

Druga stran medalje mestnega potniškega prometa

# Tudi »zelenci« imajo težave

Potniki, ki vsak dan uporabljamo mestne in primestne avtobuse, vse premalo vidimo tisto drugo stran medalje in vse preveč prvo — tisto slabo. Nergamo zaradi gneče, pripravimo se z vozniki, ker nismo zadovoljni z njihovo vožnjo, pa tudi s ceno prevoza, ki se kar naprej draži.

In to zelo dobro vedo tudi v samem Integralu DO LJUBLJANSKI POTNIŠKI PROMET (LPP). Zato so sklicali tiskovno konferenco, da bi novinarjem potarnali o svojih objektivnih težavah, ki jih pestijo, zanje pa potniki kaj malo vemo.



Že podatek, da v našem glavnem mestu Slovènije dnevno prepeljejo okrog 180.000 potnikov in na delo v Ljubljano 20.000 delavcev in ravno toliko učencev in študentov iz ljubljanske regije z 260 vozili mestnega in 138 vozili primestnega prometa, ki so že več kot 70 % primerov starejša od 7 do 8 let, čeprav je amortizacijska doba vozila le 6 let, je zastrašujoč. Ta vozila so kar naprej v okvari, otepajo se s pomanjkanjem rezervnih delov, da ne govorimo o avtoplaščih, ki jih porabijo kar 2.600 na leto. Vozila pa potrebujejo voznike, ki so še poseben problem. V vozniški službi, pa tudi v servisnih delavnicah je izredno velika fluktuacija, ki jih še najbolj pesti. Pri Integralu DO LPP se tudi zavedajo, da bi moral biti jutranji prevoz delavcev, ko je tudi najvišja konica, bolj urejen, ker tudi to vpliva na dober začetek dela. Priča pa smo izredno hitri rasti našega mesta, zato so v zadnjih letih morali uvajati nove in nove proge, ki so zahtevale toliko več avtobusov. Za novo nastalo situacijo pa družba ni imela potrebnih finančnih sredstev, kar terja večje razumevanje nas vseh.

Čeprav je v letošnji zimi na cestah več mestnih avtobusov kot v lanski, je gneča v jutranjih urah kljub temu še večja. Temu se ne bo moč izogniti, ker se na delo prevažajo tudi tisti, ki so se še lani vozili s svojimi avtomobili, pa tudi dokler delovne organizacije in šole ne bodo pomáknile pričetka dela in pouka proti

osmi uri, saj so najbolj polni avtobusi ravno zjutraj med 6.20 in 7. uro. Da pa bi naš prevoz bil čimbolj normalen in še hitrejši, bi bila rešitev v tem, da bi uporabljali čimveč mesečnih vozovnic; te bi morale imeti vsaj 80 % potnikov (namesto sedanjih 40 %) za vse proge. V Beogradu in drugih naših glavnih mestih ima takšne vozovnice že 85 odstotkov potnikov. Kot v ostalih naših mestih bi tudi v Ljubljani uvedli conski sistem vožnje. Po tem sistemu ne bi enako plačevali voznih listkov oziroma mesečnih vozovnic tisti, ki se peljejo le postajo ali dve, kot tisti, ki se vozijo na primer iz Bežigrada v Medvode in je cena vozovnic sedaj ista. S tem bi bila kontrola vozovnic in pomikanje potnikov v avtobusih hitrejša, mi pa bi bili z vožnjo bolj zadovoljni, samo plačevanje prevoza pa bi bilo pravično.

S sedanjim plačevanjem cen v potniškem prometu je plačevanje za eno vožnjo dražje od prve podražitve za 29 %, s sedanjim rumenim žetonom pa za 26 %, medtem ko se je cena za delavske mesečne vozovnice povečala le za 30 dinarjev, dijaška pa je ostala nespremenjena. Moramo se namreč zavedati, da del stroškov za nove, tako potrebne avtobuse s tem nosimo tudi mi, potniki, saj gre od 18 dinarjev vsake vozovnice povprečno 2 dinarja za razširjeno reprodukcijo. Tako je že dni lahko Integral DO LPP kupil 30 novih zglobnih avtobusov, ki so bili fi-

nansirani iz njihovih lastnih sredstev, kreditov vseh bank v Ljubljani in sredstev Zveze komunalnih skupnosti mesta Ljubljane. Načrtujejo tudi gradnjo prepotrebne depoja za avtobuse v Mostah. Dnevno namreč pri prazni vožnji na izhodiščne postaje iz remize v Šiški opravijo kar 700 neizkoriščenih kilometrov!



Za to zimo obljublajo, da bodo ceste, po katerih vozijo vozila mestnega prometa, pravočasno splužene in posute s soljo, postajališča pa dobro očiščena. Kar nas potnike tudi zanima, so sama postajališča mestnega prometa. Nadstreške skopske Trestke, ki so se v zimi slabo obnesli, bodo odstranili in jih nadomestili z novimi. Od teh bodo na glavnih postajališčih vseh ljubljanskih občin v letošnji zimi postavili po 4 polzaprte postajne čakalnice! Upamo, da bomo poslej z Ljubljanskim potniškim prometom bolje sodelovali in vam, dragi brajci, posredovali njihove vesti in obvestila o zadevah, ki polnijo naš vsakdan, mi pa bomo njim posredovali vaše predloge in kritike v zvezi z mestnim prometom.

Mario L. Vilhar



Na tiskovni konferenci so se zbrali direktorji DO Ljubljanski potniški promet, ki jo sestavljajo štirje tozdi: mestni potniški promet, obmestni potniški promet (OPP), servisne delavnice in taksi služba, ki zaposlujejo skupaj 1.600 delavcev. Od leve pomočnik glavnega direktorja Jože Gabrovšek, glavni direktor Jože Dimnik, direktor TOZD OPP Leon Dujmovič, direktor TOZD Taksi službe Edo Blatnik, direktor

TOZD delavnice Rudi Vidic. Vsi ti Integralovi tozdi razpolagajo z 260 zglobnimi in enojnimi vozili v mestnem in 138 v primestnem prometu kakor tudi s 60 taksiji. Pri mestnem potniškem prometu se bodo, kljub nenehnim težavam in izgubam, le-teh do konca leta, kakor vse kaže, vendarle rešili. Pred dnevi pa so dali v promet 30 novih zglobnih avtobusov v veselje nas potnikov.

## Zahvala

Zveza društev upokojencev Ljubljana Šiška se ob izteku leta 1983 iskreno zahvaljuje vsem upokojencem in društvom, ki so sodelovali pri izvajanju programskih nalog. Vsem društvom, predvsem pa upokojencem želimo v letu 1984 obilo zdravja, radosti in razpoloženja, s poudarkom, da bomo v njem popestrili naše programske aktivnosti v prid in zadovoljstvo slehernega upokojenca in širše družbene skupnosti.

Zveza društev upokojencev,  
predsednik Stanko Hvale