

Za ceste je le osmino denarja?!

»Mislimo, da je prav, da nalijemo ljudem čistega vina in povemo, da komunalni na področju prometne infrastrukture kaže v naši občini zelo slabo v obdobju do leta 1985,« nam je povedal inž. SREČO ZORN z viške komunalne samoupravne interesne skupnosti. »Denarja enostavno ni in le majhne so možnosti, da bi ga dobili. Potrebe so vse po vrsti tako nujne, da si ne upamo izdelati prioritete, temveč predlagamo reševanje z letnimi plani. Vse, še takšne »čarovnije«, pa ne pomagajo nič, ker imamo le 6 odstotkov potrebnih sredstev. Če dobimo na to še bančna posojila, krijemo komaj 12 odstotkov potreb. Rabili bi eno novo milijardo in dvajset milijonov dinarjev! V sedanjih razmerah zaostrene investicijske politike komajda lahko pričakujemo kaj posebnega, če ne bo sprejet kateri od naših predlogov za dodatne vire.«

MOŽNOSTI SO BOLJ ILUZORNE

Komunalna skupnost Vič-Rudnik predlaga družbenopolitični skupnosti, da poišče dodatna sredstva iz naslednjih možnih virov: sredstva, ki jih dobi proračun kot komunalna sredstva od taks za prodajo stavb in nepremičnin hišnih itd. Tega je 15 milijonov in pomeni torej kapljo v morje. Tehtnejša postavka je prerazporeditev bencinskega dinarja, kjer si država v obliki davka reže ne le levji delež, temveč še več. Možnost je tudi uporaba sredstev, ki jih dobijo kot nadomestilo za uporabo stavbnega zemljišča po skupnem programu v Ljubljani in prelivanje teh sredstev iz osta-

lih ljubljanskih občin. Inačica je še uvedba namenskega prispevka za gradnjo lokalnih cest in mestnih ulic, kar naj bi plačevalo združeno delo, vendar to pomeni dodatno obremenitev gospodarstva, kar le to ne bi zmoglo. Tu je še povečanje osnov za plačevanje iz dosedanjih virov financiranja in samoprispevek. Vse predlagane rešitve so bolj možnosti, saj bi bila edina učinkovita (pa tudi upravičena) prerazporeditev bencinskega dinarja, vendar je iluzorno pričakovati, da bi se država odpovedala temu



Cesta in mostovi za razcvet Rudnika

Sredi poletja – če ne bo prišlo do nepredvidenih zapletov – bo gotova in usposobljena za promet ena najvažnejših ljubljanskih cest, cesta med Opekarsko in Izansko. Ta cesta ima izrazito mestni pomen in bo povezovala dva predela občine: Vič in Rudnik, torej predela, iz katerih so pred leti sestavili sedanjo občino Vič-Rudnik. Urejanje te ceste ima še druge razsežnosti: vključevanje Rudnika v enoten komunalni sistem Ljubljane, itd.

Mostova preko Ljubljanice in Malega grabna sta sezidana že nekaj časa. Prej je bila to glavna ovira za prometno povezanost med Opekarsko in Izansko. Mostova sta bila zgrajena v predvidenih rokih. Zataknilo se je pri urejanju ceste, ker sama mostova brez ustrezne cestne povezave nimata tako velikega pomena, kot ga bosta pridobila sedaj. Zato so z denarjem samoupravne komunalne skupnosti in iz presežka posojila za ceste, opravili posle celovitega



In tole je podoba tako težko pričakovanega mostu čez Ljubljanico

delu dohodkov.

Sedaj izdelani predlog gradenj in rekonstrukcij do leta 1985 bo kot vse kaže uresničljiv šele nekje do leta 2000, oziroma z dolgoročnim programom do tega leta, seveda če ne bodo našli dodatnih virov financiranja.

POTREBNA JE MILIJARDA

Končni cilji izdelanega programa so: sanacija obstoječih lokalnih cest in mestnih ulic z objekti, sodelovanje pri republiških naložbah in pri izgradnji cest po programu 10 letnega programa gradnje cest v Ljubljani, ureditev izvenmestnih križanj cest z železnico, gradnja novih cestnih povezav med stanovanjskimi soseskami, mestnimi predeli in med naselji na izvenmestnem področju, modernizacija cest po katerih potekajo avtobusne proge in uresničevanje lokalnih programov krajevnih skupnosti.

Za sanacijo asfaltiranih cest bi rabili 55 milijonov. S tem bi uredili že povsem uni-

čeno vozišče do Iškega Vintgarja, zelo zakrpano in slabo cesto od Brezovice do Podpeč, slabo cesto od Dobrove do Horjula in nekaj mestnih ulic. Za sanacijo makadanskih cest bi bilo treba skoraj 18 milijonov s čimer bi uredili vozišče od Kneja do Stop, krajevne ceste, odvodnjavanje s hudourniških območij in razširitev ozkih odsekov ter odprava črnih točk. Za popravilo 21 lesenih in 12 betonskih mostov, 30 propustov in nadomestitev 20 dotrajanih lesenih mostov z betonskimi, bo treba 27 milijonov. Kakšne bodo ceste, če tega ne bo, ko so že sedaj skoraj neprimerne za vožnjo in kakšni bodo mostovi, če bodo sploh vzdržali, je vprašanje.

Za sodelovanje pri republiških naložbah in izvedbi 10 letnega ljubljanskega programa je treba 142 milijonov. Ta denar je potreben za Tržaško cesto, podaljšek Titove, podaljšek ceste v Mestni log in odsek od Tbilisijske do južne obvoznice, podvoz na Žirovnikovi in prestavitev ceste v zvezi s prečkanjem južne obvoznice na Rudniku. Ta dela so nujna, ker sicer ne bo mogoče izvesti republiških naložb in naložb ljubljanskega desetletnega programa. Tudi, če bi dali ves denar le za ta namen, bi ga bilo premalo.

NAJVEČ ZA MODERNIZACIJO

Za ureditev izvenmestnih križanj z železnico, kar bi skrajšalo dolge vrste pred zapornicami, torej prometne težave in nepotrebno kurjenje bencina, bi bilo potrebno 68 milijonov. S tem bi uredili podvoz pri Gregorinovi, zgradili cesto od Notranjih do Vnanjih goric in uredili ponekod avtomatske zapornice. Za gradnjo novih cestnih povezav med posameznimi predeli bi rabili 237 milijonov dinarjev. S tem denarjem bi uredili povezave: industrijsko cesto: od Viča do Brda, cesto od Večne poti do Koperske, od Vipavske do Tbilisijske, od Riharjeve do Opekarske, Jurčkovo pot, cesto od Iga do Kureščka na odseku Ig, od Lavrice preko Sel do Podmolnika (kar je povezava za Moste), od Podsmreke preko Dobrove do Podutika (kar je povezava s Šiško), od Brda do Večne poti (kar je tudi povezava s Šiško) in Viško cesto.

Največ denarja, kar 453 milijonov, bi rabili za modernizacijo ce: po katerih vozi avtobus. Avtobusna podjetja se večkrat kar protivijo voziti po določenih odsekih, ker pravijo, da so prenevarni, ali pa cesta preslaba in se jim zdi škoda vozil. Modernizirali naj bi ceste: od Iga preko Kureščka na Rob, od Iga preko Matene in Tomišlja do Strahomera, od Rašice do Roba na odseku Kneja, od Kneja do Karlovice, od Velikih Lašč do Karlovice, od Karlovice do Lužarjev, od Pijave gorice do Želimej, od Polhovega gradca do Črnega vrha, od Vrzdenca do Sentjošta, od Kamnika do Rakitne in uredili postajališča. Za uresničevanje lokalnih programov KS bi bilo treba še 20 milijonov.

LAHKO SOLIDARNOST REŠI?

Potrebe so ocenjene na milijardo in dvajset milijonov, denarja je le 60 milijonov, s posojili vred pa 120 milijonov. Uresničiti je mogoče torej le 12 odstotkov teh del, ki so skorajda vsa nujna.

Izvršni odbor komunalne skupnosti predlaga predvsem prelivanje sredstev iz drugih ljubljanskih občin in predlaga naj družbenopolitična skupnost naredi prioriteto del in nalog. Izvršni svet občine Vič-Rudnik predlaga izdelavo treh predlogov programa za zbiranje sredstev za uresničitev maksimalnega programa, za uresničitev programa glede na znana sredstva in program prioritetenih nalog posameznega področja. Po teh predlogih izvršnega sveta je sprejel izvršni odbor komunalne skupnosti sklep, naj se vse rešuje, z letnimi plani. Obenem pa upajo na prelivanje denarja v Ljubljani s čimer bi bil zagotovljen malce bolj izenačen standard cestnega gospodarstva. V vsakem primeru pa bo treba precej »krajšati« program.

urejanja na Zavodu za urejanje stavbnih zemljišč Vič.

Pri urejanju in modernizaciji ceste so se odločili za temeljito delo, da ne bo kasnejših razkopavanj. Pri napeljevanju komunalnih instalacij se je zataknilo. Komunalne organizacije so naletele na finančne težave in so si morale zagotoviti ustrezne denarce. S posebnimi vlogami so morali na Ljubljansko banko po denar v obliki posojila. Na banki so vloge čakale dva meseca in zamuda je bila neizbežna. Zato bodo dela končana šele sredi poletja.

Kanalizacija vodovod in plinovod so že zgotovljeni, vodna skupnost Sava-Ljubljana pa je tudi že na pol opravila svoja dela. S poslom so šele začeli električarji in poštari. Kolikšen bo končni račun vsega urejanja še ni znano. Mostova in cesta bo veljalo okoli 50 milijonov dinarjev.

Nova cesta bo tudi praktična obvoznica za mestni promet in za domačine vsesplošno uporabna. Razbremenila bo Aškerčevo in Dolenjsko cesto, čeprav ne bo uradna obvoznica in ne bo ta trasa nikjer označena. Z dograditvijo te povezave bo promet lažje stekel po omenjenih glavnih ulicah, oziroma vpadnicah. Izrednega pomena bo nova cesta za vse stanujoče in za viške občane, saj bo skrajšala marsikatero pot.

Nova cesta, ki je spodbudila urejanje vseh komunalnih priključkov, pomeni začetek komunalnega in tudi siceršnjega razcveta Rudnika. Ta predel mesta je bil doslej formalno sicer mestni del, vendar ni imel vseh tistih prednosti, ki jih ponuja urbano naselje v obliki velikega mesta. Mestni plinovod pomeni cenejše ogrevanje in boljše možnosti za to, nove električne žice boljši tok in PTT kabli boljše telefonske povezave, da ne govorimo o kanalizaciji in vodovodu. Ta cesta je zato odprla novo stran v kroniki razvoja Rudnika.

MILOVAN DIMITRIČ

MILOVAN DIMITRIČ