

Stanovati v Centru - da ali ne

Zanimiv in specifičen nadaljnjih razvojnih možnosti še vedno velikega stanovanjskega predela v mestnem središču

Večjih perspektiv za gradnjo večjega števila stanovanjskih objektov v centru mesta skoraj ni. Stanovanjska območja Prul, Vrtače in Poljan, južno od Poljanske ceste, so več ali manj zaključena in dokončno oblikovana. Urbanistično in stanovanjsko je nekoliko bolj perspektivno območje med Povšetovo in vojašnico ter železniško progo, kjer se je izoblikoval projekt t. i. soseske SB 6, ki bo zagotovila stanovanja okrog 3500 občanom.

Piše Artur Boroje

Za našo občino pa je zelo zanimiv problem nadaljnjih razvojnih možnosti še vedno velikega obstoječega stanovanjskega predela v mestnem središču. V tem območju, ki ima predvsem v višjih nadstropjih stavb veliko število prebivalcev, smo bili in smo še priče postopnemu odseljevanju prebivalcev in preurejanju stanovanjskih površin v nestanovanjske namene. Mnenja strokovnjakov kakor tudi sociologov so glede tega pojava dokaj deljena. Tisti, ki zagovarjajo odseljevanje prebivalstva iz centra ter preurejanju površin v poslovne namene zagovarjajo svoje misli kot logično posledico rasti in preobrazbe mesta. Nemir v mestnem središču, promet, hrup, slab zrak, pomanjkanje zelenih površin in garažnih prostorov, otroških igrišč in zelenja ter vedno večja vrednost zemljišč mora povzročiti preseljevanje in umikanje prebivalstva v moderna stanovanjska naselja izven mestnega središča. Tega procesa ne gre zanikati, vendar je potrebno prebivalcem omogočiti, da svoje želje uresničijo na human in socialno sprejemljiv način.

Drugi, ki nasprotujejo izseljevanju iz središča, opirajo svoje trditve na to, da je že sedaj prekoračena določena stopnja, ter bi vsako nadaljnje izseljevanje in urbanistično spreminjanje občine Center, ki predstavlja v bistvu ožje mestno jedro, pomenilo, da bi ta del ostal ponoči mrtev, kakor tudi to, da velikost našega mesta ne bo nikdar taka, da bi bilo treba ustvariti čisto nestanovanjske površine.

Naslednje zanimivo vprašanje, ki so ga odprli pred nekaj leti študentje fakultete za arhitekturo, je preurejanje nekaterih starih objektov, zlasti podstrešnih površin v starih predelih mesta v koristnejše površine, zlasti študentske sobe in umetniške delovne prostore-ateleje. Živahna javna razprava, v katero so krepko posegali tudi slovenski mediji javnega obveščanja je sčasoma zamrla in projekt, ki je doživel veliko odobravanja, do danes še ni rodil večjih, organiziranih pristopov uresničevanja.

Promet kot okostnica urbanističnega razvoja

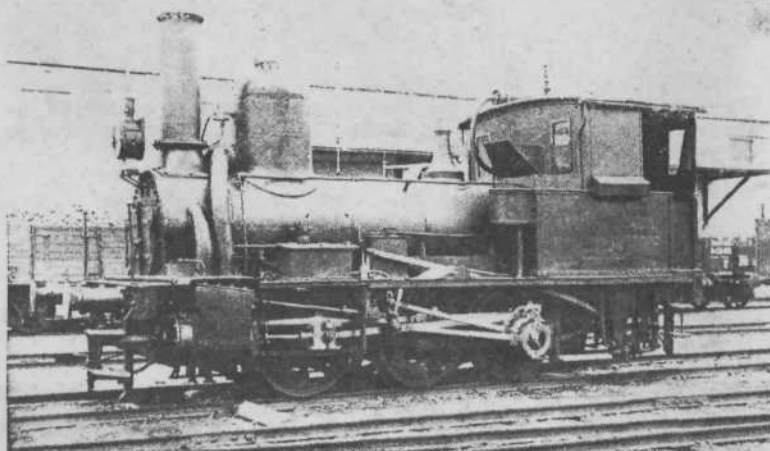
Morda bi ob kaki drugi priložnosti kazalo posvetiti več prostora

vprašanju zasnov vertikalnega gabarita v mestnem središču, kakor tudi vprašanju spomeniškega varstva ter zaščiti obeležij, ki pričajo o razgibani zgodovini mesta ter vprašanjem, ki se odpirajo ob tem. Vendar tokrat le nekaj o prometu kot okostnici urbanističnega razvoja, saj smo se s tem vprašanjem v naših razmišljanjih že večkrat srečali pa tudi občani Ljubljane so promet in rešitve v zvezi z njim postavili na prvo mesto v anketni študiji, ki jo je pripravila FSPN.

Glede na to, da so preteklo leto potekale v javnosti intenzivne javne razprave in je bilo prelitega nič koliko črnila ob obravnavi predloga novega prometnega režima kakor tudi pohval in kritik ob njegovi uveljavitvi, ter da se danes večina nagiba k misli, da lahko le izgradnja obvoznic okrog Ljubljane zadovoljivo reši nekatere probleme, bi se v tem zapisu dotaknili le vprašanja pešcev. Namreč očitno je, da so bile tudi ob pripravi in uveljavitvi novega prometnega režima v Ljubljani vse težnje usmerjene (po zgledu vseh večjih evropskih mest) v to, da se poveča promet pešcev in javni prevoz na račun tranzitnega in osebnega prometa.

Promet pešcev je tista osnovna oblika prometa, ki je tesno povezana z utripom mesta. Promet pešcev je ustvaril mesta, jih vzdrževal in vzpodbujal v njihovem razvoju, dokler ni v 20. stoletju prišlo do krize zaradi motornega prometa.

(zaključek prihodnjic)



1. Veteranke odhajajo v muzej...

Elektrika povozila paro

27. oktobra se bomo končno zadnjikrat poslovili od hlaponov, ki so naša od leta 1846 prevažali po železnih cestah širom Slovenije. Slavnostni dogodek bo na ljubljanski železniški postaji. S tem se praktično končuje obdobje, ko so naše železnice med ljudmi vzbujale asociacije puhajoče pare, razžarjenih parnih kotlov, zamud in podobnih prizvokov nekega preteklega obdobja.

Pri takih slovesnostih večkrat pozabljamo, kaj nam je pravzaprav z elektriko zamenjana para pomenila v še ne tako davni preteklosti. Hlaponi, kot so imenovali zadimljene železne konje nekdanj, so bili tisti, ki so tudi Slovincem prvič odprli okno v širni svet.

Za malega slovenskega človeka, vajenega tlačanstva in tesnih podložniških razmer, je pomenil začetek železniškega prometa veliko doživetje. Vse se mu je zdelo velikopotezno in čudovito. »Novice« so opisale svojim bralcem vtise prve poizkusne vožnje leta 1846, s poročilom iz Celja:

»Kjer so pred enim letom še zeleni travniki in cveteči verti bili, zdaj kolodvor (Bahnhof) stoji, veličansko kot kakiga kneza poslopje, gre železnica (železna cesta) in hrumejo železni sloni, hlaponi (Lokomotiven) imenovani.

Že več dni poskušajo, te železne konje, kakor jih kmetje okoli Celja imenujejo. Perpravljani so že trije hlaponi, kateri imajo imena: Ocean, Veliki Klek (Grossglock-

kner) in Idria. 27. dan pretečenega je viksi ogleda c. k. železnice dr. Ghega prvo poskušajo s hlaponom storil in se od Marburga v Celje nazaj v dveh urah in 45 minut perpeljal. Ko vihar dirjajo hlaponi do Marburga in nazaj; v Gradec nas bodo perhodnji mesec vozili.«

Seveda pa pokop parne vleke obenem pomeni hitrejši in racionalnejši železniški prevoz. Elektrificiran je celoten slovenski železniški križ od Sentilja do Kopra in do Jesenice do Dobove. Ogromna sredstva so bila vložena v modernizacijo voznega parka ter signalne in varnostne naprave. In to sredstva gospodarstva, združenega v Samoupravni interesni skupnosti za železniški in luški promet SR Slovenije; to pa je še eno potrdilo, da se združeno delo zaveda pomembnosti vlaganj v modernizacijo železnice, ki na svojem področju, torej zmerom večji količini blaga na daljših relacijah nima konkurence v nobeni drugi veji prometa.

Magda Breznikar

Gradnje VVZ v zamudi

V petih ljubljanskih občinah je v vrtcih 12.677 otrok, 1240 več kot lani. V občini Center je v vrtcih 2148 otrok, v Šiški 3212, v občini Vič-Rudnik 2606, v občini Moste-Polje 2401, za Bežigradom pa 2310. V letošnjem letu so se zmogljivosti vzgojnovarstvenih zavodov povečale približno za 10 odstotkov. Pred vrati vrtcev pa čaka še vedno nekaj tisoč (po podatkih vrtcev nad 5000) otrok, največ v Štepanjskem naselju - kar tisoč. Problematika otroškega varstva v Ljubljani je torej še vedno zelo pereča. O tem so pred kratkim razpravljali tudi na seji izvršnega odbora mestne skupnosti otroškega varstva.

Ugotovili so, da programa razširjene dejavnosti v letošnjem letu ne bodo izpolnili. V načrtu za letos so namreč predvidevali, da bodo dobili 1574 novih mest v vrtcih. Prostora pa bo za 334 otrok ali za 21,3 odstotka manj. Zakaj? Predvsem zato, ker gradnje vrtcev kasnjajo.

Tudi objekti, ki jih gradijo iz sredstev dopolnilnega programa skupnosti otroškega varstva in sredstev TOZD so v zamudi!

Iz sredstev samoprispevka II naj bi v letošnjem letu pričeli gra-

dati, če bo šlo vse po načrtih seveda, tri vrtce: prizidek pri VVZ Stari Vodmat (občina Center), VVZ Novo Polje in VVZ Vnanje Gorice. Skrajni čas bi že bil, da se pri objektih, ki jih gradimo iz sredstev obeh samoprispevkov, ne bi zatikalo pri pridobivanju potrebne dokumentacije!

Tako znaša sedaj poprečna nova cena dejavnosti VVZ z večjo udeležbo skupnosti otroškega varstva v oddelkih za dojenčke 1752, v oddelkih za predšolske otroke pa 1355 dinarjev. Starši pa seveda še

vedno plačujejo najmanj 30 in največ 70 odstotkov od celotne cene glede na njihov socialni položaj. V načrtu imajo spremembo te lestvice. Po novem naj bi bila najnižja udeležba še vedno 30-odstotna, najvišja pa 80-odstotna. Tako bi vsi tisti starši, ki imajo na člana družine več kot 3000 dinarjev mesečno plačevali 80 namesto 70 odstotkov od celotne cene.

Sprejeli so tudi sklep, naj bi imeli vsi vrtci (ki so do 30 odstotkov več zasedeni od prej predvidenih zmogljivosti) 2,5 strokovne delavke v oddelku za razvojno in duševno motene otroke, 2 strokovni delavki v oddelku za dojenčke in 1 vzgojiteljico in 0,9 varuhinje v oddelkih za predšolske otroke. Seveda bo povečano število zaposlenih v VVZ, ki jih je - samo mimogrede zaradi nizkih osebnih dohodkov zelo težko dobiti - povečalo ceno na otroka.

N. Ž.

Akcija je merilo delovanja

Nadaljevanje s 1. strani

slabšo realizacijo naložb od planskih predvidevanj, so bile velike težave pri nabavi opreme, predvsem signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav. Vendar železničarji upajo, da bo ob maksimalni zavzetosti vseh dejavnikov nastali zaostanek pri izvršitvi programa razvoja do konca srednjeročnega obdobja 1976-1980 nadoknaditi.

V letu 1977 je bila dokončana obnova proge in elektrifikacija na odseku proge Maribor-Sentilj. Na progi Koper-Sentilj se nadaljuje modernizacija signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav. Modernizacija proge Jesenice-Dobova, vključno z ranžirno postajo Zalog, je v zaključni fazi in pričakujejo, da bo konec del v drugi polovici leta 1978. V letošnjem letu bo sklenjena 1. faza rekonstrukcije postaje Sežana. Rekonstrukcija postaje Jesenice in gradnja kontejnerskega terminala v Ljubljani se še nista pričeli zaradi težav pri odkupu zemljišč oz. pridobitvi lokacij in zaostajanju do toka predvidenih sredstev.

V letošnjem letu so železničarji intenzivno pristopili k oblikova-

nju razvitejših dohodkovnih odnosov na železnici in z uporabniki železniških storitev, ki ne pomenijo samo formalne realizacije zakona o združenem delu, ampak je njihov cilj, da bo delavcem zagotovljeno dejansko samoupravno razpolaganje s pogoji, sredstvi in rezultati njihovega živga in minulega dela. Novi dohodkovni odnosi bodo stalen stimulanjski za boljše gospodarjenje. Gre za realizacijo načela o ugotavljanju vrednosti storitve na posamezni relaciji, kar bo v končni fazi omogočilo ugotavljanje prihodka po vlakih, kajti vlak je temeljni nosilec stroškov in vir dohodka ter hkrati temeljna značilnost železniškega prevoza. Na tako opredeljeni osnovi bo tudi uporabnikom železniških storitev omogočeno, da ugotovijo svoje odnose do železniškega prevoza oziroma svoje interese do posameznega vlaka ter da sporazumno z železničarji določajo medsebojne odnose v menjavni dela. To pa bo tudi osnova za delo regionalnih interesnih skupnosti za železniški promet.

Izvrševanje nalog iz stabilizacijskega programa in iz celovitih programov za izboljšanje varnosti prometa, ki so bili sprejeti v letu 1976, železničarji tudi v letošnjem

letu posvečajo vso pozornost na vseh področjih dela od zaostritve osebne odgovornosti preko kadrovskega področja do investicijske problematike.

Poleg tega poskušajo železničarji v čim večji meri svoje poslovanje prilagajati zahtevam tržišča in povečati svojo poslovnost. V tej zvezi so bili sklenjeni dogovori s poslovnimi partnerji v gospodarstvu, za organizacijo prevozov njihovega blaga (Radenska, Emona, Mercator) ter dogovori o tesnejšem poslovnem sodelovanju z nekaterimi partnerji na prometnem tržišču (Avtotrans Reka, Avtoprevoz Tolmin, Avto Radgona idr.). Istočasno pa so se nadaljevale akcije železnice za povečanje obsega dela iz leta 1976 (nočni skok, prevoz cestnih vozil po železnici, prevoz kontejnerjev, prevoz sadja in zelenjave itd.).

Istočasno velja poudariti, da se izboljšuje tudi kvaliteta dela. Tako se je komercialna hitrost v I. polletju letos povečala za 2 odstotka v primerjavi z istim obdobjem lani, velik napredek pa je dosežen tudi pri prevozu blaga po načinu »nočni skok«, kjer je že dosežena komercialna hitrost 50 km na uro.

M.B.



2.... na njihovo mesto pa stopa moderna dieselska in elektro vleka.

PD Železničar Ljubljana pobrateno s kosovskimi kolegi

Od 22. do 25. septembra so bili planinci Planinskega društva Železničar iz Ljubljane gostje Planinskega smučarskega društva Železničar Kosovo Polje. Ob tej priložnosti so predstavniki društev podpisali listino o pobratenju.

Pobuda o pobratenju med železničarskimi planinskimi društvi je vzniknila na letošnjem osmem zletu železničarskih planinskih društev, ki je bil v Divljani pri Nišu. Pobratenje omenjenih društev je prvi primer uresničevanja te pobude med društvi na jugoslovanski železniški mreži.

Janez Kukovica