



ZA VEČJO VARNOST NA CESTAH

## Vzemi si čas, ne življenje!

Uspela razstava na Gospodarskem razstavišču – Spoštovanje med ljudmi in pomoč je učinkovito preventivno sredstvo v prometu

**Na Gospodarskem razstavišču je bila od 28. novembra do 3. decembra avtomobilska razstava. Republiški svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je pripravil posebno razstavo pod geslom: Vzemi si čas, ne življenje!**

»Znano je, da žrtve v prometu naraščajo navkljub ogromnim sredstvom, ki jih vlagamo v boju proti nesmišelnim pojavom na cestah in navkljub naporom prometnih služb, prometne milice, sodstva, sredstev javnega obveščanja in ostalih institucij,« je poudaril Boris Čizmek, predsednik repub. sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Letos pričakujemo v Sloveniji število smrtnih žrtev, ob katerem bi nas morala vse za-

skeleti vest: dva mrtva na dan.

Niso dovolj načini, ki so v preventivi in vzgoji že znani in preizkušeni. Moramo iskati nove načine, nova sredstva in nove prijeme, ker se čutila človeka prilagodijo na znane oblike in človek ne vidi več, ne sliši več in ne verjame, da se igra z življenjem. Če se odmaknemo in pogledamo na nas same od daleč, bi rekli, da je na naših cestah prava lokalna vojna!

Torej je za nas danes eno od

PROBLEMI PRIJAVNO ODJAVNE SLUŽBE V LJUBLJANI

## Problem prijave novega bivališča

Za prijavo novega prebivališča bo dovolj le odjava starega

Izvršni svet mesta Ljubljane je na svoji seji 7. novembra obravnaval informacijo uprave za notranje zadeve o problemih prijavnomo odjavne službe, izvajanju zakona o evidenci nastanitve občanov in registru prebivalstva. Razprava je pokazala, da se UNZ mora držati določila zakona in izvesti prijavo, če občan priloži potrdilo o odjavi prejšnjega stal-

nega prebivališča. Niso sprejemljive omejitve, ki so jih predlagali nekateri organi v zvezi s črnimi gradnjami oz. objekti, ki so predvideni za rušenje.

UNZ ne more biti tisti organ, ki naj bi preko zavračanja prijav stalnega prebivališča vplival na zmanjševanje barakarskih naselij. Sedanje stanje je tako, da nekdo sta-

nuje v novem prebivališču, kjer ni prijavljen, ostal pa je prijavljen v starem prebivališču, kjer ne prebiva več.

Posledice takšnega stanja so, da za nekatere občane ni znano kje stanujejo, kar zmanjšuje vrednost registra prebivalstva, lahko ustvarja zmedo npr. ob volitvah, da ne govorimo o neopravičljivosti stanja z vidika družbene samozaščite, varnosti in ljudske obrambe.

V preprečevanju barakarskih naselij in črnih gradenj se morajo ustrezno organizirati občinski upravni organi, inšpekcijske službe in krajevne skupnosti. Svoj delež bi moral k urejanju bivalnih pogojev prispevati tudi samoupravni sporazum o pogojih zaposlovanja in o minimalnih standardih za življenjske in kulturne razmere pri zaposlovanju.

O tej problematiki je razpravljala izvršni svet skupščine občine Ljubljana Bežigrad. Poudarili so, da je za prijavo prebivališča po zakonu o upravnem postopku dovolj le odjava prejšnjega prebivališča. Za pridobitev prijave pa se je zahtevalo od občana celo 14 različnih potrdil od upravnih organov oz. enega izmed njih. To pomeni, da je prijavo odjavna služba poslovala pravzaprav nepravilno.

Dane Besednjak

## Kakšno mesto si želimo

Julija letos je delegatska skupščina mesta Ljubljane sprejela osnutek o obvezni pripravi dokumentov »Ljubljana 2000. Gre za celo vrsto obsežnih gradiv, ki naj bi prikazali možnosti in smernice razvoja Ljubljane do leta 2000.

Da zastavljena naloga ne bo lahka kaže že dejstvo, da je bilo poizkusov oblikovanja in priprave dokumentov »Ljubljana 2000« v preteklih letih že nekaj, vendar dalj od poizkusov ni prišel nihče.

Nova ustava, zakon o združenem delu in zakon o temeljnih sistema družbenega planiranja in drugi elementi v samoupravnem gospodarstvu so sicer ustvarili celovite družbenoekonomske osnove za uresničevanje samoupravnega sistema družbenega planiranja, pa vendar vsakdanja praksa kaže na to, da se nemalokrat planira in načrtuje brez neposrednega vpliva delavcev in občanov. Osnutke planskih dokumentov pripravljajo strokovne službe, nato pa delavci in občani te osnutke enostavno sprejemajo, ne da bi prej ustvarjalno posegli v razpravo in izrazili svoje resnične interese in hotenja. Potem, ko je dokument že sprejet, je pripomb in kritik seveda veliko. Toda kje so bila ta mnenja prej, ko je še tekla javna razprava?

Ker bodo dokumenti »Ljubljana 2000« zajeli celoten prostor vseh ljubljanskih občin in vse družbene in gospodarske komponente razvoja, smo se odločili, da bomo po svojih močeh vzbudili javno razpravo o bodočem razvoju Ljubljane in to v obliki pogovorov z občani, ki so pripravljeni ustvarjalno spregovoriti o problemih dosedanjega načrtovanja razvoja in seveda o željah, potrebah, interesih in možnostih bodočega razvoja Ljubljane.

Tokrat smo se pogovarjali s Petrom Novakom, docentom na ljubljanski strojni fakulteti, ter z nekaterimi občani.

## Ljubljana 2000

**Dogovori:** »Od česa je v največji meri odvisen nadaljnji razvoj Ljubljane.

**Peter Novak:** »Razvoj Ljubljane v naslednjih desetletjih je seveda v največji meri odvisen od gospodarskega razvoja. Ta pa je seveda v nadaljnji odvisnosti od vrste faktorjev, od katerih je za Ljubljano najpomembnejši pro-

blem energije. Zaradi ekoloških posebnosti ljubljanske kotline si ne moremo privoščiti razvoja industrijskih panog, ki rabijo v tehnološkem postopku veliko energije.

Struktura ljubljanskega gospodarstva je že danes taka, da ne obeta ne vem kako spektakularnega razvoja. Imamo predvsem

delovne organizacije, ki ne ustvarjajo nove vrednosti, nima mo tvari in rudnikov. V Ljubljani so se skoncentrirale, in ta tendenca je vedno močnejša, predvsem trgovske in zunanje trgovinske organizacije združenega dela, ki sicer po svoje prispevajo k razvoju Ljubljane, vendar bomo morali v bodoče več pozornosti in sredstev nameniti proizvodnim organizacijam, saj si bomo le na podlagi močne proizvodne baze lahko ustvarili pogoje za razvoj mesta kot si ga želimo. Pri tem bomo morali seveda strogo upoštevati ekološke značilnosti ljub-



ljanske kotline in razvijati proizvodnjo, ki ne rabi veliko energije in ne onesnažuje okolja.

**Dogovori:** »Ko govorimo o razvoju Ljubljane v bodočnosti ne moremo mimo dejstva, da smo v preteklosti zanemarili vrsto problemov, ki postajajo danes akutni in predstavljajo resno oviro razvoja. Bi lahko povedali, čemu moramo posvečati več pozornosti danes, da bomo lažje uresničevali razvojne načrte jutri.«

**Peter Novak:** »No za to so lep primer ceste oziroma njihova izgradnja. Vsi vemo, da so dobre cestne komunikacije pogoj oziroma hrbtenica vsakega gospodarskega razvoja v mestu in kljub temu smo danes v situaciji, da gradimo tisto, kar bi morali zgraditi že pred desetimi leti in da bomo gradili jutri, kar bi moralo biti zgrajeno danes. Ravno tako javni mestni promet. Tu gre pri nas razvoj ravno v obratni smeri kot bi moral. Najprej smo imeli takozvani »tirni« javni prevoz, to je tramvaj, potem smo imeli trolejbus, se pravi moderno obliko cestnega javnega prevoza na »gumijastih« kolesih, danes pa imamo, z ekološkega stališča, najslabšo varianto, to je avtobuse. Tako da sedaj, ko smo po vrsti ukinili vse »električne« oblike javnega prevoza, ponovno razmišljamo o tirnem prevozu, oziroma o eni od oblik električnega cestnega transporta.

**Dogovori:** »Kot profesor imate verjetno dober vpogled v znanstveno dogajanje pri nas. Kako vidite razvoj univerze oziroma znanosti v bodočnosti?«

**Peter Novak:** »Dejstvo je, da so univerzitetni laboratoriji in znanstvene ustanove pri nas premalo izkoriščene; prav tako znanstveni potencial študentov in profesorjev. Delo, oziroma znanstveni projekti, ki jih fakultete sprejmejo v delo so preveč zaprti. Posamezne fakultete ne sodelujejo dovolj med seboj in gospodarstvo še vedno ne gleda na univerzo kot celoto, ampak vidi le posamezne fakultete. Tako ne pride do velikih znanstvenih projektov, ki bi rodili zares koristne rezultate. V gospodarskih organizacijah raje kupijo tujo licenco, namesto da bi zaupali domačim znanstvenim delavcem in jim seveda tudi ustrezno finančno pomagali. Mislim, da bi v razmišljanja o bodoči vlogi znanosti pri nas morali vplesti tudi to, da se mora gospodarstvo tesneje povezati z znanstvenimi institucijami in graditi svoje razvojne načrte na spoznanjih domačih znanstvenikov.«

M. S.

## Kakšna bo Ljubljana čez 20 let

**Danes, ko razmišljamo, kakšna bo Ljubljana okoli leta 2000, in v zvezi s tem že sprejemamo razne načrte, smo vprašali nekaj občanov, kako si predstavljajo naše mesto v prihodnosti in kaj bi bilo potrebno še urediti.**

**VILMA KNIFIC:** (uslužbenka, GRUDA import-export)

Ljubljano leta 2000 si predstavljam predvsem z urejenimi cestami, nadvozi in podvozi. Mislim, da se bo središče mesta slejkoprej preselilo v občino Bežigrad, saj ta del Ljubljane veliko bolj racionalno urejamo in gradimo kot

pa center. Mesto se bo tako razširilo, da bo več manjših, občinskih centrov. Prometne zveze bodo boljše kot danes. Bojim pa se, da bo vedno manj zelenja in nasadov, vendar upam, da se glede tega motim. Ljubljanski grad bo do takrat že obnovljen. Leta 2000 bomo z električno ener-

skupna stran dogovorov in zbora občanov – skupna stran dogovorov in zbora občanov

# Informacija o izvajanju 10-letnega programa izgradnje cest v Ljubljani

V odloku o programu izgradnje cestnega omrežja na območju mesta Ljubljane v 10-letnem obdobju, ki ga je skupščina mesta Ljubljana sprejela na 2. seji zborov dne 28. 6. 1974 (Ur. list SRS, št. 26-74) so zajete naslednje ceste in semaforška mreža s predvideno dinamiko po letih in gradbenih fazah:

## I. 1974-1979

mestna obvozna cesta v odseku Črnuče-Dolgi most

1974-1975 Karlovski most

Drenikova cesta  
Celovška cesta (I. etapa)  
Prešernova cesta

## II. 1976-1983

mestna obvozna cesta v odsekih Črnuče-Smartinska cesta

Dolgi most-Dolenjska cesta  
Celovška cesta (II. etapa)  
Tržaška cesta  
Celovška (III. etapa)  
Jarška cesta (Smartinska)  
Njegoševa cesta  
Topniška cesta  
Poljanska cesta

Litijska cesta  
Dolenjska cesta  
Zaloška cesta  
Masarykova cesta  
Vilharjeva cesta  
Titova cesta

Odlok ne vsebuje podrobnejše letne dinamike, temveč so ceste navedene po posameznih obdobjih.

SIS za gradnjo cest Ljubljana je pričela z operativnim in organizacijskim delom sredi leta 1976. Pri uresničevanju 10-letnega programa izgradnje cest v Ljubljani se je oprla na srednjeročni družbeni plan Ljubljane za obdobje 1976-1978, ki ga je skupščina mesta Ljubljane sprejela na 24. seji dne 29. 7. 1976 (stran 12 - Družbeni plan razvoja Ljubljane 1976-1978)

Na podlagi srednjeročnega družbenega plana Ljubljane je SIS za gradnjo cest izdelala podrobnejši srednjeročni plan izgradnje cestnega omrežja v Ljubljani za čas do leta 1984. Program je bil dokončno sprejet na 3. seji skupščine SIS za gradnjo cest dne 31. 3. 1977. Predloženi sred-

njeročni program so obravnavale in z njim soglašale skupščine občin in mesta. Po globalni dinamiki sprejetega odloka in po sprejetem srednjeročnem programu je bila v srednjeročnem obdobju predvidena priprava tehnične dokumentacije in izgradnje sledečih cest oz. cestnih objektov v Ljubljani:

a) ceste in objekti, ki so zdaj že zgrajeni:

1. Karlovsko vozlišče, razen ceste za Gradom, investicijska vrednost 220 mio din;

2. Drenikova cesta, dolžina 1400 m, investicijska vrednost 150 mio din;

3. Celovška cesta I. faza (obvoz za Šentvidom) dolžina 1684 m, investicijska vrednost 1320 mio din;

b) ceste, ki so v gradnji:

4. Prešernova cesta ob železnici, dolžina 1250 m, investicijska vrednost 350 mio din;

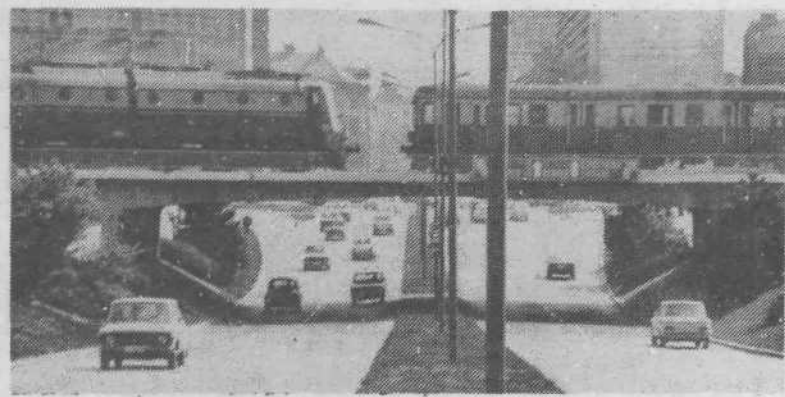
5. Celovška cesta II. faza, dolžina 2100 m, investicijska vrednost 263 mio din;

6. Obvoznica Celovška-Dolgi most - začetek del, dolžina 9500 m, investicijska vrednost 1320 mio din;

c) ceste, ki naj bi jih začeli graditi v letu 1979:

7. Poljanska in Litijska cesta, dolžina 1600 m, investicijska vrednost 150 mio din;

8. Južna obvoznica (avtocesta), dolžina 6500 m, investicijska vrednost 1060 mio din.

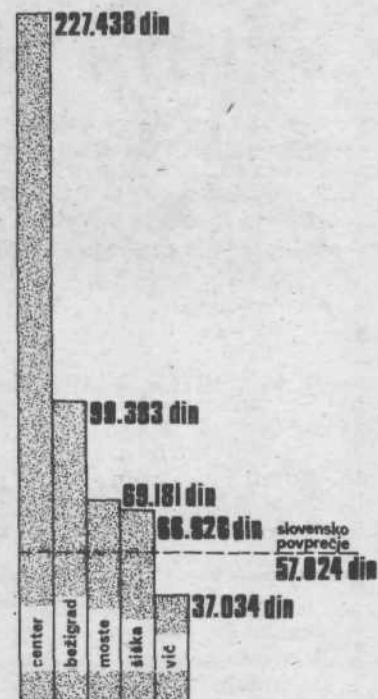


## Center in Bežigrad na vrhu

Po podatkih Zveznega zavoda za statistiko je znašal lani narodni dohodek na prebivalca Slovenije 57.024 dinarjev. Med občinami je na prvem mestu seveda Ljubljana Center, sledi ji Ljubljana Bežigrad, pa Velenje, Celje, Nova Gorica, Jesenice, Piran, Ljubljana Moste-Polje, Ravne na Koroškem, Koper itd. Ljubljanska občina Šiška je na 12. mestu med slovenskimi občinami, občina Ljubljana Vič-Rudnik pa na 45. mestu po narodnem dohodku na prebivalca. Na zadnjem mestu v Sloveniji je občina Lenart, kjer je znašal narodni dohodek na prebivalca 15.967 din v letu 1977.

V primerjavi z letom 1976 se je narodni dohodek na prebi-

valca občine Center in Bežigrad povečal v letu 1977 za 22%, v Šiški za 17%, v Mostah za 16% in na Viču za 12%.



## Narodni dohodek na prebivalca ljubljanske občine v letu 1977

## Radio Glas Ljubljane

Radio Glas Ljubljane poslušajte vsak delavnik od 16. do 19. ure na srednjem valu 241,5 metra - 1242 kHz in na UKV 89,3 mHz. Spored preberite v Dnevniku in Delu. Telefon radia Glas Ljubljane: 325-494, v studiu 261-876.



gijo še bolj na tesnem kot smo sedaj. Ljubljana bo čista in plovna, na njenih bregovih pa bo poskrbljeno za rekreacijo. Do leta 2000 bo potrebno poskrbeti tudi za zadostno število domov za ostarele, saj postaja Ljubljana mesto starejših ljudi in ne mladih.

**BORUT SMRKOLJ:** (tajnik pravne fakultete)

Ekološki problem je na prvem mestu in če se bo onesnaževanje razvijalo tako naprej, lahko pride do takega stanja, kot so ga imeli v Londonu leta 1952, ko je zaradi onesnaženosti umrlo 4000 ljudi. Zato bi morali v prihodnosti zapreti promet v strogem centru, razen seveda za mestni promet. Center bi bilo treba spremeniti v strogi poslovni center. Ostali deli Ljubljane naj bi dobili veliko zelenic in nasadov. Ljubljano bi bilo treba očistiti in urediti njeno okolico za rekreacijo. Soseske, ki so danes samo spalne, bi morale biti v prihodnosti tudi kulturno rekreacijske površine, saj se bo človek drugače spremenil v robota. V prihodnosti bi bila boljša



gradnja manjših stanovanjskih hiš, saj bi le tako prišlo do večje povezanosti med prebivalci, kar marsikje že danes pogrešamo.

**MAJA JAGODIC:** (študentka na filozofski fakulteti)  
Verjetno se bo Ljubljana še



zelo razvijala in glede na porast prebivalstva bo potrebno bolj poskrbeti za sprostitev,

saj danes še vedno premalo mislimo na to. Rekreacijo bo treba vključevati v delovni čas. Poskrbeti bo treba v večji meri tudi za kulturne objekte, da bi kljub življenjskemu tempu v prihodnosti obdržali svojo človeškost. Ljubljana naj bi bila v prihodnosti zopet »bela«, vendar bo prej potrebno preprečiti onesnaževanje. Ukrepati bi bilo treba tako pri gospodinjstvih, ki ogrevajo s trdim in tekočim gorivom, kot pri industrijskih objektih, ki onesnažujejo okolico. Ohraniti bi morali tudi več zelenic, saj bomo le tako imeli osnove za zdrav razvoj in življenje. Današnji center bi morali zapreti za individualni promet, saj gre lahko vsakdo z lastnimi močmi od enega konca do drugega. Nasplošno pa se bo Ljubljana razvijala v širino.

**MARJAN ŠKUFCA:** (uslužbenec, Ljubljanska banka)  
Ljubljana v prihodnosti ne



bo mesto stolpnic, z izjemo centra, se pravi poslovnih stavb in blagovnic, ki stojijo

že danes. Okolica bi morala biti pozidana z nizkimi zgradbami in vrstnimi hišami. Manj bo betonskih naselij, ki jih tako radi gradimo danes in ki človeka psihično ubijajo. Zgrajene bodo obvoznice in hitre ceste. Center bi bilo treba zapreti za individualni promet, Viator pa bi že moral začeti počasi razmišljati o brezplačnem prevozu, kar je ponekod po svetu že v navadi. To bi se dalo urediti z raznimi prispevki. Rabili bomo tudi več zelenic in Tivoli bi moral ostati neokrnjen. Očistiti bi bilo treba onesnaženi zrak.

**MIRJAM PETEK:** (dijakinja, gimnazija Ivan Cankar)

Čez 20 let bi lahko bilo več zelenja. Promet naj ne bi šel skozi center, ampak bi bile urejene obvoznice. Mladi bi imeli več prostora kjer bi se lahko zbirali, ne pa tako kot zdaj, ko se lahko sestajamo le po raznih lokalih. Kanalizacija bi morali prečiščevati, na



tovarne pa montirati filtre za prečiščevanje onesnaženega zraka in odplak. Mislim, da bo

center ostal isti, spremenila pa se bo predvsem okolica Ljubljane.

**FRANC KOS:** (prodajalec, Metalka)

Treba bo nekaj narediti glede onesnaževanja zraka. Izprazniti bi bilo treba center in ga pustiti samo za mestni promet. Leta 2000 bi lahko začeli delati tudi podzemeljsko železnico. Ne bi bilo dobro, da bi zidali visoke stavbe. Rabili bi več manjših sosesk z veliko zelenja, kar bi ustvarjalo toplo, domače okolje. V teh soseskah bi moralo biti poskrbljeno tudi za družabno življenje. Tovarne bi morale dobiti čistilne naprave, prav tako pa bi morali ukiniti kurjenje na trdo gorivo in kurilno olje. Na bregovih Ljubljane bi lahko bilo tako kot včasih, ko je bila reka še čista. Center se bistveno ne bo spremenil, lahko pa bi tu osredotočili specializirane trgovine, tako da ne bi bilo



treba prehoditi cele Ljubljane, zaradi nakupa kakega artikla.