

Za 1.238 kubikov čistejša Ljubljana

Koordinacijski odbor mestne konference SZDL za čisto in zeleno Ljubljano je 3. aprila letos prvič organiziral množično očiščevalno akcijo. Odziv je bil zelo različen. Predvsem je občutna še nedodelana priprava same akcije ter premajhna osveščenost občanov, delavcev in mladine na območju naše občine, kar je odsevalo v tem, da smo po doseženih rezultatih šele tretji med ljubljanskimi občinami.

Tisto soboto, pa tudi pozneje vse do srede meseca, je TOZD Javna higiena s svojimi vozili odvažala odpadke. O tem je po KS in občinah vodila posebno evidenco, ki marsikaj pove.

Do srede aprila letos je na območju mestnega dela Ljubljane TOZD Javna higiena z 243 voznjaki odpeljala kar 1.238 m³ množično zbranega odpadnega materiala.

Od vseh ljubljanskih občin je imela največ odpadnega materiala občina Bežigrad, odkoder so s 66 voznjaki odstranili kar 340 m³ odpadkov ali 27,46 odstotka z vsega mestnega območja odpeljanih odpadkov. Takoj za njo je občina Šiška, odkoder so iz mestnega dela občine prav tako s 16 tovornjaki odpeljali 315 m³ odpadkov, kar predstavlja 25,44 odstotka vseh tokrat odstranjenih ljubljanskih odpadkov.

Kot rečeno, si je naša občina »prijorila« tretje mesto, saj so z območja Centra po zbranih podatkih s 60 voznjaki odstranili 297 m³ odpadkov ali 23,99 odstotka vseh odpadkov na mestnem območju.

Manj od nas sta imeli občina Moste-Polje, kjer so z 29 voznjaki odstranili 154 m³ (12,44 odstotka), zlasti pa občina Vič-Rudnik, saj so z njene mestnega območja s samo 27 voznjaki odstranili le 132 m³ odpadkov, kar je komaj 10,44 odstotka vseh odpadkov z mestnega območja Ljubljane.

TOZD Javna higiena je odpadni material odvažala samo z mestnega območja; v podatkih niso zajete vaške KS štirih obrobni ljubljanskih občin, kjer so prav tako organizirali zbiranje odpadkov ter jih sami odvažali na določena mesta. O uspehu teh akcij – žal – nimamo podatkov.

Najboljši KS Ajdovščina in Vodmat, na repu Kolodvor

V občini Center sta bili po odzivu in rezultatih te množične očiščevalne akcije »najboljši« KS Ajdovščina in KS Vodmat. V vsaki so z 12 tovornjaki odpeljali 60 m³ odpadnega materiala, kar znaša v našem občinskem merilu kar petino vseh odpadkov (20,20 odstotka). Druga je KS Ledita, odkoder so z 10 tovornjaki odpeljali skupno 50 m³ odpadkov ali 16,84 odstotka v občinskem merilu.

Iz KS Prule je 8 tovornjakov odstranilo skupno 40 m³ odpadkov ali 13,47 odstotka. Iz KS Nove Poljane so se 6 tovornjaki odpeljali 29 m³ odpadnega materiala, kar predstavlja v občinskem merilu 9,76 odstotka.

KS Poljane so se v tej množični očiščevalni akciji znebile 24 m³ odpadkov (5 voženj), kar predstavlja 8,08 odstotka. Bolj slabo je bilo v KS Gradišče, KS Tabor in KS Stara Ljubljana. Iz vsake od teh sta namreč samo po dva tovornjaka odpeljala po 10 m³ odpadkov, kar pomeni v občinskem merilu za vsako od teh KS le 3,37 odstotka.

KS Kolodvor pa je z eno vožnjo odstranila le 5 m³ odpadkov, kar je v občinskem merilu le 1,68 odstotka.

Prijetneje je v čistem okolju

Vsi delovni ljudje, občani in mladi si želijo bolj humano živeti, kar pa je med drugim možno le v čistem, zelenem in bolj zdravem okolju. To so splošni in osebni interesi zlasti na območju občine Center. V vsaki KS bo treba ustanoviti posebne koordinacijske odbore za čistejšo in bolj zeleno okolje, da bi s tem načrtno privzgojili vsem čut in potrebo po prijetnejšem okolju. Zanj se bo treba aktivno boriti skozi vse leto.

V vsaki KS bodo morali sprejeti svoje akcijske programe ter vključevati krajanje v njihovo uresničevanje. Zlasti pa se morajo že zdaj pripravljati za prihodnjo množično očiščevalno akcijo ter z organiziranimi medsebojnimi tekmovanji poskrbeti, da naša šola, naša ulica, naša KS, naš TOZD kakor tudi vsa občina Center zasede boljše mesto.

PAVLE ŠEGULA

MED ČAKANJEM NA ZAPOSILITEV

Med teritorialci se dobro počuti

Še kot dijak, ko je obiskoval VI. gimnazijo v Mostah, je Zvone Kolenik začutil povezanost s tradicijami NOB. Odsev tega je bil, da se je prostovoljno prijavil v partizansko enoto, ki so jo ustanovili na gimnaziji. Z njeno aktivnostjo pa ni bil zadovoljen, saj so imeli le ustanovni sestanek, kasneje pa je vladalo mrtvilo. V krajevni skupnosti Stari Vodmat mu je prišlo na uho, da iščejo prostovoljce za enoto teritorialne obrambe. Še z nekaterimi sokraji se je prijavil in nad delom in organizacijo TO so bili vsi navdušeni. Veliko bolj zanimivo je bilo, kot pa v enotah JLA. Imeli so skupaj dve vaji, na tretji pa ni sodeloval, ker je moral kot študent (elektrotehnike) na poletne vaje na Bloke. Ko so sprejeli v teritorialno obrambo še mlajše, je bil določen za komandirja straže, drugi »starejši« borci pa so prav tako pomagali pri učenju mlajših. Lani aprila je odšel v JLA v šolo za rezervne častnike. Takoj po vrnitvi se je vrli diplomirani inženir



elektrotehnike javil svoji stari teritorialni enoti, ki ji poveljniški kader še kako prav pride. Sodeloval je že na manjši vaji, kjer so pripadniki narodne zaščite šolali za ravnanje s pištolami in kjer je lahko kot rezervni starešina marsikaj pomagal in svetoval, pa tudi nadziral. Močno upa, da se bo lahko čimprej redno vključil v enote teritorialne obrambe. Medtem ko čaka na zaposlitev in se mu vračajo zavržene prošnje, pridno izdeluje plovce ter se posveča svojemu najljubšemu konjičku, ribolovu. o.c.

PREDSTAVLJAMO VAM DELOVNO ORGANIZACIJO PAPIROGRAFIKO

Kljub težavam uspešno poslovanje

»Ves čas od leta 1947 dalje se Papirografika ukvarja izključno z nabavo, prodajo in distribucijo papirja in drugega repromateriala za grafično industrijo. Pred 15 leti je začela z zunanjo trgovino, najprej samo z uvozom repromateriala, ki ga ni bilo v zadostnih količinah na domačem tržišču, v zadnjih dveh letih pa vedno bolj z izvozom. Obenem se je oblikovala skupina za zastopanje, ki dela tako za potrebe grafične kot papirne industrije.

»Danes je pri nas 96 zaposlenih«, je začel pripovedovati v. d. direktorja Papirografike Andrej Čerček in nadaljeval:

»Poslovanje je bilo v preteklem letu v celoti uspešno, ustvarjeni so vsi skladi, s tem seveda pokriti tudi stroški. Žal je akumulacije prenizke glede na doseženi skupni promet.«

In kateri so problemi, s katerimi se vaša delovna organizacija najpogosteje srečuje?

»Nedvomno je treba na prvem mestu omeniti maržo. Razlika v ceni, trgovske marže, rabati se iz leta v leto zmanjšujejo... Po drugi strani pa je dohodek trgovinskih podjetij praktično že nekaj let zamrznjen, hkrati pa izredno hitro naraščajo stroški.

Dvoodstotna marža ne bi bila sama po sebi tolikšen problem, če ne bi poleg stroškov močno vplivala na poslovanje tudi inflacija. Rast cen je v grafični industriji preselila splošno jugoslovansko rast.

Med drugimi problemi je treba omeniti še izredno visoke stroške poslovanja, vezane na režijo, vedno večje obveznosti za pokrivanje potreb družbene skupnosti.

Pri maržah ne moremo ničesar spremeniti, saj gre za

zvezni predpis. Nekatere specializirane trgovinske organizacije na novo razporejajo svoje delavce in se preusmerjajo na druga področja. Pri nas stanje še ni tako zaskrbiljujoče, saj poskušamo izkoristiti vse notranje rezerve.«

Brez dvoma so te sestavni del naše bodoče poslovne politike.

»Poleg izkoriščanja notranjih rezerv bo poslovna politika delovne organizacije v letu 1982 temeljila na racionalizaciji poslovanja in večji učinkovitosti dela.

Notranje rezerve so v celotni režiji delovne organizacije. Tu ne mislim le na splošne službe in računovodstvo, ampak tudi na režijo v komercialni operativi. Od komercialistov v operativi zahtevamo vse več. Razmišljamo tudi o prekvalifikaciji delavcev.

V Jugoslaviji je danes nastal čuden položaj namreč v tem, da proizvajalci vse bolj poslujejo na področju republike, kjer je njihov sedež.«

Zakaj prihaja do takega stanja?

»Do zapiranja v republiške okvire prihaja zato, ker denar ne opravlja več svoje prave funkcije. Denarja je veliko, blaga pa malo. Delovne organizacije prihajajo vse bolj do spoznanja, da je rešitev tesna povezanost med njimi, temelječa na dohodkovnih odnosih. Vključiti se bo treba v produkcijske verige.«

FRANC CAPUDER

MESTNA SKUPŠČINA O PROBLEMU MIRUJOČEGA PROMETA

Pločevina obvladuje mesto

O parkiranju v Ljubljani, še posebej pa v samem središču mesta, nič novega – položaj pa še naprej kritičen, tako bi lahko na kratko strinili misli z nedavnega sestanka mestne skupščine. Glavna in edina tema: problematika mirujočega prometa v Ljubljani ali, kot pravimo po domače, parkiranja vozil.

Parkirnih mest je v Ljubljani očitno več kot samo premalo. Če se izrazimo v številkah, lahko v mestu parkira okoli 4.000 osebnih vozil, zato pa je nadaljnjih 6.000 vozil, ki prihajajo v Ljubljano, nemogoče razporediti na ustrezna mesta. Problem parkiranja se kaže predvsem v tem, da skoraj 80 odstotkov vozil parkira 8 ur in več, s tem pa onemogočajo izmenjavo oziroma večjo izrabo parkirnih površin. Prav zato postaja občina Center prava pločevinasta oaza, saj vozniki v velikem številu parkirajo svoja vozila celo na travnatih površinah, pločnikih, skratka, kjer je le mogoče. Pri časovno omejenem parkiranju je največ prekrškov predvsem zaradi izteka časa, dovoljenega za parkiranje in neplačanih parkirnin ob parkirnih urah. Le-te tudi ne prinašajo zadostnega zaslužka, saj le še redki mečejo dinarje v parkirne ure. Miličnikov in komunalnih redarjev je premalo, da bi lahko popisali vse kršilce, začarani krog pa se še bolj sklene, saj kakšne prave učinkovitosti pri izterjavi ni. Veliko je torej takih, ki brezplačno parkirajo ob urah, nadzora pa zaradi omenjenih težav tudi ni.

Zadnjega pogovora o problematiki mirujočega prometa oziroma parkiranja v Ljubljani se je

udeležilo veliko predstavnikov, ki so tako ali drugače povezani s to problematiko. Predstavniki skupščine in izvršnega sveta mesta, republiškega in mestnega komiteja za promet in zveze, predstavniki inšpekcije in komunale – toda bistveno novih stvari le nismo slišali. Nekaj parkirnih mest bomo v občini Center dobili v prostoru med Resljevo in Masarykovo cesto, kjer bo novo stanovanjsko naselje in s tem tudi dodatne možnosti za parkiranje. Trenutni položaj tudi ne omogoča graditve novih parkirišč ali podzemnih garaž. Mimogrede, gradnja slednjih je za 30 odstotkov dražja kot gradnja parkirišč. Še vedno ostajajo prazna parkirna mesta ob robu Tivolija, toda očitno smo se že tako pogospodili, da moramo z avtom skoraj do vrat trgovine, banke, pošte ali otroškega vrtca. Marsikomu je dobrih pet minut hoje iz Tivolija do središča mesta, skozi nove in varne podhode prevelik napor. Občina Center sicer načrtuje 2.500 novih parkirišč oziroma parkirnih mest v garažnih hišah, seveda le ob vnaprej plačanem prispevku, če bodo bodoče soinvestitorje sploh našli.

S parkiranjem je torej kritično, veliko je neorganiziranosti in neobvladovanja te problematike. Še veliko pa bo tudi treba storiti za boljši javni mestni potniški promet, kar bi pomenilo tudi manj osebnih vozil v samem središču mesta. Tako ob konicah, ob prihodu oziroma odhodu z dela, kot tudi v dopoldanskem in popoldanskem času. Kajti pozabljamo, da na vsakem koraku, v še tako skritem kotičku mesta, naletimo na pločevino na štirih kolesih, ki ji pravimo – avto. Parkirano pravilno ali pa tudi ne.

PRIMOŽ HIENG

Poslovni rezultat za leto 1981 prikazuje, da je po plačilni realizaciji v primerjavi s planom in v primerjavi s preteklim letom doseganje sledeče:

	plan	leto 1980
– celotni prihodek	večji za 6%	večji za 32%
– stroški	večji za 18%	večji za 31%
– skupaj porab. sredstva	večja za 6%	večja za 32%
– dohodek	večji za 1%	večji za 26%
– obveznosti iz dohodka	večje za 24%	večje za 54%
– čisti dohodek	manjši za 14%	večji za 8%