

**pisma  
bralcev**



**200 metrov  
obupne poti**

Sem prebivalec občine Bežigrad, z družino pa živim na Črnučah ob Strniševi poti. Ta pot je razmeroma kratka, je pa povsem razrita in uničena zaradi dežja. Kljub temu, da jo stanovalci pogosto popravljamo, dež uniči naš trud, zato nas zanima, kakšni so načrti glede Strniševe poti. Pot se nahaja na območju novih stanovanjskih hiš, druge ulice so večinoma urejene, tako da le ta cesta kazi okolje. Zato prosimo pristojne, da nam vsaj del poti, ki je najbolj uničen, prevlečejo z grobim asfaltom, če ni denarja za dokončno ureditev.

Zelimo, da se tudi sami prepričate in ugotovite, da je naša prošnja upravičena.

FRANC NAGELJ  
Strniševa pot 7

**LUDVIK JARC, član  
izvršnega sveta občinske  
skupščine Bežigrad:**

»Strniševa pot v Podborštu meji z azidalsna otoka Podboršt BS 113/1 in 113/2. Do Strniševe poti so vse ulice urejene in asfaltirane, ker je bil azidalni otok Podboršt 2 predviden za individualno gradnjo. Medtem pa so pričeli načrtovati obvoznico in v vseh dokumentih je bilo rečeno, da je na tem področju treba z nadaljnjimi gradnjami po-

čakati na glavni projekt obvoznice, ki ga bo prinesel generalni urbanistični plan. Tak odgovor je posredoval tamkajšnji stanovanjski zadrugi tudi Ljubljanski urbanistični zavod. Zato torej Strniševa pot ni urbanistično zaključena in je ne bi mogli asfaltirati tudi, če bi bil na voljo denar (ki ga pa tako ali tako ni). To pa seveda ni razlog, da ne bi poti v makadamu redno vzdrževali – to breme pa pade na ramena krajevnih skupnosti.»

**Miličniki,  
vabljeni  
v Savlje**

Odkar so uredili in asfaltirali cesto od Kleč proti Vižmarjem in Viču, jo uporabljajo vedno več občanov za vožnje proti severnemu delu Ljubljane ali obratno. Vsak se raje izogne gneči v središču mesta. Doslej skoraj lokalna pot je tako postala še tranzitna, promet na njej pa iz dneva v dan narašča. Cesta vodi namreč v podaljšku skozi vasi Kleče, Savlje in del Ježice do Titove ceste. Ugotovil sem, da prevozi cesto na uro ponedelvi okrog 300 vozil, kar je za ozko prometno grlo v Savljah odločno preveč.

Če bi vozniki motornih vozil upoštevali najvišjo do-

voljeno hitrost 40 km na uro, bi razdaljo od križišča cest pri »Avšiču« do križišča pri »Spanu« morali prevoziti v okrog 45 sekundah, saj je razdalja približno 500 m. Ker nimam radarja, sem nekajkrat ugotavljal hitrost vozil tako, da sem v bližini Tonose, kjer se vidi vseh 500 m poti, meril čas vožnje. Presenečeno sem ugotovil, da skoraj vsa vozila prevozi jo omenjeno razdaljo že v 20 do 30 sekundah, kar pomeni, da vozijo skozi najožji del Savelj s hitrostjo 60 do 70 km na uro. Take vožnje pa glede na cestne razmere lahko imenujemo tudi divjanje.

Krajani Kleč in Savelj, pa tudi Ježičani, bomo zelo veseli, če bomo na tej cesti pogostejše kot doslej videli organe Milice, ki bodo kontrolirali hitrost motornih vozil, hkrati pa brezobzirne voznike tudi kaznovali.

NIKO HVASTIJA  
Savlje 61

**LEOPOLD VOVK, načelnik  
Postaje milice Bežigrad:**

»Mi prav dobro poznamo položaj v Savljah, vendar zaradi pomanjkanja miličnikov ni možnosti, da bi bil kdo tam vsak dan in kontroliral promet. Ljudi moramo razporejati tja, kjer je še bolj nujno: na Titovo in Topniško cesto, ki sta zlasti ob konicah zelo prometni, ob prehodu čez cesto v bližini šol itd. Razmere v Savljah torej zaenkrat še niso take, da bi sodile med naše najnujnejše naloge, ni pa seveda odveč poziv disciplinirani, saj gre končno tudi za njihovo varnost.»

**Petperesno Posavje**

Občinska skupščina naj razpiše referendum o razdelitvi te KS na pet krajevih skupnosti

Razširjena konferenca SZDL krajevnih skupnosti Posavje, ki sta se je med drugimi udeležila tudi Joško Pirnar, predsednik občinske konference SZDL in Jože Bučar, namestnik sekretarja občinskega komiteja ZK, je soglasno sprejela sklep, naj občinska skupščina razpiše referendum o razdelitvi KS Posavje na pet novih krajevnih skupnosti.

Ta odločitev in sklep sta logična posledica desetmesečne razprave na vseh ravneh o nujnosti razdelitve KS Posavje kot »občine v občini« ali KS, ki šteje že več kot 15.000 občanov, na manjše in bolj zaokrožene KS, v katerih bodo imeli krajani dejansko možnost uveljavljati svoje samoupravne želje in interese.

Po najnovejšem predlogu, ki ga je osvojila razširjena konferenca SZDL KS Posavje, naj bi se krajani te KS na bližnjem referendumu odločili o razdelitvi KS Posavje na pet krajevnih skupnosti, in sicer KS Urške Zatlerjeve (BS-7), KS Ježica, KS Stožice, KS Brinje in KS Ivana Kavčiča (BS-3).

Razdelitev KS Posavje na pet novih krajevnih skupnosti ima za osnovo željo in interes, kot je povdarila razširjena konferenca SZDL, da bi posamezni krajan, ki to hoče, mogel uveljavljati svoj samoupravni interes v svojem najožjem življenjskem okolju. To ni samo želja, temveč tudi potreba, ki jo narekuje čas in naša samoupravna organiziranost v procesu

druženopolitičnega razvoja naše družbe.

Materijski in politični pogoji za to so vsekakor dani, zato je stvar krajanov, da se odločijo, ali je »razkosanje« tako velike KS kot je Posavje potrebno ali ne.

Ob tem se seveda kot neobhodna nujnost pojavlja vprašanje

nje, kje in kako najti nove prostore za druženopolitično delovanje novih KS. Za to so na voljo obstoječi prostori v družbeni lasti, kot sta obe osnovni šoli, prostori obeh gasilskih društev, poseben prostor v kleti na Bratovževi ploščadi in vrtec v BS-3.

Tako v Soseski BS-3 kot v soseski BS-7 je že zdaj več kot očitno, da bomo morali v najbližji prihodnosti zgraditi nova družbena centra, za kar so dani pogoji v dogovoru s stanovanjsko SIS.

**VARNOST PROMETA**

**Poleg pasov tudi naslonjalo za glavo**

Komisija za spremljanje predpisov s področja varnosti cestnega prometa (komisija je delovni organ republiškega sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu) je na svoji zadnji seji predlagala, katere spremembe temeljnega zakona o varnosti cestnega prometa velja še posebej podpreti ter dodala nekaj predlogov, ki naj bi jih sprejemeni zakon vseboval.

Zvezni komite za promet je že pred tem predlagal spremembo 56. člena: dovoljeno naj bi bilo tudi prehitevanje kolon, seveda če so izpolnjeni vsi pogoji varnosti. Predlagali so tudi, da bi poklicnim voznikom, če bi vinjeni vozili lasten osebni avto v prihodnje ne odvzeli dovoljenja za vse kategorije vozil,

ampak le za kategorijo vozila, katerega bi vozili vinjeni. Po novem naj bi odgovarjal tudi lastnik vozila, če bi vozilo prepustil v uporabo vinjeni osebi. Prav tako naj bi ne bilo več časovne omejitve veljavnosti vozniških dovoljenj. Sprejete naj bi bile nove določbe o času počitka poklicnih voznikov.

Komisija je vsa dopolnila in predloge zveznega komiteja za promet podprla, predlagala pa je še nekaj drugih sprememb, ki bi zagotovile večjo varnost v prometu. Prepovedali naj bi vožnjo otrok na prednjih sedeh v osebnih avtomobilih, uvedli obvezno uporabo varnostnih pasov, proizvajalci bi morali obvezno vgrajevati varnostne pasove in montirati tudi naslonjala za glavo. D. R.

**GRADBENO PODJETJE BEŽIGRAD**

**Zakon  
o združenem  
delu  
jih ni  
presenetil**

Za Bežigradom ima sedež ne tako veliko kot pomembno Gradbeno podjetje Bežigrad. Edino v Ljubljani in eno redkih pri nas se je specializiralo za obnovo industrijskih obratov in drugih industrijskih naprav, stanovanjskih stavb, poslovnih prostorov in objektov družbenega standarda. Zaradi dobre organiziranosti opravljajo delo kvalitetno in z neprevelikimi stroški, zato lahko uspešno konkurirajo velikim gradbenim podjetjem, ki niso usposobljena za zahtevna dela v manjšem obsegu. To jim je do danes prineslo tak sloves, da le težko ustrezajo vsem, ki jih žele pridobiti za razna dela.

Delovna organizacija je sestavljena iz štirih tozdov in delovne skupnosti skupnih služb. Trije tozdi se ukvarjajo z gradbeno operati-

vo in so usposobljeni za delo na posameznih področjih, četrta tozda pa s servisnimi uslugami za ostale tri. Tozdi so razdeljeni na samoupravne delovne skupine, te pa štejejo nekaj čez dvajset delavcev, ki se selijo z delovišča na delovišče. Značilno zanje je izredno visoko razvita delovna zavest, poglobljeni samoupravni odnosi in usposobljenost delavcev za več vrst dela, saj mora biti delavec poleg zidarja še tesar, mizar in kaj drugega. Le tako lahko uspešno opravijo vsa zaupana dela.

Tak način dela pa vsekakor zahteva kvalificirano in dobro informirano delovno silo, ki sledi vsem dogajanjem in spremembam v družbi. Nekaj časa so organizirali tečaje za pridobivanje interne kvalifikacije, sedaj pa so se povezali z

delavsko univerzo Litija. Le z ustreznimi izobraženimi in usposobljenimi delavci lahko dosegajo dobre rezultate in zadovoljijo naročnike. Skupine so izredno gibljive in lahko začno z delom v vsakem trenutku, če le niso zasedene. To je tudi ena bistvenih prednosti take organizacije.

Letos spomladi je delavski svet sprejel po predhodni javni razpravi program izvajanja določil zakona o združenem delu. Pri njih zakon ne bo prinesel korenitih sprememb, saj je bila njihova samoupravna organiziranost že prej taka, da gre sedaj samo za dodelavo. To se lepo vidi pri sistemu nagrajevanja, ki je že doslej slonel na opravljenem delu, poslej pa bodo delavci le še bolj stimulirani za nadpovprečne dosežke pri delu. Poskusili

bodo ovrednotiti tudi minulo delo glede na prispevek zaposlenih k razvoju delovne organizacije. Seveda pa upoštevajo pri ocenjevanju tudi aktivnost posameznikov v druženopolitičnem, kulturnem in športnem življenju.

Kako razviti so samoupravni odnosi, dokazuje tudi izdelan plan za posamezno leto po delovnih enotah, ki ga sprejmejo zaposleni z osebnim izrekanjem. Tak samoupravni sporazum plana samoupravne delovne enote vsebuje poleg ekonomskih pokazateljev tudi plan nabave osnovnih sredstev, investicije v objekte, plan delovne sile, plan izobraževanja, stabilizacijskih elementov in drugo. V planu stabilizacijskih elementov upoštevajo vse napake, ki so jih naredili v preteklem letu na področjih

organizacije, nagrajevanja, discipline, samouprave, tujih storitev in varstva pri delu; obenem vključuje plan tudi načrt, kako jih odpraviti in s tem zagotoviti še boljše rezultate dela.

V Gradbenem podjetju Bežigrad nimajo veliko kršilcev delovne discipline niti velikega števila izostankov z dela zaradi bolezni. Vse to je posledica dobrega varstva pri delu in urejenih stanovanjskih razmer njihovih delavcev, saj poskrbijo za nastanitev vsakega, pri njih zaposlenega delavca. Po predhodnem izboljšanju delovnih pogojev v proizvodnih obratih, njihovi modernizaciji in zagotovitvi stanovanjskih prostorov vsem zaposlenim, so se končno odločili tudi za razširitev upravne zgradbe, saj so postali dosedanjí prostori že pred časom pretesni.

