

ŽIVAHNO DELEGATSKO ZANIMANJE

Po informaciji o uresničevanju desetletnega programa cest v Ljubljani, obrazložil jo je mag. Jože Jenko, je pet delegatov občinske skupščine Vič Rudnik postavilo vprašanja v zvezi izgradnjo avtocest, obvoznice in vpadnic v naši občini.

Prvi delegat je bil mnenja, da Tržaška cesta ne bo zmogla prometa, ki ga ji bosta dovajali razširjena Celovška in Prešernova cesta. Zato bi morali tudi Tržaško cesto posodobiti v nadaljevanju del Celovške in Prešernove ceste in ne zmanjšati kasneje. Zanimalo ga je tudi, zakaj se nismo pri oceni pomankanju sredstev odločili za manj objektov. Po njegovem mnenju bi morali dati prednost obvoznim cestam, ki bi potegnile iz Ljubljane tovorni promet, ne pa da istočasno uresničujemo U-sistem avtocest (Šentvid — varianta), obvozne ceste in nekatere mestne ceste.

Drugi delegat ni nikjer zasledil, kako bo cesta Dolomitskega odreda (Ljubljana — Polhov Gradec — Črni vrh — Poljanska dolina) priključena na obvoznico. Boji se, da bi prišlo do tako izpeljanega priključka, ki bi silil vse tovorni promet naprej v mesto in ga šele nato usmeril na obvoznico. Menil je, da bi bilo najprimerneje narediti priključek Ceste Dolomitskega odreda na obvoznico tam, kjer bi se cesti prečkala.

Tretji delegat je postavil vprašanje prejemne oddaljenosti načrtovane južne obvoznice od naselja Jurčkova pot. Menil je, da sprejeti urbanistični plan s sedanjim potekom južne obvoznice izgublja na svoji vrednosti.

Delegat s področja kmetijstva je vprašal, kako bo zagotovljena ustrežna prometna povezava pod ali nad avtocesto s kmetijskimi zemljišči.

Kot zadnje smo zabeležili vprašanje o priključitvi industrijskega dela okrog Tobacne tovarne na novo Prešernovo cesto.

Direktor strokovnih služb SIS za izgradnjo desetletnega programa cest v Ljubljani je dal sledeče odgovore na vprašanja oziroma komentarje delegatov.

Vključitev na Prešernovo cesto

Ko so načrtovali (SIS za gradnjo cest z izvajalci) novo Prešernovo cesto, iskali ustrežno dokumentacijo in lokacijsko odločbo, so imeli velike težave z razrešitvijo problema, kako sproščeno vključiti promet iz omejene industrijske cone na novo cesto. Zato so za to območje vključili v cesto ustrezno križišče, ki bo omogočilo vključevanje na cesto tudi z levim zavijanjem.

Med gradnjo bodo predstavniki interesne skupnosti za ceste, delovnih organizacij in občinske skupščine našli ustrezno rešitev za potek prometa preko gradbišča. Razumljivo je, da bo ta omogočila počasnejšo in tolaživo vožnjo, a zagotovljen bo stalen dostop do tovarn na tem območju.

Ni mogoče južneje

Ze na pobudo naše občinske skupščine je bila južna obvoznica postavljena znatneje proti jugu. Sedanja oddaljenost od središča je tolikšna da v tej fazi priprav na gradnjo, dejansko ni več mogoča nova prestativ. Razumljivo je, da bodo zato pod cesto in nad njo izpeljani ustrežni podvozji in nadvozi oziroma podhodi in nadhodi.

Kmetom, ki jih bo cesta odrezala od njihovih obdelovalnih zemljišč, pa je mag. Jože Jenko predlagal, da se že sedaj pri javodu za družbeni razvoj Ljubljane TOZD urbanizem (LUZ) pozanimajo, kdo dela na načrtovanju južne obvoznice in kakšne rešitve načrtuje za potrebe prehajanja. Ob tem velja navesti, da bo republiška skupnost za ceste povabila na pogovor vse mejaše. Vsekakor pa je primerno, da kmetje pravočasno spoznajo načrte in svetujejo izboljšave, če te seveda ne bi preveč podražile gradnje.

O priključitvi CESTE DOLOMITSKEGA ODREDA na obvoznico bodo podrobneje spregovorili predstavniki TOZD URBANIZEM in republiške skupnosti za ceste na prihodnji seji občinske skupščine.

Prometni problem ustvarjamo sami

Pred štirimi leti načrtovalci pravzaprav niso vedeli za posebnosti cestne gradnje v mestu. Niso računali na tako obremenitev komunalne opreme, ki jo sedaj vgrajujemo v nove ceste in, ki bo zadostovala za Ljubljano leta 2000. To tudi povzroča očiten razkorak med predračunsko in stvarno ceno objekta, ne inflacija.

Ce se vprašujemo, zakaj istočasno urejamo avtoceste, obvoznice in vpadnice, je edini odgovor, da izhajamo iz prometnih težav, v katerih smo, in sistema financiranja gradnje teh cest.

Republiška skupnost za ceste je kandidirala na mednarodnem natečaju za pridobitev sredstev za gradnjo obvoznice, a je na enem od njih izpadla. Zahodna in južna obvoznica se financirata v veliki večini iz mednarodnega posojila. Zato tak razpored gradnje cest.

Na območju viške občine bo zgrajenega precej, je menil mag. Jože Jenko, predvsem pa bo že sam obroč od Celovske do Dolenjske ceste močno razbremenil Tržaško cesto. Ob tem pa je razumljivo, da ni mogoče vlagati enake napore za izgradnjo avtocest, obvoznice in vpadnic. Tudi v finančnem smislu ne. Če bi bilo mogoče najti finančno pokritje, bi uredili predčasno tudi Tržaško cesto.

Ko pa navajamo vse te podatke, dejstva, pa ne moremo mimo tega, da izgradnja avtocest in obvoznice ne jamči, da bo rešen ljubljanski prometni problem. Sami delamo ljubljanski prometni problem, ker mislimo, da se moramo 200 m peljati v službo z avtom in tudi vsak čekar prepeljati, ne nesti. To je očito tudi sedaj, ko ni sezone, da ni bistveno manjše natrpanosti na ljubljanskih cestah. Mednarodnega tranzita je povprečno 15 do 20 odstotkov.

Vsekakor pa bo mogoče tedaj, ko bodo obvoznice, vzpostaviti ustrezen režim, na primer ponoči, ob velikih koncentracijah strupenih plinov itn. Takrat bo mogoče doseči to, da bodo ostala vozila, na mestnem območju in, da se bo tja tudi prenesla trgovska in ostala dejavnost. Danes pa tega ne moremo narediti!

S. JESENOVEC

S SEJE IZVRŠNEGA SVETA

OBJEM LJUBLJANSKIH AVTOCEST

Občinski izvršni svet je obravnaval predlog avtocestnega sistema in mestnih obvoznic v Ljubljani. O tem, kako in kje bodo potekale avtoceste po tem načrtu v naši občini, smo obširno pisali že v eni zadnjih števil ljubljanskega leta. Tako je vsem znano, da gre za odseke od Vrhnike do Brezovice in naprej do Ljubljane in od Brezovice preko Kozarij proti Siski in od Viča po južni strani proti Dolenjski cesti. S tem se je sprasila vrsta površin, ki so bile doslej rezervirani in tako niso dopuščale gradnje. Za sprostitev pa pomeni sedaj tudi možnost legalizacije številnih črnih gradenj na teh področjih.

Odsek avtoceste od Kosez preko Kozarij do Brezovice oziroma od Brezovice do Dolgega mostu bo potekal po tem načrtu tako, da avtocesta teče od spoja z mestno obvoznico čisto proti jugu od razcepa pri Kozarijah. Severno od dravelskega Brda je načrtovan v obliki poldeletnice priključek. Razcep Kozarije je oblikovan kot trikotnik (triangle) in se razcepi v smeri Primorske, Dolenjske in severa proti Siski. Primorski krak preko Tržaške ceste in bo potekal ob železniški progi proti Trstu. Pred Brezovico se bo priključil na že zgrajeni del avtoceste proti Postojni. Priključek na Tržaško cesto bodo naredili v obliki trombe.

Dolenjski krak bo potekal po viaduktu preko Malega grabna in železniške proge Ljubljana—Trst in Tržaške ceste — vse v bližini Dolgega mostu. Na tem mestu bo priključek Tržaške. Za priključkom Tržaške in potem, ko bo speljana avtocesta preko Malega grabna, bo potekala trasa južno od naselja »Sibirija«, kjer bo v obliki poldeletnice zgrajen priključek s Titove ceste, ki jo bodo podaljšali. Avtocesta bo šla nato preko Ljubljane pod sotočjem z Isčico in preko dolenjske železnice in ceste, ki jo bodo podaljšali. Avtocesta bo šla nato preko Ljubljane pod sotočjem z Isčico in preko dolenjske železnice in ceste na Debeli vrh nad dolino Malene. Tam bo spet križišče v obliki trombe in razcep avtoceste v smeri proti Dolenjski in Stajerski. Ta sistem bo funkcionalno združeval avtoceste in mestne obvozne ceste v enotno cestno omrežje. Na mestnem predelu bo avtocesta seveda zastoj in ne bo treba plačevati cestnine kot na drugih področjih.

Za področje viškega predela pričakujejo, da bo peljalo na odseku od Kosez do Kozarij dnevno tudi 54.000 vozil. Od Kozarij proti Brezovici bo obremenitev manjša 41.000 vozil, od Tržaške ceste do Dolenjske ceste bo peljalo do 33.000 vozil dnevno in od Dolenjske ceste pri Zadorobni in Sentjakobu, torej proti Stajerski do 42.000 vozil. Na tem odseku bo največje nihanje v prometu, saj je mogoče, da bo peljalo dnevno tudi samo do 25.000 avtomobilov. Na mestnem predelu, kjer bo avtocesta istočasno

sno tudi mestna obvozna cesta, pa pričakujejo umevno tudi po 50.000 vozil.

Na vsem področju bodo organizirali tudi javni mestni avtobusni promet in zgradili postajališče. Tako bo mogoče pustiti avto na parkirišču ob avtocesti in se odpraviti v mestno gnečo z avtobusom. Seveda pa po avtocesti in mestni obvoznici bo dovoljen promet za kolesarje in tudi za pešce tam ne bo prostora. Na avtocesti bo na odprtem dovoljena hitrost glede na zmogljivost ceste do 120 km na uro, na mestnem področju pa do 100 km na uro. Kjer bo imela avtocesta tudi pomen mestne obvoznice, pa bo dovoljeno le do 80 km na uro.

Avtocesta bo imela štiri pasove široke po 3,75 m in dva odstavna pasova, tako, da bo v celoti široka 29 metrov. Mestna obvozna cesta bo imela šest pasov po 3,5 metra in tudi odbojne stene. Prvi in šesti pas te ceste bosta namenjena vključevanju v promet oziroma izključevanju. Mestna obvoznica bo ožja: le 27 metrov.

Na področju Viča bodo zgradili več različnih oblik priključkov. Poldeletnica bo za priključek Brdo in južni priključek Titove ceste (Groharjeva ulica), največ bo trombe: pri Brezovici, Tržaški cesti in Dolenjski cesti, v obliki diamanta pa bo izveden priključek Titove ceste.

Avtocesta in obvozne ceste bodo seveda posebej razsvetljene. Razsvetljenje bodo tudi vsi predori. Drogovi za razsvetljavo bodo nameščeni na srednjem ločilnem pasu in bodo prirejeni mednarodnim predpisom. Posebej bodo razsvetljene obvestilne table in druga signalizacija.

Vse te načrte je izvršni svet podprl, vendar so člani izvršnega sveta ponovili nekatere pripombe, dane že v javni razpravi. Član izvršnega sveta MILOŠ LAPAJNE pravi o pripombah izvršnega sveta: »Rok izgradnje do leta 1985 se nam zdi relativno dolg, saj je večina stvari prostorsko že pripravljena. Nekatera dela so npr. že začeli izvajati. Mislim, da bi bilo mogoče vse skupaj precej pospešiti glede na dosežane temeljite priprave. Če je le mogoče, naj bi se ta rok skrajšal.

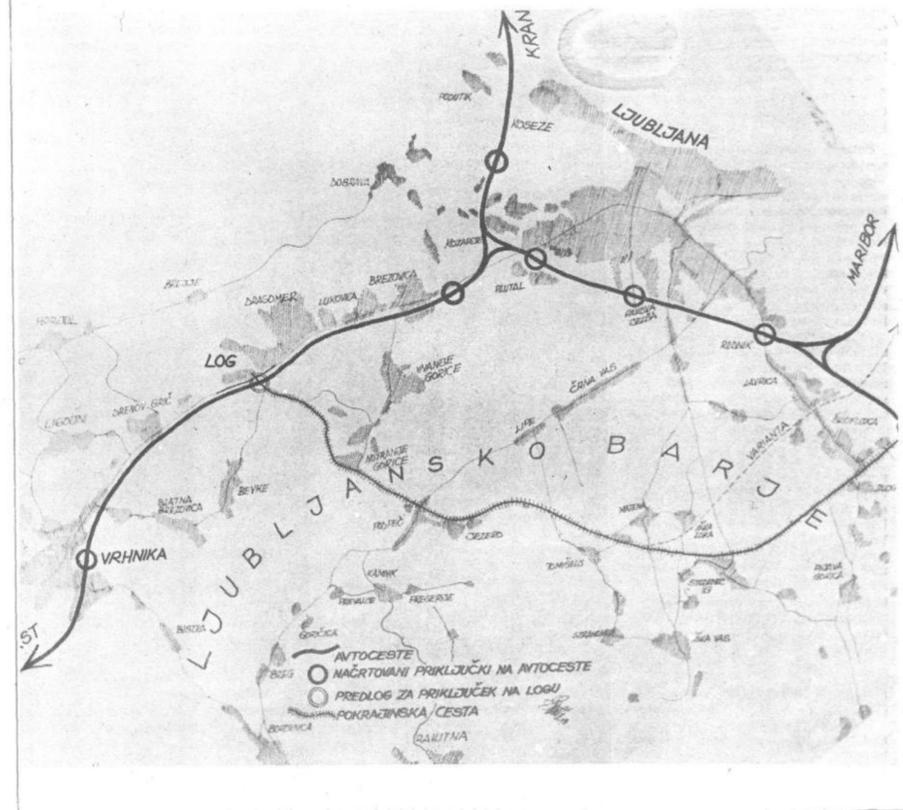
V urejevanje avtocestnega sistema je treba vključiti še nekatere zadeve. Promet bo po nekaterih cestah nujno preusmerjen in bodo zato morale biti preostale ceste usposobljene za povečan promet. Tržaško je neobhodno potrebno istočasno urediti in sicer od priključka na avtocesto do trga MDB, saj bo sicer prihajalo do ozkih grl v mestu. Potem se bo nabirala kolona na priključku, ker mesto ne bo zmoglo požreti prometa. Brez te ureditve bo mesto še vedno dušilo v prometu.

Urediti je potrebno tudi Dolenjsko cesto in to od starega obrabljene za mestni avtobusni promet do novega priključka. To je prav tako nujno, saj bo sicer tu slika enaka kot je sedaj oziroma kot bo na Tržaški.

MILOVAN DIMITRIČ

NAŠ OBČAN CIRIL STANIČ

O LJUBLJANSKEM BARJU IN PRIKLJUČKU NA AVTOCESTO



Delegati krajevnih skupnosti so na novembrskem zasedanju tega skupščinskega zbora postavili ustni predlog, da se na avtocesti Ljubljana—Vrhnika ob robu sredine ljubljanskega barja, natančneje na Logu, zgradi priključek na avtocesto.

Razdalja med priključkom v Ljubljani in na Vrhniki znaša slabih 12 km. Ostali priključki na avtocesto in mestno obvoznico pa so na območju Ljubljane v razdaljah 3 do 5 kilometrov.

Polarizacija Ljubljane, to je tudi prenos delovnih mest in spalnih naselij iz središča mesta, naravno pogojuje gradnjo spalnih naselij na celotnem območju od Ljubljane do Vrhnike in sicer na področju Borovnice, Preserja, Kamnika, Podpečni itd.

Ponovno so bili dani predlogi, pa tudi brali smo v zadnjem času, da se moramo vsi skupaj bolj natančno ukvarjati tudi z ljubljanskim barjem, ki se kot 20 km dolga in do 10 km široka raven razprostira južno od Ljubljane. Znano nam je, da je ustanovljen poseben organ za razčiščevanje vseh vprašanih razvojnih tega barja.

Zagovorniki ljubljanskega barja smo ponovno nakazali večjo izrabo teh še neizrabljenih površin. Tako smo ponovno predlagali, da se vse hribove in osamelce na barju smiselno preuredi za spalna naselja mestnega prebivalstva, v glavnem pa na Plešivici, v Notranjih gorah in Vnanjih gorah, Babni in Sinji gorici, Osamelce in drugih višje ležečih delih barja.

Prav tako smo z zadovoljstvom spremljali rast stanovanjskih naselij na vsem zapadnem gričastem območju Barja, to je od naselij Dolgega mosta, Kozarij, do Brezovice — Lukovice — Dragomer — Loga — Drenovega griča — Ligojne, vse tja do Vrhnike. Posebno na opisanem področju je velik porast. Tu imamo popolnoma nove soseske s po tisoč prebivalci. In tudi na južnem hribovitem območju Barja so vse podkriške vasi znova zaživle, povsod se gradi nove in nove hiše, pa tudi tovarne in obrtne obrate. Zeleni plan Slovenije zahteva boljše izrabo vseh možnih zemljišč, med te spada tudi Barje.

Povsod na opisanem območju gradimo tudi počitniške hišice, posebno še na Rakitni, ki postaja za Ljubljano zaradi veliko sonca in zdravega podnebja zelo privlačno turistično področje.

Vse hribove od Mokra preko Krma, Pekla, Pokošja tja do Verde je kompaktna gozdna površina z zelo bogatim letnim priraskom lesa. To gozdno bogastvo pogojuje nadaljnji razvoj lesne industrije na Skofljici, v Podpeči, Borovnici itd.

Zelo dober kamen, tako v Podpeči, na Preserju in Verdu s pridom uporabljamo za gradnjo cest, železnice, regulacijo rek, za zidanje objektov itd.

Oh vedno večjem pomankanju savskega gramoza smo začeli vedno bolj izrabljati za v. e. splošne gradbene potrebe naravni apnenec in dolomit, kar pridobivamo na in ob ljubljanskem barju v vedno večjih količinah na Verdu, Preserju itd.

Vedno več zagovornikov boljše izrabe barja nakazuje se nadaljnjo, dosti bolj usmerjeno gradnjo spalnih naselij neposredno na samem barju. Napoveduje se še bolj intenzivno izrabo barjskih kmetijskih površin, tako za donosnejše kulture kakor tudi za gozdne plantaze. Urbanistične študije nakazujejo ponovno obnovo plovnega prometa po Ljubljani in pester razvoj obeh mestnih parkov ter površin za vse vodne športe ob obeh bregovih Ljubljane vse od Ljubljane tja do Vrhnike.

Poleg vsega opisanega, kar se sedaj že nahaja na ljubljanskem barju, kar sedaj že imamo, pa moramo pri presoji predloga priključka na Logu računati z vsem, kar strokovnjaki na barju še planirajo, predvsem pa neposredno cestno zvezo med Tržaško in Dolenjsko cesto oziroma avtocesto. Ta bo potekala nekje od Skofljice in Lavrice na vzhodu preko Iga, Bresta, Tomišlja, Jezera, Podpečni, Notranjih goric do Loga ob Tržaški cesti.

Ta cestna zveza ob južnem obrobju ljubljanskega barja, ki nam sicer na kratko dvakrat prereže barje, je že sedaj zelo važna pokrajinska cestna zveza, ki jo upravlja Republiška skupnost za ceste. Tej cestni povezavi dajejo prometni strokovnjaki ob reševanju prometa v Ljubljani vedno večji pomen. Vršana je bila v vseh dosedanjih presojah cestnega prometa preko ljubljanskega barja, in enako je vršana tudi v zadnji prometni študiji imenovani »U« sistem avtocest v ljubljanskem prostoru. Tu je vršana kakor krajinska cesta, ki naj bi tudi v h-sloče vedno bolj posredovala promet vzhod — zahod na samem globljem južnem obrobju.

Smatram, da bo moral projekt avtoceste Ljubljana—Vrhnika posvetiti dosti večjo pozornost vsem dejavnostim na velikem prostoru ljubljanskega barja in neposredni okolici, predvsem pa opisan, zelo važni krajinski cesti od Skofljice do Loga, ki je poleg neposredne zbiralke vse dejavnosti njenega območja tudi zelo važna in nepogrešljiva južna mestna obvozna cesta prvega reda.

Zaradi vsega tega trdim, da bi ta cesta morala imeti avto priključek tudi na Logu, kakor ga bo imela na Skofljici. Temu primeru naj bi uredili sedanjí nadvoz na Logu v sredini med Ljubljano in Vrhniko.

CIRIL STANIČ

SLAB ZRAK NAD LJUBLJANO

V občinah nimamo sarrouravnanih interesnih skupnosti za varstvo zraka

Vsi vemo, da je zrak nad Ljubljano večkrat prekomerno onesažen. Obveščajo nas tudi o alarmih, ki jih ne jemljemo preveč resno.

Kurišča, promet, industrija

Kdo onesnažuje ljubljanski zrak? Kurišča, promet in industrija. V naše ozračje izpuščajo naslednje strupene pline: žveplov dvokis (SO₂), dušikove okside (NO₂), ogljikov monoksid (CO), svinec (Pb), v industrijskih predelih pa še težke kovine in flouride.

V Ljubljani merimo naertrno in vsak dan le koncentracijo žveplovega dioksida v kubnem metru zraka. Še dovoljena povprečna dnevna koncentracija žveplovega dioksida znaša 0,300 miligrama tega plina v kubnem metru zraka. Še dovoljena polurna koncentracija pa znaša 0,750 miligrama žveplovega dioksida v kubnem metru zraka.

Alarmi

In kdaj pride do alarma? Do alarma I. stopnje pride, če je trikrat zapored polurna koncentracija žveplovega dioksida večja od 1,2 miligrama v kubnem metru zraka, do alarma II. stopnje, če znaša ta koncentracija več kot 2 in do alarma III. stopnje, če znaša koncentracija tega plina več kot 3 miligrama v kubnem metru zraka. Alarm prve stopnje razumemo kot priporočilo, alarm druge stopnje kot omejitvev, alarm

tretje stopnje pa kot prepoved. Odlok o uveljavljanju izrednih ukrepov (vse tri stopnje alarmov) izda v Ljubljani mestni izvršni svet na predlog merne službe Meteorološkega zavoda Slovenije ali mestne sanitarne inšpekcije.

Alarm I. stopnje — priporočilo

Poglejmo, kaj pravijo priporočila I. stopnje. Med drugim svetujejo prebivalcem, naj ne zračijo stanovanjskih prostorov, naj ljudje s kroničnimi boleznimi dihal in srca, otroci in starejši ljudje ne hodijo ven, priporočajo da bi vsi, ki ogrevajo svoje domove s slabim premogom ali olji, prešli na kuriva, ki zrak manj onesnažujejo (elektrika, plin, bolj kvaliteten premog ali olje). Priporočajo tudi, da bi zmanjšali promet z motornimi vozili. Vsega tega pa se Ljubljanci prav malo držimo, še posebno nas je težko spraviti iz je-klenih konjčkov.

Za nameček v Ljubljani nimamo niti ene same občinske SIS za varstvo zraka, čeprav bi že morale biti ustanovljene in delati s polno paro!

Kako do čistega zraka?

Zrak pa potrebujemo za čistejši zrak? Predvsem bi morali širiti to-

plarliško omrežje tudi na individualne hiše in predvsem večja naselja (Savsko naselje), kjer se nimajo centralnega ogrevanja; bolj izolirati zgradbe; ogrevati več s plinom in elektriko, s kvalitetnimi olji in premogom. Predvsem pa bi morali boljše vrste kuriv uporabljati v vseh individualnih kuriščih, ki imajo nize dimnik, slabša kuriva pa bi lahko uporabljala le toplana, ki ima visok dimnik in čiščenje naprave.

Kaj pa izpušni plini?

Ljubljanski odlok o varstvu zraka predvideva tudi alarm za previško koncentracijo dušikovih oksidov (NO₂), ki jim pravimo preprosto tudi izpušni plini, saj jih v pretežni meri povzročajo vsa motorna vozila. Po lanskoletnih meritvah (v Ljubljani le za Bežigradom) bi alarma zaradi prevelike koncentracije teh plinov lahko sprožili vsak jasn zimski večer in čisto tudi zjutraj.

Pa tega ne počni! Zakaj? Meteorološki zavod Slovenije ni imel in še vedno nima urejenih naprav za merjenje izpušnih plinov, ker jim manjka 150 tisoč dinarjev?

Čas bi torej bil, saj nad slabim zrakom vsi judikujemo, da bi vsak zase in vsi skupaj skrbeli za čistejši zrak, predvsem pa moramo od neuspešnega (vsaj do sedaj) samoupravnega sporazumevanja na področju zraka končno preiti k akciji!



ŠTAB ZIMSKE SLUŽBE DELUJE

OPOZORILA PREMALO UČINKOVITA!

Letošnja zima je dokaj radodarna s snegom, saj ga je do sedaj (17. januarja) nasula kar štirikrat, čeprav količina snega nikoli ni bila izjemno velika. Snega je bilo ravno toliko, da komunalni nosi mogli sedeti križem rok, maverč so se morali z vsvo razpoložljivo mehanizacijo lotiti bele nadloge. Kot kaže, so delo doslej zadovoljivo opravili, saj večjih pripomb na njihovo delo ni bilo, bolj so se občani jezili na neočiščene pločnike.

Pred kratkim je občinski izvršni svet imenoval desetčlanski štab zimske službe, katerega naloga je predlaganje ukrepov ob morebitnem obilnejšem snegenju ter ocena izvedenih ukrepov. Na svoji prvi seji sredi januarja je štab ocenil, da so bile ceste po zadnjem snegenju zadovoljivo očiščene, pločniki pa kljub opozorilu ni še povsod, zato je dal štab navodilo postaji milice na Viču, da posameznike in družbene pravne osebe, ki so kršile odlok o zimski službi, predlaga sodniku za prekrške. Z obveščanjem bo štab še nadaljeval. Tako naj o občinska samoupravna stanovanjska skupnost obvestila hišne svete, da nabavijo orodje za čiščenje snega, enote civilne in narodne zaščite v krajevnih skupnostih pa morajo izpolniti opremo, ki so jo

dolžne imeti, da jo bodo lahko uporabljali tudi v primeru večjih snežnih padavin. Hišne svete bo stanovanjska skupnost tudi opozorila na izvajanje Zakona o javnem redu, po katerem so le-ti dolžni očistiti interne dovoze, parkirišča in pespoti.

Imenovani štab bo izdelal tudi operativni plan, kaj storiti, če bo prišlo do obilnejših padavin, preko mestnega štaba pa bodo še naprej obveščali občane in družbene pravne osebe na njihove obveznosti pri čiščenju snega.

Kako malo je nekaterim mar izvajanje predpisov in varnost pešev kaže podatke, da je v naši občini milica opozorila 133 občanov, komunalna skupnost pa to občanov, prav tako pa tudi nekatere organizacije združene dela v naši občini ne izpolnjujejo svojih obveznosti. Zdi se, da smo z opozorili bolj malo dosegli, treba bo poseči po bolj rigoroznih ukrepih, morda bodo šele kazni spametovale najbolj zakrknjene kršilce.

Ne le sneg, tudi udarne jame so vsakoletne zimske spremljevalke. Izmenjava mraza in južnega vremena najbolj škoduje cestam, da »zacetvo«. Ljubljanski komunalci se borijo proti jamam z gramožom, ki je najuspešnejši začasno popravilo cest, asfaltiranje je pri tako nizkih temperaturah neprimerno. Popravila cest se bodo lotili na pomlad, ko bo topleje in se bodo ceste osušile.

FRANCE PREŠER

KAJ PA PREDPISI?

Odlok o ureditvi zimske službe na ureditvenem območju mesta Ljubljane (Uradni list 29-75)

- 5. člen: Hišni sveti, zbori stanovalec, upravljalci in uporabniki objektov, poslovnih hiš in lokalov ter lastniki zgradb, ki so istočasno tudi uporabniki, so dolžni:
 - odstranjevati sneg s hodnika do tla;
 - sproiti odstranjevati s strehe, žlebov in hodnika ledene sveče;
 - posipati hodnik ob poledici;
 - očistiti ulice požiralnike in ob vozlišču zagotoviti odvodnjavanje.
- 7. člen: Zapadli sneg mora biti odstranjen s hodnikov do tal vsakokrat, ko ga zapade 5 cm, in sicer najkasneje do 6.30.
- 8. člen: Ob poledici se mora hodnike in pespoti posipavati s soljo in peskom. Prepovedano je posipavanje z žaganjem, smetmi ali drugim materialom.