

NASLOV PREJEMNIKA:

dogovori

glasilo občinske konference SZDL Ljubljana — center

(poština plačana v gotovini)

Problemska konferenca o javni razpravi o osnutku zakona o združenem delu v občini Ljubljana Center

Pomemben prispevek razvoju samoupravljanja

Prvi del izredno obsežne politične in družbene akcije je za nami. Po vsestranski pripravi preko seminarjev, posvetov, različnih strokovnih in političnih teles je v naši občini potekala javna razprava o osnutku zakona o združenem delu, povezana z obravnavo samoupravne organiziranosti v vseh temeljnih sredinah našega življenja — v temeljnih in drugih organizacijah združenega dela, šolah znanstvenih institucijah, krajevnih skupnostih, samoupravnih interesnih skupnostih in drugod. Kot zaključek tega dela je bila v okviru občinskega sveta Zveze sindikatov Ljubljana Center, s sodelovanjem delegatov vseh družbenopolitičnih organizacij, organizirana problemska konferenca, ki je ocenila poročilo in politično oceno te akcije.

ko svojih osnovnih organizacij, ki jih je v naši občini organiziranih kar 570. Ustanovljeni so bili posebni odbori za vodenje razprav, ki so bili sestavljeni iz predstavnikov DPO samoupravnih organov, ter delegatov.

Občinska konferenca SZDL je organizirala in vsebinsko vodila javne razprave v KS, SIS, društvih in družbenih organizacijah.

Prav tako sta se v akcijo vključila v skladu s svojimi programi tudi občinska konferenca ZKS, kjer je komite tekoče na svojih sejah spremljal aktivnost in sodeloval pri reševanju organizacijskih problemov, ter občinska konferenca ZSMS.

Pomembno vlogo je odigral v skladu s programom formiran aktiv družbenopolitičnih delavcev za vodenje in usmerjanje javnih razprav. Člani akcija so sodelovali z odbori za vodenje javnih razprav v OZD, KS, in SIS ter v večini primerov tudi prisostvovali na zborih delovnih ljudi kar je dalo zelo dobre rezultate ter naletelo na veliko odobravanje delovnih organizacij.

Vzporedno z javno razpravo o osnutku zakona o ZD pa so potekale tudi tematske razpra-

ve, na katerih se je poskušalo analizirati stanje v posameznih dejavnostih, ki so karakteristične za občino ali celo mesto.

Politična ocena

Javna razprava, ki je zajela izredno širok krog delovnih ljudi in občanov je pomenila pospešeno nadaljevanje uveljavljanja ustavne vsebine samoupravnih odnosov v združenem delu. Velika aktivnost vseh sodelujočih pričča, da so delovni ljudje in občani sprejeli ustavo za svojo, ter da so jo pripravljeno uresničevati in da je sprejem osnutka zakona tudi dokument proti vsem nesamoupravnim težnjam.

Nadaljevanje na 4.—5. strani

Ob preteku treh mesecev življenja novega prometnega režima v Ljubljani odpiramo razpravo o njem

Promet v Ljubljani — paradiz ali pekel?

Pred skoraj tremi meseci so v Ljubljani vpeljali nov prometni režim, ki naj bi rešil mesto velike nadloge modernega časa — naraščajočega avtomobilizma. Osnovni namen načrtovalcev novega prometnega režima je bil, da bi promet potekal hitreje, po drugi strani pa naj bi razbremenili preobremenjeno mestno središče.

Kdor je bil takrat v Ljubljani je dobil občutek, kot da se vse mesto pripravlja na kak vesoljski polet, saj je večina šoferjev in del časopisja odštevalo dneve — »Tri«, ... »Dva« ... »Ena« ... in naposled je nastopil dan NIČ, dan, ko je začel veljati nov prometni režim.

Kako je potekala razprava

V občini Ljubljana Center je organizirana javna razprava o osnutku zakona o ZD potekala v temeljnih in drugih OZD, KS, SIS, društvih in družbenih organizacijah ter zajela od predvidenih šeststo temeljnih subjektov do sedaj 418 OZD, vse KS, vse SIS, ter je v njej sodelovalo 46.000 delavcev ali kar 75 odstotkov vseh zaposlenih v naši občini. Za vodenje in usmerjanje javnih razprav je

bilo vloženo veliko delovnega napora. V fazi priprav je bilo organizirano 37 posvetov in seminarjev, katerih se je udeležilo preko 2000 družbenopolitičnih delavcev.

Za vodenje akcije je bil frontno organiziran in sprejet program aktivnosti, ter jasno opredeljene naloge družbenopolitičnih organizacij.

Tako je občinski svet ZS vodil in usmerjal javne razprave v temeljnih in drugih OZD pre-

Akcija — ki je bila povezana s številnimi težavami, saj ljudi le s težavo kar čez noč prepričaš, da ne smejo več voziti po tisti cesti, po katerih so se vozili še do včeraj in pred tem že vrsto let, da se postavi nove prometne znake, da se na novo označi cestišča in ne navsezadnje, da je o novem prometnem režimu obveščen sleherni občan — je čez noč spremenila mesto.

Tistega dne so bile ulice prazne. Le najbolj drzni šoferji in pa tisti, ki jim je to poklic, so tistega dne sedli za volan in se tipajoče, s pogledi uprtimi v nove prometne znake in načrte, kjer so bile zarisane enosmerne ulice, odpeljali novemu prometnemu režimu nasproti.

Tisti dan in še nekaj naslednjih dni je bil promet osrednja tema pogovorov Ljubljančanov. Skupno so poskušali reševati probleme, kako in po katerih cestah se moraš peljati, da prideš, recimo izpred Drame na Miklošičevo cesto, smejali so se anekdotam kot tisti, da je nekdo prišel domov šele po dveh dnevih, potem pa se je izgovarjal na nov prometni režim. Najbolj čisto pa so novi režim občani bodisi hvalili, še češče pa preklinjali na vse mogoče načine.

Od onih dni se je mnogo spremenilo. Ljubljanske ulice niso več prazne, temveč je na njih polno avtomobilistov, ki nestrno čakajo, da se bodo kolone premaknile in tudi ljudje se mnogo manj pogovarjajo o prometnem režimu, že zato, ker pač ni več nov.

Še največ pogovorov je sedaj med prometnimi miličniki in občani, ki se običajno končajo na škodo slednjih.

Nov prometni režim je začel veljati v Ljubljani v času, ko so se pričeli letni dopusti, ki izpraznijo Ljubljano, poleg tega pa je bilo to obdobje lepih, toplih dni in se je zato marsikdo odrekel avtomobilu in odšel raje peš po opravkih. Sedaj je mesto zaživelo v svojem vsakodnevnem ritmu, dopustniki so se vrnili s počitnic, sama prometna ureditev pa tudi ni več novost, vsaj za Ljubljančane ne. Minili so prvi nespornosti, ki so izvirali iz nepoznavanja novega prometnega režima in življenje je steklo po svojih ustaljenih smernicah; zato smo poskušali, potem ko je poteklo »poiskusno obdobje« zbrati nekatera mnenja o tem, kakšen je pravzaprav naš novi prometni režim, katere prednosti je prinesel in kakšne so njegove slabosti ...

Najprej o SIS za ceste

Tov. Marko Rainer nas je sprejel v majhni pisarni, ki je bila založena s številnimi načrti in shemami prometnega režima v Ljubljani, nad njegovo pisalno mizo pa so bili obešeni grafični prikazi pretoka prometa na posameznih vpadnicah v Ljubljani.

Pogovor je začel kar sam — »Če govorimo o prometu, bi se morali pri tem zavedati, da mora zajeti ves promet, od cestnega, ki vključuje kolesar-

Nadaljevanje na 2. strani



Številnim protestnim zborovanjem, ki so potekala v Ljubljani, Sloveniji in po vsej Jugoslaviji, so se pridružili tudi ljubljanski grafiki. Na Trgu revolucije se je pretekli teden zbralo okoli 1500 mladih iz ljubljanskih grafičnih in grafično predelovalnih podjetij, založb, Tube in šolskega centra tiska in papirja v znak protesta proti politiki avstrijske vlade do naše manjšine na Koroškem. Po protestnem zborovanju so grafiki odšli v sprejedu do poslopja avstrijskega konzulata, kjer je delegacija izročila protestno pismo. M. T.

Foto: Janez Zrnc

PROMET V LJUBLJANI — PARADIŽ ALI PEKEL?!

Nadaljevanje s 1. strani

je, mopediste, avtomobile, avtobuse in tovornjake, do železniškega transporta. Le na tak način bi lahko v Ljubljani uspešneje reševali celoten sklop prometne problematike. Do sedaj pa smo oblikovali le samoupravno interesno skupnost za realizacijo 10-letnega programa prometa v Ljubljani, vendar sedaj poteka obravnava o zakonu samoupravne interesne skupnosti za ceste, kar bi odprlo možnosti za oblikovanje samoupravnih interesnih območnih skupnosti, katerih naloga bi bila vzdrževanje vseh regionalnih cest, in reševanje celotne prometne problematike seveda pa bi o razvoju magistralnih cest razpravljali in usklajevali svoja mnenja v republiškem merilu.

Razreševanje prometnega vprašanja je za sedaj predvideno v okviru komunalnih skupnosti, kar je sicer morda primerno za nekatera področja v Sloveniji, na področju Ljubljane pa je verjetno treba vključiti vprašanje razreševanja prometnega vozla v celotno prometno sfero in tako zasnovati tudi samoupravno interesno skupnost. Menim, da bodo nadaljnje razprave osvetlile nadaljnjo problematiko in omogočile oblikovanje take skupnosti, ki bo aktivno in seveda tudi uspešno razreševala problematiko prometa v Ljubljani. To toliko bolj, ker je anketa, ki smo jo pred nedavnim izvedli pokazala, da občani Ljubljane postavljajo kot največji problem, prav razrešitev prometnega vprašanja.

Tov. Rainer je poudaril, da so glavni uporabniki vseh cest in drugih prometnih površin občani, seveda pa tudi avtobusi in pa tovornjaki. Ob tem smo se zaustavili ob vprašanju ali uporabniki cest — predvsem avtobusi in tovornjaki dejansko prispevajo v sklade za izgradnjo in vzdrževanje cest vsaj v sorazmerju s poškodobami oziroma z obrabo cestišča, ki ga povzročijo. Svoje čase so bile dajateve za avtobusne in prevoz težkega blaga po cestah, mnogo bolj obdavčene kakor danes. Na ta način je bila zaščiten tudi železnica, ki mora sama graditi in vzdrževati proge, torej infrastrukturo. V nasprotju s tem pa danes težki tovornjaki in avtobusi, ki po nekaterih podatkih poškodujejo cestišče skoraj tisočkrat bolj kot osebni avtomobil, prispevajo izredno malo v sklad za vzdrževanje cest, torej za svojo infrastrukturo in je ta promet zato tudi po tej, ekonomski plati v mnogo ugodnejšem položaju kot železnica.

Razbremenilne ceste so še na papirju

Od uveljavitve novega prometnega režima v Ljubljani je minilo že skorajda tri mesece. V tem času so se pokazale nekatere prednosti ali pa tudi napake novega prometnega režima. Zanimalo nas je, kaj meni o tem.

»Na tako vprašanje je izredno težko odgovoriti,« je odgovoril tov. Rainer, »saj zajema celotno problematiko prometa. Poudaril bi, da novega prometnega režima v Ljubljani nismo mogli v celoti uveljaviti, saj nismo iztočasno z vpeljavo novega prometnega režima uspeli usposobiti obvoznice, ki bi razbremenile pritisk prometa na Center. Prav to pa je bil osnovni cilj novega režima.

Predvidevali smo, da bi usposobili Nemško cesto, ki bi povezovala Črnuče s Sentvidom, vendar tega načrta nismo mogli uresničiti deloma zaradi

sredstev, predvsem zaradi tega, ker niso urejeni urbanistični načrti. S to obvoznico bi razbremenili promet v mestu na okoli 4.000 vozil dnevno.

Druga povezava, ki naj bi razbremenila ljubljanski promet, je bila predvidena med Stožicami in Šiško, ki jo nismo mogli realizirati zaradi imovinsko-pravnih problemov, in sedaj iščemo nove urbanistične rešitve za to povezavo.

Kot tretja pot, ki naj bi razbremenila promet v Ljubljani, pa je bila predvidena vsaj delna modernizacija Večne poti, ki naj bi omogočila delen pretek vozil iz Šiške na Vič; že danes gre po tej poti približno 4.000 vozil dnevno. Na žalost te rešitve nismo mogli realizirati zaradi nasprotovanja krajevnih skupnosti.

Ni predvidenih semaforjev

Tov. Marko Rainer je opozoril tudi na ostale probleme, ki vplivajo na to, da nov prometni režim v Ljubljani ni mogel zaživeti v celoti. Predvsem niso bili pravočasno postavljeni vsi semaforji, ki so jih predvideli; posebno pomemben je semafor predviden na prehodu za pešce na Titovi cesti pri Bavarskem dvoru. Neurejenost tega prehoda povzroča neenakomeren pretok vozil in onemogoča večjo propustnost te vpadnice, podoben problem pa se pojavlja tudi s prehodom za pešce na Stritarjevi ulici poleg Kresije, zaradi česar križišče med Miklošičevo in Wolfovo ulico ne deluje tako, kot je bilo predvideno, ampak prihaja do zastojev.

»Seveda so to le delni vzroki za zastoje v prometu,« je dejal tov. Rainer. »Če govorim o semaforizaciji, moram dodati, da ni bila pravočasno izvršena semaforizacija na Njegosovi, Masarykovi cesti in Hrvatskem trgu, še prav posebno pomembno pa je, da smo zamudili z usklajevanjem semaforizacije. Prometni tokovi pa so se danes, tri mesece od uveljavitve novega prometnega režima že močno spremenili, z zamudo pri usklajevanju semaforizacije pa smo še vzpodbujali posameznike, da so iskali nove poti po mestu.

Seveda so take pomanjkljivosti povzročale vročo kri, vendar pa to niso še vsi problemi, ki se pojavljajo v prometu.

Čeprav so mnenja glede urejenosti prometa s kolesi deljena — eni trdijo, da je promet dobro urejen, drugi pa ga grajajo, tudi ta problem ni v celoti rešen. Obstaja tudi problem pešcev, ki še vedno nekontrolirano prečkajo posamezne prometne vpadnice. Do sedaj nismo podvzeli dovolj ukrepov, da bi vse udeležence in uporabnike ceste primerno prometno vzgojili, samo prometna milica pa sama, v celoti tudi ne more opravljati vseh nalog, ker so enostavno preobširne.

Mestni promet je hitrejši

»Kljub vsem napakam pa se je izkazalo, da obstajajo možnosti in da smo izboljšali mestni promet. Vsekakor je to razveseljivo, posebno še ker je tako uresničeno eno izmed izhodišč Mestne skupščine, ko je sprejemala zasnovo novega prometnega režima. Po drugi strani moramo ugotoviti, da lahko še izboljšamo javni promet, pri čemer pa moramo poudariti pomen rumenih pasov in te še podaljšati na posameznih progah.« Mestni promet bi tako lahko opravi svojo funkcijo, seveda pa bi zato potrebovali še dodatna vozila in po-

trebni bi bili še nekateri drugi ukrepi.

Od 5.30 do 8.00 zjutraj je v mestnem prometu velika gneča; takrat se vsi vozijo bodisi v službo, šolo ali pa po svojih opravkih, kljub temu pa je ta prometna konic lažja od tiste, ki se pojavi popoldne od 14.00 do 15.00 ure, ko vsi zapuščajo delovna mesta in hite domov. Morda bi bilo primerno, da uvedemo, sporazumno z delovnimi organizacijami v Ljubljani postopni delovni čas, tako da bi posamezne delovne organizacije pričele in končale z delom ob različnih urah. Nekateri podatki govore, da se dnevno prepelje s sredstvi javnega mestnega prometa okoli 250.000 ljudi, od česar kar 150.000 ljudi uporablja sredstva javnega prometa v takoimenovanih konicah, to je od 6.00 do 8.00 ure zjutraj oziroma od 14.00 do 15.00 popoldne.

Eden izmed predlogov, za katerega menim, da je zelo zanimiv je sprememba statusa primestnega prometa; v mestu naj bi avtobusi, ko vozijo delavce na delovno mesto iz okolice, dobili status mestnega prometa. Tako bi omogočili potnikom, da bi vstopali ali izstopali na postajah, ki so

vati izhodišča, ki jih je sprejela Skupščina mesta Ljubljane in ki so služila tudi za izhodišče načrtovanju novega prometnega režima. Center je treba razbremeniti poplave avtomobilov, prostor je treba dati pešcem in kolesarjem, in treba je v čimvečji meri izkoristiti možnost javnega mestnega prometa.

»To pa pomeni,« je dejal tovariš Rainer, »da smo zavestno šli v omejevanje prometa z osebnimi avtomobili. Pri tem se srečujemo z velikimi pritiski in odpori, vendar je to borba, v kateri moramo vstrajati; zahtevati moramo ostre ukrepe in dokaz, da to delamo je, da naš »pajek«, vozilo za odvoz nepravilno parkiranih avtomobilov, dela s polno paro. Seveda pa ne moremo rešiti ljubljanskega prometnega vozla zgolj z ureditvijo prometa v mestu oziroma samo v Centru, temveč le s širšo ureditvijo prometa na ljubljanskem območju. Tak predlog smo poslali tudi skupščini mesta Ljubljana.«

»Pri uveljavitvi novega prometnega režima ste se verjetno zavedali, na novih obvoznice še ne bo pravočasno dograjnih in da bo ostalo še kup nerešenih problemov. Kako to, da

Naj omenim samo primer sečišča prometnih poti mestnega prometa Bavarski dvor. Na tem majhnem prostoru se zberejov v vsakem trenutku vsi avtobusi mestnega prometa in je tak prometni vozelo zelo težko reševati. Tem težje rešujemo te zadeve, ker urbanisti, na že tako močno zazidanem področju, gradijo in predvidevajo nove stavbe — na Bavarskem dvoru gradimo poslovno stavbo, ki naj bi imela okoli 40.000 m² poslovnih prostorov, pri tem pa lahko v najboljšem primeru zagotovimo v okolici le 300 parkirnih prostorov.

»In kako ocenjujete nov prometni režim vi sami, kot občan?«

»Tudi sam ga preklinjam, vendar je to moj osebni problem, sam sem si kriv, če nočem uporabljati mestnega prometa. V tem širokem spektru potreb in zahtev vsakega posameznika in občana lahko vsako omahovanje pripelje do stran poti, oziroma do nerazreševanja prometnega problema v Ljubljani. Marsikdaj se mora posameznik podrediti družbi, naloga družbe pa je, da posamezne rešitve čimbolj odgovarjajo vsakemu občanu.«

Pogovor smo zaključili z vprašanjem o uporabi viška zbra-



Marko Rainer, član IS SML

najbližje njihovim delovnim mestom. S tem bi razbremenili sam mestni promet, saj je potnikov, ki se pripeljejo z primestnim prometom 30.000 dnevno, in jim tako ne bi bilo treba uporabljati mestnega prometa po drugi strani pa bi te avtobuse lahko uporabljali tudi prebivalci mesta Ljubljane in tako bi še dodatno razbremenili mestni promet. Zasedenost avtobusne postaje v Ljubljani, ki je preobremenjena, bi se s tem zmanjšala za okoli 1.000 vozil dnevno.

Tak načrt sicer ni utopija, je stvar realne analize — izdelavo te smo poverili delovnim organizacijam Viator in SAP v Ljubljani. Upamo lahko, da bo analiza gotova že spomladaj prihodnje leto in bomo takrat lahko že oblikovali sprejemljive predloge, ki bi prispevali k izboljšanju mestnega prometa.

Osebni promet zavestno omejujemo

Ker se veliko občanov vozi na delo iz takih ali drugačnih razlogov tudi z osebnimi vozili smo povprašali, kako bodo reševali problematiko prometa z osebnimi avtomobili v Ljubljani. V odgovoru je tov. Rainer poudaril, da moramo spošto-

ste se kljub temu odločili za ta korak?«

»Pričakovali smo hitrejšo realizacijo celotno zastavljenega načrta,« je dejal tov. Rainer, »kar pa je bila morda idealistična predpostavka. Kljub temu pa nam bodo izkušnje koristile in bomo sedanji prometni režim izboljšali.«

Ob proučevanju novega režima se porajajo dodatne rešitve

Hitro naraščanje prometa je postavilo pred našo družbo nove probleme, ki jih nismo dolgo časa reševali in nesmiselno je pričakovati, da bi katerakoli komisija ali kakršnakoli rešitev bila za Ljubljano idealna, posebno zato ker je Ljubljana, vsaj center urbano zazidano središče, pa tudi zaradi finančnih sredstev. Prav tako pa ni mogoče ostati pri starem, ker lahko to pomeni samo še večje težave o prometu ali v najboljšem primeru stagnacijo. Edina možnost je torej, da izgrajujemo nov sistem, ki bo čimbližje danim možnostim in potrebam. Zavedati pa se moramo, da bodo posamezni uporabniki prometa pri tem verjetno prizadeti in da so sedaj možne rešitve zgolj kompromisi, torej najboljše rešitve ta hip.

nih sredstev za gradnjo cest iz samoprispjevka. Predvideno je, da bi se izdelal Osnutek dogovora, na podlagi katerega bi se posamezne občine sporazumele o uporabi viška in vplačanih sredstev, pri čemer bi se uporabljal osnovni kriterij 10-letnega programa izboljšanja prometnega režima v Ljubljani, ki je povezan z modernizacijo cest v republiškem okviru, obenem pa naj bi rešitve prispevale tudi k razbremenitvi prometne gneče v Ljubljani.

»Zmanjšali smo parkirne prostore za 1/3 in resnica je tudi, da je promet v samem centru zelo težaven za osebna motorna vozila. Toda če pogledamo sklepe, nam ostane le še vprašanje časa, kdo bo prej odnehal? Ali avtomobilisti, ki se želijo v službo pripeljati v avtomobilih ali splošna korist.«

Nov prometni režim ni idealna rešitev, je pa edina možnost izhoda iz prometne zagate, v kateri se je znašla Ljubljana. Vse rešitve, ki so bile dane, morda niso najboljše. Tov. Rainer je zapisal, naj bi vsi občani prispevali svoja mnenja k boljši ureditvi prometa v Ljubljani, pri čemer pa bodo seveda lahko upoštevali le tista, ki so realno izvedljiva in taka, ki dejansko koristijo vsej naši skupnosti.

Bogo Pogačnik