ŽIVAHNO DELEGATSKO ZANIMANJE

Po informaciji o uresničevanju desetletnega programa cest v Ljubljani, obrazložil jo je mag. Jože Jenko, je pet delegatov občinske skupščine Vič Rudnik postavilo vprašanja v zvezi izgradnjo avtocest, obvoznic in vpadnic v naši občini.

Prvi delegat je bil mnenja, da Tržaška cesta ne bo zmogla prometa, ki ga ji bosta dovajali razširjena Celovška in Prešernova cesta. Zato bi morali tudi Tržaško cesto posodobiti v nadaljevanju del Celovške in Prešernove ceste in ne znatneje kasneje. Zanimalo ga je tudi, zakaj se nismo pri očitnem pomanjkanju sredstev odločili za manj objektov. Po njegovem mnenju bi morali dati prednost obvoznim cestam, ki bi potegnile iz Ljubljane tovorni promet, ne pa da istočasno uresničujemo U-sistem avtocest (Šentvid — varianta), obvozne ceste in nekatere mestne ceste.

Drugi delegat ni nikjer zasledil, kako bo cesta Dolomitskega odreda (Ljubljana — Polhov Gradec — Črni vrh — Poljanska dolina) priključena na obvoznico. Boji se, da bi prišlo do tako izpeljanega priključka, ki bi silil ves tovorni promet najprej v mesto in ga šele nato usmeril na obvoznico. Menil je, da bi bilo najprimerneje narediti priključek Ceste Dolomitskega odreda na obvoznico tam, kjer bi se cesti prečkali.

Tretji delegat je postavljal vprašanje premajhne oddaljenosti načrtovane južne obvoznice od naselja Jurčkova pot. Menil je, da sprejeti urbanistični plan s sedanjim potekom južne obvoznice izgublja na svoji vrednosti.

Delegat s področja kmetijstva je vprašal, kako bo zagotovljena ustrezna prometna povezava pod ali nad avtocesto s kmetijskimi zemljišči.

Kot zadnje smo zabeležili vprašanje o priključitvi industrijskega dela okrog Tobačne tovarne na novo Prešernovo cesto.

Direktor strokovnih služb SIS za izgradnjo desetletnega programa cest v Ljubljani je dal sledeče odgovore na vprašanja oziroma komentarje delegatov.

Vključitev na Prešernovo cesto

Ko so načrtovali (SIS za gradnjo cest z izvajalci) novo Prešernovo cesto, iskali ustrezno dokumentacijo in lokacijsko odločbo, so imeli velike težave z razrešitvijo problema, kako sproščeno vključiti promet iz omenjene industrijske cone na novo cesto. Zato so za to območje vključili v cesto ustrezno križišče, ki bo omogočilo vključevanje na cesto tudi z levim zavijanjem.

Med gradnjo bodo predstavniki interesne skupnosti za ceste, delovnih organizacij in občinske skupščine našli ustrezno rešitev za potek prometa preko gradbišča. Razumljivo je, da bo ta omogočila počasnejšo in težjo vožnjo, a zagotovljen bo stalen dostop do tovarn na tem območju.

Ni mogoče južneje

Že na pobudo naše občinske skupščine je bila južna obvoznica postavljena znatneje proti jugu. Sedanja oddaljenost od središča je tolikšna da v tej fazi priprav na gradnjo, dejansko ni več mogoča nova prestavitev. Razumljivo je, da bodo zato pod cesto in nad njo izpeljani ustrezni podvozi in nadvozi oziroma podhodi in nadhodi.

Kmetom, ki jih bo cesta odrezala od njihovih obdelovalnih zemljišč, pa je mag. Jože Jenko predlagal, da se že sedaj pri Zavodu za družbeni razvoj Ljubljane TOZD urbanizem (LUZ) pozanimajo, kdo dela na načrtovanju južne obvoznice in kakšne rešitve načrtuje za potrebe prehajanja. Ob tem velja navesti, da bo republiška skupnost za ceste povabila na pogovor vse mejaše. Vsekakor pa je primerno, da kmetje pravočasno spoznajo načrte in svetujejo izboljšave, če te seveda ne bi preveč podražile gradnje.

O priključitvi CESTE DOLOMITSKEGA ODREDA na obvoznico bodo podrobneje spregovorili predstavniki TOZD URBANIZEM in republiške skupnosti za ceste na prihodnji seji občinske skupščine.

Prometni problem ustvarjamo sami

Pred štirimi leti načrtovalci pravzaprav niso vedeli za posebnosti cestne gradnje v mestu. Niso računali na tako močan delež komunalne opreme, ki jo sedaj vgrajujemo v nove ceste in, ki bo zadostovala za Ljubljano leta 2000. To tudi povzroča očiten razkorak med predračunsko in stvarno ceno objekta, ne inflacija.

Če se vprašujemo, zakaj istočasno urejamo avtoceste, obvoznice in vpadnice, je edini odgovor, da izhajamo iz prometnih težav, v katerih smo, in sistema financiranja gradnje teh cest.

Republiška skupnost za ceste je kandidirala na mednarodnem natečaju za pridobitev sredstev za gradnjo obvoznic, a je na enem od njih izpadla. Zahodna in južna obvoznica se financirata v veliki večini iz mednarodnega posojila. Zato tak razpored gradnje cest.

Na območju viške občine bo zgrajenega precej, je menil mag. Jože Jenko, predvsem pa bo že sam obroč od Celovške do Dolenjske ceste močno razbremenil Tržaško cesto. Ob tem pa je razumljivo, da ni mogoče vlagati enake napore za izgradnjo avtocest, obvoznic in vpadnic. Tudi v finančnem smislu ne. Če bi bilo mogoče najti finančno pokritje, bi uredili predčasno tudi Tržaško cesto.

Ko pa navajamo vse te podatke, dejstva, pa ne moremo mimo tega, da izgradnja avtocest in obvoznic ne jamči, da bo rešen ljubljanski prometni problem. Sami delamo ljubljanski prometni problem, ker mislimo, da se moramo 200 m peljati v službo z avtom in tudi vsak cekar prepeljati, ne nesti. To je očitno tudi sedaj, ko ni sezone, da ni bistveno manjše natrpanosti na ljubljanskih cestah. Mednarodnega tranzita je povprečno 15 do 20 odstotkov.

Vsekakor pa bo mogoče tedaj, ko bodo obvoznice, vzpostaviti ustrezen režim, na primer ponoči, ob velikih koncentracijah strupenih plinov itn. Takrat bo mogoče doseči to, da bodo ostala vozil na mestnem obrobju in, da se bo tja tudi prenesla trgovska in ostala dejavnost. Danes pa tega ne moremo narediti!

S. JESENOVEC

S SEJE IZVRŠNEGA SVETA

OBJEM LJUBLJANSKIH AVTOCEST

Občinski izvršni svet je obravnaval predlog avtocestnega sistema in mestnih obvoznic v Ljubljani. O tem,kako in kje bodo potekale avtoceste po tem načrtu v naši občini, smo obširno pisali že v eni zadnjih številk lanskega leta. Tako je vsem znano, da gre za odseke od Vrhnike do Brezovice in naprej do Ljubljane in od Brezovice preko Kozarij proti Šiški in od Vič a po južni strani proti Dolenjski cesti. S tem se je sprostila vrsta površin, ki so bile doslej rezervati in tako niso dopuščale gradnje. Ta sprostitev pa pomeni sedaj tudi možnost legalizacije številnih črnih gradenj na teh področjih.

Odsek avtoceste od Kosez preko Kozarij do Brezovice oziroma od Brezovice do Dolgega mostu bo potekal po tem načrtu tako, da avtocesta teče od spoja z mestno obvozno cesto proti jugu od razcepa pri Kozarjah. Severno od draveljskega Brda je načrtovan v obliki poldeteljice priključek. Razcep Kozarje je oblikovan kot trikotnik (triangel) in se razcepi v smeri Primorske, Dolenjske in seveda proti Šiški. Primorski krak prečka Tržaško cesto in bo potekal ob železniški progi proti Trstu. Pred Brezovico se bo priključil na že zgrajeni del avtoceste proti Postojni. Priključek na Tržaško cesto bodo naredili v obliki trombe.

Dolenjski krak bo potekal po viaduktu preko Malega grabna in železniške proge Ljubljana—Trst in Tržaške ceste — vse v bližini Dolgega mostu. Na tem mestu bo priključek Tržaške. Za priključkom Tržaške in potem, ko bo speljana avtocesta preko Malega grabna, bo potekala trasa južno od naselja »Sibirija«, kjer bo v obliki poldeteljice zgrajen priključek s Titove ceste, ki jo bodo podaljšali. Avtocesta bo šla nato preko Ljubljanice pod sotočjem z Ščico in preko dolenjske železnice in ceste na Debeli hrib nad dolino Malgne. Tam bo spet križišče v obliki trombe in razcep avtoceste v smeri proti Dolenjski in Štajerski. Ta sistem bo funkcionalno združeval avtoceste in mestne obvozne ceste v enotno cestno omrežje. Na mestnem predelu bo avtocesta seveda zastonj in ne bo treba plačevati cestnine kot na drugih področjih.

Za področje viškega predela pričakujejo, da bo peljalo na odseku od Kosez do Kozarij dnevno tudi 54.000 vozil. Od Kozarij proti Brezovici bo obremenitev manjša 41.000 vozil, od Tržaške ceste do Dolenjske ceste bo peljalo do 33.000 vozil dnevno in od Dolenjske ceste pri Zadobrovi in Šentjakobu, torej proti Štajerski do 42.000 vozil. Na tem odseku bo največje nihanje v prometu, saj je mogoče, da bo peljalo dnevno tudi samo do 25.000 avtomobilov. Na mestnem predelu, kjer bo avtocesta istočasno tudi mestna obvozna cesta, pa pričakujejo unevno tudi po 50.000 vozil.

Na vsem področju bodo organizirali tudi javni mestni avtobusni promet in zgradili postajališče. Tako bo mogoče pustiti avto na parkirišču ob avtocesti in se odpeljati v mestno gnečo z avtobusom. Seveda pa po avtocesti in mestni obvoznici ne bo dovoljen promet za kolesarje in tudi za pešce tam ne bo prostora. Na avtocesti bo na odprtem dovoljena hitrost glede na zmogljivost ceste do 120 km na uro, na mestnem področju pa do 100 km na uro. Kjer bo imela avtocesta tudi pomen mestne obvoznice, pa bo dovoljeno le do 80 km na uro.

Avtocesta bo imela štiri pasove široke po 3,75 m in dva odstavna pasova, tako, da bo v celoti široka 29 metrov. Mestna obvozna cesta bo imela šest pasov po 3,5 metra in tudi odbojne stene. Prvi in šesti pas te ceste bosta namenjena vključevanju v promet oziroma izključevanju. Mestna obvoznica bo ožja: le 27 metrov.

Na področju Viča bodo zgradili več različnih oblik priključkov. Poldeteljica bo za priključek Brdo in južni priključek Titove ceste (Groharjeva ulica), največ bo tromb: pri Brezovici, Tržaški cesti in Dolenjski cesti, v obliki diamanta pa bo izveden priključek Titove ceste.

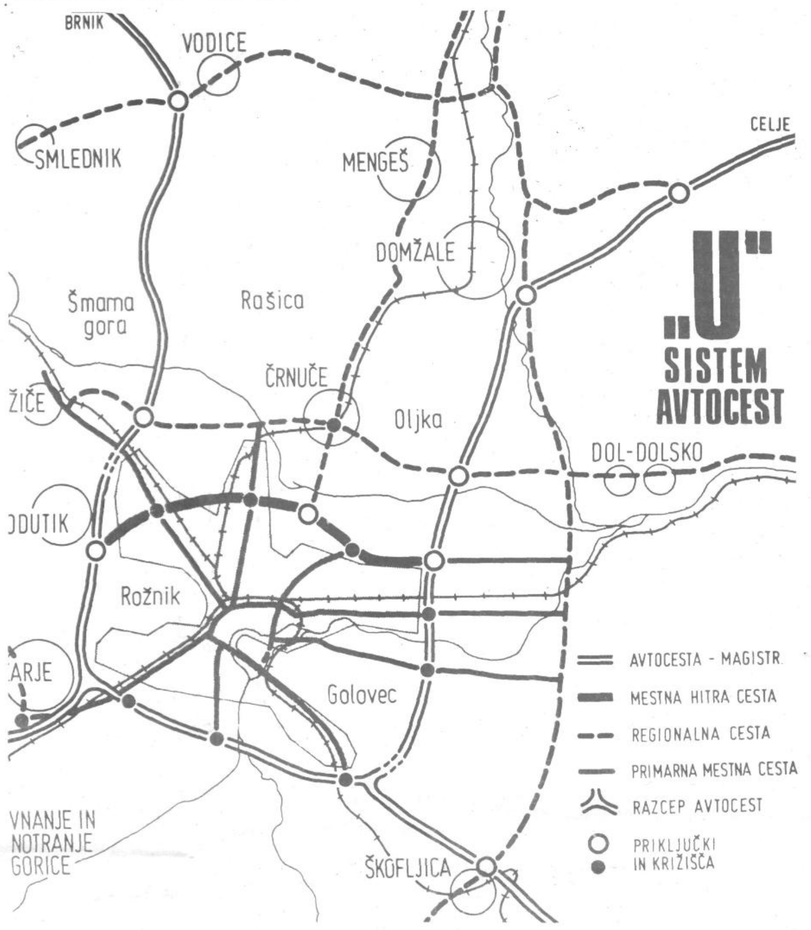
Avtocesta in obvozne ceste bodo seveda posebej razsvetljene. Razsvetljeni bodo tudi vsi predori. Drogovi za razsvetljavo bodo nameščeni na srednjem ločilnem pasu in bodo prirejeni mednarodnim predpisom. Posebej bodo razsvetljene obvestilne table in druga signalizacija.

Vse te načrte je izvršni svet podprl, vendar so člani izvršnega sveta ponovili nekatere pripombe, dane že v javni razpravi. Član izvršnega sveta MILOŠ LAPAJNE pravi o pripombah izvršnega sveta: »Rok izgradnje do leta 1985 se nam zdi relativno dolg, saj je večina stvari prostorsko že pripravljenih. Nekatera dela so npr. že začeli izvajati. Mislim, da bi bilo mogoče vse skupaj precej pospešiti glede na dosedanje temeljite priprave. Če je le mogoče, naj bi se ta rok skrajšal.

V urejevanje avtocestnega sistema je treba vključiti še nekatere zadeve. Promet bo po nekaterih cestah nujno preusmerjen in bodo zato morale biti preostale ceste usposobljene za povečan promet. Tržaško je neobhodno potrebno istočasno urediti in sicer od priključka na avtocesto do trga MDB, saj bo sicer prihajalo do ozkih grl v mestu. Potem se bo nabirala kolona na priključku, ker mesto ne bo zmoglo požreti prometa. Brez te ureditve se bo mesto še vedno dušilo v prometu.

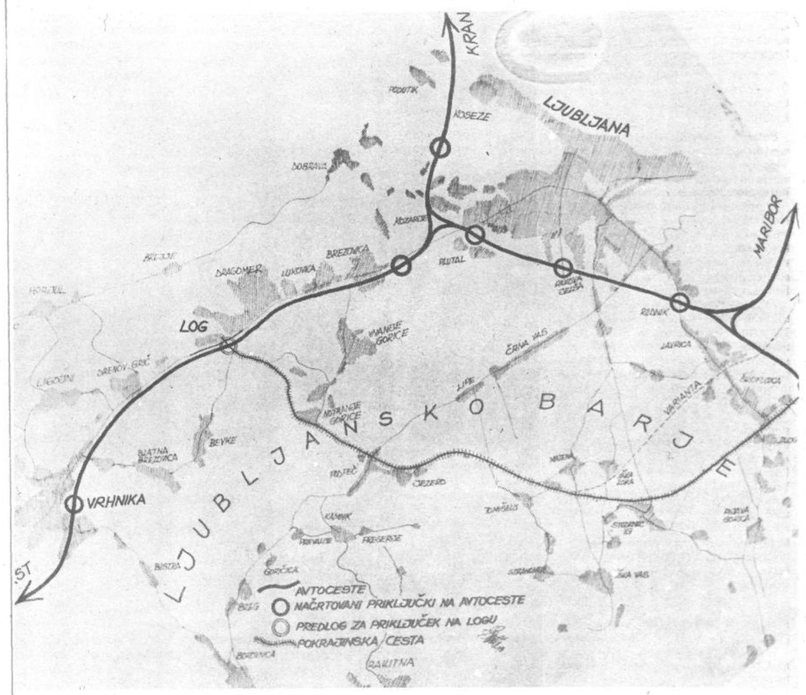
Urediti je potrebno tudi Dolenjsko cesto in to od starega obračališča za mestni avtobusni promet do novega priključka. To je prav tako nujno, saj bo sicer tu slika enaka kot je sedaj oziroma kot bo na Tržaški.

MILOVAN DIMITRIČ



NAŠ OBČAN CIRIL STANIČ

O LJUBLJANSKEM BARJU IN PRIKLJUČKU NA AVTOCESTO



Delegati krajevnih skupnosti so na novembrskem zasedanju tega skupščinskega zbora postavili ustni predlog, da se na avtocesti Ljubljana-Vrhnika ob robu sredine Ljubljanskega barja, natančneje na Logu, zgradi priključek na avtocesto.

Razdalja med priključkom v Ljubljani in na Vrhniki znaša slabih 12 km. Ostali priključki na avtocesto in mestno obvoznico pa so na območju Ljubljane v razdaljah 3 do 5 kilometrov.

Polarizacija Ljubljane, to je tudi prenos delovnih mest in spalnih naselij iz središča mesta, naravno pogojuje gradnjo spalnih naselij na celotnem območju od Ljubljane do Vrhnike in sicer na področju Borovnice, Preserja, Kamnika, Podpeči itd.

Ponovno so bili dani predlogi, pa tudi brali smo v zadnjem času, da se moramo vsi skupaj bolj naértno ukvarjati tudi z Ljubljanskim barjem, ki se kot 20 km dolga in do 10 km široka raven razprostira južno od Ljubljane. Znano nam je, da je ustanovljen poseben organ za razčiščevanje vseh vprašanj razvoja tega barja.

Zagovorniki Ljubljanskega barja smo ponovno nakazali večjo izrabo teh še neizrabljenih površin. Tako smo ponovno predlagali, da se vse hribce in osamelce na barju smiselno preuredi za spalna naselja mestnega prebivalstva, v glavnem pa na Plešivici, v Notranjih goricah in Vnanjih goricah, Babni in Sinji gorici, Osamelcu in drugih višje ležečih delih barja.

Prav tako smo z zadovoljstvom spremljali rast stanovanjskih naselij na vsem zapadnem gričastem obrobju Barja, to je od naselij Dolgega mosta, Kozarij, do Brezovice — Lukovice — Dragomera — Loga — Drenovega griča — Ligojne, vse tja do Vrhnike. Posebno na opisanem področju je velik porast. Tu imamo popolnoma nove soseske s po tisoč prebivalci. In tudi na južnem hribovitem obrobju Barja so vse podkrimske vasi znova zaživele, povsod se gradi nove nove in nove hiše, pa tudi tovarne in obrtne obrate. Zeleni plan Slovenije zahteva boljšo izrabo vseh možnih zemljišč, med te spada tudi Barje.

Povsod na opisanem območju gradimo tudi počitniške hišice, posebno še na Rakitni, ki postaja za Ljubljano zaradi veliko sonca in zdravega podnebja zelo privlačno turistično področje.

Vse hribovje od Mokrca preko Krima, Pekla, Pokojišča tja do Verda je kompaktna gozdna površina z zelo bogatim letnim prirastkom lesa. To gozdno bogastvo pogojuje nadaljnji razvoj lesne industrije na Škofljici, v Podpeči, Borovnici itd.

Zelo dober kamen, tako v Podpeči, na Preserju in Verdu s pridom uporabljamo za gradnjo cest, železnic, regulacijo rek, za zidanje objektov itd.

Ob vedno večjem pomanjkanju savskega gramoza smo začeli vedno bolj izrabljati za v.e splošne gradbene potrebe naravni apnenec in dolomit, kar pridobivamo na in ob Ljubljanskem barju v vedno večjih količinah na Verdu, Preserju itd.

Vedno več zagovornikov boljše izrabe barja nakazuje še nadaljnjo, dosti bolj usmerjeno gradnjo spalnih naselij neposredno na samem barju. Napoveduje se še bolj intenzivno izrabo barjanskih kmetijskih površin, tako za donosnejše kulture kakor tudi za gozdne plantaže. Urbanistične študije nakazujejo ponovno obnovo plovnega prometa po Ljubljanici in pester razvoj novih mestnih parkov ter površin za vse vodne športe ob obeh bregovih Ljubljanice vse od Ljubljane tja do Vrhnike.

Poleg vsega opisanega, kar se sedaj že nahaja na Ljubljanskem barju, kar sedaj že imamo, pa moramo pri presoji predloga priključka na Logu računati z vsem, kar strokovnjaki na barju še planirajo, predvsem pa neposredno cestno zvezo med Tržaško in Dolenjsko cesto oziroma avtocesto. Ta bo potekala nekje od Škofljice in Lavrice na vzhodu preko Iga, Bresta, Tomišlja, Jezera, Podpeči, Notranjih goric do Loga ob Tržaški cesti.

Ta cestna zveza ob južnem obrobju Ljubljanskega barja, ki nam sicer na kratko dvakrat prereže barje, je že sedaj zelo važna pokrajinska cestna zveza, ki jo upravlja Republiška skupnost za ceste. Tej cestni povezavi dajejo prometni strokovnjaki ob reševanju prometa v Ljubljani vedno večji pomen. Vrisana je bila v vseh dosedanjih presojah cestnega prometa preko Ljubljanskega barja, in enako je vrisana tudi v zadnji prometni študiji imenovani »U« sistem avtocest v ljubljanskem prostoru. Tu je vrisana kakor krajinska cesta, ki naj bi tudi v bodoče vedno bolj posredovala promet vzhod — zahod na samem globljem južnem obrobju.

Smatram, da bo moral projekt avtoceste Ljubljana—Vrhnika posvetiti dosti večjo pozornost vsem dejavnostim na velikem prostoru Ljubljanskega barja in neposredni okolici, predvsem pa opisani, zelo važni krajinski cesti od Škofljice do Loga, ki je poleg neposredne zbiralke vse dejavnosti njenega območja tudi zelo važna in nepogrešljiva južna mestna obvozna cesta prvega reda.

Zaradi vsega tega trdim, da bi ta cesta morala imeti avto priključek tudi na Logu, kakor ga bo imela na Škofljici. Temu primerno naj bi uredili sedanji nadvoz na Logu v sredini med Ljubljano in Vrhniko.

CIRIL STANIČ

SLAB ZRAK NAD LJUBLJANO

V občinah nimamo sanitarnih interesnih skupnosti za varstvo zraka

Vsi vemo, da je zrak nad Ljubljano večkrat prekomerno onesnažen. Obveščajo nas tudi o alarmih, ki jih ne jemljemo preveč resno.

Kurišča, promet, industrija

Kdo onesnažuje ljubljanski zrak? Kurišča, promet in industrija. V naše ozračje izpuščajo naslednje strupene pline: žveplov dvokis (SO_2), dušikove okside (NO_2), ogljikov monoksid (CO), svinec (Pb), v industrijskih predelih pa še težke kovine in flouride.

V Ljubljani merimo načrtno in vsak dan le koncentracijo žveplovega dioksida v kubičnem metru zraka. Še dovoljena povprečna dnevna koncentracija žveplovega dvokisa znaša 0,300 miligrama tega plina v kubičnem metru zraka. Še dovoljena polurna koncentracija pa znaša 0,750 miligrama žveplovega dvokisa v kubičnem metru zraka.

Alarmi tren stopenj

In kdaj pride do alarma? Do alarma I. stopnje pride, če je trikrat zapored polurna koncentracija žveplovega dvokisa večja od 1,2 miligrama v kubičnem metru zraka, do alarma II. stopnje, če znaša ta koncentracija več kot 2 in do alarma III. stopnje, če znaša koncentracija tega plina več kot 3 miligrame v kubičnem metru zraka. Alarm prve stopnje razumemo kot priporočilo, alarm druge stopnje kot omejitev, alarm tretje stopnje pa kot prepoved.

Odlok o uveljavitvi izrednih ukrepov (vse tri stopnje alarmov) izda v Ljubljani mestni izvršni svet na predlog merske službe Meteorološkega zavoda Slovenije ali mestne sanitarne inšpekcije.

Alarm I. stopnje — priporočilo

Poglejmo, kaj pravijo priporočila I. stopnje. Med drugim svetujejo prebivalcem, naj ne zračijo stanovanjskih prostorov, naj ljudje s kroničnimi boleznimi dihal in srca, otroci in starejši ljudje ne hodijo ven, priporočajo, da bi vsi, ki ogrevajo svoje domove s slabim premogom ali olji, prešli na kuriva, ki zrak manj onesnažujejo (elektrika, plin, bolj kvaliteten premog ali olje). Priporočajo tudi, da bi zmanjšali promet z motornimi vozili. Vsega tega pa se Ljubljančani prav malo držimo, še posebno nas je težko spraviti iz jeklenih konjičkov.

Za nameček v Ljubljani nimamo niti ene same občinske SIS za varstvo zraka, čeprav bi že morale biti ustanovljene in delati s polno paro!

Kako do čistega zraka?

Kaj pa potrebujemo za čistejši zrak? Predvsem bi morali širiti toplarniško omrežje tudi na individualne hiše in predvsem večja naselja (Savsko naselje), kjer še nimajo centralnega ogrevanja; bolje izolirati zgradbe; ogrevati več s plinom in elektriko, s kvalitetnimi olji in premogom. Predvsem pa bi morali boljše vrste kuriv uporabljati v vseh individualnih kuriščih, ki imajo nizke dimnike, slabša kuriva pa bi lahko uporabljala le toplarna, ki ima visok dimnik in čistilne naprave.

Kaj pa izpušni plini?

Ljubljanski odlok o varstvu zraka predvideva tudi alarm za previsoko koncentracijo dušikovih oksidov (NO_2), ki jim pravimo preprosto tudi izpušni plini, saj jih v pretežni meri povzročajo vsa motorna vozila. Po lanskoletnih meritvah (v Ljubljani le za Bežigradom) bi alarma zaradi prevelike koncentracije teh plinov lahko sprožili vsak jasen zimski večer in često tudi zjutraj.

Pa tega ne počno! Zakaj? Meteorološki zavod Slovenije ni imel in še vedno nima urejenih naprav za merjenje izpušnih plinov, ker jim manjka 150 tisoč dinarjev?

Čas bi torej bil, saj nad slabim zrakom vsi jadikujemo, da bi vsak zase in vsi skupaj skrbeli za čistejši zrak, predvsem pa moramo od neuspešnega (vsaj do sedaj) samoupravnega sporazumevanja na področju zraka končno preiti k akciji!

ŠTAB ZIMSKE SLUŽBE DELUJE

OPOZORILA PREMALO UČINKOVITA!

Letošnja zima je dokaj radodarna s snegom, saj ga je do sedaj (17. januarja) nasula kar štirikrat, čeprav količina snega nikoli ni bila izjemno velika. Snega je bilo ravno toliko, da komunalci niso mogli sedeti križem rok, marveč so se morali z vso razpoložljivo mehanizacijo lotiti bele nadloge. Kot kaže, so delo doslej zadovoljivo opravili, saj večjih pripomb na njihovo delo ni bilo, bolj so se občani jezili na neočiščene pločnike.

Pred kratkim je občinski izvršni svet imenoval desetčlanski štab zimske službe, katerega naloga je predlaganje ukrepov ob morebitnem obilnejšem sneženju ter ocena izvedenih ukrepov. Na svoji prvi seji sredi januarja je štab ocenil, da so bile ceste po zadnjem snežnem zadovoljivo očiščene, pločniki pa kljub opozorilom še ne povsod, zato je dal štab navodilo postaji milice na Viču, da posameznike in družbene pravne osebe, ki so kršile odlok o zimski službi, predlaga sodniku za prekrške. Z obveščanjem bo štab še nadaljeval. Tako naj bi občinska samoupravna stanovanjska skupnost obvestila hišne svete, da nabavijo orodje za čiščenje snega, enote civilne in narodne zaščite v krajevnih skupnostih pa morajo izpopolniti opremo, ki so jo dolžne imeti, da jo bodo lahko uporabljali tudi v primeru večjih snežnih padavin. Hišne svete bo stanovanjska skupnost tudi opozorila na izvajanje Zakona o javnem redu, po katerem so le-ti dolžni očistiti interne dovoze, parkirišča in pešpoti.

Imenovani štab bo izdelal tudi operativni plan, kaj storiti, če bo prišlo do obilnejših padavin, preko mestnega štaba pa bodo še naprej obveščali občane in družbene pravne osebe na njihove obveznosti pri čiščenju snega.

Kako malo je nekaterim mar izvajanje predpisov in varnost pešcev kaže podatek, da je v naši občini milica opozorila 133 občanov, komunalna skupnost pa sto občanov, prav tako pa tudi nekatere organizacije združenega dela v naši občini ne izpolnjujejo svojih obveznosti. Zdi se, da smo z opozorili bolj malo dosegli, treba bo poseči po bolj rigoroznih ukrepih, morda bodo šele kazni spametovale najbolj zakrknjene kršilce.

Ne le sneg, tudi udarne jame so vsakoletne zimske spremljevalke. Izmenjava mraza in južnega vremena najbolj škoduje cestam, da »zaceveto«. Ljubljanski komunalci se borijo proti jamam z gramozom, ki je najuspešnejši za začasno popravilo cest, asfaltiranje je pri tako nizkih temperaturah neprimerno. Popravila cest se bodo lotili na pomlad, ko bo topleje in se bodo ceste osušile.

FRANCE PREŠE[illegible]N

KAJ PA PREDPISI?

Odlok o ureditvi zimske službe na ureditvenem območju mesta Ljubljane (Uradni list 29-75)

5. člen:

Hišni sveti, zbori stanovalcev, upravljalci in uporabniki objektov, poslovnih hiš in lokalov ter lastniki zgradb, ki so istočasno tudi uporabniki, so dolžni:

— odstranjevati sneg s hodnika do tal;
— sproti odstranjevati s strehe, žlebov in hodnika ledene sveče;
— posipati hodnik ob poledici;
— očistiti uličnе požiralnike in ob vozišču zagotoviti odvodnjavanje.

7. člen:

Zapadli sneg mora biti odstranjen s hodnikov do tal vsakokrat, ko ga zapade 5 cm, in sicer najkasneje do 6.30.

8. člen:

Ob poledici se mora hodnike in pešpoti posipavati s soljo in peskom. Prepovedano je posipavanje z žaganjem, smetmi ali drugim materialom.