

Prometni gordijski vozeli

Naslednjih šest mesecev (ali pa še dlje) bomo morali v mesto peš, če se hočemo drugo leto voziti po novih vpadnicah

S prometno zaporo Prešernove ceste pred Delavskim domom, se je pričela druga faza rekonstrukcije Levstikove in Prešernove ceste. Ko bodo križišče čez približno dva meseca ponovno odprli, bo promet z Gorenjske strani proti morju stekel bolj gladko, vendar zaenkrat bolj gladko le mimo Delavskega doma, ker bodo ravno takrat začeli urejati priključek Levstikove s Tržaško cesto, kar pomeni, da se bo prometni čep samo preselil z enega konca gradbišča na drugega.

Vse tudi kaže na to, da je bil prometni infarkt, ki ga je doživela Ljubljana prvi dan cestne zapore le nekakšno »uvodno ugaševanje« pred uvedbo pravega »izrednega stanja«, ko bodo 23. oktobra zaprli za ves promet celoten odsek do skrajnosti dotrajane Celovške ceste od Djakovičeve ulice do gostilne Žibert.

Zapora bo trajala do 1. junija, promet pa bo v tem času potekal po podaljšani Vodnikovici in po obnovljeni Industrijski cesti ob šišenski železnici.

Izkušnja izpred Delavskega doma, ko je prvi dan cestne zapore na stotine osebnih avtomobilov in vozil javnega prevoza obtičalo v nepremični koloni v vsej dolžini Celovške ceste od Ljubljane do

Šentvida je pokazala, da Ljubljana ni vozimo »na pamet«, to pomeni, da se ne merno kaj dosti za cestno signalizacijo, ki nakazuje ugodne obvozne poti, ampak se raje trmasto drenjamo po najkrajši poti v mesto. Vse se je drenjalo tudi na prednostnem rumenem pasu, tako da tudi vozila javnega prevoza niso prišla nikamor. Delo je ob tej priložnosti zapisalo, da so bili vozniki in potniki v vozilih skoraj histerični, ko so eno uro po začetku službe še vedno tičali v koloni po polzevo se premikajočih vozil. Le redki vozniki so reagirali v skladu s situacijo in jo ubrali po mirnejših stranskih ulicah v mesto. In to kljub temu da so bili obvozni smerokazi postavljeni že visoko v Šiški.

Drugi dan je promet stekel normalno. Očitno je prometni infarkt prvega dne streznil voznike in se je marsikdo raje peljal skozi Tomačevo v Center samo, da ne bi kje zabredel v prometno gnečo.

Poziva, da naj gremo v mesto raje z mestnim avtobusom kot z avtomobilom, praktično nihče ni vzel zares. Viator je imel sicer pripravljena v rezervi dodatna vozila, vendar v treh dneh po zapori niso opazili nobenega povečanja števila potnikov. Ravno tako je še naprej ostalo prazno parkirišče pred dvorano Tivoli, od koder naj bi »osveščeni« vozniki hodili v mesto peš, namesto da se pač drenjajo po drugih vpadnicah.

Tako se je promet drugje močno povečal in ob skoraj opusteli Celovški so se na vseh ostalih vpadnicah preko celega dneva, ne glede na konicе ustvarjale kolone in zastoji.

In kako bo 23. oktobra? Se bomo zopet drenjali in izgubljali čas, denar in živce, ali pa smo le za izkušnjo modrejši in bomo pustili avto raje doma, ali pa na enem izmed primestnih parkirišč.

M. S.



Medtem ko je pred Delavskim domom vse živo cel dan do desetih zvečer, bodoče cestišče Levstikove v Tivoliju zadnjič uživa spokojno tišino parka...



V deževnem jutru so ob nepretrgani koloni nagnetenih vozil delavci počasi »odstrenjevali« polovico cestišča.



Na križišču pred Delavskim domom ni ostala na Prešernovi cesti niti ped asfalta.



Mehanizacije na novem cestnem gradbišču očitno ne bo primanjkovalo.

Že sedaj je jasno, da ljubljansko gospodarstvo premalo izkorišča svoje komparativne prednosti, kot je povezovanje z univerzo, raziskovalnimi ustanovami, inženiring organizacijami ter trgovskimi, prometnimi in drugimi organizacijami, luko in pomorstvom in pa ne nazadnje pri izkoriščanju svojih kadrov potencirati pri usmeritvi na izvoz in še posebej na izvoz v neuvrščene in manj razvite dežele.

Pomembne sestavine razvoja

Nadalje premalo izkoriščamo smisel prebivalstva Ljubljane za varčevanje in urejanje doma, ter okolja v tej zvezi, in seveda tudi sistem financiranja oziroma varčevalnih vlog, ki bi jih lahko izkoriščali za gospodarske potenciale Ljubljane.

Se nadalje je treba razvijati smisel za tehnični razvoj in pa organizacijo prostega časa. V tej zvezi bomo morali še marsikaj storiti. Najvažnejše komponente razvoja je treba uskladiti in osredotočiti tako kot družbeni in osebni standard. Povprečna rast industrijskega proizvoda v zadnjih letih kaže na 6,3%, kar v bistvu ni tako malo. Napovedovali smo, da bo družbeni proizvod v srednjeročnem obdobju 1975–1985 zrastle na 7,9% v obdobju 1985–2000 pa za 6,2%. Povprečna nominalna stopnja rasti družbenega proizvoda je

bila v letih 1975–1976 22%, normalna stopnja rasti pa skoraj 3%, povprečna stopnja rasti realnega družbenega proizvoda v zadnjih treh letih srednjeročnega obdobja pa je 4,8%. Realna družbena produktivnost v zadnjih treh letih je rastle le za stopnjo 0,6%, kar opozarja na važen vpliv prej omenjenih dejavnikov.

V zadnjih letih srednjeročnega obdobja je družbeni proizvod tudi strukturalno spreminjal svojo podobo, in sicer v prid industrije, ki zaseda 33,3% in trgovina 28,4%. To nakazuje, da se je prestrukturiranje nekaterih gospodarskih vej že pričelo in da je industrijska proizvodnja pričela rasti. Čeravno so ti podatki kratkotrajni, časovno preozki, dajejo osnovo za mnenje, da se modernizacija in pa investicije za konstrukcije živahno nadaljujejo. Do leta 2000 je predvidena, da bo industrija zasedla 36,1% družbenega proizvoda, trgovina 36,2%, oziroma struktura zaposlenih v industriji 36%, v trgovini pa 23,9%. Tudi o tej tematici bi bilo že na osnovi nekaterih dejstev treba predvideti nekatere spremembe.

Vprašanja gospodarstva

Kljub bistvenim spremembam v zadnjem obdobju pa se kljub temu pojavlja dilema o socialni strukturi zaposlenih v Ljubljani. Vse prepočasi se razvija industrija v odnosu do drugih panog go-

spodarstva, čemur bo treba posvetiti ob razpravi še posebno pozornost. Predvsem bo treba gospodarstvo navezovati in ga usmerjati v ožje specializacije in pa v mednarodno delitev dela. To je bistvo, za katero bo treba v vseh organiziranih odločno ukrepati, da bi hitreje prišlo do sprememb.

Nadalje bi bilo v javni razpravi treba zavzeti točno stališče do usmeritve določenega gospodarstva, tako z vidika specializacije, kakor tudi z vidika heterogenosti, ki je potrebna zaradi večjih ravnotežij v gospodarstvu.

Prilagajanje prepulzivnih gospodarskih tokov na razvoj novih dejavnosti, vključevanja v notranja in zunanja tržišča – prav takšna kombinacija gospodarske strukture zagotavlja v povprečju manjšo občutljivost gospodarske baze in, kot kaže, tudi celotnega gospodarstva zaradi občasnih nihanj na notranjih oziroma zunanjih blagovnih trgih ter večjo stabilnost in usklajenost družbenega proizvoda na osebno, skupno, splošno in investicijsko porabo. Tako projekcijo bi morali vsebovati tudi orientacijski srednjeročni plani in projekt »Ljubljana 2000«.

Poseben poudarek je treba dati že sedaj poznanim deficitarnim gospodarskim dejavnostim, kot so obrt, gostinstvo, turizem, in preskrba mesta z živili.

Razvoj kmetijstva je treba opredeliti določene in to prostorsko, programsko, proizvodno, z vidika varstva okolja in z rekreacijskega vidika. Ljubljano je treba v kmetijskih površinah gledati širše – regijsko, ker bo izgradnja Ljubljane zaslela nujno še večji del obstoječih površin.

Imperativna zaščita kmetijskih zemljišč je nasploh problematična, saj vemo, da jo je na področju Barja in Dolomitov moč speljati, ni pa je možno speljati na Ljubljanskem polju in na področju Dolskega in Zaloga ter Šentvida.

Socialno-ekonomski razvoj

Poudarjanje osebnega standarda v preteklosti je vodilo tudi v miselnost, da je družbeni standard in z njim povezana družbena potrošnja stvar države, ki naj s proračuni t. j. z odtujeno davčno politiko zagotavlja reprodukcijo tega področja. To miselnost pa v zadnjih letih zelo odločno spreminjamo z odmiranjem proračunskega sistema in njegovim progresivnim nadomeščanjem s svobodno menjavo dela prek samoupravnih interesnih skupnosti, ki na osnovi sporazumevanja in dogovarjanja v združenem delu zagotavljajo potrebe tega področja.

V nadaljnji politiki je treba nadgraditi gospodarski razvoj še z neobhodnim socialnim razvojem, ki pa bo vedno bolj zahteval dolo-

čitev novega razmerja med družbenim in osebnim standardom in to na osnovi novih vrednosti!

Bodoči razvoj bo na osnovi doseženega osebnega standarda zahteval hitrejši razvoj družbenega standarda, ki bo moral biti usklajen z gospodarskim razvojem. Kajti, če gospodarskega razvoja ne bi usklajevali z razvojem družbenih dejavnosti, bi to vodilo v nasprotje, ki bi se konec koncev odrazilo kot zaviralni faktor možnosti gospodarskega razvoja samega. Zaradi tega odnosa in potencialnega protislovja je treba v celitveni politiki družbenega proizvoda zagotavljati zgoraj nakazano delitvene trende med osebno potrošnjo in skupno potrošnjo, ki mora biti dostopna vsem občanom kot splošna družbena dobrina.

To pa pomeni obenem odpiranje novih dejavnosti, ki so še tržnega značaja, kot dejavnosti splošno družbenega pomena. Skratka, dilema je jasna in bi jo lahko opredelili v naslednjem: katere dejavnosti poleg obstoječih je treba predvideti kot nove družbene dejavnosti.

Zaradi tega moramo v perspektivi skupno potrošnjo povečati hitreje kot osebno potrošnjo, zato je treba korigirati v izhodiščih nakazano premajhno udeležbo skupne