

Drugi kulturni teden mladih v Centru

Mladi za mlade



Gojenec ZGBI med samostojnim nastopom



Nastop skupine za izrazni ples »Studio«

Minuli teden je bil v naši občini Kulturni teden mladih v Centru. Organizirala ga je občinska konferenca zveze mladine, v njem pa so sodelovali mladi delavci in srednješolci iz TOZD in šol naše občine.

Tako so se v petih dneh na odrih Mestnega gledališča, Sentjakobskega gledališča in Mladinskega kluba Poljane zvrstili mladi ustvarjalci in izvajalci. Občinstvu, pretežno mladini, so prikazali svoje dosežke iz glasbenega, literarnega,

baletnega in dramskega področja.

Razveseljivo je, da na tem tednu sodeluje večje število mladih iz delovnih organizacij, kar prav gotovo kaže, da kultura le ni last samo nekaterih slojev naše družbe, temveč da je aktivno prisotna povsod — le da mnogokrat ne najdemo pravih poti in prijemov, da bi jo ustrezno popularizirali. Prav zaradi tega ima Kulturni teden mladih dvojni pomen. Po eni strani omogoča mladim doživljati svojo lastno kulturo, po

drugi strani pa je tako dana možnost afirmacije mladih umetnikov amaterjev, ki prek rednih oblik kulturnega delovanja v Ljubljani (in še marsikje) svojih del ali izvajanj ne morejo posredovati širši javnosti.

In ne nazadnje — s tem se bogati naš kulturni zaklad, saj po svoje prav vsako, še tako amatersko delo, prispeva k celotni sliki kulturnega nivoja naše družbe.

Mišo Javornik
Foto: Jože Seljak

Nadaljevanje s 7. strani

njimi ne soglašajo predvsem zaradi rešitev, ki prizadevajo stanovalce in šele potem pešce. Ostale krajevne skupnosti soglašajo s to rešitvijo, enako je tudi občinski odbor to ureditev odobril, mi smo prepričani, da samo začasno. Avtorji nove prometne ureditve v središču mesta utemeljujejo, da gre za rešitve, kakor jih poznamo v drugih mestih, zlasti na Reki, v Zagrebu, in če sem prav razumel, tudi v Varaždinu in še kje. Kljub temu ugovarjamo, taki rešitvi kakor je sedaj in še bolj nepričakovanim posledicam, ki zadevajo stanovalce.

V tej zvezi, t. j. v okviru utemeljevanja nove prometne ureditve v središču mesta, bi veljalo posebej še opozoriti na poskus izpred nekaj let, da bi na Cankarjevi ulici obnovili nekakšno promenado. Dvomim, da bi v naši družbeni stvarnosti bila taka promenada umestna, še manj pa na nagnjeni Copovi ulici. Promenada je verjetno utemeljena za obalna mesta, ob počitnicah, v Ljubljani pa bi z njo izvedli le poskus za oživljanje nekakšnih malomeščanskih in preživljalskih odnosov.

Gostota prometa je toliko narasla, da vsak dan srečujemo več prometnih težav v centru mesta in drugod. Ne moremo še oceniti obsega vseh problemov, ko bo vsak dan prišlo v Ljubljano več tisoč turistov, tudi z vozili na naše ulice, katerih število zmanjšujemo. Nesporno je, da bodo zato postale ulice bolj obremenjene, promet bolj zadržan in avtomobilskih izpuhov še več.

Zato ocenjujemo obstoječo rešitev prometne ureditve v središču mesta kot nevarno za stanovalce v tem delu mesta. Upamo, da nam bo novi delegatski sistem zagotovil in sprejel boljše rešitve prometnih problemov kakor jih je sprožil odborništvo dosedaj.

Pri »Viatorju« so povedali

Veseli nas, da ste se lotili aktualnega pa tudi akutnega problema, kako urediti gibajoči in mirujoči promet v središču mesta. Na žalost lahko ugotovimo, da nas je individualna motorizacija v razvoju prehitela in nam že streže po življenju. Veliki napor urada za promet, da bi v specifičnih ljubljanskih cestnih pogojih uveljavil optimalne prometne rešitve, ne naletijo na razumevanje. Ob tem imamo v mislih trenutne parcialne rešitve, ki je pobudila ta razgovor, temveč kompleksno prometno studijo o ureditvi prometa v mestu, ki jo je urad za promet dal v javno razpravo ob koncu 1971. leta. Prepričani smo, da bi osvojitve takratnega predloga, ki je predvideval radikalen poseg v individualno motorizacijo ter favoriziral javni promet in pešce, za določeno razdobje (rečimo pet do deset let) vsaj ublažila prometne probleme. Hkrati pa bi dobili zadosten rok za izgradnjo predvidene cestne infrastrukture. Investicijsko je bil tak poseg ocenjen na 5 do 6 (novih) milijonov dinarjev, kar je bila minimalna vsota, če pomislimo, da danes investiramo 2,4 milijone (novih) dinarjev za ureditev enega samega ovinka.

Današnja prometna situacija je že omajala nasprotnike predlagane ureditve in mnogim je žal, da je takrat niso podprli.

Konkretno o Wolfovi ulici pa tole: predlagamo omejitev individualne motorizacije na tem odseku. Zavedamo se, da tak predlog prinaša veržne posledice na drugih območjih, vendar se bomo morali tudi v Ljubljani končno sprijazniti z dejstvom, da se do vsake hiše pač ne da pripeljati z osebnim avtomobilom.

Kaj pravijo na uradu za promet?

Elaborat, ki ga je pripravil Urad za promet s prometnimi strokovnjaki v Ljubljani ob so-

delovanju vseh pristojnih organov, predstavlja ob znanih finančnih možnostih vendarle ukrepe, ki naj vsaj deloma zmanjšajo pritisk individualnega prometa v središču mesta. Izvedeni ukrepi so le prva faza realizacije sprejetih sklepov. Ponovno moramo obvestiti občane, da se trenutno odvija na najmočnejših križiščih začasni gradilniški prometni režim, zato je nujno za nadaljnje ukrepanje počakati na dokončanje nekaterih del.

Pričakujemo, da bo pritisk vozil v središču mesta občutneje popustil, ko bomo znatno omejili možnosti daljšega parkiranja.

Zavedamo se neprijetnosti, predvsem za stanovalce v Wolfovi, ki jih je povzročil ta ukrep, vendar pričakujemo učinkovito izboljšanje stanja v trenutku, ko bo iz tega predela mesta izločen in preusmerjen motorni promet na druge, nove prometne površine, ki jih zajema desetletni program izgradnje cestnega omrežja v Ljubljani. Do tedaj pa ga bomo omejevali tudi z drugimi ukrepi. Hkrati pa apeliramo na vse voznike, predvsem tovornih vozil, da opuščajo vožnje po Wolfovi ulici in uporabljajo druge, čeprav nekoliko daljše smeri, da tako izboljšajo prometne ter življenjske pogoje prizadetih stanovalcev.

Predsednik sveta za promet pri občinski skupščini ing. Peter Novak je sporočil:

Ko razpravljamo o preureditvi prometa v ožjem središču, se moramo zavedati, da gre za kratkoročne ukrepe, ki so povezani s končnim ciljem, vrniti mesto ljudem — stanovalcem in pešcem, kar je sprejel tudi splošni zbor mesta Ljubljane v smernicah družbenega razvoja za l. 1974. To pa je potrebno storiti postopoma in tako, da bo čim manj prizadeto življenje v mestu. Ob

spremembah prometa, ki ga je sprejela skupščina občine Center, je prišlo do razbremenitev v nekaterih predelih, medtem ko se je stanje drugje poslabšalo, predvsem v Wolfovi ulici. Vzrok temu ni samo zapora dveh ulic, temveč izreden pritisk avtomobilistov v center mesta. Miselnost, da se mora priti do vsakih vrat z vozilom, se še zdaleč ni umaknila nazorom o zdravem okolju. Cilj nove ureditve ni v tem, da bi občanom centra življenje še bolj zagrenili s poslabšanim okoljem. Prepričan sem, da se bo stanje v Wolfovi spremenilo takoj, ko bodo tehnične in strokovne službe našle ustrezno rešitev. Menim, da bi bilo optimalno ulico zapreti za ves promet, oziroma dovoliti promet samo za kolesarje. Možna bi bila tudi rešitev, da bi po njej tekli samo mestni javni promet. Vsekakor pa uveljavitev enosmernega prometa ne bo rešila težav, nad katerimi se pritožujejo stanovalci, ker bo tudi ta vedno gostejši.

Ob tem pa naj pripomnim, da Wolfova ni ključen problem pri ureditvi prometa v središču mesta. Podobne, oziroma mnogo bolj kritične situacije, posebno glede onesnaženja okolja, imamo tudi na drugih ulicah kot npr. začetek Gorupove, Prešernove, Resljeve itd. Rešitev je v omejitvi prometa in tu pričakujemo močno podporo skupnosti za varstvo okolja, ker gre za spremembo mišljenja.

V razpravi so bila izražena tudi mišljenja, da se z zapiranjem ulic ustvarjajo nekakšne buržoazne promenade. Menim, da gre za popolnoma izkrivljeno resnico, kajti to pomeni vračanje mesta svojemur namenu — življenju in ustvarjanju ljudi. To so sprevideli tudi v zahodnih deželah, čemu za boljše udobje ne bi skrbeli mi, ki gradimo novo, humano družbo, ki naj ne bi imela napak. Tudi misel, da bo 10 parkirnih mest, ki jih je izsilil hotel Slon v

Nazorjevi ulici, rešilo njegovo poslovanje, ni realna pri skupni kapaciteti 300 postelj. Posledice takih dejanj pa so že vidne, ker je Nazorjeva polna avtomobilov, tako gostov Slova, kot drugih.

Na koncu pa bi želel poudariti, da je bil postopek pri sprejemanju sprememb zelo demokratičen in so v njem sodelovali tudi predstavniki krajevnih skupnosti. Žal je opaziti, da je tu prišlo do kratkega stika v njih samih, saj od tajnikov informacije niso šle na sveta KS in do občanov.

Poleg tega smo podrobno informirali tisk, sveta in skupščino. Ker pa je promet živa stvar, sem prepričan, da bodo strokovne službe v najkrajšem času upoštevale pripombe občanov, svetov in skupščine ter rešile težaven položaj v Wolfovi ulici, ki je le kamenček v mozaiku ljubljanskih prometnih težav.

O vlaganju sredstev za ureditev peš prometa v Wolfovi ulici pa sem mnenja, da je prehod pri slaščičarni Zvezda nujno potreben v vsakem primeru — pri dvo- ali enosmernem prometu. Odpadeli bi le v primeru zapore ceste za motorni promet. O znesku tu ne bi govoril, vendar trditev o 240 milijonih ni točna, ker ne pove ničesar o obsegu dela ter o širšem urejanju prostora, ki bi bilo pri tem vključeno. Sam prehod pa je mogoče izdelati z mnogo manjšimi stroški.

Kakor sem že večkrat poudaril, se čuti v Ljubljani pomanjkanje organa za dolgoročno družbeno planiranje, ki bi na osnovah razvojnih planov nato predlagal ustrezne rešitve. Prav tako pa se čuti pomanjkljivo informiranje javnosti o problemih prometa, saj na videz zelo učinkoviti predlogi občanov na enem mestu, povzročijo prometne težave drugje. Le celokupen pregled nad situacijo omogoča realne in trezne rešitve.