

# Lahko tudi poležim!

Od novembra 1974 se lahko Kodeljevčani zapeljejo v mesto namesto s prej običajno „dvojko“ tudi z „devetico“. Vsekakor je to precej pomembna, pa tudi nadvse ugodna pridobitev. Pogovarjali smo se z nekaj uporabniki „devetkinih“ uslug. Tole so nam povedali:

**Karlo Kodela, uslužbenec** – Kaj naj rečem, razen tega, da sem zelo zadovoljen. Avtobus imam sedaj pred nosom, pa še v službo me zapelje takorekoč do vrat. Zjutraj lahko tudi poležim, pa sem še vedno prej na delu, kot sem bil do nedavno, ko sem se vozil z „dvojko“. Všeč mi je tudi to, da avtobus zelo pogosto vozi. Doslej nisem nikoli dolgo čakal.

**Milka Tasić, uslužbenka** – Nova pridobitev je vsem nam Kodeljevčanom zelo pogodu. Sama imam sedaj avtobusno postajo domala čisto pred vrati. Avtobus pa je zelo potreben, saj je bila „dvojka“, zlasti ob konicah, preobremenjena. Kmalu pa bo treba uvesti še kakšno progo, saj se v Štepanjskem naselju že pojavljajo prvi stanovalci in bo tudi „devetica“ verjetno preobremenjena.

**Jugoslav Dukić, študent** – Zelo sem zadovoljen, saj si lahko mnogo racionalneje razporejам čas. Imam pa pripombo glede na organizacijo. Vozila so včasih tako neenakomerno razporejena vzdolž proge, da stoje na končni postaji tudi po trije



Ob „dvojki“ sedaj še „devetica“

avtobusi naenkrat, medtem ko je treba na nekaterih vmesnih postajah čakati tudi po dvajset in več minut.

**Predrag Nikolić, komercialni referent** – Nimam pripomb glede na vozni red, saj vozi avtobus zelo redno in pogosto. Moti pa me to, da vozi zvečer le do devetih in rad bi videl, da bi pri Viatorju nekaj ukrenili glede

tega. Dodam naj še to, da mi je zelo všeč novi način plačevanja z zetoni. Kljub podrazitvi sem bolj zadovoljen, saj sem že prej večkrat vrgel v nabiralnik pri vozniku več, kot je bilo treba. Imel sem občutek, da je Viator pobral Ljubljancanom ves drobiž.

IGOR GAJIĆ

Predrag Nikolić



Milka Tasić



Jugoslav Dukić



## Združeni nad ceste

Vsakodnevno smo občani Ljubljane občutili, da se je naše mesto, ki je pomembno družbeno in ekonomsko središče, znašlo v nemogočem prometnem položaju, ki zavira nadaljnji razvoj mesta in njegovega gospodarstva. Vse bolj jasno postaja, da tudi novi cestni križ, ki naj bi Ljubljano hitreje povezal z drugimi kraji v Sloveniji in svetu, ne bo koristen, če bo prav Ljubljana še nadalje predstavljala čep tega ožila. Zato je samo še vprašanje časa, kdaj bomo pričeli reševati sistem mestnega in obvoznega prometa Ljubljane, ki bo med drugim odpravil ozka grla in zagotovil prebivalcem Ljubljane bolj zdrave življenjske pogoje, s čim delovnim organizacijam pa odprl z sodobnejšim transportom in drugimi prednostmi nadaljnje perspektive razvoja.

Po uspešno zaključenih javnih razpravah je izdelan program desetletne izgradnje cestnega omrežja in dogovorjen način zbiranja finančnih sredstev za izgradnjo. Program izgradnje cestnega omrežja in sistem zagotavljanja sredstev je celovita naloga, ki terja tesno sodelovanje vseh dejavnikov in izpolnitev vseh predvidenih obvez. V sistemu financiranja sodelujejo trije partnerji in sicer republiška skupnost za ceste, ki bo zagotovila financiranje obvoznih in vpadnih oziroma magistralnih cest, ljubljanske občinske skupščine in mesto Ljubljana, ki bodo združevale 50 odstotkov sredstev od prispevka za uporabo mestnega zemljišča, od pristojbin za registracijo motor-

nih vozil in od odstopljenega prispevka od prodaje bencina, ter organizacije združenega dela, ki bodo na osnovi samoupravnega sporazuma združevale največ 3,5 % sredstev letno od ostanka dohodka.

Dogovor med republiško skupnostjo za ceste in mestom Ljubljana je že sprejet. Te dni so na sejah ljubljanskih občinskih skupščin sprejeli družbene dogovore o financiranju izgradnje desetletnega programa. Od treh virov, ki bodo skupno zagotavljali sredstva, je potrebno še sprejeti in podpisati samoupravni sporazum v delovnih organizacijah.

V tako predvidenem sistemu, ki edini realno zagotavlja izvedbo programa, pa je izredno pomembno, da vsak od partnerjev izpolni svoje obveze, saj bi vsak izpad predvidenih sredstev pomenil resno nevarnost za odstop od celotnega programa, vsekakor pa časovno zavlačevanje predvidenih del.

Pri velikih projektih in gradbiščih se po logiki pojavljajo tudi razni problemi. Da bi bilo tega čim manj, bo potrebno zelo skrbno planirati, usklajevati programe, združevati vse možne tehnične zmogljivosti gradbene operative ipd. Če je zagotavljanje sredstev skupna naloga vseh prizadetih, je tudi razumljivo, da program ni le izključna pristojnost in obveza mestne skupščine in njenih organov, temveč tudi občinskih skupščin, ki morajo v svojih srednjeročnih programih razvoja preveriti ustreznost skrb cestnemu omrežju ter

pri uresničitvi programa tesno sodelovati z odgovornimi dejavniki. Pomembna bo pri tem tudi vloga občin ter še posebej krajevnih skupnosti, predvsem takrat, ko se bodo morali posamezni lokalni interesi podrediti širšim, pomembnim za celotno ljubljansko področje.

O sistemu financiranja so v Ljubljani že razpravljale skoraj vse družbenopolitične organizacije, samoupravne asociacije ter skupščine občin in ga podprle. Še več – na predlog mestne konference SZDL Ljubljana bo ustanovljen poseben koordinacijski odbor, ki bo skupno z bodočo samoupravno interesno skupnostjo za ceste v Ljubljani nosilec vseh družbenopolitičnih akcij in usklajevalec raznih stališč, kar bo zagotavljalo uspešno izvajanje programa.

Poleg obremenitev, ki jih ima gospodarstvo, bo v sedanjih ekonomskih pogojih vsakoletno izdvajanje sredstev obveza več, ki pa jo je vendarle treba razumeti. Ustrezna politična zrelost in podpora neposrednih proizvajalcev, ki se bo pokazala v združevanju sredstev delovnih organizacij, nikakor ne sme biti le odločitev pri razreševanju težke prometne situacije, temveč mora istočasno pomeniti solidarnostno akcijo vseh delovnih ljudi in delovnih organizacij pri izboljšanju njihovega ekonomskega in razvojnega položaja, tako glede ustrežnejšega prometa, hitrejšega prevoza proizvodov kot tudi izboljšanja standarda in življenjskih pogojev prebivalcev Ljubljane. Istočasno pa bo uspešno in v celoti izvedeno podpisovanje samoupravnega sporazuma predstavljalo skupno politično odločitev, da se predvideni program v celoti uresniči.



V organizaciji združenega dela HP – Kolinska so pred kratkim sprejeli v zvezo komunistov 19 novih članov, za katere menijo, da so pokazali veliko prizadevnosti in aktivnosti tako pri delu kot za družbenopolitično življenje v delovni organizaciji in zunaj nje. Vsekakor jim to priznanje pripada, saj izpolnjujejo svoje dolžnosti samoupravljalcev s čisto vestjo in tako ne bodo v vrstah članov ZK samo številke, temveč člani z občutkom dolžnosti in odgovornosti. Večina teh devetnajstih mladih članov je iz vrst neposrednih proizvajalcev.

## Jubilej uspešnega dela

Nedavno so številni občani v Besnici proslavili pomemben jubilej desetletnico krajevne skupnosti. Delo, ki ga je v tem obdobju opravila KS, je pomembno in neprecenljive vrednosti; zgradili so več večjih in manjših vodovodov v hribovskih vaseh, izboljšane imajo prometne zveze in ceste, asfaltirana je cesta skozi Besnico, ki se je zaradi vse večjega prometa dobesedno dušila v prahu. Ne smemo prezreti tudi dela KS na področju kmetijstva, izobraževanja, kulture, splošne ljudske obrambe itd. Veliko jih je bilo, ki so aktivno in vestno sodelovali vsa ta leta in so ob jubileju prejeli posebna priznanja. Kako KS sodeluje v kulturni akciji naše občine, kako približuje umetnost občanom, pa je tudi tokrat dokazala z resnično lepim kulturnim programom, ki so ga izvedli v sodelovanju z občinsko zvezo kulturnoprosvetnih organizacij.



„Posebno zahvalo smo dolžni vsem sedanjim in nekdanjim odbornikom KS Besnica, ki so žrtvovali veliko svojega dragocenega prostega časa za skupne koristi. Zato se je svet KS Besnica odločil, da podeli najzaslužnejšim dolgoletnim sodelavcem priznanja za sodelovanje,“ je dejal v uvodnem govoru predsednik KS Andrej Alauf.

## Za Kozjansko Izpolnjena želja občanov

POROČILO O ZBIIRANJU SREDSTEV V II. KROGU SOLIDARNOSTNE AKCIJE

Koordinacijski odbor za odpravo posledic potresa na Kozjanskem je v naši občini pričel z akcijo za ponovitev I. kroga takoj po 20. septembru, ko je bil I. krog zaključen.

Skupno z družbenopolitičnimi organizacijami v občini je koordinacijski odbor zastavil široko politično akcijo v vseh delovnih in drugih organizacijah in skupnostih ter med delovnimi ljudmi za ponovitev akcije v II. krogu.

Sklicanih je bilo več posvetov s predstavniki družbenopolitičnih organizacij in individualnimi poslovodnimi organi v TOZD in OZD ter drugimi delovnimi skupnostmi, pozvani pa so bili tudi privatniki obrtniki, kmetje, svobodni umetniki in drugi, da izpolnijo svojo solidarnostno obvezo tudi v drugem krogu.

Delovni ljudje so v II. krogu prevzeli enake obveze do solidarnostnega zbiranja sredstev, kot v I. krogu, tj. prispevali so 3,5 % mesečnega OD ali pa so se odločili za delo eno prosto soboto.

Kljub dobri organizaciji in politični pripravi pa rezultati akcije vendarle niso bili tako hitri in učinkoviti, kot v I. krogu. Večina TOZD oz. OZD je sicer že sprejela odločitev o vključitvi v II. krog solidarnostnega zbiranja sredstev, vendar te obveznosti dobra tretjina še ni izpolnila.

Na žiro računu občinskega koordinacijskega odbora je bilo v II. krogu od 1. oktobra do 31. decembra 1974 zbranih 140.243,200 din, kar je približno 85 % načrtovane višine sredstev II. kroga.

Od do sedaj zbranih sredstev so prispevali:

- delavci s področja gospodarstva 1.245.392,15 din
  - delavci s področja negospodarstva 141.475,15 din
  - delavci zasebnega sektorja in kmetje 15.564,70 din
- skupaj 1.402.432,00 din

Nekatere TOZD, ki zaostajajo z obveznostjo v II. krogu, bodo leto izpolnili v januarju, koordinacijski odbor pa bo ponovno pozval vse zamudnike na izpolnitev obveznosti iz II. kroga. Računamo, da bo akcija vendarle uspešno zaključena.

Krajevna skupnost Smartno je skupaj z družbenopolitičnimi organizacijami in občani že pred petimi in več leti postavila vprašanje povezave tega dela Ljubljane z avtobusni mestnega prometa. Povezava je sicer že obstajala, vendar le z avtobusi, ki so ustajali, če niso bili že polni. V nasprotnih primerih so bili naši občani prisiljeni pešati ali pa se vračati domov, če pot ni bila najnujnejša. Otroci, ki jih ni malo, so hodili pozimi in poleti v šolo peš ali pa se vozili s kolesi, ne glede na to, da je vožnja s kolesom po Smartinski cesti zelo nevarna.

Vse to je naše družbene delavce in občane sililo k vztrajni zahtevi, da se tudi ta del Ljubljane poveže z mestnim prometom. Ta želja je zares izpolnjena: 6. decembra ob 15. uri je bila v Hrastju pri frizerskem salonu Hren (krajevna skupnost Smartno) odprta proga in začel je redno voziti krpan ljubljanskega Viatorja, preusmerjen tudi skozi našo krajevno skupnost.

Ob slavnostni otvoritvi je spregovoril predsednik delegacije KS Smartno Radovan Hrast, ki je opisal napore in delo do izpolnitve te naše želje. Vsi občani naše KS se tega veselimo skupaj z občani naših sosednjih KS Sneberje – Zadobrova in Nove Jarše. Izkoriščamo tudi to prilžnost in se prav lepo zahvaljujemo vsem tistim, ki so na kakršenkoli način pripomogli k otvoritvi te od srca zaželene proge. Še posebno velja zahvala naši občinski skupščini Moste-Polje, delavcem oddelka za gradbene zadeve, ki znajo upoštevati želje občanov ter zahtev krajevnih skupnosti.

Za svet KS Smartno ROKO MARTINČIĆ

Pripis uredništva: Čestitamo Smarčani! Oglasite se spet čimprej!