



ZA VEČJO VARNOST NA CESTAH

## Vzemi si čas, ne življenje!

Uspela razstava na Gospodarskem razstavišču – Spoštovanje med ljudmi in pomoč je učinkovito preventivno sredstvo v prometu

**Na Gospodarskem razstavišču je bila od 28. novembra do 3. decembra avtomobilska razstava. Republiški svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je pripravil posebno razstavo pod geslom: Vzemi si čas, ne življenje!**

»Znano je, da žrtve v prometu naraščajo navkljub ogromnim sredstvom, ki jih vlagamo v boju proti nesmiselnim pojavom na cestah in navkljub naporom prometnih služb, prometne milice, sodstva, sredstev javnega obveščanja in ostalih institucij,« je poudaril Boris Čizmek predsednik repub. sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Letos pričakujemo v Sloveniji število smrtnih žrtev, ob katerem bi nas morala vse za-

skeleti vest: dva mrtva na dan.

Niso dovolj načini, ki so v preventivi in vzgoji že znani in preizkušeni. Moramo iskati nove načine, nova sredstva in nove prijeme, ker se čutila človeka prilagodijo na znane oblike in človek ne vidi več, ne sliši več in ne verjame, da se igra z življenjem. Če se odmaknemo in pogledamo na nas same od daleč, bi rekli, da je na naših cestah prava lokalna vojna!

Torej je za nas danes eno od

PROBLEMI PRIJAVNO ODJAVNE SLUŽBE V LJUBLJANI

## Problem prijave novega bivališča

Za prijavo novega prebivališča bo dovolj le odjava starega

Izvršni svet mesta Ljubljane je na svoji seji 7. novembra obravnaval informacijo uprave za notranje zadeve o problemih prijavnih odjavne službe, izvajanju zakona o evidenci nastanitve občanov in registru prebivalstva. Razprava je pokazala, da se UNZ mora držati določila zakona in izvesti prijavo, če občan priloži potrdilo o odjavi prejšnjega stal-

nega prebivališča. Niso sprejemljive omejitve, ki so jih predlagali nekateri organi v zvezi s črnimi gradnjami oz. objekti, ki so predvideni za rušenje.

UNZ ne more biti tisti organ, ki naj bi preko zavračanja prijav stalnega prebivališča vplival na zmanjševanje barakarskih naselij. Sedanje stanje je tako, da nekdo sta-

nuje v novem prebivališču, kjer ni prijavljen, ostal pa je prijavljen v starem prebivališču, kjer ne prebiva več.

Posledice takšnega stanja so, da za nekatere občane ni znano kje stanujejo, kar zmanjšuje vrednost registra prebivalstva, lahko ustvarja zmedo npr. ob volitvah, da ne govorimo o neopravičljivosti stanja z vidika družbene samozaščite, varnosti in ljudske obrambe.

V preprečevanju barakarskih naselij in črnih gradenj se morajo ustrezno organizirati občinski upravni organi, inšpekcijske službe in krajevne skupnosti. Svoj delež bi moral k urejanju bivalnih pogojev prispevati tudi samoupravni sporazum o pogojih zaposlovanja in o minimalnih standardih za življenjske in kulturne razmere pri zaposlovanju.

O tej problematiki je razpravljala izvršni svet skupščine občine Ljubljana Bežigrad. Poudarili so, da je za prijavo prebivališča po zakonu o upravnem postopku dovolj le odjava prejšnjega prebivališča. Za pridobitev prijave pa se je zahtevalo od občana celo 14 različnih potrdil od upravnih organov oz. enega izmed njih. To pomeni, da je prijavo odjavna služba poslovala pravzaprav nepravilno.

Dane Besodnjak

najpomembnejših vprašanj, kako obvarovati življenja na cesti. Menimo, da je zadnji čas, da se zavemo in da se vsi, kajti vsi smo udeleženci v prometu, da se vsi pričnemo sebi spreminjati, da ne bomo več divjali za minljivimi potrošnimi dobrinami, da ne bomo več zaradi prestiža tekmovali z znanim ali neznanim sosedom na cesti, da ne bomo krivili zgolj dotrajanosti cestišč, da bomo svoj čas razporedili tako, kot dopuščajo vremenske razmere, prometne razmere in tiste skrite osebnostne psihološke lastnosti v razpoloženju posameznika, ki lahko vodijo v tragedijo. Vzemimo si čas – ne življenje!

Vsako leto umre na naših

cestah za dva razreda otrok. Vsako leto bi torej morali postaviti tak spomenik, kot je v Kragujevcu. In smo spet v primerjavi z vojno. Za te žrtve namreč ni kriv okupator, ampak mi sami – in zato ti otroci nimajo spomenika. Kateri podatek naj nas še bolj pretrese v uspanosti, v kakršno nas je zazibal visoki življenjski standard?

Prav toliko je žrtev med stariimi ljudmi. Njim ne koristi niti zdravstveno zavarovanje niti življenjsko zavarovanje niti socialno zavarovanje. Obvaruje jih lahko samo višja človečnost nas vseh.

K preporodu v višjo človečnost naj vodi tudi ta prometno vzgojna prireditel v okviru že tradicionalne razstave, ki je do zdaj prikazovala avtomotoristično tematiko bolj kot igro in manj kot varno sožitje ljudi v kaosu današnjega prometa,« je dejal Boris Čizmek.

## Kakšno mesto si želimo

Julija letos je delegatska skupščina mesta Ljubljane sprejela osnutek o obvezni pripravi dokumentov »Ljubljana 2000. Gre za celo vrsto obsežnih gradiv, ki naj bi prikazali možnosti in smernice razvoja Ljubljane do leta 2000.

Da zastavljena naloga ne bo lahka kaže že dejstvo, da je bilo poizkusov oblikovanja in priprave dokumentov »Ljubljana 2000« v preteklih letih že nekaj, vendar dalj od poizkusov ni prišel nihče.

Nova ustava, zakon o združenem delu in zakon o temeljnih sistema družbenega planiranja in drugi elementi v samoupravnem gospodarstvu so sicer ustvarili celovite družbenoekonomske osnove za uresničevanje samoupravnega sistema družbenega planiranja, pa vendar vsakdanja praksa kaže na to, da se nemalokrat planira in načrtuje brez neposrednega vpliva delavcev in občanov. Osnutke planskih dokumentov pripravljajo strokovne službe, nato pa delavci in občani te osnutke enostavno sprejemajo, ne da bi prej ustvarjalno posegli v razpravo in izrazili svoje resnične interese in hotenja. Potem, ko je dokument že sprejet, je pripomb in kritik seveda veliko. Toda kje so bila ta mnenja prej, ko je še tekla javna razprava?

Ker bodo dokumenti »Ljubljana 2000« zajeli celoten prostor vseh ljubljanskih občin in vse družbene in gospodarske komponente razvoja, smo se odločili, da bomo po svojih močeh vzpodbudili javno razpravo o bodočem razvoju Ljubljane in to v obliki pogovorov z občani, ki so pripravljene ustvarjalno spregovoriti o problemih dosedanjega načrtovanja razvoja in seveda o željah, potrebah, interesih in možnostih bodočega razvoja Ljubljane.

Tokrat smo se pogovarjali s Petrom Novakom, docentom na ljubljanski strojni fakulteti, ter z nekaterimi občani.

## Ljubljana 2000

**Dogovori:** »Od česa je v največji meri odvisen nadaljnji razvoj Ljubljane.

**Peter Novak:** »Razvoj Ljubljane v naslednjih desetletjih je seveda v največji meri odvisen od gospodarskega razvoja. Ta pa je seveda v nadaljnji odvisnosti od vrste faktorjev, od katerih je za Ljubljano najpomembnejši pro-

blem energije. Zaradi ekoloških posebnosti ljubljanske kotline si ne moremo privoščiti razvoja industrijskih panog, ki rabijo v tehnološkem postopku veliko energije.

Struktura ljubljanskega gospodarstva je že danes taka, da ne obeta ne vem kako spektakularnega razvoja. Imamo predvsem

delovne organizacije, ki ne ustvarjajo nove vrednosti, nimamo tovarn in rudnikov. V Ljubljani so se skoncentrirale, in ta tendenca je vedno močnejša, predvsem trgovske in zunanje trgovske organizacije združenega dela, ki sicer po svoje prispevajo k razvoju Ljubljane, vendar bomo morali v bodoče več pozornosti in sredstev nameniti proizvodnim organizacijam, saj si bomo le na podlagi močne proizvodne baze lahko ustvarili pogoje za razvoj mesta kot si ga želimo. Pri tem bomo morali seveda strogo upoštevati ekološke značilnosti ljub-



ljanske kotline in razvijati proizvodnjo, ki ne rabi veliko energije in ne onesnažuje okolja.

**Dogovori:** »Ko govorimo o razvoju Ljubljane v bodočnosti ne moremo mimo dejstva, da smo v preteklosti zanemarili vrsto problemov, ki postajajo danes akutni in predstavljajo resno oviro razvoja. Bi lahko povedali, čemu moramo posvečati več pozornosti danes, da bomo lažje uresničevali razvojne načrte jutri.«

**Peter Novak:** »No za to so lep primer ceste oziroma njihova izgradnja. Vsi vemo, da so dobre cestne komunikacije pogoj oziroma hrbtenica vsakega gospodarskega razvoja v mestu in kljub temu smo danes v situaciji, da gradimo tisto, kar bi morali zgraditi že pred desetimi leti in da bomo gradili jutri, kar bi moralo biti zgrajeno danes. Ravno tako javni mestni promet. Tu gre pri nas razvoj ravno v obratni smeri kot bi moral. Najprej smo imeli takozvani »tirni« javni prevoz, to je tramvaj, potem smo imeli trolejbus, se pravi moderno obliko cestnega javnega prevoza na »gumijastih« kolesih, danes pa imamo, z ekološkega stališča, najslabšo varianto, to je avtobuse. Tako da sedaj, ko smo po vrsti ukinili vse »električne« oblike javnega prevoza, ponovno razmišljamo o tirnem prevozu, oziroma o eni od oblik električnega cestnega transporta.

## Kakšna bo Ljubljana čez 20 let

**Danes, ko razmišljamo, kakšna bo Ljubljana okoli leta 2000, in v zvezi s tem že sprejemamo razne načrte, smo vprašali nekaj občanov, kako si predstavljajo naše mesto v prihodnosti in kaj bi bilo potrebno še urediti.**

**VILMA KNIFIC:** (uslužbenka, GRUDA import-export)

Ljubljano leta 2000 si predstavljam predvsem z urejenimi cestami, nadvozi in podvozi. Mislim, da se bo središče mesta slejkoprej preselilo v občino Bežigrad, saj ta del Ljubljane veliko bolj racionalno urejamo in gradimo kot

pa center. Mesto se bo tako razširilo, da bo več manjših, občinskih centrov. Prometne zveze bodo boljše kot danes. Bojim pa se, da bo vedno manj zelenja in nasadov, vendar upam, da se glede tega motim. Ljubljanski grad bo do takrat že obnovljen. Leta 2000 bomo z električno ener-

skupna stran dogovorov in zbora občanov – skupna stran dogovorov in zbora občanov