

Še o telefoniji po »Krimski varianti«

Potem ko so bili v sklopu koordinacijskega odbora sprejeti terminski plani izvajalcev za izvedbo dokumentacije o izgradnji krajevnega kabskega in razvodno naročniškega telefonskega omrežja za področje Rakitne, Podpeči-Preserje in Vnanjih ter Notranjih Goric, se to vprašanje znova postavlja v zvezi z opredeljenim 5. členom aneksa o sporazumu št. 4/88 o financiranju izgradnje PTT kapacitet glede rokov izgradnje, kakor tudi do opredeljene dokončne cene.

Predstavniki PTT, ki mu očitno, da dogovori niso bili rokovo izvedeni, je zbrane člane koordinacije skušal prepričati, da je PTT svoje obveznosti v celoti izvršila. »Podpisali smo pogodbe za projekt kabskega in razvodnega omrežja na območju vseh treh central, kakor je bilo dogovorjeno s PTT Inženiringom«, je med drugim dejal. »Sporazum smo dostavili vsem KS, s katerimi imamo dogovor o financiranju, ki pa žal do danes še ni podpisan«.

Povedal je tudi, da je bil del sredstev KS že nakazan ter takoj odveden Iskri skladno s pogodbo. Za naknadna sredstva, ki so jih nakazale KS, pa je bila podpisana dodatna pogodba z Iskro.

Na pripombo nekaterih predstavnikov KS, češ, da imajo krajevne skupnosti vendar pravico, da sporazum najprej pregledajo in šele potem podpišejo, ter da je rokovo treba uskladiti vsebino glede na dejanske možnosti, je predstavnik PTT podjetja pojasnil koordinaciji, da v sporazumu ne morejo vgraditi drugih terminov, kot so jim jih določili dobavitelji.

Predstavnik PTT je prav tako pojasnil, da pri tolikšni inflaciji ni mogoče določiti končne vrednosti projekta.

Koordinacijski odbor smatra, da je potrebno z akcijo nadaljevati, kajti vsaka prekinitev bi imela dolgoročne posledice.

B. V.

IŽANSKA CESTA – razmišljanje nekoliko drugače

S tovarišem Cirilom Staničem se kar pogosto srečujemo na skupščinah SIS materialne proizvodnje. Vedno sem skrbno in spoštljivo prisluhnil njegovim pobudam, zato so mi njegovi prispevki v časopisih toliko bolj zanimivi. K razmišljanju v članku, ki je bil objavljen v 1. št. Naše komune dne 24. 1. 1989 je moj pogled glede Ižanske ceste in drugih načrtovanih prometnic v barjanskem prostoru drugačen. Upam in pričakujem, da mi tovariš Stanič ne bo zameril.

Ižanska cesta resnično potrebuje hitro in učinkovito rešitev in s tem zagotovi tekoč in še zlasti varen promet za vse, ki se vanj vključujejo. Razprava o Ižanki so bile pred desetimi leti in več podobne sedanjim, le da so tokratne še bolj argumentirane, kar je tudi razumljivo, saj so se prometne razmere spremenile in tudi potrebe po drugačni prometnici.

No, nekaj se je le premaknilo. Pristopilo se je k strokovnim in drugim ocenam, izdelujejo pa se že podlage možnih rešitev. Položaj Ižanske ceste in prostor ob njej ne dopušča neomejenih širitvev, omogoča pa vozni pas širine sedmih metrov in ob racionalnem obnašanju ter ustreznih tehničnih rešitvah še prostor za pešce in kolesarje ob obeh straneh vse do križišča s cesto XVIII. divizije in do križišča s Črno vasjo. Severneje, v smeri Karlovskega mostu, so morda možne enake ali podobne rešitve. Med omenjenima križiščema sta obojestranska jarka za pretok površinskih voda. Njihova ureditev (razmišljanje) z vgraditvijo pokritih kanalov, bi dobili uporaben prostor za pešce ali kolesarje. Njihovo utrjevanje (pilotiranje) pa bi dodatno prispevalo k večji horizontalni in vertikalni stabilnosti voznega pasu.

Položaj Ižanske ceste je nekoliko drugačen do križišča s Črno vasjo do Iga. Do konca naselja in še malo naprej, je tik ob njej potok Volar, v katerem, žal ni več tekoče vode in služi le za pretok površinskih voda. Bil bi lahko občutno manjši in tudi odmaknjen od ceste. Širina voznega pasu bo morala biti enaka kot v severnem delu ceste – 7 metrov. Pešcem in kolesarjem bo potrebno zagotoviti prostor tudi na tej relaciji vse do Iga. Za del Ižanske ceste je kritičen. Ižanka je »arterija« za Ig in podkrijsko ter širše območje. Obstoječega prometa ne zmore več. Storimo vse, da bo promet na njej varen. Pred očmi naj nam bodo otroci, ne dopustimo, da razmišljajo in trepetajo o tem ali se jim bodo vrnila starša domov in tisti, ki so jim dragi in v življenju potrebni. Torej, morali bi se imeti drugačno Ižanko, zato storimo vse, da jo bomo imeli »jutri«!

Nimamo denarja na pretek, zato moramo zade-



vo Ižanske ceste reševati celovito in racionalno. Edino sprejemljivo je, da se z njenim projektom rešuje tudi vprašanje vodovoda in drugih naprav in vodov. Pasova ob Ižanski cesti v širini 2–3 metrov sta imovinsko pravno urejena. V tem prostoru bi potekal vodovod in morda še kaj drugega.

Nekaj misli o tem, ali so možne še drugačne rešitve:

Najprej moramo upoštevati čas v katerem živimo. Danes razmišljati o neki drugi »Ižanki« je nerealno tudi zato, ker je z racionalno izrabo prostora ob obstoječi Ižanski cesti in s smotnimi projekti in tehničnimi rešitvami možno zagotoviti varen in tekoč promet in vse drugi, kar si predvsem želimo.

Prostor med obstoječo Ižansko cesto in Ljubljano o katerem se razmišlja o morebitni gradnji nove prometnice, bi bil vprašljiv in težje sprejemljiv. Potreben bi bil večji odmak od Ljubljane, na drugi strani pa bi bili stanovanjski objekti njej zelo blizu, imeli bi prometnico še za svojim »hrbtom«. Pustimo ta prostor rekreaciji v katerem naj bo več zelenic in drugega kar bo sproščalo človeka.

Zaupam znanosti in na njej temelječim projektom in tehničnim rešitvam. Izpeljava ceste pod mostom avtoceste čez Ljubljano z novim mostom preko Išce je preveč zahtevna zaradi mnogih okoliščin (barjanske specifičnosti, višji vodostaji, sotočje Ljubljane in Išce...) Nisem gradbenik, le povprečen poznavalec razmer v barjanskem prostoru, vendar si upam trditi, da bi bil takšen projekt več kot tvegan. Z огledom sem si dopolnil že kar »urejeno podobo omenjenega območja. In ugotovitev? Dobili bi novo »tromostovje«, tokrat na relativno majhnem (barjanskem) prostoru, krajano dodali še eno »trdnjavo« in dopolnili

»geto« v katerega so vključeni z izgradnjo avtoceste in nadvozom Ižanske ceste. Ne bo odveč, da v tem sestavku omenim tudi nekatere aktivnosti Krajevne skupnosti Barje v zvezi s tem. V lanskem letu je izdelala predlog sprememb in dopolnitev dolgoročnega prostorskega plana – Ljubljana 2000. V njem – med drugim – predlaga, da se iz veljavnega plana izloči cesta za motorni promet Brezovica – Vnanje gorice – Ljubljana – nivojsko križanje Črna vas – preko Kozlarjevega (potekala bi blizu spomenika NOB) – nivojsko križanje Ižanske ceste – Hauptmance – Lavrica. V zameno je ponudila Črno vas z njeno popolno rekonstrukcijo. Tako bi bila zagotovljena sodobna prometna povezava Podpeč – Črna vas – preko nadvoza po Peruzzijski do Dolenjske ceste. Tudi za Kardeljevo cesto v podaljku od avtoceste preko Ljubljane je KS posredovala predlog, da bi ta potekala od Ljubljane dalje ob potoku Volar in se priključila na Ižansko cesto (Upajmo, na že rekonstruirano). Za boljše predstavo naj omenim, da bi po veljavnem dolgoročnem prostorskem planu Kardeljeva cesta potekala z nivojskim križanjem s Črno vasjo 1800 metrov od križišča z Ižansko cesto in preko Barja v smer Tomišlja.

V kolikor bi prišlo s takšnimi idejami do realizacije veljavnih planov, bi pomenilo več kot barbarsko obnašanje do barjanskega prostora in njegovih vrednosti. Upam, da to ni tvegan zaključek? To, kar še lahko zaščitimo, storimo čimprej!

V tem trenutku je najbolj pomembno, da se z vsemi razpoložljivimi sredstvi, močmi in umom osredotočimo na čimprejšnjo obnovo obstoječe Ižanske ceste in začete aktivnosti usmerimo v realizacijo.

TONE ZADNIKAR

like Lašče in Kmetijska zadruga (tu delajo predvsem kot kooperanti). Vendar – kot pravi Janez Gruden – neke demografsko ravnovesje zlepa ne bo več vzpostavljeno.

Nasploh v Laščah marsikje škripje, kjer ne bi bilo treba. »Poglejte, zazidalnih površin ni. Vse je prepuščeno sprotne dogovornosti z urbanisti. Sploh ni pravega reda. Celotna komunalna ureditev je postala pravcato breme za KS. Sami upravljamo z vodovodom, pokopališčem, čiščenjem trga, praktično z vsem. Vse je na pol improvizirano, zato tudi le na pol urejeno. Čas pa bo seveda zahteval drugačno in boljše ureditev,« trezno razmišlja predsednik KUD »Primož Trubar«.

Nov zdravstveni dom

Osnovna šola »Primož Trubar« pa se po drugi strani otepa s prostorskimi težavami. Zato so se že pred časom odločili za izgradnjo štirih dodatnih učilnic s kuhinjo in nadzidavo obstoječega objekta, ki ima, kot je znano, povrh vsega še slabo streho.

Več sreče imajo Laščani z zdravstvenim varstvom. Odkar so (s III. samopriskom) leta

1985 dobili nov zdravstveni dom, krajanom zdravstvenih storitev ni treba več iskati v tesnih in neprimernih prostorih kakor prej. Novi zdravstveni objekt ima poleg splošne ambulante in lastne lekarnе, tudi ambulantno zdravstvenega varstva otrok, zobozdravstveno ambulantno, patronažo, laboratorij in še skupne prostore. Zdravniško pomoč na tej postaji iščejo krajanje kar iz 88 vasi, nekaj pacientov pa je tudi iz vasi na obrobju ribniške občine. Računajo, da bodo zmogljivosti postaje ob zdajšnji rasti prebivalstva zadostovale vsaj do leta 2000.

Za Levstikov dom in druge kulturno-zgodovinske spomenike skrbi (s pomočjo raznih sponzorjev) krajevno Kulturno umetniško društvo. Enako seveda tudi za samo kulturno življenje v kraju. Žal nam skopo odmerjeni prostor ne dovoljuje, da bi obširneje pisali o teh aktivnostih. Kakor seveda tudi ne še o številnih drugih zanimivih drobcih, ki sestavljajo bogati velikolaški mozaik. Pa saj je nek znani pisatelj že zdavnaj zapisal: dovolj je, da vidiš mestno jedro, in spoznal boš celo mesto...

BRANKO VRHOVEC

Laščani o svojem kraju

O razvoju in tegobah Velikih Lašč smo se pogovarjali tudi s tamkajšnjimi krajanji. O tem, kaj bi bilo treba ukreniti, da kraj ne bi več tako sramežljivo capljal za sosednjimi kraji, ki sodijo pod okrilje drugih občin, so nam povedali:

Justina Jagodič, upokojena učiteljica: »Žal smo še vedno nekakšni tihi otok, ki ga je obšel razvoj. Nekeč, tega bo že nekaj let, mi je tedanji predsednik občine Tone Zupančič dejal: »Vi ste čisto na repu občine. Z Viča se ne vidi v Lašče... Če ne boste vztrajali, ne boste nič dosegli!«

Tako je žal tudi ostalo. Naše ceste še naprej ostajajo slabe, dotrajanje. Tja proti Blokam celo tako, da ukinjajo avtoavosne veze. Ljudje, ki živijo na tem koncu, zdaj nimajo druge izbire, kot da sami skrbijo za svoj prevoz. Tako kot v nekdanjih časih. Zanimivo pa je tudi to, da je

najmanj ljudi glasovalo za samoprisk (samo 5) prav v Karlovcu, kjer si najbolj želijo asfalt.«

Martin Starec, dijak: »Vsekakor smo pomemben kulturni kraj. Nekakšne slovenske Atene. Zato je bolje, da tu z industrijo ne pretiravamo. Tudi zato ne, ker bi se s prilivom novih ljudi, potem krajanje začeli odtujevati drug od drugega. Je pa že bolje, da se vozijo v Ljubljano ali v Ribnico. Ljubljanske mlekarne in Igo sta tu čisto dovolj.«

Andrej Knaus, avtomehaničar: »Vse skupaj tu je bolj »švih«. Ceste so slabe, kamorkoli prideš. Nevarno pa je tudi križišče na trgu, saj se tu še vedno pripeti veliko nesreč. Morali bi prestaviti ogledalo, ali pa še bolj omejiti hitrost.«

Anica Gruden, vzgojiteljica: »Naš razvoj je običaj na mrtvi točki. Nič se ne razvija. Kaže, da na občini nimajo več posluha za te obrobne kraje. Tukajšnje ceste so stalni problem. In če so že zgradili nov zdravstveni dom, zakaj ne bi potem še otroškega vrta, saj – kot vemo – otroci v tem, starem, še vedno bivajo v neustreznih prostorih.«

B. V.



Justina Jagodič



Martin Starec



Andrej Knaus



Anica Gruden

Eipprova kmalu v novi preobleki

Zadnje dni februarja je »pozabljen« Eipprova ulica kraj trnovske cerkve znova oživela. Na razriti cestni trasi so se znova pojavili tovornjaki in delavci, in vse kaže, da se bo tolikanj obljubljeni asfalt zdaj le uresničil. Vendar pa ta, kakih slabih tristo metrov dolgi cestni odsek, ni kot toliko drugih na Trnovem. Ulica je pod strogim spomeniškim varstvom, saj je na njej ali ob njej vse polno dragocenih arhitekturnih relikvij iz preteklih časov.



O obnovi te ceste, ki naj bi dobila ime po enem naših prvih talcev (pred vojno pa se je imenovala še Cerkvena ulica), smo se pogovarjali s tajnikom KS Trnovo Dušanom Milčičem:

»Cesta bo za zdaj (pred dokončno ureditvijo) dobila le grobi asfalt. Za ureditev je bila nujno potrebna, saj je bil tu gost promet, sama ulica pa makadamska. Tu okoli bo tudi zdaj precej živahno, saj se obeta kup dejavnosti, pojavil pa se je tudi novi trgovski center v bližnjem Trnovskem pristanu. Računamo, da bo precejšen del potrošnikov parkiral prav v tej ulici.

Po prvotnem načrtu, naj bi bila parkirišča na obeh straneh ceste, po dodatnih izvedbah pa so zdaj predvidena le na desni strani, s tem, da bi radi ohranili tudi vodnjak, ki ga je menda zgradil še Plečnik. Predlagali smo, da bi zavoljo prometne varnosti vodnjak obšli s pločnikom, vendar strokovne službe tega žal niso upoštevale.

»prijela« do 1. marca. Vsekakor je na eni od sej padlo delegatsko vprašanje, zakaj se z deli tako dolgo zavlačuje.

Hkrati s cesto in njenimi pritliklami, naj bi postopoma obnovili tudi objekte ob njej. Samo cestišče pa naj bi osvetljevale starinske litoželezne svetilke, kakršne zdaj svetijo pred trnovsko cerkvijo. Pločnike bodo predvidoma urejali (asfaltirali) po posebnem programu, s tem, da bomo morali strniti svoje sile tudi uporabniki stanovanjskih in drugih objektov sami, ker za to ni na voljo dovolj družbenih sredstev. »Ta pločnik me res skrbi, in na vsak način bi rad del, ki pripada meni, kar sam uredil,« je odločen fotograf Egon Kaše, ki si je tu ob tej cesti uredil svoj foto studio. »Poprej je bil v tej ulici pravi obup. Poleti je bilo prahu, da je bilo groza. Zdaj ko bo asfalt pa upam, da bo bolje.«

BRANKO VRHOVEC