

# Kdaj zelenjavni vlaki?

**Slovenski trg v sezonskih mesecih »predela« 35 tisoč ton sadja in zelenjave (brez južnega sadja). Z vlaki ga pripeljejo le nekaj 10 ton. Železničarji ŽG Ljubljana si že nekaj let prizadevajo, da bi iz Makedonije vozili večje količine sadja in zelenjave do Maribora, Celja in Ljubljane. Prav zato so se v sredo, 27. junija pogovarjali s predstavniki večjih trgovskih organizacij, ki zalagajo slovenske trge s sadjem, zelenjavo in vrtninami.**

Nekajurni pogovor so sklenili z ugotovitvami, da so količine, ki jih sedaj pripeljejo z vagoni iz Makedonije minimalne, čeprav železničarji vozijo 50 odstotkov ceneje kot

cestni prevozniki. Konkurenčni so tudi časovno, ko premagujejo razdalje med Gevgelijo, Gostivarom, Kavadarci, Tetovim, Titovim Velesom in drugimi kraji in slovenski-

mi mesti. V sodelovanju z ŽTP Skopje prevzemajo sadje, zelenjavo celo na njihah pri predelovalcih in speljejo celoten, zahteven prevoz. Za vsako uro zamude plačajo penale, če bi imeli trgovci materialno škodo pri pošiljkah iz Makedonije.

Sklenili so, da letos nekatere večje trgovske organizacije vsaj poskusijo, da v »živo« ugotovijo, če je prevoz po železnici enakovreden tistemu po cesti.



## Ni denarja, ni investicij

Izvršilni odbor Gospodarske zbornice občin ljubljanskega območja je obravnaval vprašanje investicijskih sredstev, ki so na voljo pri poslovnih bankah. Zaradi pomanjkanja denarja je treba namreč zmanjševati obseg investicij in nekatere celo črtati, kar pa, po mnenju članov izvršilnega odbora, ne bi smela postati praksa. Investicije so namreč sestavni del srednjeročnega načrta razvoja ljubljanskih občin in zaradi tega lahko pride do neizpolnjevanja začrtanega srednjeročnega plana. Zato bi sedaj morali predvsem ugotoviti kakšne bodo posledice neuresničenih investicij, posebno še tistih manjših, ki pa bi lahko veliko prispevale k dvigu produktivnosti. Šele na podlagi natančnih analiz bi morali sprejeti odločitve, katerim investicijam bomo dali prednost.

Opozorili pa so tudi na premajhno povezanost bank in delovnih organizacij prek delegatov in na premajhen vpliv gospodarstva na poslovanje bank. Na bančnih računih namreč ležijo precejšnja sredstva gospodarskih organizacij, ki so namenjena za samoupravne interesne skupnosti, toda istočasno morajo te OZD večkrat najemati pri bankah drage kratkoročne kredite z visokimi obrestmi. In če je tak kratkoročni kredit namenjen za izplačilo osebnih dohodkov, se del kredita ponovno, prek raznih prispevkov, vrne v banko, kjer obmiruje.

B. P.

Načelno so se vsi trgovci strinjali, da so količine prepepljanega blaga po tirih minimalne, izgovarjali so se, da proizvajalci oziroma dobavitelji diktirajo način prevoza. Vendar so to podjetniška stališča, ki pa niso v skladu s širšimi družbenimi interesi. V času energetske krize nudi železnica cenejše in časovno konkurenčne prevoze v upanju, da bodo tudi potrošniki

prihranili kakšen dinar pri sadju, zelenjavi in vrtninah.

Železnica, kot prevoznik hitropokvarljivega blaga, je zanimiva celo za zahodni trg. Tako bodo v kratkem zvozili z vlaki-hladilniki več kot 200 tisoč ton sadja iz Grčije do Nemčije. Do ure točno! Žal pa železničarji le počasi prodirajo, da bi vozili iz Makedonije v Slovenijo sadje, zelenjavo in vrtnine.

KuM

# Parne in neparne omejitve

**Dva meseca postnih avtomobilskih dni sta nam prinesla že marsikatero izkušnjo v naš parni ali neparni vsakdan. Če govorimo takole iz osebne izkušnje, je Ljubljana v parnih in neparnih dneh, še zlasti pa vikendih, daleč od svojega slovesa, ki ji napoveduje prometni infarkt. In še čisto osebna ugotovitev, bolj občutek kot ugotovitev, tudi v nepostnih dneh se nam zdi, da je manj prometa kot sicer in se počasi le navajamo na uporabo javnih prevoznih sredstev.**

To so bile takole osebne ugotovitve. So pa tudi druge, podprte s številkami, ki nekako potrjujejo osebne izkušnje. V kratki telefonski anketi smo poklicali nekaj najbolj pristojnih mest in dobili odgovor o parnih in neparnih dneh in vikendih in problemih v zvezi s tem. Pa pričnimo s taksisti, seveda rumenčki, ki vozijo pod okriljem ljubljanskega Viatorja.

**Janez Prelec, šef prometno-komercialne službe tozda Taksisti:** »Pri nas se poznajo parni in neparni dnevi med tednom. In še to zlasti ob konicah, torej od 5-7 jutranje in popoldanske 14-16 ure. Največ kličejo takrat občani zaradi prevoza otrok v vrtnice. Ker nam primanjkuje voznikov, pripravljamo nov raspored voženj, prav zaradi teh konic v siceršnjem avtomobilskem

postu. Pozvali smo tudi vse naše voznike, naj prevzamejo dodatno delo v teh konicah. Poseben problem je v teh konicah tudi relativno dolga čakalna doba na taksi, ko pa pride, je stranka marsikdaj že odšla, tako da nas pestijo še te »prazne vožnje«.

Potrebovali bi precej novih voznikov, pa jih ni. Voznik pri nas mora imeti B kategorijo, tri leta izkušenj, torej vozniškega staža, osebni dohodek pa je lani pri nas v poprečju znašal 6400 dinarjev. Odvisen je predvsem od prometa, ki ga opravi vsak voznik posebej.

**Marjan Ječnik, direktor tozda Avtobusna postaja:** »Razlika med avtomobilskimi postnimi in nepostnimi dnevi je velika. Zlasti v vikendih. Na progah, ki potekajo vzporedno z železnico, se v takih dneh poveča promet za 10 do

12 odstotkov, na ostalih pa še precej več. Zanimivo je, da nam je postni vikend pokazal, da Ljubljanci hodijo na izlete v krogu kakih 30 km v okolico Ljubljane. Ti avtobusi so bili v prvih vikendih praktično polni.

Seveda nas ob takem povečanju prometa najbolj pesti stalno odlašanje pričetka izgradnje nove avtobusne postaje, saj na tej naši komajda zmoredno običajen promet, kaj šele navale ob postnih dneh.

**Anton Miklič, šef ljubljanske železniške postaje:** »Parne in neparne omejitve se na železnici zaenkrat najbolj poznajo med tednom, ko se nam bistveno poveča promet na delavskih vlakih. Da bi preprečili zamude teh vlakov, smo »prekršili« lahko bi rekli stoletne tradicije, in imajo ti delavski vlaki prednost pred vsemi ostalimi ekspresnimi in brzimi vlaki.

Ne pozna pa se postni vikend. Nekako je potniški promet v času vikenda enak tistim neomejenim vikendom. Morda ljudje še premalo vedo o naših številnih vlakih, ki jih prav tako pripeljejo v prijetno bližnjo in širšo okolico Ljubljane na izlet. Menim, da se bo to spremenilo v naslednjih postnih vikendih.

**Stane Savič, predsednik ljubljanskega mestnega komiteja za promet in zveze:** »Izkušnje parnih in neparnih omejitev kažejo, da so Ljubljanci te ukrepe sprejeli z velikim razumevanjem. Menim, da so se v ljubljanskih okoliščinah dobro obnesli. Seveda pa je komite skupaj z ljubljanskim izvršnim svetom pripravil celo vrsto dodatnih ukrepov. Tako je komite predlagal, da se striktno nadzoruje pomen in uporaba rumenih pasov v konicah in se

rumeni pasovi za vozila javnega prometa še razširijo. Poleg tega bomo na obrobjih Ljubljane pripravili parkirne prostore, od koder bodo vzpostavljene zveze s Centrom. Zavzemamo se tudi za razširitev prometa prostih površin v ljubljanskem Centru.

Poleg teh ukrepov so predvideni še drugi. Tako naj ne bi vozila v času konic vozila komunalnega podjetja, omejili bi v tem času tudi vožnjo avtomobilov z oznako L, torej avto šole, s čimer bi dosegli večjo propustnost prometa.

»Na zvezi smo s sindikatom, predlagamo, da se pospeši uvedba drsečega delovnega časa, kar bi seveda omogočilo bolj kulturne prevoze občanov, saj bi se prometne konice vsaj malo »otopile«. Isti predlog bomo posredovali šolam, ki jih v ljubljanskem Centru ni ravno malo. Vse skupaj bo pozitivno vplivalo na raspored prometa na ljubljanskih cestah in ulicah.

Precejšen del prizadevanj bosta seveda odnesla mestni avtobusni promet in železnica. Prvi na področju potniškega prometa, drugi pa poleg potniškega predvsem na po-

dročju tovrstnega prometa. Predvsem bo treba uskladiti vozne rede s potrebami združenega dela, združeno delo pa se bo moralo prilagoditi delovnemu času prevoznika, zlasti železnice.

Večina teh ukrepov seveda ni posledica ukrepov za omejitve porabe goriva, ampak smo jih pripravljali samostojno. Parne in neparne omejitve bodo seveda bistveno pospešile te ukrepe, vse skupaj pa bo nedvomno omogočilo bolj smotno izrabo preobremenjenih ljubljanskih cestnih površin.

**Franc Gaber, direktor tozda za promet Ljubljana Moste (železnica):** »V zadnjih tednih skokovito narašča tovrstni promet na naši postaji. Tako hitro, da komaj še zmoredno, včasih z zamudami, razposlati vse blago po Ljubljani. Zlasti se povečuje kosovni promet po sistemu »Nočni skok«, pa tudi vagonskih pošiljk je vedno več. Trenutno nas najbolj pesti pomanjkanje delavcev v skladiščih, smo sredi akcije za izpopolnitev prostih delovnih mest, vedno bolj pa tudi čutimo pomanjkanje skladiščnega prostora in tirnih kapacitet. Tega pa, kljub odobrenim načrtom in sredstvom, ne moremo narediti čez noč.«

Marko Pirjevec



Križišče pred Delavskim domom na parni dan



... in na dan brez omejitve. Obe fotografiji sta posneti ob 14.20.