poročilu, ki jih je dal o svojem referatu na seji Mestnega sveta ing. Rudolf Ciminlini, in sicer:

Pri reševanju problemov cestnega prometa v Ljubljani je treba upoštevati ekonomski in varnostni faktor.

Doseči: hitro in neovirano odvijanje prometa, vendar ob zadostni skrbi za varnost vseh koristnikov cest. Pogoji za to pa bi bili:

- dobro vzdrževane, urejevalne, opremljene ceste,
 - učvrstiti načrt za perspektivno cestno omrežje na področju mesta,
 - opremiti ceste s sodobnimi tehničnimi napravami (semaforji, utripajoče luči, Pupinovi svetlobni stožci),
 - sprostitev ceste, zagotoviti parkirne prostore,
 - ojačiti kontrolo prometa,
 - obravnavati povzročitelje nesreč.
- Za izvajanje teh načel bi bilo med drugim potrebno:

1. Pri Zavodu za urbanizem OLO Ljubljana ustanoviti posebno službo, ki bo skrbela za tako načrtovanje, da bo omogočeno pravilno razvijanje prometa na območju mesta. Ta služba naj sodeluje pri izdajanju soglasij k vsem gradnjam cest, oziroma objektov, ki se nanašajo na ceste.

2. Zavod za urbanizem OLO naj čimprej oskrbi izdelavo načrta osnovne cestne mreže na področju mesta; ne cestne mreže naj bi bil osnova za urbanistično urejevanje mesta in načrtovanje ostalih cest.

Pri projektiranju cestne mreže naj projektanti upoštevajo bodoče potrebe zaradi naraščajočega prometa (primer: širše ceste, prostornejša križišča, križišča naj bodo čimbolj pravilna itd.).

Pri presoji ustreznosti projektov cest obvezno sodeluje TNZ OLO Ljubljana.

3. Pri izdelavi osnovne cestne mreže, je treba določiti parkirne prostore za osebne in tovorne avtomobile. Lokacija parkirnih prostorov za tovorne avtomobile naj bodo izven centra mesta, vendar ne na skrajni periferiji. Ti prostori naj bodo v bližini glavnih vpadnic.

4. Ceste v mestu je treba čimbolj sprostiti, na njih zagotoviti nemoteno odvijanje prometa. Zato bi bilo treba urediti v centru mesta že letos nove parkirne prostore za osebne avtomobile in turistične avtomobile.

Lokacije za parkirne prostore naj bi določile občine sporazumno z TNZ.

5. Prepovedi naj se parkiranje tovornih avtomobilov med Rimsko cesto, Trgom francoske revolucije, Ljubljano, Resljevo cesto in železniško progo. Na vseh ulicah tega območja je treba namestiti ustrezne prometne znake, ki dovoljujejo par-

kiranje samo osebnim avtomobilom, motornim kolesom in avtobusom. To naj se izvede postopoma po potrebi od centra navzven.

Lokacije za parkirne prostore tovornih avtomobilov naj bi določile občine sporazumno s TNZ OLO Ljubljana. Te prostore bi bilo potrebno pripraviti čimprej.

6. Za povečanje parkirnih površin v centru mesta naj se sprostijo za parkiranje osebnih avtomobilov še več ulic in dopusti na večini od njih obojestransko parkiranje. (TNZ naj to uredi z vsako občino posebej, najprej pa z občino Ljubljana-Center.)

7. Promet v mestu Ljubljani je treba prirediti urejevati s sodobnimi tehničnimi sredstvi, kot primer: prometno važnejša križišča naj se postopoma opremijo s svetlobnimi napravami za reguliranje prometa.

Zaradi enovitosti opremljanja je potrebno izdelati načrt teh naprav, glavni naročnik načrta naj bo ObLO Ljubljana-Center, pristojne občine pa k stroškom prispevajo ustrežajoči del.

Pri presoji naj sodeluje obvezno tudi TNZ OLO Ljubljana.

8. Zaradi varnejšega prehajanja pešcev preko cest je treba na kritičnih mestih namestiti srednje otoke s Pulinovimi varnostnimi svetlečimi stožci. Oskrbijo čimprej pristojne občine v soglasju s TNZ OLO Ljubljana.

9. Cestno-upravni organi naj bi redno obnavljali oznake za prehode za pešce. Prav tako naj se zagotovi vzdrževanje drugih oznak na vozišču. Na večjih križiščih naj se obeleži na cestišču razvrščanje vozil zaradi hitrejšega in varnejšega prehajanja preko križišč.

Na cestah I. reda bi bilo treba zavarovati vse označene prehode za pešce z opozorilnimi tablam.

10. Na avtobusnih postajališčih v mestu, ki so pomaknjena izven glavnega vozišča, je treba primerno urediti (vozišče modernizirati), da bodo vozila lahko uporabljala in nepoškodovala.

11. Priporočila se dalje, da se čimprej pristopi k gradnji kolesarskih stez od Ljubljane do Medvode, od Vira do Doba pri Domžalah in skozi Ježico ter Črnuče. Usposobi naj se za kolesarje tudi stranski makadamski pas na cesti Ljubljana-Vrhnika.

12. V bodoče naj se nove in rekonstruirane ceste v mestu tako površinsko obdelajo z asfalti ali drugimi gladkimi masami, ki omogočajo trajnejšo označitev obeležb na vozišču. Doseči kvalitetnejšo barvo za oznake.

13. Doseči več sistematičnosti pri prekopih cest (več koristnikov hkrati), strokovno pravilno zapanje izkopanih jarkov, proti kršilec izvajati sankcije. V glavni turistični sezoni naj se prekopi cest praviloma sploh ne vršijo.

14. Mararykova cesta naj se zapre za promet kolesarjev, ročnih vozičkov in triciklov od Titove ceste do Resljeve ceste. Tem koristnikom naj se dovoli uporaba ceste ob železnici na zgornjem delu Trga OF.

15. Tajništvo za notranje zadeve naj glede tehničnih pregledov vozil nadaljuje s sedanjo prakso. Letni tehnični pregled naj ne bo edini in naj se vozila pregledujejo tudi med vožnjo in v garažah.

16. Priporočamo, da nudijo občinski ljudski odbori čimvečjo pomoč tudi finančnim komisijam za varnost prometa, ki so formirane pri svetih za notranje zadeve občinskih ljudskih odborov, v cilju usposabljanja za najširšo vzgojno dejavnost cestnih koristnikov.

Po razpravi je Mestni svet sprejel vse predloge.

zmanjša, če je bil uslužbenec, ki je službeno potoval, na poti večji del noči.

4. člen

Nadomestilo za ločeno življenje znaša za uslužbenca občinskih ljudskih odborov 5000 do 10.000 dinarjev na mesec. V posebno upravičenih primerih se sme izjemoma priznati uslužbencem prve in druge vrste ter tehničnemu osebju s kvalifikacijo visokokvalificiranega delavca tudi večje nadomestilo, vendar največ 15.000 dinarjev na mesec. Če se prizna uslužbencu nadomestilo nad 10.000 dinarjev na mesec, mora izdati o tem predstojnik organa posebno obrazloženo odločbo.

5. člen

Uslužbenci občinskih organov imajo po 14. členu uredbe o povračilih potnih in drugih stroškov javnih uslužbencev pravico do kilometrine, ki znaša 25 dinarjev za vsak prevoženi kilometer.

6. člen

Ta odlok velja takoj.

Št.: 01/1-1-52/1.

Grosuplje, 9. maja 1960.

Predsednik

občinskega ljudskega odbora:
Tone Janežič, l. r.

OBČINA IVANČNA GORICA

318.

Na podlagi 71. člena zakona o organizaciji uprave ljudskih odborov (Ur. l. LRS št. 22-119/59) in 12. točke 26. člena statuta občine Ivančna gorica je občinski ljudski odbor Ivančna gorica na seji občinskega zbora in na seji zbora proizvajalcev dne 28. decembra 1959 sprejel

ODLOK

o določitvi delovnega časa upravnih organov občinskega ljudskega odbora Ivančna gorica.

1. člen

Delovna obveznost uslužbencev upravnih organov občinskega ljudskega odbora Ivančna gorica traja dnevno 7 ur, kolikor ni s tem odlokom ali drugim predpisom drugače določeno.

2. člen

Delovni čas traja od 7. do 14. ure.

3. člen

Delovni čas za sprejem strank je ob ponedeljkih, sredo in petkih od 8. do 12. ure.

Glavna pisarna-vložišče sprejema vloge vsak delavnik ves delovni čas.

Vloge, ki jih želijo dati stranke ustno na zapisnik in so vezane na rok ali so kako drugače neodložljive, se sprejemajo vsak dan v teku vsega delovnega časa.

4. člen

Delovni čas snažilke traja 8 ur; začne se neposredno po delovnem času iz 2. člena tega odloka.

5. člen

Ta odlok velja od dneva objave v »Glasniku«, uradnem vestniku okraja Ljubljana.

Št.: 01/1-4154/1.

Ivančna gorica, dne 27. dec. 1959.

Predsednik

občinskega ljudskega odbora:
Stanislav Keber, l. r.

OBČINSKI LJUDSKI ODBORI

OBČINA DOMŽALE

316.

Na podlagi 71. člena zakona o organizaciji uprave ljudskih odborov (Uradni list LRS št. 22/59) in 12. točke 26. člena statuta občine Domžale je občinski ljudski odbor Domžale na seji občinskega zbora in zbora proizvajalcev dne 21. maja 1960 sprejel

ODLOK

o določitvi delovnega časa upravnih organov občinskega ljudskega odbora Domžale.

1. člen

Delovna obveznost uslužbencev upravnih organov občinskega ljudskega odbora Domžale traja dnevno 7 ur, kolikor ni s tem odlokom ali drugim predpisom drugače določeno.

2. člen

Delovni čas traja:
a) v ponedeljek, torek, četrtek in petek od 7. do 14. ure;
b) v sredo od 7. do 16. ure;
c) v soboto od 7. do 12. ure.

3. člen

Delovni čas za sprejem strank je ob ponedeljkih in petkih od 8. do 12. ure, ob sredo pa od 8. do 16. ure.

Sprejemna pisarna, prijavna — odjavna ter matična služba sprejemajo stranke in njihove vloge vsak delavnik ves delovni čas.

Vloge, ki jih želijo dati vložniki ustno na zapisnik in so vezane na rok ali so kako drugače neodložljive, se sprejemajo vsak delovni dan v teku vsega delovnega časa.

4. člen

Ta odlok velja od dneva objave v »Glasniku«, uradnem vestniku okraja Ljubljana.

Št.: 02/1-01-22/1-60.

Domžale, dne 21. maja 1960.

Predsednik

občinskega ljudskega odbora:
Franc Habjan, l. r.

OBČINA GROSUPLJE

317.

Na podlagi 5. člena uredbe o povračilih potnih in drugih stroškov javnih uslužbencev (Uradni list FLRJ št. 9/60) je občinski ljudski odbor Grosuplje na seji občinskega zbora in na seji zbora proizvajalcev dne 9. maja 1960 sprejel

ODLOK

o višini dnevnice za uradna potovanja, nadomestila za ločeno življenje in kilometrine za uslužbenca občinskega ljudskega odbora Grosuplje, občinskih zavodov in občinskih organizacij.

1. člen

Uslužbenci v smislu tega odloka so osebe, ki so v delovnem razmerju

z občinskim ljudskim odborom Grosuplje, občinskim zavodom ali občinsko organizacijo (v nadaljnjem besedilu: občinski organi), za katere velja zakon o javnih uslužbencih.

2. člen

Dnevnica uslužbencev občinskih organov znaša:

1. za uslužbenca, razvrščene od XX. do vštete XI. plačilnega razreda in za tehnično osebje, razen za osebje s kvalifikacijo visokokvalificiranega delavca — 1300 din;

2. za uslužbenca, razvrščene od X. do vštete V. plačilnega razreda, in za tehnično osebje s kvalifikacijo visokokvalificiranega delavca — 1500 din;

3. za uslužbenca, razvrščene od IV. plačilnega razreda navzgor — 1700 din.

Honorarnim uslužbencem se določa dnevnic po honorarju v skladu z določbami, ki veljajo za redne uslužbenca. Honorarnim uslužbencem, ki jim honorarna služba ni edini poklic, se določa dnevnic po glavnem poklicu, če je to zanje ugodnejše.

3. člen

V smislu četrtega odstavka 21. člena uredbe o povračilih potnih in drugih stroškov javnih uslužbencev se uslužbencu, če na službenem potovanju ni prenočeval, zmanjša dnevnic na 30 %. Dnevnic pa se ne

OBČINA LJUBLJANA-SIŠKA

319.

Na podlagi 5. člena o povračilih potnih in drugih stroškov javnih uslužbencev (Ur. l. FLRJ št. 9/60) in 1. odstavka 30. člena statuta občine Ljubljana-Siška je občinski ljudski odbor Ljubljana-Siška na seji občinskega zbora in na seji zbora proizvajalcev dne 24. maja 1960 sprejel

ODLOK

o višini dnevnic za uradna potovanja, nadomestila za ločeno življenje in kilometrino za uslužbence občinskega ljudskega odbora Ljubljana-Siška, občinskih zavodov in organizacij

1. člen

Uslužbenci v smislu tega odloka so osebe, ki so v delovnem razmerju z občinskim ljudskim odborom Ljubljana-Siška, občinskim zavodom ali občinsko organizacijo (v nadaljevanju besedila: občinski organi), za katere velja zakon o javnih uslužben- cih.

2. člen

Dnevnic uslužbencev občinskih organov znaša:

1. za uslužbence, razvrščene od XX. do vštete XI. plačilnega razreda in tehnično osebje, razen za osebje s kvalifikacijo visokokvalificiranega delavca — 1300 dinarjev;

2. za uslužbence, razvrščene od X. do vštete V. plačilnega razreda in za tehnično osebje s kvalifikacijo visokokvalificiranega delavca — 1500 dinarjev;

3. za uslužbence, razvrščene od IV. plačilnega razreda navzgor 1700 dinarjev.

Honorarnim uslužbencem se določa dnevnic po honorarju v skladu z določbami, ki veljajo za redne uslužbence. Honorarnim uslužbencem, ki jim honorarna služba ni edini poklic, se določa dnevnic po glavnem poklicu, če je to zanje ugodnejše.

3. člen

Nadomestilo za ločeno življenje znaša za uslužbence občinskih organov od 6000 do 10.000 dinarjev na mesec. Izjemoma se sme priznati uslužbencem prve in druge vrste ter tehničnemu osebju s kvalifikacijo visokokvalificiranega delavca tudi večje nadomestilo, ki pa ne sme prese-gati 15.000 dinarjev na mesec. Če se prizna uslužbencu nadomestilo nad 10.000 dinarjev na mesec, mora o tem izdati predstojnik organa posebej obrazloženo odločbo.

4. člen

Uslužbenci občinskih organov imajo po 14. členu uredbe o povračilih potnih in drugih stroškov javnih uslužbencev pravico do kilometrine, ki znaša 25 dinarjev za vsak prevoženi kilometer.

5. člen

Z dnem, ko začne veljati ta odlok, neha veljati odlok o povračilu stroškov za službena potovanja in terensko delo, ki se opravlja v mejah občine Ljubljana-Siška do 10 km oddaljeno od ožjega območja občine (Glasnik št. 74/59).

6. člen

Ta odlok velja takoj.

Št.: 01/1-1-76/1-60.

Ljubljana, dne 24. maja 1960.

Predsednik

občinskega ljudskega odbora:

Janez Nedog, l. r.

OBČINA LOŠKA DOLINA

320.

Na podlagi 16. člena zakona o veterinarski službi v LRS (Ur. list LRS št. 6/59) ter 2. in 11. člena temeljne uredbe o finančno samostojnih zavodih (Ur. list FLRJ št. 51/53) je občinski ljudski odbor Loška dolina na seji občinskega zbora in na seji zbora proizvajalcev dne 10. maja 1960 sprejel

ODLOCBO

o ustanovitvi Veterinarske postaje Loška dolina.

1.

Ustanovi se veterinarska postaja (v nadaljnjem besedilu: zavod) Loška dolina kot samostojni zavod s sedežem v Starem trgu.

2.

Zavod gospodari s premoženjem, ki mu ga da v upravljanje ustanovitelj, in s premoženjem, ki ga ostvari s svojim poslovanjem.

3.

Zavod opravlja vse strokovno operativne veterinarske naloge, zlasti preventivno in kurativno veterinarsko službo v občini Loška dolina.

4.

Zavod ima zlasti tele naloge:

a) strokovno sodelovanje pri zatiranju in preprečevanju živalskih kužnih, zajedalskih in vzrejnih bolezni, kolikor izvajanje posameznih ukrepov ni izrecno pridržano veterinarskemu inšpektorju, zlasti pa opravlja: varstveno, razpoznavno in zdravilno cepljenje živali in diagnostični postopek zaradi ugotavljanja kužnih, zajedalskih in vzrejnih bolezni;

b) z izvajanjem veterinarsko-higienskih ukrepov skrbi za preprečevanje drugih živalskih bolezni;

c) zdravi bolne živali;

d) izvršuje osemenjevanje in ukrepe za zatiranje jalovosti;

e) kastrira domače živali;

f) proučuje možnosti sanacije nezdravih predelov v cilju zatiranja živalskih kužnih in drugih bolezni;

g) skrbi za strokovno izpopolnjevanje pomožnega veterinarskega osebja;

h) seznanja živinorejce z veterinarsko-higienskimi ukrepi za varstvo zdravja živali, posebno glede zatiranja in preprečevanja živalskih kužnih, zajedalskih in vzrejnih bolezni;

i) vodi evidenco o zdravstvenem stanju živali, o kužnih in zajedalskih boleznih ter druge predpisane evidence.

5.

Organa zavoda sta upravni odbor in upravnik zavoda. Upravni odbor ima 5 članov; sestavljajo ga štirje člani, ki jih imenuje izmed veterinarskih in živinorejskih strokovnjakov, javnih delavcev in državljanov

ter uslužbencev zavoda občinski ljudski odbor, in upravnik.

Delovna doba upravnega odbora traja 1 leto.

Upravnika zavoda imenuje in razrešuje občinski ljudski odbor.

6.

Zavod ima tele sklade:

a) sklad za nagrade delavcev in uslužbencev;

b) amortizacijski sklad.

7.

Za zadeve in naloge zavoda je pristojen svet za kmetijstvo in gozdarstvo občinskega ljudskega odbora.

8.

Podrobnejša organizacija in način dela zavoda se predpišejo s pravili zavoda, ki jih izda občinski ljudski odbor na predlog sveta za kmetijstvo in gozdarstvo.

9.

Zavod začne poslovati 1. maja 1960.

10.

Ta odločba se objavi v »Glasniku«, uradnem vestniku okraja Ljubljana.

Št.: 01/1-01-15/1-60.

Datum: 10. maja 1960.

Predsednik

občinskega ljudskega odbora:
Jože Mlakar, l. r.

OBČINA VRHNIKA

321.

Na podlagi 5. člena uredbe o povračilih potnih in drugih stroškov javnih uslužbencev (Ur. list FLRJ št. 9/60) je občinski ljudski odbor Vrhnika na seji občinskega zbora in na seji zbora proizvajalcev dne 9. maja 1960 sprejel

ODLOK

o višini dnevnic za uradna potovanja, nadomestila za ločeno življenje in kilometrino za uslužbence občinskega ljudskega odbora Vrhnika, občinskih zavodov in občinskih organizacij.

1. člen

Uslužbenci v smislu tega odloka so osebe, ki so v delovnem razmerju z občinskim ljudskim odborom Vrhnika, občinskim zavodom ali občinsko organizacijo (v nadaljnjem besedilu: občinski organi), za katere velja zakon o javnih uslužben- cih.

2. člen

Dnevnic uslužbencev občinskih organov znaša:

1. za uslužbence, razvrščene od XX. do vštete XI. plačilnega razreda, in za tehnično osebje, razen za osebje s kvalifikacijo visokokvalificiranega delavca — 1300 dinarjev;

2. za uslužbence, razvrščene od X. do vštete V. plačilnega razreda, in za tehnično osebje s kvalifikacijo visokokvalificiranega delavca — 1500 dinarjev;

3. za uslužbence, razvrščene od IV. plačilnega razreda navzgor — 1700 dinarjev.

Honorarnim uslužbencem se določa dnevnic po honorarju v skladu z določbami, ki veljajo za redne uslužbence. Honorarnim uslužben- cem, ki jim honorarna služba ni edini

poklic, se določa dnevnic po glavnem poklicu, če je to zanje ugodnejše.

3. člen

V smislu 4. odstavka 21. člena Uredbe o povračilu potnih in drugih stroškov javnih uslužbencev uslužbencu, če na službenem potovanju ni prenočeval, zmanjša dnevnic na 30 %. Dnevnic pa se mu zmanjša, če je bil uslužbenec, ki službeno potoval, na poti večji dnoči.

4. člen

Nadomestilo za ločeno življenje znaša za uslužbence občinskega organa od 5000 do 10.000 din na mesec. V posebno upravičenih primerih sme izjemoma priznati uslužbencu I. in II. vrste ter tehničnemu osebju s kvalifikacijo visokokvalificiranega delavca tudi večje nadomestilo, vendar največ 15.000 din na mesec. Če se prizna uslužbencu nadomestilo nad 10.000 din na mesec, mora izdati o tem predstojnik organa posebej obrazloženo odločbo.

5. člen

Uslužbenci občinskih organov imajo po 14. členu uredbe o povračilih za potne in druge stroške javnih uslužbencev pravico do kilometrine, ki znaša 25 dinarjev za vsak prevoženi kilometer.

6. člen

Z dnem, ko začne veljati ta odlok, neha veljati odlok o kilometrini in dnevnicah za službena potovanja (»Glasnik« št. 92/59).

7. člen

Ta odlok se objavi v »Glasniku«, uradnem vestniku okraja Ljubljana, in velja takoj.

Št.: 01/2-01-47/1-60.

Vrhnika, dne 9. maja 1960.

Predsednik

občinskega ljudskega odbora:
Janez Brenčič, l. r.

VSEBINA

Vabilo na 8. sejo zbora proizvajalcev.

44 Odlok o dohodnini v stalnem znesku okraja za leto 1960.

45 Odlok o ustanovitvi sklada za razširitev in modernizacijo obstoječih in graditve novih kino dvoran na območju občine mesta Ljubljane.

46 Odlok o razveljavitvi odloka o ustanovitvi sklada za potrebe družbenega stanovanja na območju občine mesta Ljubljane.

47 Odločba o potrditvi odredbe Sveta za tržišče o določitvi najvišjih maloprodajnih cen za sveže goveje in svinjsko meso.

48 Odločba o spremembi odločbe o ustanovitvi Okrajnega zavoda za produktivnost dela.

49 Odločba o ustanovitvi štiriletne kmetijske šole v Sličini.

50 Sklep o postopni odpravi gimnazije v Sličini.

Izvolitve, imenovanja in razrešitve na 22. seji OLO.

Modernizacija mestnega prometa in sprememba sistema tarif.

Varnost prometa v Ljubljani.

316 Odlok o določitvi delovnega časa upravnih organov občine Domžale.

317 Odlok o višini dnevnic za uradna potovanja, nadomestila za ločeno življenje in kilometrino za uslužbence občinskega ljudskega odbora, občinskih zavodov in organizacij občine Grosuplje.

318 Odlok o določitvi delovnega časa upravnih organov občine Ivančna gorica.

319 Odlok o višini dnevnic za uradna potovanja, nadomestila za ločeno življenje in kilometrino za uslužbence Obč. Ljubljana-Siška, občinskih zavodov in organizacij.

320 Odločba o ustanovitvi Veterinarske postaje Loška dolina.

321 Odlok o višini dnevnic za uradna potovanja, nadomestila za ločeno življenje in kilometrino za uslužbence občinskega ljudskega odbora, občinskih zavodov in organizacij občine Vrhnika.