

Druga plat medalje

VIATOR MORA PREPELJATI 80 TISOČ POTNIKOV V DVEH URAH — KULTURA PREVOZA JE ODVISNA OD KULTURE POTNIKOV — TEŽAVE S KADRI — PROBLEM POSTAJALIŠČ.

Občani slovenske metropole smo pač vse bolj odvisni od mestnega prometa, to si moramo priznati, posebno po zadnjih podražitvah bencina. O stvarih, ki so za ljudi tako pomembne, se pa seveda veliko govori in premišljuje. Roko na srce, večina člankov, ki se v časopisju pojavljajo na temo mestnega prometa, je napisana skozi očala potnikov, opisujejo pa takšen ali drugačen odnos šoferjev in sprevodnikov do svojih strank. Predvsem v zgodnjih jutranjih urah, ko vse hiti na delo, slišimo marsikatero pikro. Vendar pa si hkrati nočemo priznati, da je vožnja z ljubljanskimi avtobusi najcenejša v Jugoslaviji in da je kultura prevoza odvisna tudi in predvsem od potnikov.

• Uvedba samopostrežnega načina plačevanja vozovnic je prav gotovo odlična »pogrnjavščina« Viatorja, zlasti še zato, ker so nas s tem vsaj zaenkrat obvarovali pred podražitvijo. Res je, da se morajo sedaj tisti, ki imajo mesečne vozovnice, drenjati na istem vходу hkrati z »navadnimi smrtniki«, ti pa morajo imeti pripravljen drobiž. Ravno ta drobiž dela potnikom največ preglavic, zato je Viator ob novem letu razdelil med potnike okrog 10.000 malih polivinilnih denarnic z geslom: »Da z vožnjo ne bo križ, si prihranite drobiž!«

• Torej, začnimo. Tokrat nas je zanimala druga stran, se pravi: kaj menijo o problemih mestnega prometa Viatorjevi možje? Kaj leži na duši njim? Obiskali smo zato dipl. oec. Boža Kovačiča, direktorja TOZD Mestni potniški promet in pa Janeza Delača, šefa mestnega prometa, ki ima pod neposredno »komando« vse šoferje in sprevodnike.

Kako odpraviti gnečo?

• »Tovariš Kovačič, če začnemo kar pri gnečah ob konicah, ali ste že razmišljali o tem, kako se spoprijeti s tem problemom?«

• »Res je, obremenitve mestnega prometa so največje zjutraj in popoldne, torej ob začetku in koncu delovnega časa. Nujno bi morali preusmeriti oziroma porazdeliti začetek in konec tako, da bi konice odpravili (to je v svetu že običajen pojav). Sedaj v najhujši gneči registriramo do 17 tisoč potnikov naenkrat v mestnih avtobusih. S porazdelitvijo delovnega časa oziroma konic bi se primerno izboljšala tudi kvaliteta prevoza, vozila pa bi bila boljše izkoriščena, saj sedaj izkoriščamo le 27 odstotkov prevoznih kapacitet. Ljubljanske delovne organizacije pričnejo z delom med 6. in 7. uro zjutraj, določene strokovne šole, trgovine in uradi, celo ustanove, ki niso na-



menjene potrebam občanov, pa so se odločile za 7. uro. Seveda v pičlih dveh urah ne moremo kulturno prepeljati vseh 80.000 ljudi, tega se zavedamo. Zato se mnogi odločajo raje za prevoz z lastnimi prometnimi sredstvi, kar pa zopet povečuje gnečo na cestah, kar učinkovitost mestnega prometa še zmanjšuje. Težke situacije v zvezi s prevozom občanov se zavedajo vsi pristojni faktorji. Že leta 1968 smo zaman skušali delovne organizacije pripraviti do tega, da bi prestavile začetek in konec delovnega časa. Skupno z mestno skupščino in prometnim uradom smo izvedli strokovno anketo in ugotavljali prometne tokove, pri akciji smo zajeli okrog 80 tisoč Ljubljancev. Prišli smo do novih prometnih povezav, izbir prometnega sredstva (tako smo na primer ugotovili, da je »krpan« najbolj uporaben ravno na najbolj frekventnih progah). Prišli smo tudi do boljših povezav mestnih predelov in razvili prometno mrežo, ki trenutno pokriva celotno zazidljivo površino mestnega območja.

• Kaj pa naložbe v javni mestni promet?«

Št. 5 šele maja

• »Te so glede na kratko življenjsko dobo (5—7 let) kratkoročne in je prav, da jih financirajo občani, ki jih potem tudi uporabljajo in tako sta nakup vozil in razširjena reprodukcija v mestnem prometu sestavni del tarifnega sistema. Večje pa so težave z infrastrukturo — torej cestami, kanalizacijo. Zaradi neurejenosti in zamud na tem področju ne moremo izdelati realnega plana prog, saj so bile še pred nedavnim uvedene nekatere proge na neurejenih ulicah, brez ustrezne utrditve (cesta na Brod, Jadranska cesta, Podmilščakova), ali pa je bila potrebna že po krajšem času rekonstrukcija. Podobno je z novimi progami, ki jih bomo še uvedli; recimo, proga številka 5 (Podutik—Kodeljevo). To progo smo prvotno načrtovali le do Kosez in Draveljske gmajne, potem pa smo jo na predlog šišenske skupščine ter krajevne skupnosti Podutik podaljšali do Podutika — ob trdnih zagotovilih, da bodo vsa gradbena dela na cestišču, ob soglasju prometnega urada, končana do lanskega dneva republike, z minimalnimi tehničnimi pogoji. Danes lahko pričakujemo otvoritev te proge kvečjemu do 1. maja, vse pa je odvisno od tega, kako bodo napredovala dela: treba je urediti cestišče in zagotoviti potrebne varnostne pogoje (rekonstrukcija radiusov, zavojev, semaforizacija križišča Vodnikova—Šišenska in gradnja izogibalšč). Za novo progo so vozila že naročena — 21 Mercedesov, od tega 7 zglobov. Za modernizacijo in ojačitev parka bomo v letošnjem letu uvozili še 25 avtobusov. Eno progo bomo preusmerili in podaljšali, po vsej verjetnosti pa bomo odprli še dve progi.«

• Promet se na ljubljanskih ulicah vedno bolj gosti in vozila mestnega prometa z naj-

vejšimi naporji še vztrajajo s predpisano komercialno hitrostjo. To pa je pomemben element cene, na podlagi katere je izdelana tudi potniška tarifa. Kaj menijo pri Viatorju o tem problemu?

Težave s postajališči

• Božo Kovačič: »Ponovno smo pregledali vsa postajališča na naših progah in ugotovili smo, da imamo ponekod le-ta tako gosto posejana, da se mora vozilo, komaj je dobro spejlalo, že po nekaj deset metrih zopet ustaviti. V svetu velja ekonomski izračun, na podlagi katerega izdelajo tarife: mimo tega tudi pri nas ne bomo mogli.«

• »Kaj pa občina Šiška, kakšni problemi so pri nas, konkretno?«

• Da bi lahko realizirali plane za leto 1974, smo zaprosili za pomoč mestno skupščino predvsem v naslednjih primerih: urediti je treba postajališče v Medvodah, tako da bo mogoče obračanje s sklopniki; za progo št. 5 je treba čimprej urediti cestišče in vse, o čemer smo že prej govorili; asfaltirati je treba postajališče Medno, ki je sedaj zelo slabo vzdrževano; tudi postajališča ob Celovski — od Djakovičeve do Šentvida — so blatna in neurejena; podaljšati je treba postajališče »Kosovo«, ker je prekratko, saj sedaj tu ustavlja kar štiri proge, sedaj pa uvajamo še št. 5; pri postajališču Stanežiče je treba zgraditi izogibalšč.«

• Problem zase, so nam povedali na Viatorju, je tudi dolgoročno planiranje javnega mestnega prometa na področju Ljubljane, ki temelji predvsem na planih razvoja mestnih naselij in cestne infrastrukture. Gradimo sicer nove soseske (Kodeljeva, Brod, Soseska 6), ki so pravi prometni otoki brez primerne povezave in tako nujno prihaja do zadržitve Celovške ceste. Podobno je tudi z ostalimi naselji (Soseska 6 na primer sploh nima semaforiziranega priključka na Celovško). Vozila javnega mestnega prometa se prebijajo po obrobni in osrednjih prometnih smereh v mesto, po »provizorijih«, nesposobnih za tako gostoto prometa. Nikjer na svetu ni neko postajališče tako obremenjeno kot na primer naš Bavarski dvor, na katerem postaja kar 11 avtobusov različnih prog. Ves promet je praktično skoncentriran na Titovi in Celovski cesti. Celovška je najslabše vzdrževana cesta v Ljubljani, čeprav jo imenujemo vpadnica in — cesta republiškega prometa.

• Ko smo se že pomenkovali o postajališčih in podobnih zadregah, smo se spomnili pisma našega bralca, ki tarna nad postajališčem pri Bumerangu v Šentvidu, ki da je urejeno, pa avtobusi kljub temu ne ustavljajo.

• Janez Delač: »Lokacije postajališč odreja strokovna služba občinske skupščine, torej v tem primeru šišenska. Do danes še nismo pre-

jeli (kljub našim urgencam) nobenega obvestila, da je novo postajališče tehnično prevzeto in da ga smemo uporabljati. Za nas to ne predstavlja tehničnega problema, saj moramo samo premestiti tablo na novo mesto in obvestiti voznike. Morda bo ta članek le prinesel rezultate!«

Viatorjevi taksiji že letos

• »Slišali smo za vaše načrte, po katerih naj bi se začeli ukvarjati tudi s taksi službo...«

• »Da, to dejavnost smo planirali kot dopolnilno javnemu prevozu potnikov z avtobusi, saj Ljubljana potrebuje urejeno in predvsem ceneno taksi službo. Vendar pa predlog, da bi bila le-ta organizirana v sklopu TOZD Mestni promet, iz objektivnih razlogov (finančno tve-



ganje) na skupščini mesta ni bil sprejet. Zato smo se odločili, da bomo taksi službo organizirali v posebnem TOZD in lahko pričakujemo že letos prva naša vozila na mestnih ulicah.«

• »Samopostrežni sistem deluje na vaših avtobusih že nekaj mesecev. Sedaj imate gotovo že prve rezultate...?«

• »Da, z zadovoljstvom ugotavljamo, da smo osrednji problem, kadrovanje novih sprevodnikov, črtali iz dnevnih redov. V ilustraciji: če bi želeli današnji obseg prometa opravljati s sprevodniki, bi le-teh potrebovali 280. Trenutno pa je v delovnem razmerju le 146 sprevodnikov in gotovo se bo to število še zmanjšalo. Pri vozniskem kadru ne opažamo pomembnejše fluktuacije, kar je predvsem posledica dejstva, da smo z modernizacijo voznega parka in organizacijskimi posegi uspeli izboljšati delovne pogoje. Izdelujemo mesečni razpored delovnih zadolžitvev in tako enakomerno porazdelimo proste dni — s posebnim poudarkom na nedeljah in praznikih, ki se jim drugi občani sicer težko odrečejo.«

• »Kaj pa težave s strokovnim usposabljanjem voznikov?«

Pomikajte se k zadnjim vratom!

• »Ko že imamo priložnost, se vsaj za hip pomudimo ob negodovanju in pritožbah potnikov...«

• »Največkrat grede te pritožbe na rovaš nerednosti in zamud, ki pa so objektivno pogojene. Grupiranje vozil na posameznih progah, ko po dolgem čakanju pripelje več vozil hkrati: največkrat so temu vzrok prometni zastoji v središču mesta, premajhna prepustnost cestišč in nejevolje v tem primeru prav gotovo ne gre stresati na voznike, ki si po svojih močeh prizadevajo nadoknaditi zamude. Tudi navada, da se potniki trumoma zakadijo na prvo vozilo, ki pripelje na čelu skupine treh ali še več avtobusov, še bolj ovira tekoč promet, saj se zamuda še veča. Prav tako bi ob tej priložnosti zaprosili potnike, naj se v vozilih s samopostrežnim načinom plačevanja pomikajo k zadnjim vratom, ker bodo le s tem omogočili tudi drugim, ki čakajo na drugih postajališčih, da bodo lahko vstopili. Zavedajte se, da se situacija kaj lahko zamenja in boste prihodnjic ostali na postaji vi!«

Prilpravil: Mario L. Vilhar

ZANIMALO VAS BO

V SMRT ZARADI ČIŠČENJA

Hydroelektrarna Moste bo v letošnjem letu praznila in čistila akumulacijski bazen, zato se ribiči že sedaj boje velikega pogina rib v Savi, do katerega bo prav gotovo prišlo zaradi odtoka mulja in fenolnih odplak. Predvidevajo, da bo vodna pot prizadeta nekako do Zidanega mosta. Torej poleg vsakodnevnega onesnaževanja rek ter vedno popularnejšega »raubščicanja« še ena nevarnost za ribji svet...

MERCEDESI SO TIHI

Odbornik mestnega zbora skupščine mesta Ljubljana Miha Potočnik se je na 55. seji pozanimal, kako je kaj s hrupom in onesnaževanjem mestnih avtobusov ter ali so kakšne možnosti, da bi kolesarji pri nas zopet dobili svoj prostor na cestah. Sodelavci Urada za promet so ga potolažili, da so ropotajoče »fape« že odpisali in da bodo to kmalu storili tudi s fiat. Mercedesovi avtobusi so pa tako in tako tihi in tudi ozračja praktično ne onesnažujejo. (Sladka tolažba za prebivalce ob ali celo nad avtobusnimi postajališči, ki vsako noč uživajo ob »zakonsko dovoljenih mejah hrupa«. Ob speljavanju namreč tudi ta tehnična čuda kljub vsej hvali dosežejo 80 do 90 decibelov, kar so lastnoročno izmerili študentje psihologije na Aškerčevi cesti). Tudi za kolesarje so že v načrtu posebne steze, vendar je vse seveda odvisno od razpoložljivega denarja. Javno mnenje, pravijo na prometnem uradu, ni preveč naklonjeno biciklistom, kar je zaradi nagle motorizacije pri nas tudi razumljivo. Pa se bo to javno mnenje gotovo še spremenilo, kajti z motorizacijo zadnje čase bolj slabo kaže. Če bencina ne bo pa tako ne bo treba kolesarskih stez...

PODOFICIR PREDSEDNIK ZRVS

Osnovna organizacija Zveze rezervnih vojnih starešin Litostroj je požela že dosti uspehov in je bila ena najboljših v naši občini. Tudi v letu 1973 je bila po udeležbi na strokovnih izpitih najboljša. Pred kratkim so imeli redno konferenco, na kateri je imel svoj poslovilni govor rez. kapetan Mario L. Vilhar



(na sliki), doslej uspešen predsednik te organizacije. Za novega predsednika je bil enoglasno izvoljen Marjan Kompolšek, ki izhaja iz podoficirskih vrst in ima tako osnovna organizacija ZRVS Litostroj prva podoficirja za predsednika. Dosedanji predsednik je bil soglasno izvoljen za predsednika nadzornega odbora.

MI PA VINCA DOST PRODAMO...

Šiškarji smo prave žolne, tako vsaj trdijo statistiki, ki so izračunali, da nam letno zdrkne po grlih kakih 1.600.000 litrov alkohola, kar sploh ni majhna številka. Slovenci smo pač in iz svoje kože ne moremo, saj že od nekdaj prepevamo samo o vinu in podobnih sladkosti, torej nas tak podatek ne sme kaj dosti čuditi. Bolj čudno je to, da se je vsem izročilom in tradiciji navkljub vendarle našlo nekaj takšnih, ki so pospravili (v lanskih devetih mesecih) 699.000 litrov brezalkoholnih pijač. To sicer še polovica ni, bi rekli, če bi primerjali obe številki, toda boljše bi bilo, če bi ju kar preprosto zamenjali. Potem ne bi bilo treba tetidisa in klubov zdravljenih alkoholičkov...

»VESELI TOBOGAN«



V četrtek, 17. januarja je bila v dvorani »Svobode« v Medvodah popularna prireditelja »Veseli tobogan«, ki je privabila toliko gledalcev, da jih je vsaj polovica ostala zunaj dvorane. V oddaji, katero sta vodila Jana Osojnikova in Marjan Kralj, so nastopili učenci osnovnih šol Preska, Topol in Sora ter malčki iz vzgojno-varstvenega zavoda Medvode, posebej pa je s svojim nastopom navdušil humorist Toni.

(foto: F. Rozman)

LOVSKI PODVIGI

Da so šišenski lovci kavljji, to je verjetno vsem dobro znano. V lanskem letu so poskrbeli za to, da bo ob pustih večerih dovolj snovi za pripovedovanje zgodb. Poleg klasične in vsem dobro znane divjadi so ročno položili še 235 rac mlakaric, 129 kljunačev, 795 golobov, 643 grlic, 13 prepelic, 367 lisic, 10 divjih mačk, 59 jazbecev, 41 podlasic, 65 pižmovk, 40 dihurjev, 23 divjih prašičev, 24 veveric, 73 kraguljev, 48 kanj, 1884 vran, srak in šoj ter za nekaj krdel potepuških in drugačnih mačk ter psov.