

NOVE CENE V LJUBLJANSKEM POTNIŠKEM PROMETU

Dedek Mraz na avtobusih

Vozovnica za mestni avtobus bo kaj kmalu 5 din, za žeton pa bo treba plačati 4,5 din — 50 par od te podražitve bo namenjenih za nakup novih avtobusov — 11 mesecev bo trajalo, preden bomo v Ljubljani dobili nova vozila

Cene v ljubljanskem potniškem prometu nismo spre-menili že nekako leto dni. Seveda je Viator TOZD Mestni potniški promet opozarjala, da s sedaj prizna-nimi cenami v Ljubljani ne ustvarjamo niti dinarja za razširjeno reprodukcijo, ki pa je med osnovnimi po-goji za bolj soliden prevoz. Čeprav nobena podražitev ni simpatična, pa je treba vseeno povedati, da bomo v Ljubljani podražili vozovnice v mestnem potniškem prometu takoj po sklepu Zveze komunalnih skupnosti Ljubljana. Nove cene pa naj bi začele veljati že prve dni novega leta.

Za plačevanje v gotovini bo treba po novem odšteti 5 din, za žeton pa 4,50 dinarjev. Da bi sredstva dejansko namenili za razširjeno reprodukcijo, kar seveda pomeni nakup novih avtobusov, se bo 50 par od cene enkratne vozovnice, od 15 do 60 din od mesečnih vozovnic ter 500 din od letnih vozovnic namensko zbiralo na posebnem žiro računu. Pri TOZD MPP so izračunali, da bodo tako v prihodnjem letu nabrali 33.579.500 dinarjev.

Življenjska doba avtobusa v mestnem prometu, če jo raču-namo po minimalni amor-tizaciji, je nekako sedem let. TOZD MPP ima trenutno 201 avtobus, s skupno 5947 sedi-šči in 21.548 stojišči. Žal je med njimi kar 72 avtobusov takšnih, ki so že prevozili prek 400.000 kilometrov, nji-hovo življenjsko dobo pa po-daljšujemo z dragimi popravi-li. Za normalen prevoz v seda-njih zimskih mesecih bi v Ljubljani potrebovali 241 avtobusov, saj se dotrajanost mestnih avtobusov kaže tudi v tem, da dnevno kar po 40 vozil čaka na mehanikovo ro-ko. Ker za tramvajem Ljub-ljančani lahko le jokamo, ker se mu je dalo ob gneči eno-stavno priklopiti prikolico ali dve, nam mora biti tudi jasno, da bo letošnje zimo v mestnih avtobusih še bolj tesno.

V prvih šestih mesecih se je z ljubljanskimi »zelenčki«

ljalo 49.963.000 potnikov. Če-prav nenehno govorimo o prednostih javnega prevoza, pa se je število potnikov v prvem polletju v primerjavi z enakim obdobjem lani pove-čalo za komaj 0,4 odstotka. Šele parni torki in neparni četr-tki bodo v drugi polovici le-ta povečali število prevoženih potnikov za okoli 7 odstotka. Žal tudi to pričakovano pove-čanje potnikov še vedno po-meni, da od skupno devet-najst prog mestnega prometa kar 12 med njimi ustvarja iz-gubo.

Kljub vsemu pa je sklep Zveznega izvršnega sveta, da se dieselsko gorivo za meste-ne avtobuse ne podraži (to gorivo ima oznako D 2), pri-nesel nekaj pozitivnega v po-slovanje. V polletju so ze-lenčki naredili 5.598.503 kilo-metre po Ljubljani. Prihodki od vozovnic so znašali nekaj več kot 124,6 milijonov din, izdatki pa tudi nekaj čez 120,6 milijonov din. Seveda pa tudi tistih 4 milijone din ne more rešiti kdo ve koliko. Po napovedih se bo TOZD MPP na koncu leta spet znaš-la celo na robu izgube.

Tudi mini avtobusi v Ljubljani?

Poleg 17 zglobnih vozil, ki naj bi okrepila vozni park mestnega prometa v dnevih prepovedi vožnje z osebnimi

avtomobili, občani izražajo zahtevo še po dodatnih 34 zglobnih in navadnih avtobu-sov. Le toliko novih avtobu-sov namreč omogoči, da se obstoječe proge nekoliko po-daljšajo in da na nekaterih začnejo voziti avtobusi bolj pogosto.

Seveda pa to ni vsa tako imenovana razširjena repro-dukcija. V plan za prihodnje leto je vsekakor treba vključi-ti tudi izgradnjo nadstreškov na 45 najbolj frekventnih po-stajah (to bi stalo okoli 6,3 mi-lijone din), na obstoječih obračališčih pa bi bil že zadnji čas, da bi postavili sanitarne objekte (okoli 472.000 din bi to veljalo). Dodajmo k temu še to, da je potrebno 70 avto-busov opremiti z radijskimi sprejemniki, 15 prenosnih primopredajnikov pa naj bi dobili prometniki, ki urejajo



Višja cena bo polovično namenjena za nakup novih vozil. Toda šele čez 11 mesecev bomo Ljubljanci dobili nova vozila, kar bo pomenilo, da do takšnih gneč ne bi več prihajalo.

promet v različnih točkah omrežja mestnega potniškega prometa (to bi veljalo nekaj prek dva milijona din).

Končno so tudi pri TOZD MPP začeli razmišljati o vpe-ljavi manjših avtobusov, ki bi povezovali predvsem manjša naselja v bližini Ljubljane. V prihodnjem letu naj bi kupili 5 mini-avtobusov, kar seveda pomeni le poizkus ali se takš-ne usluge sploh izplačajo. Če se bodo odločili za nakup Za-

stavega mestnega minibu-sa, bo treba za vsakega odšteti po 530.000 dinarjev.

Čeprav v TOZD MPP ime-nujejo ta program razširjene reprodukcije minimalen, pa v skupnem znesku vseeno do-seže 94.308.000 dinarjev. S ti-stimi 50 parami od podraži-tve, ki bodo namenjena razšir-jeni reprodukciji bomo pri-hodnje leto zbrali le okoli tret-jino potrebnih sredstev.

Silvo Matelič

KOMITE MESTNE KONFERENCE ZKS O STANOVANJSKEM GOSPODARSTVU

Stanovanja na rešetu

Pri reorganizaciji Staninvesta bo komunistom pomagala posebna delovna skupina — Posvetovanje za gradbenike — komuniste — Graditi moramo hitreje in ceneje. Zadnja seja komiteja Mestne konference ZKS Ljubljana je bila namenjena pretresu problemov stanovanjskega gospodarstva, ki mu v Ljubljani kljub številnim sklepom, besedam, razpravam, še nismo kos. Kot je znano, je predsedstvo CK ZKS razmere v stanovanjskem gospodarstvu ocenilo že lani, vendar pa se še kar naprej srečujemo z neučinkovitostjo, počasno in drago gradnjo, nesistematično urejenim go-spodarjenjem s stanovanjskim skladom in premaj-hnim vplivom delavcev na urejanje teh življenjsko pomembnih vprašanj.

Stanovanj primanjkuje, gradimo skoraj polovico manj kot smo načrtovali, pričako-valcev je nekaj tisoč. Trenut-no bi morali za pokritje po-treb graditi 9000 stanovanj, pa jih gradimo samo 5000, pa še pri teh se zdi, da gradbeniki namerno zamujajo, kot da bi hoteli na tak način izsiliti čim-višjo ceno kvadratnega metra. Do 15. decembra bo treba na-praviti selekcijo med pričako-valci stanovanj, ki se želijo v stanovanje vseliti prihodnje-leto. Med tistimi, ki zares po-trebujejo streho nad glavo je namreč tudi precej takšnih, ki že le smotrno naložiti odvečni denar in izkoristiti stanovanjsko stisko.

Da bi vsaj nekoliko razrešili stanovanjske zagate, komite MK ZKS Ljubljana meni, da bi nujno morali reorganizirati Staninvest, o čemer sicer govorimo že polni dve leti. Ven-dar pa izdelanega koncepta doslej še ni, je pa nekajdobrih pobud, ki bi jih bilo treba do-delati in razmisliti. TOZD In-ženiring bi se moral že sep-tembra priključiti zavodu za izgradnjo Ljubljane, vendar še danes ni jasno, kakšna bo njegova prihodnost. Pred-vsem pa Ljubljana potrebuje enovito delovno organizacijo za vzdrževanje stanovanjske-ga fonda in za obratovno de-javnost. Tudi službe za pobi-ranje stanarin bi morale po-stati enotne službe, vezane na samoupravne stanovanjske skupnosti, odgovorne pa hiš-nim svetom in stanovalcem.

Vseh zastavljenih nalog pa Staninvest sam ne bo zmo-gel, zato so člani komiteja

MK ZKS Ljubljana sklenili, da bo posebna delovna sku-pina, v kateri bodo tudi strokovnjaki s stanovanjskega področja, pomagala komuni-stom Staninvesta pri reorga-nizaciji, da bodo stanje ure-dili vsaj v dveh, treh mese-cih.

Vendar pa je reorganizacija Staninvesta le eden od pogo-

jev, da bo stanovanjsko go-spodarstvo v Ljubljani spla-valo na zeleno vejo. Vse spre-membe bodo bob ob steno, če bomo še naprej tako počasi in drago gradili. Zato je nujno predvsem povečati interes gradbincev za gradnjo. V ta namen bodo gradbinci komu-nisti obiskovali seminar, kjer bo dorečena tudi vloga delov-nih skupnosti pri občinskih stanovanjskih SIS.

Tudi prehod na ekonomske stanarine bo lahko veliko pri-pomogel k izboljšanju stanja na področju stanovanjskega gospodarstva. Vendar pa se bomo morali z njim temeljito soočiti in pripraviti podobno akcijo kot smo jo izpeljali ob uvedbi samoprispevka. V ekonomskih stanarinah ne bi smeli videti le finančnih učin-kov, marveč predvsem vse ti-ste prednosti, ki jih prinašajo stanovalcem.

A. Brezovnik-Šajn

Zaostajanje komunalnega gospodarstva

Pred dnevi je MK SZDL organizirala posvet o perečih problemih razvoja komunalnega gospodarstva v Ljubljani, ki so se ga med drugim udeležili tudi predsednik skupščine mesta Marjan Rožič, predsednik izvršnega sveta SML Albin Vengust in predsednik MK SZDL Vlado Beznik.

Razpravljalci so poudarili, da je urejeno in razvito komunalno gospodarstvo eden temeljnih pogojev za normalno in nemoteno razvijanje sodobnega gospodarstva. Gospodarski in družbeni razvoj Ljubljane je v preteklem obdobju privedel do velikih neskladij med naraščanjem prebivalstva in stopnjo komunalne opremljeno-sti zemljišč, največkrat pa tudi do nesmotne izrabe zemljišč. Vse to pa lahko neugodno vpliva na gospodarski in družbeni razvoj v Ljubljani v bodoče. Potrebna je široka akcija, v kateri bi pritegnili vse dejavnike — od družbenopolitičnih skupnosti pa tja do porabni-kov in izvajalcev.

Poleg tega so udeleženci ponovno ugotovili, da bo v prihodnje nujno izločiti iz komunalnih vse nekomunalne dejavnosti. Le čisto komunalne dejavnosti sodijo v okvir dejavnosti posebnega druž-benega pomena.

Pomemben je predlog, naj komunalne interesne skupnosti ne opravljajo neposredno nalog s področja razširjene reprodukcije individualnih komunalnih storitev. Komunalne skupnosti naj postane-jo le tisto mesto komunalne samouprave, v kateri občani in organizacije določajo obseg in vrsto dejavnosti in združujejo sred-stva za zagotavljanje opravljanja teh dejavnosti, kajti dejavnosti opravljajo komunalne organizacije, ki se v samoupravne interesne skupnosti združujejo kot izvajalke.

Za nadaljnji razvoj samoupravnih družbenoekonomskih odnosov na področju komunalnega gospodarstva je potrebno zagotoviti, da bodo samoupravne komunalne interesne skupnosti dejansko po-stale mesto celovitega dogovarjanja in usklajevanja interesov delovnih ljudi in občanov, uporabnikov in izvajalcev komunalnih storitev.

M. Krapež

Nove cene v avtobusih

Čeprav točnega datuma, kdaj naj bi začele veljati nove cene še ne vemo (odvisno od dneva sklepa na skupščini Zveze komunalnih skupnosti, objave v Uradnem listu...), pa lahko pričakujemo, da nam bo že dedek Mraz prinesel takšne cene v mestnem prometu:

priložnostna vozovnica brez žetona — 5 din
priložnostna vozovnica z žetonom — 4,5 din
kos prtljage brez in z žetonom — 5 oziroma 4,5 din
prevoz živali brez oziroma z žetonom — 5 oziroma 4,5 din
dijavska mesečna vozovnica za vse proge — 125 din
Delavska mesečna vozovnica za eno progo — 190 din
delavska mesečna vozovnica za dve progi — 245 din
delavska mesečna vozovnica za tri proge — 300 din
delavska mesečna vozovnica za vse proge — 410 din
mesečna vozovnica za vse proge (prenosna) 560 din
letna vozovnica za vse proge (prenosna) — 5500 din
Sedanji papirnati in kovinski žetoni, ki jih seveda ponovno primanjkuje, bodo veljali še šest mesecev po sprejetju nove cene. Seveda bodo vsi s starimi žetoni morali doplačati dinar za podražitev.

Koliko stanejo avtobusi

Zglobo vozilo danes stane že okoli 3 milijone din, enojno vozilo pa 2,2 milijona dinarjev. Dobavni rok od dneva naročila je nič manj kot 10 do 11 mesecev.

Prelivanje: da ali ne

Na letošnji junjski seji so delegati vseh treh zborov mestne skupščine ustanovili posebno komisijo, ki je dobila nalogo, da pregleda ali se sredstva TOZD Mestnega potniškega prometa prelivajo v druge TOZD SOZD SAP — Viator. Čeprav komisija svojega dela še ni končala, pa lahko že sedaj zapišemo nekatere ocene. Po mnenju komisije naj bi TOZD MPP postala samostojna delovna organizacija (lahko tudi v sklopu sedanjega SOZD), sedanja TOZD Delavnice pa naj bi se delila na tri dele. En izmed teh delov naj bi bil namenjen izključno popravilom mestnih avtobusov, ki pri sedanji organiziranosti delav-nic nimajo prednosti pri popravilih.

Izvedli smo tudi to, da TOZD MPP namenja letno 4,5 milijonov din za skupne službe SOZD, pa tudi v TOZD Delavnice je delo nekoliko dražje za mestne avtobuse.

Cene v drugih mestih

Predlagane nove cene ljubljanskega potniškega prometa so še vedno nižje od cen takšnega prevoza v drugih jugoslovanskih mestih. Javni promet v Zagrebu stane 7 din, v Splitu 5 din, na Reki 5 din, v Beogradu od 5 do 17,50 din in v Sarajevu 5 din.