

Gneča je - voznikov ni

Kljub visoki obletnici obstoja, ki so jo nedavno tega praznovali, imajo pri Viatorju še vedno vse preveč težav.

Največ jih je seveda v mestnem prometu, kjer je nastalo zaradi prenizkih tarif kar za 4,28 novih milijonov dinarjev izgube. Na Viator kot vse kaže, gledamo kot na podjetje, ki svojih storitev ne sme podražiti že zaradi tega, ker smo pač vsi Ljubljančani direktno prizadeti.

• Koliko je to podjetje »naše«, se vidi že iz podatka, da prepelje dnevno iz enega na drugi konec naše slovenske metropole kar 200 tisoč potnikov, v deževnem vremenu tudi 300 tisoč in ni jih malo takšnih, ki ne plačajo svojega prevoza. To se seveda najpogosteje dogaja pri »S« vozilih, kjer v gneči voznik ne more kontrolirati vsakega potnika. Parolo »zaupamo vam«, ki jo je Viator razglasil ob začetku uvajanja »S« vozil, mnogi še danes vse preveč izkoriščajo.

• Uvajanje novih prog ali pa podaljšanje starih zahteva vse več vozil (30 bi jih že morali dobiti), hkrati pa vse več voznikov. Zato mora 185 šoferjev danes voziti v povprečju po 10 ur dnevno namesto (skupaj s pripravo) 7 ur. Tako so v devetih mesecih tega leta naredili 80.346 nadur.

• Potrebe po novih šoferjih so resnično velike - potrebovali bi jih vsaj 80. Vsekakor bi bilo idealno za Viator, če bi lahko to število izpolnili znotraj svojega kolektiva. Na žalost pa je njihova akcija v pridobivanju novih šoferjev uspešna le v toliko, da z novimi šoferji pokrivajo izgube zaradi fluktuacije.

• Zvezni zakon o varnosti v prometu je še bolj zaostril pogoje za »D« kategorijo, kar povzroča fluktuacijo šoferjev v medkrajevni promet, kjer imajo vsaj kakšno nedeljo prosto. V mestnem prometu pa praktično prostih dni skorajda ni. Če pri Viatorju zbolijo samo eden od šoferjev mestnega prometa, posledice že čutijo tudi naši občani. Za normalno obratovanje morajo ta akutni problem reševati z nadurami, kjer zopet pride do preutrujenosti šoferjev, kar škoduje tudi njim samim. Zato se ne smemo čuditi, če pride do manjših (teh je na skupno število voženj izredno malo) incidentov med nestrpnimi potniki in pa šoferji, ki v glavnem le niso vsega krivi.

• Z 1,20 dinarja ima Ljubljana še vedno najcenejši prevoz v Jugoslaviji. Polno ceno prevoza pa je le treba plačati, saj tudi v trgovini, ki je ravno tako »naša«, trgovci ne popustijo niti za pet par.



• In če na koncu zapišemo, da bo treba samo v naši občini podaljšati progo 16 v Smartno pod Šmarno goro, da še ni rešen problem Stanežič, da bi Viator moral podaljšati progo 3 v Stegne, progo 7 pa v Pržanj, da bi moral povezovati industrijsko cono med kamniško in gorenjsko progo do Litostroja, da ne govorimo o zahtevah in potrebah v ostalih ljubljanskih občinah, nam mora biti jasno, da so potrebe in zahteve veliko večje od realnih možnosti.

• In končno — ali bi se Viator z zvišanjem potniške tarife v mestnem prometu na 1,50 din rešil hude izgube? To je sedaj vprašanje, ki ne sme vznemirjati samo Viatorja. Enako velja tudi za realizacijo in potrditev njihovega perspektivnega plana, ki mora biti sestavni del razvoja ne samo naše občine, temveč tudi Ljubljane kot celote.

Mario L. Vilhar

MALO RJE malo HČE



»Vso podporo elektrogospodarstvu!« vzklikajo Vodičani in — podpirajo električne drogeve. Če jih ne bi, bi se bojda vse podrlo in spet bi prišle v modo sveče...

VEČ PROSTORA ZA MRTVE

Z izredno hitrim naraščanjem prebivalstva v Vodichah se je pojavil tudi problem pokopališča. Trenutno je na vodiškem pokopališču 560 pokopnih mest, kar pa je občutno premalo, saj nanj pokopavajo umrle kar iz desetih vasi. Pomanjkanje prostora je zadnje čase že tako pereče, da morajo nekatere grobove že prekopavati.

Zaradi takega stanja je KS Vodice že pred časom naročila načrt za razširitev pokopališča. Ta je sedaj narejen in predvideva povečanje za 193 pokopnih mest. Občina Ljubljana-Siška je že začela pogajanja z lastniki zemlje, ki je predvidena za pokopališče. Vsa dela okrog razširitve bodo po predračunu stala okrog 280.000 din, ki jih bosta morali zagotoviti KS Vodice in pa občina Ljubljana-Siška, z deli pa bodo predvidoma začeli že spomladi prihodnjega leta.

ENOTNO OMREŽJE

Pred dnevi je bil v Medvodah sestanek glede ureditve kanalizacijskega omrežja za Medvode in okolico. Dogovorjeno je bilo, da se pristopi k uresničitvi zelo smotrno izdelanega programa, ki predvideva priključitev v osnovni kanalizacijski sistem mesta Ljubljane.

V prvi fazi, ki naj bi bila na vrsti prihodnje leto, naj bi zgradili kanalizacijsko omrežje od Medvod do Vižmarij. Dela naj bi veljala 10 milijonov dinarjev, od česar naj bi medvoške delovne organizacije prispevale 3 milijone dinarjev. V letu 1976 naj bi sledila druga faza od Vižmarij do Zaloga, s čemer bo rešeno vprašanje odpadnih voda iz naselij in industrije za daljše obdobje.

OPOZORILO

Prosimo bralce, da nam sporočijo morebitne nepravilnosti v zvezi z dostavo Javne tribune. Izvedeli smo namreč, da so Medvodčani prejeli naš list z natančno enomesečno zamudo in močno nas zanima, koliko imamo še takšnih »solidnih« raznašalcev!