

Celovška pred obnovitvijo

23. oktobra bodo stekla dela na 2100 metrov dolgem odseku Celovške ceste med Djakovičevo ulico in gostilno Žibert. Ta najbolj dotrajani del magistralne ceste, ki ne povezuje le Gorenjske z Dolenjsko ampak je tudi del najkrajše cestne povezave med severno Evropo in malo Azijo, že dolgo kliče po temeljiti obnovi. Ko bodo cesto 1. junija ponovno odprli, bo to sodobna štiripasovnica, z številnimi podhodi za pešce in med dru-

gim prva cesta v Ljubljani z že izgrajenim priključkom za bodočo mestno obvoznico.

Glavni izvajalec projekta je gradbeno podjetje Slovenija-cesta, ki bo pri tej gradnji prvič uporabilo nov način organizacije dela, ki so ga izdelali na podlagi izkušenj pri gradnji letališča Brnik. S tem bodo za polovico skrajšali prvotno predvideni čas gradnje, česar bodo najbolj veseli vozniki, ki se bodo morali med tem časom voziti v mesto po

obvoznicah. Promet bo v glavnem potekal po podaljšani Vodnikovih (po njej bodo vzeli tudi avtobusi javnega mestnega prevoza) in po Industrijski cesti ob šišenski železnici.

Obnova celotnega odseka bo stala 263 milijonov dinarjev od tega bodo gradbena dela stala 133 milijonov, komunalne napeljave 60 milijonov, odkupi in odškodnine pa bodo znašale 50 milijonov dinarjev.

M. S.



Med gradnjo podvoza na Erjavčevi so morali začasno premakniti tudi železnico.

NETOČNI PODATKI O VIŠINI TALNE VODE ZAVLEKLI IZGRADNJO PODVOZA NA ERJAVČEVI CESTI ZA 6 MESECEV

Napaka »prihranila« 400.000 dinarjev

Predstavniki Ljubljanske SIS za izgradnjo cest so pred dnevi sporočili za javnost dokaj protislovno vest, namreč, da so s prekinitvijo del na podvozu Erjavčeve ulice pod železnico in Levstikovo cesto prihranili 400.000 dinarjev.

Kako je mogoče, da kakršnakoli prekinitve in zakasnitev del na kakršnemkoli gradbišču pomeni prihranek je postalo jasno, ko so obrazložili, da so v tem času spreminjali načrte, ki so bili izdelani na podlagi napačnih predpostavk o višini talne vode.

Novi podatki, ki so jih dobili iz »prve roke«, pri prekopavanju terena, so pokazali, da je možno vso stvar izpeljati mnogo enostavneje, in seveda tudi ceneje.

Pri tem so seveda pozabili povedati, da bi lahko prihranili še kakšen tisočak več, če bi že takoj na začetku pogledali teren malo natančneje in se s tem izognili zapravljanju časa in dvojnemu delu z načrti, saj šest mesecev podaljšanja tudi ni poceni.

M. S.

Kmalu prenovljena Čopova

28. novembra bodo predvidoma odprli prenovljeno Čopovo ulico. Sedaj še vedno urejajo komunalne napeljave, plin, vodo, električne vode, telefonske napeljave ipd.

Dela so v tej fazi zaradi nepopolnega katastra starih napeljav močno otežkočena, vendar zaenkrat še nikjer niso prekoračili roka.

Površina obnovljene Čopove bo v istem nivoju v celoti pokrita

z mozaičnim tlakom iz pohorskega granita »tonalit« v kombinaciji s tlakovcem (opeka) iz Ljubecne.

Spomladi so načrtovalci ob razstavi različnih vzorcev izvedli med Ljubljančani nekakšno anketo ob kateri se je pokazalo, da je ljudem najbolj všeč naravni kamen »kvarcit«, vendar se je izkazalo, da izvajalec ponuja pravzaprav kamen uvožen iz Norveške, tako da so se na skupnosti za komunalne izgradnje odločili

raje za domač naravni kamen, ki je ravno tako lep in še cenejši.

Celotna prenova Čopove bo predvidoma stala 8 milijonov dinarjev, od tega bodo cestna dela, vključno z vsemi zemeljskimi deli za komunalne napeljave veljala 4 milijone 200 tisoč dinarjev, kamniti tlak 2 milijona 700 tisoč in opečni tlak 280 tisoč dinarjev. Ostali del sredstev predstavlja nekakšno rezervo za primer nepredvidenih stroškov.

M. S.



Pri načrtovanju so se glede talne vode opirali predvsem na podatke, ki veljajo pri izgradnji kulturnega doma Ivan Cankar. Čeprav gradbišči nista ravno daleč, je izkop ob začetku del pokazal čisto drugačno situacijo.

Projekt »Ljubljana 2000«

(nadaljevanje s 1. strani)

turni, bančni, univerzitetni in gospodarski center Slovenije. Temu dajemo poseben poudarek, poleg tega projektiramo v »Ljubljani 2000«, da je Ljubljana kot center Slovenije tudi razvitejša mesto med najbolj razvitimi mesti v Jugoslaviji. Če hočemo obdržati tak status in te pogoje, ki so naravno dani ali ustvarjeni, potem moramo planirati ta razvoj tako, da bodo doseženi vsi komparativni kazalci stanja in razvoja. Začeti bi morali razčiščevati najprej prostorske, urbanistične ter strukturne opredelitve.

Iz tega zornega kota bi se morali opredeliti, ali Ljubljana v letu 2000 v izhodišču planiranja zajema pet ljubljanskih občin ali več, kot na primer Grosuplje, Kamnik, Domžale, Vrhnika, kot enotni sistem do leta 2000. Z družbenoekonomskega, pa tudi s prostorskega vidika bi bilo nujno vključevati ta širši prostor.

Zastavlja se vprašanje, ali je Ljubljano treba načrtovati kompleksno? Izhajati je treba iz stanja in prednostnih nalog, da bi nadaljnji razvoj tekel nemoteno, kontinuirano, dogovorjeno in da bi bil končni cilj dosežen v kom-

pleksnem razvoju. Nadalje je treba upoštevati, da se mora Slovenija razvijati policentrično, torej je treba opredeliti tudi v Ljubljani in njeni okolici v srednjeročnem razvoju prostor in pogoje za kapitalno intenzivnejše gospodarstvo ter posebnosti predlaganih panog na posameznih področjih. Preučiti je treba vprašanje, ali je za leto 2000 sprejemljiva taka usmeritev, ali je ta usmeritev dovolj precizna. Verjetno bo treba točneje opredeliti še gospodarske panoge, demografsko rast prebivalstva ter razširiti prostor, koder bodo nadaljnje gospodarske zmogljivosti.

Ciklični razvoj

Nadalje lahko ugotavljamo, da tako v srednjeročnih planih kot v projektu »Ljubljana 2000« zasedimo v analizah prekratke cikle razvoja glede na metode analiz. Verjetno bi morali v novem projektu »Ljubljana 2000« v analizah izhajati iz osnov 10-letnega cikličnega razvoja, jih pretehtati in iz tega potegniti popravke za nadaljnji razvoj v okviru realnih možnosti. Naraščanje prebivalstva v Ljubljani je treba ponovno prou-

čiti. Ko bomo določili prostor sedanjih pet ali več občin, je nujno treba videti, ali je projekcija »Ljubljane 2000« na 430 tisoč prebivalcev še realna. Vse kaže, da ne. Če bo število v projektu presežilo 500 tisoč prebivalcev, je treba z vidika zaposlovanja, infrastrukturnih projektov, projektov družbenih dejavnosti in z drugih vidikov napraviti nove osnove, sicer se bomo v nadaljnjem razvoju srečevali z mnogimi nevšečnostmi. Sam policentrični razvoj Slovenije narekuje tudi v Ljubljani glede na njen položaj posebne zahteve. Že danes Ljubljano prehitri priliv prebivalstva glede na pogoje in dogovore duši, zavira optimalen kurz razvoja. Zato je treba sprejeti usmeritve že sedaj, predvsem v javni razpravi na področju izgradnje infrastrukturnih objektov. Ker je čas kratek, se je treba že sedaj odločiti, katere detajle moramo strokovno proučiti, katere morajo strokovno proučiti posamezne ustanove in zato je treba že sedaj poskrbeti za projekte finančnih sredstev. V obstoječem predlogu so premalo ali pa preveč ohlapno opredeljeni cilji razvoja. Tu ne mislim na nasprotujoče si razmerje števila prebivalcev z razvojem in ekonomsko močjo go-

spodarstva, temveč za kvalitetne dejavnosti, kot so komunalna opremljenost, humanizacija bivalnega in proizvodnega prostora, razreševanje več sistemskih rešitev mesta z vodo, elektriko, plinom. Predvideti je treba elemente elementarnih nesreč, oz. vojne, proučiti rekreacijske površine, sodobne prehranske navade in možnosti na področju prehranjevanja in drugo.

Pri projektu bi morali pretehtati vsa ta poglavja posebej in se izreči glede posameznih vprašanj.

Koliko prebivalcev?

Demografski razvoj je posebna kategorija, ki je odvisna od tega, kakšen bo naravni prirastek prebivalstva, kako se bosta Slovenija in Jugoslavija razvijali policentrično, za koliko se bo podaljšala življenjska doba ljudi in kot seveda tudi od mehanskega prirastka, ki je pogojen z večjim ali manjšim družbenoekonomskim razvojem. Po prognozah dolgoročnega razvoja smo predvideli prirastek 1,97% v obdobju do leta 1985, od 1985 do 2000 pa 1,47%. Realna ocena povprečja za zadnjih 6 let pa kaže prirastek skoraj 2%. Iz tega torej sledi, da bo rast števila prebivalstva višja, kot je bilo prvotno načrtano, ker se tudi počasneje rešujejo nekatera vprašanja na področju nerazvitih področij v SRS in SFRJ. Gotovo bo treba

temeljito razpravljati o tem, ali bo Ljubljana leta 2000 imela 500 tisoč prebivalcev. Pri tem je treba imeti pred očmi predvsem razvoj z vsemi infrastrukturnimi objekti, vodo, energijo, promet, komunalno, zveze in podobno.

S tem v zvezi se zastavlja tudi vprašanje prostora, razmestitev objektov, pa tudi dilema odpiranja Ljubljane v širši prostor zaradi uresničevanja ciljev in potreb takega razvoja. Posebna kategorija je gospodarski razvoj in zaposlovanje. Ocena dosedanjega stanja gospodarstva v prvem obdobju srednjeročnega plana kaže, da kljub pomembnim rezultatom v preteklem obdobju nismo dosegli planiranih vrednosti. Prihaja do tendenc stagnacije gospodarstva in nižje stopnje industrijske ravni in pa gospodarskih investicij, do nepravilne razporeditve nekaterih panog in ekstenzivnega načina zaposlovanja. Neustrezna struktura kadrov pogojuje predvsem prepočasno večanje produktivnosti, da ne govorimo o problemih združevanja sredstev in dela, povezovanja s slovenskim in jugoslovanskim gospodarstvom, pa o prepočasni povezavi proizvodnje in trgovine v celovite gospodarske celote, ki bi se bile pripravljene vključevati v jugoslovanski gospodarski prostor.

Prometni gordijski vozeli

Naslednjih šest mesecev (ali pa še dlje) bomo morali v mesto peš, če se hočemo drugo leto voziti po novih vpadnicah

S prometno zaporo Prešernove ceste pred Delavskim domom, se je pričela druga faza rekonstrukcije Levstikove in Prešernove ceste. Ko bodo križišče čez približno dva meseca ponovno odprli, bo promet z Gorenjske strani proti morju stekel bolj gladko, vendar zaenkrat bolj gladko le mimo Delavskega doma, ker bodo ravno takrat začeli urejati priključek Levstikove s Tržaško cesto, kar pomeni, da se bo prometni čep samo preselil z enega konca gradbišča na drugega.

Vse tudi kaže na to, da je bil prometni infarkt, ki ga je doživela Ljubljana prvi dan cestne zapore le nekakšno »uvožno uglaševanje« pred uvedbo pravega »izrednega stanja«, ko bodo 23. oktobra zaprli za ves promet celoten odsek do skrajnosti dotrajane Celovške ceste od Djakovičeve ulice do gostilne Žibert.

Zapora bo trajala do 1. junija, promet pa bo v tem času potekal po podaljšani Vodnikovih cesti in po obnovljeni Industrijski cesti ob šišenski železnici.

Izkušnja izpred Delavskega doma, ko je prvi dan cestne zapore na stotine osebnih avtomobilov in vozil javnega prevoza obtičalo v nepremični koloni v vsej dolžini Celovške ceste od Ljubljane do

Šentvida je pokazala, da Ljubljana ni vozimo »na pamet«, to pomeni, da se ne mernimo kaj dosti za cestno signalizacijo, ki nakazuje ugodne obvozne poti, ampak se raje trmasto drenjamo po najkrajši poti v mesto. Vse se je drenjalo tudi na prednostnem rumenem pasu, tako da tudi vozila javnega prevoza niso prišla nikamor. Delo je ob tej priložnosti zapisalo, da so bili vozniki in potniki v vozilih skoraj histerični, ko so eno uro po začetku službe še vedno tičali v koloni po polzevo se premikajočih vozil. Le redki vozniki so reagirali v skladu s situacijo in jo ubrali po mirnejših stranskih ulicah v mesto. In to kljub temu da so bili obvozni smerokazi postavljeni že visoko v Šiški.

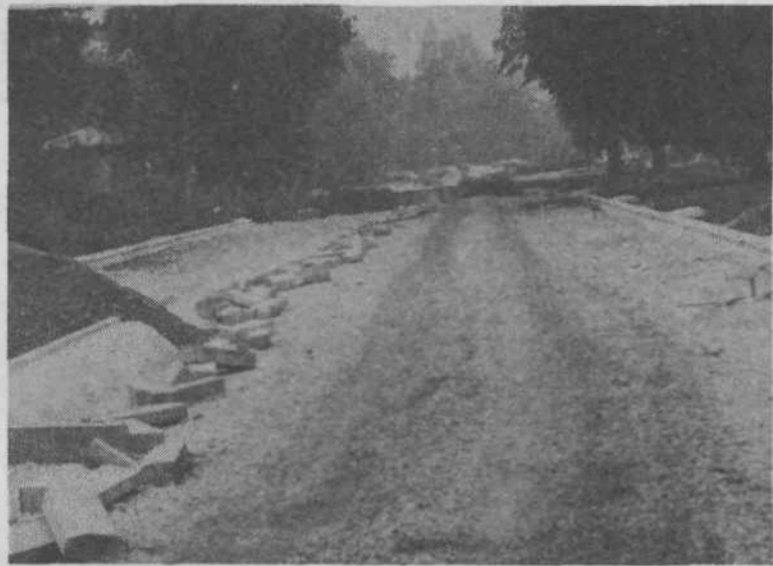
Drugi dan je promet stekel normalno. Očitno je prometni infarkt prvega dne streznil voznike in se je marsikdo raje peljal skozi Tomačevo v Center samo, da ne bi kje zabredel v prometno gnečo.

Poziva, da naj gremo v mesto raje z mestnim avtobusom kot z avtomobilom, praktično nihče ni vzel zares. Viator je imel sicer pripravljena v rezervi dodatna vozila, vendar v treh dneh po zapori niso opazili nobenega povečanja števila potnikov. Ravno tako je še naprej ostalo prazno parkirišče pred dvorano Tivoli, od koder naj bi »osveščeni« vozniki hodili v mesto peš, namesto da se pač drenjajo po drugih vpadnicah.

Tako se je promet drugje močno povečal in ob skoraj opusteli Celovški so se na vseh ostalih vpadnicah preko celega dneva, ne glede na konicе ustvarjale kolone in zastoji.

In kako bo 23. oktobra? Se bomo zopet drenjali in izgubljali čas, denar in živce, ali pa smo le za izkušnjo modrejši in bomo pustili avto raje doma, ali pa na enem izmed primestnih parkirišč.

M. S.



Medtem ko je pred Delavskim domom vse živo cel dan do desetih zvečer, bodoče cestljiče Levstikove v Tivoliju zadnjič uživa spokojno tišino parka...



V deževnem jutru so ob nepretrgani koloni nagnetenih vozil delavci počasi »odstrenjevali« polovico cestišča.



Na križišču pred Delavskim domom ni ostala na Prešernovi cesti niti ped asfalta.



Mehanizacije na novem cestnem gradbišču očitno ne bo primanjkovalo.

Že sedaj je jasno, da ljubljansko gospodarstvo premalo izkorišča svoje komparativne prednosti, kot je povezovanje z univerzo, raziskovalnimi ustanovami, inženiring organizacijami ter trgovskimi, prometnimi in drugimi organizacijami, luko in pomorstvom in pa ne nazadnje pri izkoriščanju svojih kadrov potencirati pri usmeritvi na izvoz in še posebej na izvoz v neuvrščene in manj razvite dežele.

Pomembne sestavine razvoja

Nadalje premalo izkoriščamo smisel prebivalstva Ljubljane za varčevanje in urejanje doma, ter okolja v tej zvezi, in seveda tudi sistem financiranja oziroma varčevalnih vlog, ki bi jih lahko izkoristili za gospodarske potenciale Ljubljane.

Ljubljane je treba razvijati smisel za tehnični razvoj in pa organizacijo prostega časa. V tej zvezi bomo morali še marsikaj storiti. Najvažnejše komponente razvoja je treba uskladiti in osredotočiti tako kot družbeni in osebni standard. Povprečna rast industrijskega proizvoda v zadnjih letih kaže na 6,3%, kar v bistvu ni tako malo. Napovedovali smo, da bo družbeni proizvod v srednjeročnem obdobju 1975-1985 zrasel na 7,9% v obdobju 1985-2000 pa za 6,2%. Povprečna nominalna stopnja rasti družbenega proizvoda je

bila v letih 1975-1976 22%, normalna stopnja rasti pa skoraj 3%, povprečna stopnja rasti realnega družbenega proizvoda v zadnjih treh letih srednjeročnega obdobja pa je 4,8%. Realna družbena produktivnost v zadnjih treh letih je rastla le za stopnjo 0,6%, kar opozarja na važen vpliv prej omenjenih dejavnikov.

V zadnjih letih srednjeročnega obdobja je družbeni proizvod tudi strukturalno spreminjal svojo podobo, in sicer v prid industrije, ki zaseda 33,3% in trgovina 28,4%. To nakazuje, da se je prestrukturiranje nekaterih gospodarskih vej že pričelo in da je industrijska proizvodnja pričela rasti. Čeravno so ti podatki kratkotrajni, časovno preozki, dajejo osnovo za mnenje, da se modernizacija in pa investicije za konstrukcije živahno nadaljujejo. Do leta 2000 je predvidena, da bo industrija zasedla 36,1% družbenega proizvoda, trgovina 36,2%, oziroma struktura zaposlenih v industriji 36%, v trgovini pa 23,9%. Tudi o tej tematiki bi bilo že na osnovi nekaterih dejstev treba predvideti nekatere spremembe.

Vprašanja gospodarstva

Kljub bistvenim spremembam v zadnjem obdobju pa se kljub temu pojavlja dilema o socialni strukturi zaposlenih v Ljubljani. Vse prepočasi se razvija industrija v odnosu do drugih panog go-

spodarstva, čemur bo treba posvetiti ob razpravi še posebno pozornost. Predvsem bo treba gospodarstvo navezovati in ga usmerjati v ožje specializacije in pa v mednarodno delitev dela. To je bistvo, za katero bo treba v vseh organiziranih odločno ukrepati, da bi hitreje prišlo do sprememb.

Nadalje bi bilo v javni razpravi treba zavzeti točno stališče do usmeritve določenega gospodarstva, tako z vidika specializacije, kakor tudi z vidika heterogenosti, ki je potrebna zaradi večjih ravnotežij v gospodarstvu.

Prilagajanje prepulzivnih gospodarskih tokov na razvoj novih dejavnosti, vključevanja v notranja in zunanja tržišča - prav takšna kombinacija gospodarske strukture zagotavlja v povprečju manjšo občutljivost gospodarske baze in, kot kaže, tudi celotnega gospodarstva zaradi občasnih nihanj na notranjih oziroma zunanjih blagovnih trgih ter večjo stabilnost in usklajenost družbenega proizvoda na osebno, skupno, splošno in investicijsko porabo. Tako projekcijo bi morali vsebovati tudi orientacijski srednjeročni plani in projekt »Ljubljana 2000«.

Poseben poudarek je treba dati že sedaj poznamim deficitarnim gospodarskim dejavnostim, kot so obrt, gostinstvo, turizem, in preskrba mesta z živili.

Razvoj kmetijstva je treba opredeliti določneje in to prostorsko, programsko, proizvodno, z vidika varstva okolja in z rekreacijskega vidika. Ljubljano je treba v kmetijskih površinah gledati širše - regijsko, ker bo izgradnja Ljubljane zaslela nujno še večji del obstoječih površin.

Imperativna zaščita kmetijskih zemljišč je nasploh problematična, saj vemo, da jo je na področju Barja in Dolomitov moč speljati, ni pa je možno speljati na ljubljanskem polju in na področju Dolskega in Zaloga ter Šentvida.

Socialno-ekonomski razvoj

Poudarjanje osebnega standarda v preteklosti je vodilo tudi v miselnost, da je družbeni standard in z njim povezana družbena potrošnja stvar države, ki naj s proračuni t. j. z odtujeno davčno politiko zagotavlja reprodukcijo tega področja. To miselnost pa v zadnjih letih zelo odločno spreminjamo z odmiranjem proračunskega sistema in njegovim progresivnim nadomeščanjem s svobodno menjavo dela prek samoupravnih interesnih skupnosti, ki na osnovi sporazumevanja in dogovarjanja v združenem delu zagotavljajo potrebe tega področja.

V nadaljnji politiki je treba nadgraditi gospodarski razvoj še z neobhodnim socialnim razvojem, ki pa bo vedno bolj zahteval dolo-

čitev novega razmerja med družbenim in osebnim standardom in to na osnovi novih vrednosti!

Bodoči razvoj bo na osnovi doseženega osebnega standarda zahteval hitrejši razvoj družbenega standarda, ki bo moral biti usklajen z gospodarskim razvojem. Kajti, če gospodarskega razvoja ne bi usklajevali z razvojem družbenih dejavnosti, bi to vodilo v nasprotje, ki bi se konec koncev odrazilo kot zaviralni faktor možnosti gospodarskega razvoja samega. Zaradi tega odnosa in potencialnega protislovja je treba v celitveni politiki družbenega proizvoda zagotavljati zgoraj nakazano delitvene trende med osebnim potrošnjem in skupno potrošnjo, ki mora biti dostopna vsem občanom kot splošna družbena dobrina.

To pa pomeni obenem odpiranje novih dejavnosti, ki so še tržnega značaja, kot dejavnosti splošno družbenega pomena. Skratka, dilema je jasna in bi jo lahko opredelili v naslednjem: katere dejavnosti poleg obstoječih je treba predvideti kot nove družbene dejavnosti.

Zaradi tega moramo v perspektivi skupno potrošnjo povečati hitreje kot osebno potrošnjo, zato je treba korigirati v izhodiščih nakazano premajhno udeležbo skupne