

# Načrti železničarjev

**Železniško gospodarstvo Ljubljana, katerega sedež je v naši občini, daleč presega njene okvire in je ne samo republiškega, ampak zveznega pomena, usluge, ki jih nudi, pa postajajo za gospodarstvo vsak dan bolj važne, kolikor bolj se zaostruje energetska kriza. Žal pa razvoj naše železnice nikakor ne dosega razvoja in renesanse, ki jih trenutno doživljajo železnice tako na zahodu kot na vzhodu. Železničarji se zadnje mesece veliko pogovarjajo o novem srednjeročnem načrtu, katerega sprejetje je pred vrati.**

Sklenili so krepko pljuniti v roke in zavirati rokave, da bi kar najbolj posodobili in modernizirali železnico, ki bi lahko postala kos novim naporom in zahtevam, ki se postavljajo prednjo in vsaj približno dohitela druge železniške mreže po Evropi. Hkrati pa bo to rešilo mnoge ključne probleme, s katerimi se spopada današnja družba, tako preusmeritev glavnih prometnih tokov iz sedanjih, ki so nastali zaradi neracionalnega prometnega sistema v preteklosti, (kar bo predvsem znižalo prevozne stroške in imelelo izjemno pozitiven vpliv na splošne narodnogospodarske koristi), kot tudi zmanjšanje porabe energije, zaščite okolja in varnosti.

Železničarji poudarjajo naslednje:

- promet porabi 25% celotne energije; železnica porabi 3-5-krat manj energije pri diesel vleki in 8-krat manj pri elektro vleki (ŽG Ljubljana opravi svoje delo v 80% z elektro vleko)

- na onesnaževanje okolja praktično železnica ne vpliva štiripasovna cesta ima le 40% zmogljivosti dvotirne železnice, porabi pa trikrat več prostora

- varnost prevoza v korist železnice se povečuje in je 1:100

- transportni stroški imajo pri nas skoraj dvakrat večji delež v ceni proizvoda kot drugod, železnica pa je že na srednjih relacijah najcenejši prevoznik.

Ti vidiki morajo postati pri določevanju dolgoročne strategije razvoja prometa v Sloveniji ključnega pomena in končno se moramo odločiti, kaj je iz družbenega vidika primarnega pomena in kaj velja hitreje in intenzivneje razvijati.

Glavne značilnosti predvidenega razvoja, kot ga želijo delavci ŽG Ljubljana so naslednje:

- zagotoviti je potrebno vsaj tekoče poslovanje, ki ga tako pri rentabilnih kot nerentabilnih dejavnostih zagotavlja sedanji prispevek 30% od skupnih stroškov (pri drugih železnicah znaša tudi po dvakrat toliko). Pri tem mora ostati promet obsega enak, kompenzacija nepovratna, cene železniških storitev pa morajo spremljati vsaj porast stroškov tekočega poslovanja.

- za četudi minimalen obseg razširjene reprodukcije je potrebno zagotoviti kredite pod ugodnejšimi pogoji, kot so dosedanji.

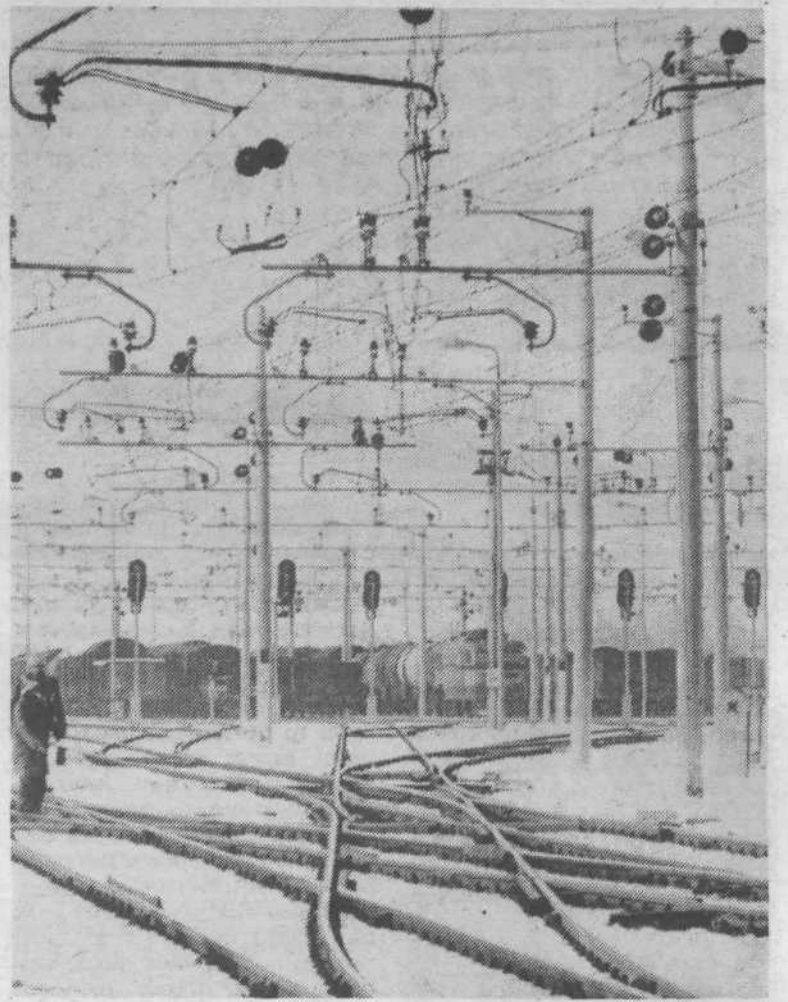
Železničarji bi radi storili marsikaj. Žal se je treba že vnaprej odpovedati bolj ambicioznim načrtom, kot je modernizacija prog za hitrosti do 200 km/h, pač pa se bo začelo predvsem z odpravo ozkih grl. Primarna je graditev drugega tira na gorenjski prog, saj bo ta leta 1985 izkoriščena 97%! Zaradi razbremenitve ljubljanskega vozlišča je planirana gradnja obvoznice Vič-

-Vižmarje. Potrebna je bolj neposredna povezava z Madžarsko in gradil se bo podaljšek proge Murska Sobota-Ormož-Srebrni breg. Vse proge prometnega križa je potrebno usposobiti za 20-tonski, ostale pa za 18-tonski pritisk. Zmanjšati je treba vpliv »človeškega faktorja« in zato povsod uvesti daljinsko upravljanje in avtomatski progovni blok. Izboljšati je potrebno ožjo infrastrukturo. Povečane hitrosti in obračanje voz bo omogočilo izpopolnjevanje sistema prevoza od vrat do vrat, potrebno pa bo graditi kontejnerske terminale, industrijske tire, skladišča in drugo infrastrukturo. Za vse bi bilo potrebno zagotoviti 16.800 mio din. Žal pa je ta načrt v usklajevalnem postopku na ravni republike naletel na težave in na iniciativo republiškega komiteja za promet in zveze ter zavoda SRS za družbeno planiranje so bile izdelane skrcene planske variante, ki predstavljajo dokajšnje odstopanje od prvotnih načrtov. Kompenzacija je v vseh treh predlogih enako visoka - 8.2 milijarde. V vsakem primeru naj bi se železniške investicije usmerile le na odpravo najožjih grl, različne varinate pa režejo tudi do pol predlaganih investicijskih sredstev. Po najrigoroznejši (drugi) varianti, naj bi ostalo za »madžarsko« progo le 10% sredstev, enako za drugi tir Ljubljana-Jesenice in obvoznico Vič-Višmarje. Za polovico so zmanjšana sredstva za modernizacijo prog Jesenice-Nova Gorica-Sežana, modernizacija ljubljanske postaje (o tej smo že pisali). Tretjino manj bo sredstev za telekomunikacijske in signalnovarnostne naprave na stranskih progah. Za 50% manj se bo gradilo v terminalih, nabavilo se bo 41 potniških vagonov manj in namesto 15 le 5 dvosistemskih električnih lokomotiv. Pa še mnoge druge redukcije so nastopile. Tako bo moral

SIS za železniški in luški promet (tudi luški načrti so prirezani), sprejeti nove elemente plana za srednjeročno obdobje.

Vprašanje pa je, kakšno vlogo smo se namenili dati železnici in ali jo bomo uporabili za rešitelja narodnega gospodarstva, vsaj kar se tiče znižanja prevoznih stroškov in zmanjšanja porabe energije. Po drugi strani pa je nekaj odvisno tudi od železničarjev samih, da si z agresivnejšim nastopom in bolj komercialnimi prijemi pridobijo nekoč izgubljeno zaupanje in dokažejo, da želijo navkljub težavam konkurenčno poslovati in hkrati zanikati, da še obstaja etatiistična miselnost med železničarji.

V. K.



## Naloge v drobnem gospodarstvu

**Skupščina Gospodarske zbornice občin ljubljanskega območja je tik pred novim letom obravnavala gospodarska gibanja ob prehodu v leto 1980 ter usmeritev svojega dela v letu 1980. Ob tem so delegati gospodarstva menili, da bo večji del aktivnosti ljubljanske zbornice usmerjen v razreševanje problemov, ki so regionalne narave.**

Pri tem bodo še posebno pozornost posvetili razvoju drobnega gospodarstva in problemom, ki se pojavljajo na tem področju. Gre predvsem za sodelovanje pri oblikovanju politike cen obrtnih storitev, pomoč pri zagotavljanju prostorov in lokacij za obrtno dejavnost in to predvsem v novih naseljih. Tako v Ljubljani kot v okolici bodo posvetili pozornost tudi vključevanju zdomecev v gospodarski razvoj, saj je prav drobnogospodarstvo izredno privlačna dejavnost za vračajoče delavce, ki so začasno za-

posleni v tujini. Poleg tega pa je drobno gospodarstvo, seveda ob pravilni usmeritvi, lahko tudi pomemben pomožni člen gospodarstva. Zato bo zbornica posvetila veliko pozornosti tudi planiranju in usmeritvam drobnega gospodarstva ter poslovno tehničnem sodelovanju in industriji.

### Ali bo gostinstvo boljše

V ljubljanskem gostinstvu in turizmu bo treba pregledati, kako je bil uresničen srednjeročni program razvoja te panoge do leta 1980 in na podlagi tega pričeti z usklajevanjem srednjeročnih planov OZD gostinstva in turizma za obdobje 1981-1985. Nič manj pomembna naloga pa ni rešitev dokaj perečega vprašanja poslovnega časa gostinskih lokalov, ki je tesno povezana s politiko cen, vse to pa s kadrovsko problematiko. Vedno več gostinskih delavcev beži iz gostinstva predvsem zaradi nizkih osebnih dohodkov, težjih pogojev za delo in pa deljenega delovnega časa ter dela ob sobotah in praznikih. Dandanes se številne gostinske delovne organizacije spopadajo z velikimi težavami prav zaradi pomanjkanja kadra, predvsem zaradi pomanjkanja kvalificiranega kadra.

V prihodnjem letu bi morali začeti razmišljati tudi o kompleksni turistični ponudbi Ljubljane in okolice, ki bi jo bilo treba vgraditi v celovito ponudbo Slovenije. Vse premalo se razmišlja o kombini-

ranih letovanjih tujih gostov, ki bi omogočila tujcem, da bi preživeli nekaj časa v planinah ali na kmetih, del svojega dopusta pa ob morskimi obali. Na ta način bi Slovenija in s tem seveda tudi Ljubljana lahko pričakovala višji devizni dohodek od turizma. Seveda pa bo treba veliko pozornost posvetiti tudi povezovanju v okviru celotne panoge, ki je dosedaj na žalost dokaj razdrobljena, posebno še turistični del.

### Bolje založena tržnica

V zadnjem času se je preskrba Ljubljane z živilskimi izdelki dokaj izboljšala, saj so se na ljubljanski tržnici začeli pojavljati tudi proizvajalci iz drugih republik. Kljub temu pa bo treba tudi v prihodnjem letu posvetiti preskrbi veliko pozornost in to ne samo količini, temveč tudi cenam. Večjo pozornost bo treba dati razvoju proizvodnje nekaterih prehranskih artiklov v okolici Ljubljane, predvsem pa kasnejšemu in dolgoročnejšemu povezovanju s širšim proizvodnim zaledjem v okviru enotnega jugoslovanskega trga. Ob tem pa ne bi smeli razmišljati o ljubljanski tržnici v centru mesta in majhnih tržnicah v drugih občinah, kot edini obliki preskrbe s sadjem in zelenjavo, temveč bi se morali zavzemati tudi za boljše preskrbljenost v trgovini. Kljub velikim naporom skupščine občine Ljubljana Center in mestne skupščine še vedno ni zadovoljivo rešen delovni čas trgovin in to ne samo prehranskih, temveč tudi trgovin s tehničnim in drugim blagom. Ljubljanska trgovina je, pa če to priznamo ali ne, še vedno malce zaprta in kljub naporom v zadnjih dveh letih poteka povezovanje s celotnim jugoslovanskim prostorom, vsaj za potrošnike, še prepočasno.

### Varčevanje

**Čeprav se občani marsikdaj jezijo na Ljubljansko banko, ko čakajo pred okenci, da bi dvignili bodisi svoje osebne dohodke ali prihranke, pa vendar prav združevanje sredstev v banki omogoča tudi hitrejši gospodarski in družbeni razvoj Ljubljane. Poleg tega si Ljubljanska banka prizadeva, da bi izboljšala poslovanje s tekočimi računi, žiro računi in hranilnimi vlogami. Z uvedbo novih terminalov naj bi bilo poslovanje dosti bolj ažurno, vrste pred okenci pa krajše.**

Pomemben delež sredstev banke pa predstavljajo tudi vložena sredstva občanov, ki so vse do konca leta 1979 dokaj hitro naraščala. Poleg tega pa so se ta sredstva povečala tudi s prenosom izplačil osebnih dohodkov in pokojnin prek banke. Zaradi pomanjkanja tehničnih naprav in drugih težav je pri tem sicer prišlo do nekaterih manj prijetnih dogodkov, in zato banka tudi ni nadaljevala z akcijo preusmerjanja varčevanja na tekoče račune.

Zaradi težjih pogojev za pridobivanje kredita oziroma povečanja obveznih pologov, so se zbrana sredstva v banki na hranilnih knjižicah sicer zmanjšala, vendar bo ta del sredstev še vedno pomemben za poslovanje banke tudi v letošnjem letu. Iz zbranih sredstev občanov banka odprava potrošniške in ostale kredite občanov, del teh sredstev pa se uporablja tudi v gospodarstvu. Upajmo, da bo z nadaljnjo modernizacijo v bankah rešeno tudi vprašanje vrst pa tudi nekaterih včasih neljubih pripetljajev.