GLASNIK

OKRAJNEGA LJUDSKEGA ODBORA LJUBLJANA-OKOLICA IN MESTNEGA LJUDSKEGA ODBORA LJUBLJANA

ŠTEVILKA 7. — LETO I. LJUBLJANA, 26. OKTOBRA 1954

MESTNI LJUDSKI ODBOR LJUBLJANA

POROČILO

o prometni problematiki v Ljubljani, ki je bilo podano na seji Sveta za notranje zadeve dne 27. sept. 1954

Naraščajoča gostota prometa in dvig števila prometnih nezgod nas sili, da razčlenimo stanje prometa v Ljubljani. Število prometnih nezgod je razvidno iz naslednjega pregleda:

1951			1952			1953			1954
I.	II.	skupaj	I.	II.	skupaj	I.	II.	skupaj	I. polletju
81	139	220	108	151	259	185	202	387	160

Na nenehni porast števila prometnih nezgod vplivajo naslednje okolnosti:

1. Raznolikost uporabe prometnih sredstev;
2. iztrošenost voznega parka;
3. vozniške sposobnosti voznikov motornih vozil;
4. nedisciplíniranost ostalih koristnikov cest;
5. stanje naših cest in pravila vožnje po njih.

1. Raznolikost uporabe prometnih sredstev

Register motornih vozil mesta Ljubljane daje tole sliko po stanju od 31. dec. 1953:

Leto	oseb. a.	tov. a.	prikol.	avtobusi	motor.	vlač.	spec. v.	skupaj
1949	852	667	80	48	584	11	55	2185
1950	916	693	91	51	929	14	65	2769
1951	886	688	97	64	804	21	48	2608
1952	889	644	59	74	794	23	26	2913
1953	1012	766	89	62	848	25	71	2611
prvo polovico 1954	921	775	79	60	795	26	45	2611

K temu je treba prišteti še okoli 50.000 koles in 59 tramvajskih voz.

Ljubljana kot upravno, tujskoprometno in industrijsko središče Slovenije nudi glede uporabe prometnih sredstev zelo raznoliko sliko. Na mestnih cestah so zastopana vseh vrst vozila od velikih avtobusov, trolejbusov, tramvajev, osebnih avtomobilov, motornih koles, dvokoles do vprege raznih vrst in ročnih vozičkov.

Razumljivo je, da so motorna vozila hitrejša od dvokoles in vprežnih vozil, prav tako je zavorna pot motornih vozil dosti krajša kot zavorna pot tramvajskih vozil.

Seveda pa je število vozil, ki jih je opaziti v mestnem prometu, mnogo višje od registriranih vozil. V mestu so dan na dan vozila drugih držav in drugih republik, tako da je promet motornih vozil mnogo živahnejši, kot bi ga sicer povzročal vozni park v Ljubljani registriranih motornih vozil.

Če upoštevamo, da se vsa ta vozila gnetejo na enem vozišču, potem je razumljivo ne le naraščanje števila nezgod, temveč tudi nepravilnost odvijanja prometa. Raznolikost uporabe prometnih sredstev prav gotovo zahteva več ločenih vozišč za posamezne vrste vozil. Dokaz za pravilnost te trditve lahko vidimo na naših ulicah, če pogledamo vozišča, po katerih vozijo kolesarji in motorna vozila. Nič čudnega ni, če je pri 40% prometnih nezgod soudeležen kolesar. Seveda kolesarji v vseh primerih niso odgovorni za nezgodo.

Najštevilnejša prometna sredstva v našem mestu so nedvomno kolesa. Po registraciji koles, ki je bila zadnjikrat leta 1950, je bilo v Ljubljani 34.780 koles. Danes cenimo, da je v Ljubljani okoli 50.000 koles.

Mestna periferija in bližnja okolica imata agrarni značaj ter je zaradi tega v uporabi večje število vpreg, pa tudi v krajevnem tovornem prometu je vprega važno transportno sredstvo. Registracija vprežnih vozil ni uvedena, zato tudi ni mogoče dobiti točnejših številk.

Pri ocenjevanju iztrošenosti vozil je treba upoštevati, v čigavi lasti so motorna vozila; to iz dveh razlogov: prvič, ker prevozijo vozila, ki so v last raznih podjetij in ustanov mnogo več kilometrov kot vozila privatnega sektorja, in drugič, ker se vozila privatnega sektorja mnogo bolj čuvajo, vozniki le-teh pa vozijo previdneje in počasneje.

Pregled motornih vozil glede na to, v čigavi lasti so, je naslednji:

	osebni avto	tovorni avto	avtobus	motorji	vlačilci	spec. vozila
Drž. sektor	390	700	62	40	20	46
Zadruž. in družbeni	13	29	—	10	5	24
privatni	609	37	—	798	—	1
	1.012	766	62	848	25	71

Državni sektor je po številu vozil v vodstvu pri vseh vrstah vozil, važnih v gospodarskem udejstvovanju, le pri osebnih avtomobilih in motornih kolesih prevladuje privatni sektor.

Doslej smo skušali preprečevati nezgode, ki so nastajale zaradi raznolikosti uporabe prometnih sredstev, na ta način, da smo omejevali najvišjo dovoljeno hitrost, ki je za moderna vozila, če upoštevamo njih zavorni učinek, že tako majhna. S takim delom smo gledali samo na varnost prometa, nismo pa skrbeli za njega neoviranost. Le-ta pa je v tej prehodni dobi, ko beležimo močan porast domačih vozil in posebno še inozemskih, prav tako važen faktor kot varnost prometa samega. Skozi Slovenijo teče ves inozemski promet. Večina teh vozil vozi skozi Ljubljano, s čimer se je število motornih vozil v primerjavi z ostalimi koristniki cest, izvzemši kolesarje, zelo dvignilo. Naše transverzale so postale preobremenjene.

To preobremenjenost lahko rešimo samo na dva načina, in sicer s tem, da dovolimo hitrejšim vozilom hitrejšo vožnjo, počasnejša vozila pa usmerimo na določena vozišča.

Vse to nam narekuje, da uvedemo na cestah, kjer je močno razvit promet, režim, ki bo zagotavljal tako varnost kot neoviranost prometa.

2. Izrabljenost voznega parka

je razvidna iz naslednjega pregleda, ki je bil izdelan septembra 1953:

Vrsta vozil:	Leto izdelave: Od 1938	1938—1947	po 1947	skupaj
Osebni avtomobili	508	279	190	977
v %	52	29	19	100
Avtobusi	12	42	17	71
v %	17	59	24	100
Tovorni avtomobili	307	235	186	728
v %	42	32	26	100
Skupaj	827	556	393	1776
v %	48	39	22	100

Iz tega pregleda je razvidno, da je stanje velikega dela naših vozil v tehničnem pogledu zelo slabo. V najbolj kritičnem stanju je tovorni park. Od celotnega števila tovornih avtomobilov je 74% takih, ki so svojo življenjsko dobo že prekoračili. Tovorni avtomobili, izdelani v letih 1938 do 1947, so bili dodeljeni kot Unrrina pomoč. To so vozila, ki izvirajo iz vojnega plena ali pa jih je uporabljala angleška in ameriška vojska. Vsa ta vozila so glede na veliko uporabo goriva na majhno hitrost in glede na manjšo nosilnost neekonomična. Če pri tem upoštevamo še dejstvo, da rezervnih delov za ta vozila ni, ali da se lahko nabavijo samo po izredno visokih cenah, potem je razumljivo, da nastane precejšnje število prometnih nezgod zaradi tehnične okvare vozil.

Vzdrževanje starega parka mora biti zato pod stalno kontrolo prometnih organov in izločanje vozil v slabem tehničnem stanju je na dnevnem redu. Ponovno vključevanje takih vozil v promet je zvezano s povečanjem dela komisije za tehnične preglede, pri lastnikih teh vozil pa z mnogimi stroški, ker morajo ponovno plačati takso, ki je zelo visoka.

Iz pregleda je dalje razvidno nenehno naraščanje skoraj vseh vrst vozil, izvzemši avtobuse. Tu je vidno nazadovanje, ki nakazuje kritično stanje voznega parka za javni in osebni promet. Nove avtobuse je dobilo samo podjetje »Putnik«, ki pa ne vzdržuje določenih relacij, namreč uporablja svoje avtobuse le za izlete. Razen »Putnika« je prejelo nekaj novih avtobusov tudi podjetje »Litostroj«, ki jih uporablja za prevoz svojih delavcev. Podjetje SAP, ki skrbi za javni in osebni promet, ni ves čas po osvoboditvi prejelo nobenega novega avtobusa, temveč montira na stare šasije in na stare motorje nove karoserije, s čimer se doseže samo ugodnejšo zunanjo podobo vozila, vtem ko se varnost prevoza oseb ne poveča. Da sta lahko »Putnik« in »Litostroj« nabavila nove avtobuse, je razumljivo, saj razpolagata z lastnimi devizami, podjetje SAP pa jih nima.

Seveda se slabo stanje voznega parka odraža tudi v varnosti prometa. Odstotek nezgod, ki nastajajo zaradi okvar, raste z iztrošenostjo vozil. Žal ne moremo podati točnega števila prometnih nezgod, ki so nastale zaradi tehnične okvare vozil. Tehnična okvara vozil je skoraj v vseh primerih prometnih nezgod drugotnega pomena. V večini primerov vozniki motornih vozil prekršijo pravila o prometu na javnih cestah ter so zaradi tega spoznani za krive, vtem ko se upošteva tehnična solidnost motornih vozil le pri presoji, ali je voznik storil vse, kar bi lahko, da bi preprečil nezgodo.

Problem iztrošenosti voznega parka je posebno pereč pri ljubljanskem tramvaju. Uprava ECŽ razpolaga s tramvaji izdelanimi v letih:

Tip vozila	število vozil	leto gradnje
Stari	7	1889
Opatijski	13	1901
Brodski	15	1932
Domači	9	1940
Stare prikolice	5	1889
Nove prikolice	10	1947

Ves park je ne glede na leto gradnje posameznih vozil in voznih tipov skrajno zastarel. Pogonski motorji, kolikor niso zastareli in prešibki, so krmljeni z grobo stopnjevanim krmiljem. Tovrstno krmilje povzroča sunke med speljavo. Med električnim zaviranjem dosežejo vozila pojemek. 0.8 do 1 m/sek, kar pomeni, da zaradi dolgih zavornih razdalj, ki so posledica tega, ne smejo voziti na nobenem odseku proge hitreje kakor 25 km na uro.

Karoserije, ki so vse grajene več ali manj po istem načinu, glede vstopanja in izstopanja potnikov ne ustrezajo. Ne glede na to, da nizke odprtine ovirajo nemoteno in hitro vstopanje in izstopanje, se vrata med vožnjo ne zapirajo in so s tem vir nezgod.

Sedem starih voz, ki so presegli 60 let obratovanja, ni več sposobnih za promet. Isto velja za 12 opatijskih voz, ki so bili zgrajeni leta 1901.

Pogonski motorji so skrajno zastareli. Grajeni so leta 1900, prvotno za 750 voltov, nato previti na 550. Previtje ni bilo niti za takratni čas strokovno izvedeno niti se ni izplačalo. Motorji so grajeni brez ventilacije, brez komutacijskih polov, se med obratovanjem močno segrejejo in delajo zaradi tega z velikimi izgubami. Podvrženi so pogostim okvaram, s čimer ni zagotovljeno električno zaviranje. Karoserije teh vozil so lesene in so bile renovirane v letih 1937 do 1939. Sedaj so v stanju, ki ne dopušča generalnega popravila. Dotrajana je vsa instalacija, tako da ni mogoče preprečevati napake in je uporabnost vozil odvisna le od naključja.

Brodski vozovi so bili izdelani leta 1931 z zastarelim tipom motorjev, ki že ob času graditve ni ustrezal svojemu namenu. Motor moči 26.5 KW je že za težja vozila (10.4 tone v nezasedenem stanju) prešibak.

Finančno so ti vozovi že odpisani, ker je bila za odpis vzeta življenjska doba samo 15 let.

Domači vozovi, grajeni leta 1940, imajo hitrost 35 km na uro in nekaj močnejše motorje, tako da dosežejo pospešek ob speljavi 0.9 m/sek. Glede na prej navedeno in na leto gradnje so to vozovi, ki se lahko uporabljajo za promet na manj frekventiranih progah, medtem ko za promet v mestu ne pridejo v poštev. Vsekakor je treba primerno urediti čelno razsvetljavo, ustrezno zavorni razdalji.

Komisija, ki je v letu 1953 pregledala tramvajske vozove, je preizkusila tudi zavore ter ugotovila:

Motorni vozovi so opremljeni z ročno in z električno zavoro. Vodstva ECŽ v redu vzdržujejo zavore. Izvršena je bila vrsta zavornih poizkusov in prekontrolirana z računi za zavorno razdaljo in zavorni pojemek pri raznih hitrostih. Zavorna razdalja in zavorni pojemek kolebata pri normalnem zaviranju od hitrosti 30 km na uro med 45 in 33 metri. Električno zaviranje sedmih starih in 13 opatijskih voz je glede na stanje motorjev zelo problematično. Sodobni vozovi na tirnicah imajo zavorne zadržke 3.5 m/sek.², kar ustreza pri 30 km na uro zavorni razdalji okoli 10 m. Upoštevati moramo nepreglednost križišč in naraščajoči promet. Nezgod zaradi zavor smo imeli že več.

Na osnovi takega stanja vozil smo v letu 1953 odredili postopno kasacijo sedmih starih voz, 13 opatijskih voz in 5 starih prikolic. Kasacija teh vozil bi se morala izvesti v roku 6 mesecev.

S tem ukrepom je bil močno prizadet javni osebni prevoz. Uprava ECŽ je naredila vse mogoče ukrepe za izhod iz takega položaja. Mestni ljudski odbor je imenoval posebno komisijo za ureditev javnega lokalnega prometa, ki je predlagala postopno ukinitev tramvajskega prometa ter uvedbo trolejbusov, vendar se zaradi deviznih težav ta predlog doslej ni mogel izvesti.

S ponovnim tehničnim pregledom tramvajskih vozil, ki smo jih izločili iz prometa, ne bi stanja izboljšali, ker ni komisije strokovnjakov, ki bi lahko prevzela odgovornost za obratovanje izločenih vozil. Rešitev tega problema bo po našem mnenju treba iskati drugje, in sicer z uvedbo trolejbusnih in avtobusnih prog. Mogoče bi v zimskem času lahko podjetje »Putnik«, ki ima nove avtobuse, prevzelo vzdrževanje nekaterih mestnih prog, dokler ECŽ ne prejme zadostnega števila vozil.

TEHNIČNI PREGLEDI MOTORNIH VOZIL

Ugotavljanje tehničnega stanja vozil po določenih komisijah se vrši sedaj na kaj enostaven način zunanjega pregleda, poizkusa delovanja vseh predpisanih členov opreme in preizkušanja zavorne vožnje. Komisije ne razpolagajo z nikakimi tehničnimi sredstvi, ki sicer že obstajajo za take namene. Posledica tega je, da so v spornih primerih odločitve težke in da ni povsem zagotovljeno enako merilo za vse primere. Slej ko prej se bodo morali pregledi vršiti v zaprtih prostorih z napravami za merjenje učinka zavor, pravilne nastavitve svetlobnih objektov in še drugih pripomočkov, ki jih že pozna sodobna tehnika. Vprašanje strokovnosti članov komisije je zadovoljivo rešeno. Delo opravljajo člani motoriziranega oddelka LM.

Tehnični pregledi so strogi in objektivni. Vozila morajo biti opremljena tudi z retrovizerji, smerokazi, varnostnimi stekli ter izpolnjevati splošne pogoje pravilnosti, kot to zahteva Uredba o prometu na javnih cestah.

3. Vozniške sposobnosti voznikov prometnih vozil

Na območju mesta imamo po stanju od 1. sept. 1954 4.570 voznikov motornih vozil, od tega je amaterjev 2.994, poklicnih voznikov pa 1.376. Od 1. jan. 1953 je bilo registriranih 4269 voznikov, od tega 2733 amaterjev in 1536 poklicnih voznikov. Iz gornje primerjave sledi, da se je število amaterjev zvišalo za 261, število poklicnih voznikov pa za 40.

Največ voznikov amaterjev je iz vrst nameščencev in obrtnikov. Vsi ti vozniki so za varnost prometa negativen činitelj, ker niso dovolj izvežbani in nimajo zadostne prakse. Da prav ti vozniki motornih vozil veliko grešijo, se vidi iz prijav, ki jih sprejema sodnik za prekrške.

V letu 1952 smo z objavo novega »Pravilnika o voznikih motornih vozil« začeli stremeti za tem, da je postal voznik motornega vozila, ki se poklicno bavi z vožnjo motornih vozil, samostojen poklic. Vozniški izpiti za voznika B kategorije so dovoljeni samo za tiste, ki so poprej opravili izpit za kvalificirane delavce iz prometne stroke, da so vsaj 3 leta že zaposleni v prometni stroki. Uredba predvideva, da spadajo v prometno stroko samo vozniki motornih vozil, tramvajski vozniki in traktoristi. Ker takega kadra praktično ni, se je dovolilo, da lahko opravljajo izpit za kvalificiranega delavca iz prometne stroke tudi tisti, ki imajo kakšno zvanje iz kovinske stroke, ki je sorodna prometni. Posledica uredbe je, da se poklicni vozniki lahko grupirajo samo iz vrst traktoristov, avtomehanikov in ključavničarjev, kar je pa vsekakor negativno, saj gre na škodo teh obrti. To je tudi razlog, da se število poklicnih voznikov v zadnjem letu sploh ni zvišalo. Prirastek 40 poklicnih voznikov gre na račun voznikov šole na Ježici.

Pomanjkljivost je tudi v tem, da lahko postane poklicni voznik »D« kategorije samo tisti, ki z uspehom napravi izpit za visokokvafiliciranega delavca prometne stroke. Odkar je izšel »Pravilnik o voznikih motornih vozil«, se pri komisiji za izpite voznikov motornih vozil ni prijavil še noben kandidat za opravljanje izpita za »D« kategorijo. Poudariti je treba, da je dovolj starih voznikov »C« kategorije, ki so sposobni voziti vsa vozila, vendar pa niso sposobni obdelati tako ogromnega materiala, kot je predpisan za visokokvalificiranega delavca. Pomanjkanje voznikov »D« kategorije opažamo vsakodnevno pri prevozu potnikov s tovornimi avtomobili.

Lani smo ob prometnih nezgodah izprašali voznike motornih vozil cestno-prometne predpise. Lahko trdimo, da je bilo 90% voznikov takih, ki niso poznali najosnovnejših cestno-prometnih predpisov. Mnogo je bilo tudi primerov, da so poklicni vozniki opravljali izpit za višjo kategorijo, a brez uspeha, ker niso poznali cestno-prometnih predpisov. Vse to nam kaže, da se poklicni vozniki prav tako kot amaterji ne zanimajo dovolj za cestno-prometne predpise.

Poseben problem je učenje kandidatov, ki žele opravljati vozniški izpit pri praktični vožnji. Vsi ti s svojim počasnim kretanjem in z drugimi nepravilnostmi ovirajo, pa tudi ogrožajo promet na javnih cestah. Po našem mnenju ni dovolj, da lahko voznik- kandidat vozi po mestu v spremstvu dobrega voznika. Predpisati bi bilo treba, po koliko prevoženih kilometrov bi lahko vsak kandidat vozil po prometnih relacijah ali pa sploh prepovedati učenje na določenih relacijah.

VZROKI PROMETNIH NEZGOD

Iz lanske statistike prometnih nezgod je razvidno, da so vozniki motornih vozil zakrivili 170 prometnih nezgod, kar znaša 59.2% od celotnega števila nezgod (podatki se nanašajo samo na prva tri tromesečja). Razlogi, zaradi katerih je do nezgod prišlo, so sledeči:

1. Neprevidna vožnja	104	61%
2. Vinjenost	26	15%
3. Nepravilno manevriranje	16	9%
4. Izpeljava iz dvorišč	7	5%
5 Železniški prelazi	6	3%
6. Nepravilno prehitevanje	6	3%
7. Izsiljevanje prednosti	3	1%
8. Prekoračenje brzine	2	1%

Čeprav smo že v lanskem letu strogo postopali proti vinjenim voznikom, se število prometnih nezgod zaradi vinjenosti ni zmanjšalo. Letos smo v dobi od 1. jan. do 30. junija 1954 odvzeli 26 voznikom motornih vozil vozniška dovoljenja. Poleg odvzema vozniškega dovoljenja so bili krivci kaznovani na zelo visoke kazni. Pri odvzemu vozniških dovoljenj je nedostatek v tem, da je najmanjša doba, za katero lahko odvzamemo vozniško dovoljenje, en mesec. Če s tako kaznijo kaznujemo poklicnega voznika, potem ga nujno obsodimo na odpust iz službe, ker mesec dni dopusta ne more dobiti. Pravilno bi bilo, če bi se dovoljeval odvzem vozniških dovoljenj za dobo 14 dni. Večina ostalih vzrokov prometnih nezgod so posledica nepažnje ali pa nepoznavanja cestno-prometnih predpisov.

4. Nedisciplinirano stanje ostalih koristnikov javnih cest

Eden najvažnejših faktorjev, ki vplivajo na visoko število prometnih nesreč, je razen vinjenosti nedisciplinirano kolesarjev in pešcev. Da je vinjenost resen problem pri vseh koristnikih javnih cest, vidimo iz tegale pregleda:

Zakrivili	smrtna	težka	lahka	skupaj
Vozniki motornih vozil	1	10	15	26
kolesarji	—	—	8	8
pešci	2	2	2	6
Skupaj:	3	12	25	40

Vseh smrtnih in težkih nesreč smo imeli v obdobju, za katerega velja to poročilo, 70 primerov. Za težko prometno nezgodo smatramo nesrečo, pri kateri je materialna škoda po starih cenah presegla vrednost 100.000 din in težje telesne poškodbe. Vozniki motornih vozil so zaradi vinjenosti povzročili 11 (15.7%) težkih in smrtnih nesreč, pešci 4 (5.7%). Iz tega je razvidno, da je 21.4% težkih in smrtnih nesreč bilo zaradi vinjenosti. Od skupnega števila prometnih nezgod, ki so se dogodile v tem obdobju (282), je bilo zaradi vinjenosti povzročenih 40, kar znaša 14.1%. Odstotek vinjenosti soudeležencev je sicer večji, vendar so le-ti bili iz raznih razlogov oproščeni krivde.

V prvih treh tromesečjih lanskega leta so kolesarji zakrivili 38 nezgod, kar znaša 13.2% od celotnega števila nezgod. Zaradi vinjenosti je bilo po krivdi kolesarjev povzročenih 8 nezgod, kar znaša 21% od celotnega števila nezgod, ki so jih zakrivili kolesarji. Ostale nezgode so bile posledice nepravilnega zavijanja na levo.

Kolesarji ne poznajo in ne upoštevajo pravil vožnje na križiščih. Lani so zakrivili kolesarji 11 nezgod z nepravilno vožnjo na križiščih. Vsi vozniki se morajo pred znakom »STOP« ustavljati; ker pa kolesarji tega ne delajo, niti se ne prepričajo, če je cesta prosta, je teh nezgod precej. Prav tako kolesarji ne upoštevajo znaka »Nimaš prednosti«, ki pomeni, da prihajaš iz stranske ulice na glavno cesto.

Nadaljnjo skupino nezgod predstavlja objestna vožnja kolesarjev. Kršitev najosnovnejših predpisov od strani kolesarjev je tudi v tem, da prehitevajo stoječe tramvaje, ko ljudje vstopajo ali izstopajo.

DRUGE NEPRAVILNOSTI VOŽNJE IN PEŠCEV

Poseben problem je vožnja po sredini cestišča vštric in vožnja brez luči. Pogosti so primeri, da se dva kolesarja, ki se peljeta vštric in se med seboj pogovarjata, zaletita bodisi v stoječi avtomobil ali pa v nasproti stoječi voz. Z Uredbo o prometu na javnih cestah je vožnja vštric dovoljena, če se s tem ne ogroža promet.

V odloku o prometu na javnih cestah bi morali vožnjo vštric prepovedati, ker pomeni ta vožnja pri tej gostoti prometa, ki vlada v Ljubljani, ogrožanje prometa. Prav tako bi morali tudi za kolesarje predpisati obvezno smer in nakazovanje smeri. Pravilno bi bilo, da bi vsak kolesar, ki na križišču zavija na levo, zavil na križišče na sredo vozišča, s tem omogočil prehitevanje po drugih vozilih, odročil levo roko ter zapeljal preko križišča. V deževnem vremenu imamo redno nezgode, ki jih povzročajo kolesarji s tem, da se vozijo z odprtimi dežniki. Taka vožnja je zahtevala letos že smrtno žrtev. Tu smo nanizali samo primere, ki izvirajo iz grobega kršenja prometnih predpisov ter so posledica neupoštevanja prometnih predpisov in nepažnje.

Pešci so zakrivili 44 nezgod ali 15,2 % vseh nezgod, ki so se dogodile v prvih treh tromesečjih lanskega leta.

Vzroki nezgod so bili: nepravilni prehodi vozišča 18 ali 41% vseh nezgod, ki so jih zakrivili pešci. Zaragi igranja otrok na cesti 16 nezgod ali 36 %, zaradi vinjenosti 6 nezgod ali 14 %. V ilustracijo navajamo, da je letos dva vinjena pešca, ki sta obležala na cestišču osebni avto do smrti povozil. Ostali vzroki so še skakanje iz vozečega tramvaja, obešanje na vozeči tramvaj ali avtomobil (4, kar znaša 9 %). Igranje otrok na cesti smo v letošnjem letu delno omejili, vendar bi morali poleg ukrepov, ki jih izvajamo s propagando in objavljanjem nezgod te vrste v časopisju, opozarjati starše, da so prvenstveno oni odgovorni za te nezgode, ker prepuščajo otroke na cesti brez nadzorstva.

Nedisciplinira nost pešcev se vidi tudi v pojavih, da le-ti prečkajo cesto na vsakem mestu ne pa na mestih, ki so za to določena in na prometnejših ulicah tudi označena. Opozarjanje miličnikov smatrajo ljudje še vedno za šikano. Treba bi bilo pešca zaščititi v pasu, določenem za prehod, napraviti pa ga soodgovornega v vsakem primeru, če pride do nezgode na mestu, kjer ni prehoda za pešce. V deželah, kjer je promet gostejši, pešci spoštujejo tak režim in se zakonodaja postavlja na stališče, da ni stvar voznika motornega vozila, da pazi na pešce, ki žele prečkati cestišče izven označenega prehoda za pešce.

5. Stanje naših cest in pravila vožnje po njih

Statistika prometnih nezgod za leto 1953 nam kaže, da se je dogodilo na Celovški cesti 19 nezgod, kar znaša 21.8 % celotnega števila nezgod, ki smo jih v teku lanskega leta raziskali (416).

Podrobna analiza nam pokaže naslednje:

Nesreče so se dogodile:

Od odcepa Titove ceste do Uniona,	28
od Uniona do Stare pravde,	8
od Stare cerkve do Černetove,	2
od Černetove do Gutsmanove,	23
od Gutsmanove do Št. Vida	8
in v Št. Vidu samem	22

Pri teh nesrečah je bilo soudeleženih 72 avtomobilov, 39, kolesarjev, 10 motornih koles, 15 pešcev, 5 tramvajev, 4 vprežna vozila.

Na odcepu od pivovarne »Union« do stare cerkve smo imeli v letu 1952 neprimerno več nezgod; število le teh se je znižalo ko smo prepovedali uvoz iz stranskih ulic na Celovško cesto. Pri nesrečah, ki jih na tem delu beležimo sedaj, so udeleženi kolesarji.

Kolesarji naj bi vozili od železniškega prelaza mimo pivovarne »Union« do križišča po pločniku, ki je skoraj že pripravljen. Od križišča bi vozili po Frankopanski ter Gubčevi ul. in Ulici »Milana Majcena«, od koder vodi pešpot do Gasilske ulice. To pot bi bilo treba popraviti. Od Gasilske ulice naj bi po stranskih cestah prišli na Drenikovo, kjer naj bi se zopet priključili prometu na Celovški cesti. Od stikališča Drenikove s Celovško pa do Šentvida bi morali razširiti bankine, da bi bilo vozišče samo za ostala vozila. Iz nasprotne smeri naj bi se od Šentvida do gostilne »Majolka« uredila kolesarska steza, kar je izvedljivo z minimalnimi stroški. Od gostilne bi kolesarji vozili po cesti na Jamo, na Vodnikovo cesto ter po njej nazaj na Celovško cesto, kjer bi se pri izteku Vodnikove usmerili na kolesarsko stezo, ki teče ob Celovški cesti. Hkrati bi na relaciji od Šentvida do stikališča Vodnikove s Celovško cesto pri stari cerkvi v tej smeri prepovedali promet vprežnih vozil, ki naj bi vozila po stranski Vodnikovi cesti.

S tako ureditvijo bi bil rešen tudi najtežji del Celovške ceste, od Černetove do Gutsmanove ulice. V bližnji bodočnosti, ko bo uprava ECŽ uvedla na progi Šentvid — Moste trolejbusni promet, bo treba tramvajsko progo urediti tako, da bodo lah-

) brez nevarnosti vozila po jej vsa vojila, dokler proge bodo odstranili. Dokler tramajsko vozišče ne bo urejeno ko, da bo predstavljalo vozie za motorna vozila, tačas zadi ozke ceste ne bomo mogli voliti trolejbusnega prometa tej cesti.

Ni naključje da se 60 % negod dogodi na cestah, ki spada v sklop cest I. reda in to olenjska cesta, Prule, Aškerva, Tržaška, Prešernova, Cevška in Titova. Na teh cestah gostota prometa največja, saj recimo znano, da je Prešerova cesta najbolj obremenjena esta v Sloveniji sploh. Zaradi ga bi bilo potrebno poleg Cevške ceste urediti Prešernovo sto, kjer je razen gostega avmobilskega prometa v konicah izredno močan kolesarski pret. Za preusmeritev kolesarv na druge ulice ni možnosti, er ni stranskih cest.

Dokler ne najdemo neke retve za preusmeritev kolesartega prometa Prešernove ceste, morali prepovedati vsaj pariranje vozil na tej cesti in žnje vštric.

Na ureditev Prešernove ceste treba misliti čimprej, to pa red vsem zaradi tega, ker bo rešernova cesta tudi v bodoče užila za povezavo Dolenjske Tržaške ceste s Celovško in tovo cesto. Za ves ta promet pa preozka ter bo treba razriti vozišče na škodo pločnov. Odbijati tako rešitev bi poenilo negirati najvažnejši fakr v cestnem prometu, varnost ometa. V primeru, da se dred ne podre, bo nujno tre misliti na drugo cesto, ki bo ozi Ljubljano povezovala Štarsko in Gorenjsko z Dolenjsko Primorsko.

PROMET V ŠENTVIDU

Problem zase je ureditev proa v Šentvidu. Iz tega poročila razvidno da je bilo v Šentvilani 22 prometnih nezgod. ecifično za Šentvid je, da ni ejenih pločnikov ter so ljudprisiljeni hoditi po cesti, pobno v deževnem vremenu. Kosarskega prometa in vprežnih zil, ki bi jih tu morali izjučiti, tudi ni mogoče preuneriti, ker ni stranskih vzpodnih cest. Iz tega izhaja, da kretajo po 6 m široki cesti šec, kolesar, vprežna in morna vozila, zato ni čudno, če toliko nesreč. Mi smo sicer omejili največjo dovoljeno trost vožnje na 30 km na uro, r ni najboljša rešitev. V Šentdu je treba izgraditi široke očnike. kar je brez večjih roškov možno izvesti in pa raditi posebno cesto, ki bi tekza Šentvidom, tako da bi sta skozi Šentvid bila samo kalna cesta. Kolikor nam je ano, je projekt za to že najen.

A TITOVI IN MASARYKOVI CESTI

Titova cesta ima od železniške prelaza do Ježice na vsaki ani posebno stransko vozišče. je od stadiona naprej makamsko in slabo vzdrževano. Ramljivo je, da kolesarji po tem lu ne vozijo, posebno ne v bem vremenu. Ta del vozišča bilo treba površinsko obdelati ndar tako, da bi bila dobro dno razlika med njim in vozim za motorna vozila.

Prav tako nevzdržano stanje na Masarykovi cesti. Če do hodnje sezone ne bomo začeli širjati vozišča na spodnjem lu ceste, bomo morali uvesti tem delu Masarykove ceste osmeren promet. Za uvedbo enosmernega prometa je pogoj, da imamo strnjen krog, ker v nasprotnem primeru prihaja do prečkanja vozišča. V tem primeru bi morali preurediti avtobusno postajo tako, da avtobusi ne bi parkirali na vozišču, ali pa strniti krog na ta način, da vozijo po Masarykovi, Šmartinski in Vilharjevi nazaj na Titovo cesto.

Letošnje leto zaradi slabega vremena nismo imeli v Ljubljani toliko inozemskih vozil kot lani ter se pomanjkanje garaž in parkirnih prostorov ni čutilo kot lansko leto. Zaradi neurejenih parkirnih prostorov moramo dovoliti parkiranje vozil po cestah, s čimer zožujemo že tako ozka cestišča. V dosti primerih je prav to razlog za prometne nezgode. Le-to se najbolj opazi na Masarykovi in Miklošičevi cesti. Na teh dveh cestah kot na Prešernovi je zaradi gostote prometa nujno prepovedati parkiranje. Vprašanje parkiranih prostorov se je na Tajništvu za komunalne zadeve že pretresalo ter je bilo sklenjeno, da se bo uredil parkirni prostor na Trgu revolucije in v Gajevi ulici. Poleg tega je bilo sklenjeno, naj ing. Branko Simčič najde za center mesta ugodno lokacijo, kjer naj bi se zgradile etažne garaže. Parkirni prostor na Trgu revolucije po vseh verjetnostih ne bo prišel v poštev, če bo vozil trolejbus po Šelemburgovi ulici v Aškerčevo, ker bomo morali v tem primeru zaradi ozkega vozišča izločiti na tem delu ves ostali promet razen kolesarjev. S tako rešitvijo bi neprimerno obremenili Prešernov trg, na katerem bi morali postaviti prometnika usmerjevalca, a sam otok odstraniti.

Ker ni predvidena gradnja obvoznih cest okoli Ljubljane, bodo vozila vozila skozi Ljubljano. Če upoštevamo to dejstvo, pridemo nujno do tega, da moramo imeti v centru mesta parkirne prostore in etažne garaže. Etažna garaža za center naj bi se zgradila nasproti gradilišča »Žito« v Kolodvorski ulici. Dokler ta garaža ne bi bila dograjena, naj bi se za parkiranje uporabil prazen prostor na križišču Kolodvorske in Pražakove ulice. Za parkirni prostor naj bi se uredil tudi park v Kidričevi ulici ali pa vogalni prostor za Narodno banko.

Že uvodoma smo omenili, da so naša križišča za tako gost promet premajhna. To se posebno čuti pri zavijanju vozil na levo, ko izsiljujejo prednost pred nasproti vozečimi vozili. Nekaj razloga, da to zavijanje v levo gladko ne gre, je tudi v tem, ker je mednarodni način usmerjanja prometa s prometnimi miličniki tak, da vidno ne loči gibov »stoj« in »izprazni križišče«. Miličnik, ki usmerja promet, mora stati na sredini križišča, s čimer zavzema določeno površino ceste. Prav bi bilo, da bi namestili vsaj na važnejših križiščih semaforje. Podjetje »Motor« iz Škofje Loke bi baje te samaforje lahko izdelalo. Z namestitvijo steklenih hišic, iz katerih bi upravljal usmerjevalec prometa polavtomatski semafor, bi ugodno rešili tudi telefonsko zvezo z usmerjevalci.

Omeniti bi bilo treba še dva primera, ki sicer ne ogrožata prometa. Znano je, da povzročajo vozniki motornih koles, ki vozijo brez luči, veliko ropota. Pri tehničnih pregledih smatramo, da je vozilo, ki ni opremljeno z glušnikom tehnično pomanjkljivo. Dajanje zvočnih signalov je prepovedano v nočnem času. Prav tako bi morali prepovedati, ali pa vsaj omejiti uporabo zvočnih signalov tudi podnevi, s tem, da bi se uporabljali samo v primerih, kadar to prilike zahtevajo. Z zvezno uredbo o prometu na javnih cestah je določeno, da mora voznik motornega vozila opozarjati vse ostale koristnike cest na svojo prisotnost. Če bi vozniki motornih vozil to delali, bi nastal splošni hrup in s tem bi se tudi zmanjšal efekt zvočnih signalov.

NOVE TOČKE ZA USMERJANJE PROMETA

Pri pregledu krajev nezgod smo prišli do zaključka, da bi bilo nujno zasesti s prometniki še nekatera križišča. Križišča smo razdelili v dve skupini. V prvo skupino spadajo križišča, kjer bi morali redno usmerjati promet. Govoriti o tem, da se lahko usmerja promet brez asistenta, je po našem mnenju brez smiselnosti, ker se spričo naraščajoče gostote prometa večajo tudi dolžnosti asistenta s tem, da le-ta omogoča pešcem prehode preko križišča in da kaznuje in opozarja ljudi in voznike, ki prekršijo kakšno prometno pravilo. Stojimo na stališču, da je usmerjevalec prometa na križišču samo zato, da usmerja promet ter kot tak ne more dajati nikakih pojasnil. To delo naj opravlja asistent. V drugo skupino smo stavili vsa križišča, kjer je sicer gost promet, vendar ga ni treba usmerjati. Na teh križiščih bi prometnik-miličnik imel funkcijo opazovalca ter bi stopil na križišče samo takrat, kadar bi to zahtevale prilike. To mislimo predvsem v konicah, ko je promet najbolj gost.

Križišča, ki spadajo v prvo skupino, so:

1. Pošta;
2. Bavarski dvor;
3. Delavski dom;
4. Miklošičeva — Masarykova cesta;
5. Prešernov trg;
6. Prešernova—Parmova cesta;
7. Stritarjeva—Cankarjevo nabrežje.

O potrebah usmerjanja prometa na treh najvažnejših križiščih, ki smo jih navedli pod točkami 1, 2 in 3, smatramo, da ni potrebno razpravljati. Križišče Masarykove in Miklošičeve ceste je sedaj križišče glavne in stranske ceste, vendar je Miklošičeva cesta po obremenitvi in gostoti prometa enakovredna Masarykovi cesti. Poleg tega je sama Masarykova cesta za promet, ki se razvija po njej, preozka ter bomo slej ali prej morali debatirati o odstranitvi avtobusne postaje ali pa o uvedbi enosmerne vožnje po spodnjem delu Masarykove ceste. Križišče Prešernov trg je eno najbolj frekventiranih križišč. Sedaj je urejeno tako, da se ves promet odvija okoli prometnega otoka. Prometni otoki se obnesejo samo na širših — prostranih križiščih. Pravilnost te trditve potrjuje tudi število prometnih nezgod, ki je neprimerno večje na Prešernovem trgu. Število le-teh lahko zmanjšamo samo z rednim usmerjanjem prometa na tem križišču. Z dograditvijo Parmove ceste se je promet na križišču Prešernove in Parmove ulice tako povečal, da je nujno uvesti na tem križišču stalno usmerjanje prometa. V dobi, ko je živilski trg odprt, je zaradi velikega števila kolesark, ki se vozijo na trg ter na križišču Stritarjeve s Cankarjevim nabrežjem prečkajo cestišče, nujno, da v tej dobi usmerjamo promet.

Samo za oskrbovanje teh križišč po zgoraj navedenih načelih bi potrebovali 26 prometnih usmerjevalcev.

V drugo skupino smo razvrstili naslednja križišča:

1. Figovec;
2. Gosposvetska—Župančičeva cesta, na kateri se je promet zelo povečal zaradi dograditve Parmove ulice;
3. Križišče Medvedove s Celovško cesto. Medvedova cesta je dvosmerna ter se ves promet po njej izliva na Celovško cesto, ker so vse ostale ulice do stare cerkve za izvoz na Celovško cesto zaprte;
4. Stara cerkev, kjer je isti problem kot pri pivovarni »Union«, s to razliko, da je to križišče neprimerno ožje ter da pravilno odvijanje prometa ovira tramvajska postaja, ki je prav na tem mestu urejena v izogibališče;
5. Križišče Celovške ceste in Aleševčeve ceste pri postaji LM štev. 8;
6. Šentvid;
7. Prešernova—Erjavčeva cesta. Na tem križišču bi morali imeti rednega opazovalca, predvsem zaradi prehoda šolskih otrok preko Prešernove ceste;
8. Lovec—križišče Tržaške in Prešernove ceste;
9. Križišče Aškerčeve z Emonsko cesto;
10. Karlovški most;
11. Magistrat;
12. Ambrožev trg;
13. Miklošičeva cesta.

Za oskrbovanje vseh teh križišč bi potrebovali 26 prometnih opazovalcev.

Po sistemu, ki smo ga predvideli, bi ostal nekontroliran dobršni del frekventiranih cest, kot so Titova cesta od prelaza do Ježice, vsa Tržaška cesta, cela Dolenjska cesta, Zaloška cesta ter več manj frekventiranih cest. Vse te ceste bi kontrolirali z motornimi kolesi. Za to delo potrebujemo najmanj 6 lahkih motornih koles.

Številčno stanje v Prometni četi je sedaj 22 ljudi, vključno s komandirjem, kar znači, da bi potrebovali še 39 prometnikov, da pri tem ne računamo dopustov in bolovanj.

NUJNO POTREBNI UKREPI

Za zboljšanje prikazanega stanja in s tem varnosti javnega prometa priporočamo naslednje ukrepe:

1. Pri primarnosti gradbenih del naj se upošteva ureditev Celovške ceste in Št. Vida, z graditvijo kolesarske steze ob celi Celovški cesti, skozi St. Vid naprava obvozne ceste. Kolesarska steza naj bi bila dograjena do pričetka sezone.
2. Makadamski del cestišča na Titovi cesti naj se površinsko obdela tako, da bo kolesarski pas vidno ločen od pasu za motorna vozila.
3. Skupno s Tajništvom za komunalne zadeve je treba najti rešitev za ureditev prometa na Prešernovi in Masarykovi cesti.
4. Za center mesta je treba zgraditi etažno garažo in parkirni prostor za Narodno banko. Dokler etažna garaža ni zgrajena, naj se uredi parkirni prostor v Kolodvorski ulici.
5. Putnik naj prevzame nekaj cestnih prog za prevoz potnikov.
6. Tramvajska vozišča na Poljanski cesti, križišču pri pošti, Masarykova cesta in druge se popravijo, tako da bo možna vožnja po njih tudi z drugimi vozili.
7. Na križiščih pri pošti, Delavskem domu, Bavarskem dvoru in Prešernovem trgu naj se postavijo semaforji.
8. Dodele naj se sredstva, da se število usmerjevalcev prometa lahko dvigne na 60.
9. Dodele naj se sredstva za nabavo 6 lahkih motornih koles za kontrolo prometa po mestu.
10. Dodele naj se sredstva za moderniziranje službe za preiskavo prometnih nezgod. S temi sredstvi bi se nabavili kovčki za ogled kraja dejanja prometnih nezgod, aparati za merjenje učinka zavor in drugo.
11. Utrjevati prometno disciplino s propagando (časopis, radio, film), poukom v šoli ter z rednim objavljanjem prometnih nezgod.
12. Izdelati je treba čimprej nov odlok o prometu na javnih cestah za območje mesta Ljubljane, ker je stari odlok že zastarel. V odloku naj bi se med drugim predpisalo sledeče:

a) točno določiti, v katerih primerih imajo tramvajska vozila prednost pred ostalimi vozili;

b) prepovedati vožnjo kolesarjev vštric;

c) prepovedati parkiranje vozil na vseh ulicah, kjer je gostejši promet. Na teh mestih naj bi se dovolilo ustavljanje vozil do 10 minut;

d) s tricikli naj se dovoli prevažanje predmetov, ki ne ovirajo vožnje voznika, zmanjšujejo njegovo vidljivost ter ga ovirajo pri dajanju predpisanih znakov;

e) odrediti obvezno nakazovanje spremembe smeri v križiščih za vse koristnike cest, razen za pešce;

f) vozniki motornih vozil naj uporabljajo zvočne signale samo v primerih, kadar to zahteva varnost prometa;

g) sopotnik na zadnjem sedežu motornega kolesa naj bi sedel tako, kakor sedi voznik, ki upravlja motorno kolo;

h) na motornem kolesu in v prikolici motornega kolesa naj se dovoli vožnja le tolikim osebam, kolikor je sedežev;

i) motorna vozila morajo imeti nameščene glušnike tako, da njihovega učinka ni moči zmanjšati ali odpraviti.

OBJAVA

Mestni ljudski odbor glavnega mesta Ljubljane bo dne 28. oktobra 1954 ob 8. uri razprodal na javni dražbi 6 moških koles, 1 ogrodje moškega dvokolesa, 1 žensko dvokolo ter razne druge najdene predmete, katerih lastnikov ni bilo mogoče ugotoviti.

Javna dražba bo na dvorišču magistratnega poslopja.

Tajništvo za gradbene in komunalne zadeve MLO

OBVESTILO

V zvezi z gradnjo vodovoda po Celovški cesti v Šentvidu bo v času gradnje t. j. približno 14 dni ukinjen promet Električne cestne železnice na Poljane, to je od predzadnje postaje do konca proge v Šentvidu.

Prosimo, da javnost omenjeno skrajšavo proge vzame z razumevanjem na znanje, ker iz objektivnih razlogov z gradnjo vodovoda na tem odseku ni bilo mogoče pričeti prej.

PRAVILNIK

O POSTOPKU IN STROŠKIH PRI PREVENTIVNEM PRIDRŽANJU OSEB

V skladu s predpisom 15. čl. Odloka o javnem redu in miru glede pridržanja oseb (Ur. list LRS štev. 10-54) in na podlagi sklepa 32. skupne seje mestnega zbora in zbora proizvajalcev z dne 14. maja 1954 izdaja Svet za notranje zadeve MLO glavnega mesta Ljubljane naslednji

PRAVILNIK

o postopku in stroških pri preventivnem pridržanju oseb.

I.

Prostori

1.

Prostore za pridržanje oseb uredi Tajništvo za notranje zadeve pri MLO gl. mesta Ljubljane, tako da ni ogroženo življenje, zdravje in dostojanstvo pridržane osebe.

2.

Prostori morajo biti dnevno čiščeni in prezračeni. Vsaka oseba mora dobiti svežo posteljnino in brisačo.

3.

Prostore za pridržanje oseb oskrbuje in obnavlja tajništvo za notranje zadeve iz svojih proračunskih sredstev

II.

Postopek

4.

Oseba, ki je bila pridržana po čl. 96 TZP (brez stalnega bivališča ali ugotavljanje identitete), mora biti obvezno izpuščena na prosto v roku 24 ur po pridržanju Oseba, k je bila pridržana po členu 97 TZP (pijanost), mora biti izpuščena na prosto najpozneje v roku 12 ur.

5.

Če sorodnik ali kaka druga oseba lahko nudi zagotovilo, da pridržano osebo spravi domov, se lahko oseba, pridržana po čl. 97 TZP, v spremstvu te osebe spusti domov pred potekom določenega roka.

6.

Ako je pridržana oseba pred odreditvijo o pridržanju storila kak drug prekršek, odredi izpustitev na prosto sodnik za prekrške.

V primeru, da pridržana oseba v prostorih navzlic opominom razgraja in s tem krši hišni mir, se taka oseba lahko da v posebno celico. V izrednih primerih je dovoljen prisilni jopič.

III.

Stroški pridržanja

8.

Pridržana oseba je dolžna poravnati naslednje stroške:

a) za odškodnino za prostore, perilo in pranje perila 200 din,

b) za izredno čiščenje prostorov 200 din,

c) za prevoz z avtomobilom po 50 din km,

č) za zdravniško pomoč po predloženem računu,

d) za vse poškodbe, povzročene po pridržani osebi v celici in avtomobilu, po ocenitvi komisije.

9.

Dežurni tajništva sestavi obračun stroškov in ga predloži pridržani osebi. Pridržana oseba plača stroške pridržanja takoj. Plačilo stroškov mora biti uradno potrjeno. V primeru, da oseba nima pri sebi denarja, se ji določi rok, v katerem mora poravnati odmerjene stroške.

10.

Ako oseba do določenega roka ne poravna stroškov pridržanja, jo je treba pozvati s pismenim opominom.

11.

Neplačane stroške pridržanja izterja na predlog tajništva Davčna uprava MLO Ljubljana.

12.

Plačane in izterjane stroške je treba odvajati kot dohodke tajništva na tekoči račun pri Narodni banki št. 601-333-56.

IV.

Končne določbe

13.

Ta pravilnik stopi v veljavo takoj.

S. f. — s. n.!

Za tajnika sveta:
Stane Vrhovnik, l. r.:
Predsednik sveta:
Marjan Jenko, l. r.

Mestni ljudski odbor glavnega mesta Ljubljana, tajništvo za gospodarstvo, izdaja naslednje:

OPOZORILO

Nekatera projektivna podjetja in biroji sprejemajo od nepooblaščenih projektantov projekte. oziroma načrte, ki jih nato opremijo s svojo firmo in podpišejo tako, kakor da je projekt, oz. načrt izdelalo projektivno podjetje samo. Projektivna podjetja računajo za to uslugo projektantu, oz. investitorju znatno visoko nagrado, ki ni v nikakem sorazmerju s tako opravljenim manipulativnim poslom. Vrhu tega je tako poslovanje projektivnih podjetij v popolnem nasprotju z veljavnimi določbami uredbe o gradbenem projektiranju (Uradni list FLRJ št. 12/52 in 6/54) in pravilnika o projektantih, pooblaščenih za gradbeno projektiranje (Uradni list FLRJ, št. 41/54).

Zato morajo projektivna podjetja (biroji) takoj prenehati podpisovati in overjati projekte, ki jih sama niso izdelala.

Zoper podjetje (biro) in odgovorne osebe za to podjetje (biro) bo Državni sekretariat za gospodarstvo LRS moral podvzeti najostrejše ukrepe.

Gradbeni organi smejo sprejemati v revizijo in zaradi izdaje gradbenega dovoljenja le projekte od zunanjih sodelavcev, ki se izkažejo s pogodbo, sklenjeno med zunanjim sodelavcem in projektivnim podjetjem (birojem) v smislu zadnjega odstavka 46. člena uredbe o gradbenem projektiranju.

Mestni ljudski odbor glavnega mesta Ljubljane — Tajništvo za gospodarstvo razpisuje naslednja delovna mesta:

RAZPIS

a) V analitsko planskem odseku:

1. dva referenta za industrijo;
2. dva referenta analitika;
3. enega referenta za analiz trga za preskrbo mesta.

Izobrazba: ekonomska fakulteta ali srednja strokovna izobrazba s prakso.

b) V upravno pravnem odseku:

4. enega referenta za obrt referat.

Izobrazba: Pravna fakulteta prakso v gospodarstvu.

c) V tržni inšpekciji:

5. več inšpektorjev.

Izobrazba: višja ali srednja izobrazba s prakso v blagovnem prometu.

č) V finančni inšpekciji:

6. več inšpektorjev.

Izobrazba: višja ali srednja izobrazba s prakso v industriji

7. inšpektorja za elektroenergetiko.

Izobrazba: Tehnična visoka šola — elektrotehnični oddelek in praksa.

Pravilno kolkovane prošnje z življenjepisom je vlagati pri Tajništvu za gospodarstvo — Kresija, soba št. 24-I. do 20. novembra 1954.

OKRAJNI LJUDSKI ODBOR LJUBLJANA-OKOLICA

OBČINSKIM LJUDSKIM ODBOROM IN LJUDSKIM ODBOROM MESTNIH OBČIN

Da se sadno drevje obvaruje pred uničenjem po nevarnem škodljivcu ameriškem kaparju, ki je na področju okraja razširjen v občinah Brezovica, Domžale, Lukovica, Mengeš, Radomlje, Črnuče, Vrhnika, Grosuplje, Kamnik in Kresnice, ter da se obenem preprečijo okužbe po prav tako nevarnem škodljivcu murvinem prelcu (v letu 1954 so ga odkrili v krškem okraju), obenem pa zatro tudi drugi manj nevarni škodljivci in bolezni, daje OLO v smislu, čl. 8, 13, 28 in 30 temeljnega zakona o varstvu rastlin pred boleznimi in škodljivci (Uradni list FLRJ, št. 26/54) naslednja navodila za izvajanje:

Vsak lastnik, uživalec ali zakupnik zasebnega ali javnega zemljišča, na katerem je kakršen koli nasad sadnega drevja (na vrtovih, njivah, travnikih, ozarah ob cestah, železnicah itd.) mora obvezno opraviti naslednje zatiralne ukrepe:

1. Odstraniti mora iz svojega nasada vsa sadna drevesa, ki so suha ali napol suha, nadalje drevesa, ki so močno rakava ali napadena od zalubnikov, vrtnih zavrtačev, kaparjev — posebno ameriškega ali krvnih uši v takem obsegu, da ni mogoč drug način uspešnejšega zatiranja bolezni in škodljivcev.

Prav tako mora odstraniti iz nasada vse suhe, na pol suhe in odmirajoče ter od ameriškega kaparja ali zalubnikov napadene veje in štrclje.

2. S krošnje mora iztrebiti pregoste in križajoče se veje, z debel in vseh starejših vej pa ostrgati mah, lišaje, staro skorjo in drevesne gobe ter ves odpadli material na mestu **sežgati.**

3. Odstraniti mora s starikavih dreves prekomerno visoke vrhove, ki so za uspešnost agrotehničnih ukrepov življenjsko nevarni in onemogočajo njih izvajanje.

4. Ko opravi lastnik dela, navedena pod točkami 1.—3., je treba vse preostale drevje škropiti z enim izmed učinkovitih zatiralnih sredstev (Rumesan — pasta 1—2%, Rumesan — olje 2—3%, Parapin 4 odstotni, Kreoran 2—3%) in sicer: v občinah Brezovica, Domžale, Lukovica, Mengeš, Radomlje, Črnuče, Dobrova, Vrhnika, Grosuplje, Kamnik in Kresnice - **obvezno,** v ostalih občinah pa na prostovoljni osnovi.

Škropljenje je opraviti v času mirovanja vegetacije, torej takrat, ko listje odpade, pa do začetka brstenja.

Za porabljena škropiva v ta namen bodo KZ in državna posestva deležna poleg državnega regresa 25 odstotkov popusta, odnosno pocenitve istih s strani okrajnega proračuna, kolikor bodo seveda izpolnila naslednje pogoje:

1. Vodila evidenco nad nabavo, porabo in stanjem;

2. predložila regresni zahtevek tajništvu za gospodarstvo OLO do 5. I. 1955 — za porabljena škropiva v letu 1954. do 15. V. 1955 pa za porabljena škropiva v letu 1955 — z naslednjimi podatki:

a) količino, ceno in vrsto nabavljenega škropiva v letu 1954-55;

b) količno in vrsto uporabljenega škropiva;

c) količino in vrsto škropiva, ki je ostalo na zalogi za kasnejša škropljenja;

č) prepis faktur nabavljenega škropiva, odnosno izkaz pollet inventure 1954.

Organizacijo in propagando čiščenja in škropljenja sadnega drevja bo izvedla OZZ potom KZ, sektorskih agronomov in državnih posestev.

V smislu čl. 28. zak. o zaščiti rastlin naročamo občinam, naj vodijo evidenco o pojavu in zatiranju bolezni in škodljivcev, do vsakega 15. v mesecu pa predložijo tajništvu za gospodarstvo OLO poročilo z naslednjo vsebino (počenši s 15. XI. 1954):

I. Opis postavljene organizacije zatiranja; pri tem omeniti morebitne občinske komisije za kategorizacijo in nadzor, zadružne škropilne ekipe itd.

II. Kako postavljena organizacija deluje (dobro, srednje, slabo) z obrazložitvijo.

5. Koliko dreves je bilo (od začetka akcije do poročanja):
a) skrčenih,
b) na novo posajenih,
c) očiščenih,
d) pomlajenih,
e) precepljenih,
f) poškropljenih.

6. Koliko škropiva je bilo porabljenega (od začetka akcije do poročanja):
a) Rumesan pasta,
b) Rumesan olje,
c) Parazija,
d) Kreorana i. dr. ter kakšne so zaloge škropil.

III. Koliko škropilnih ekip je bilo na delu, s koliko in s kakšnimi škropilkami.

IV. Propaganda: kakšna je bila (letaki, predavnja, tečaji, sestanki) in kdo jo je opravljal.

V. Morebitni pojav škodljivcev in bolezni; kje in koliko.

7. Koliko so prispevale kmetijske zadruge iz lastnih sredstev in v kakšne namene.

Ta navodila objavite v smislu 34. čl. cit. zakona na krajevno običajen način, pri čemer zainteresirane obenem opozorite na kazenske sankcije v smislu čl. 57. do 62. c zakona.

Smrt fašizmu —
svobodo narod

Ljubljana, dne 18. okt. 1955

Načelnik
tajništva za gospodarstvo
ing. Leon Skaberne, l. r.

SKLIC SEJE

Na podlagi 134. člena Zako na o okrajnih ljudskih odbo rih sklicujem

XIV. SEJO

Sveta za gospodarstvo OL Ljubljana-okolica, ki bo dn 28. oktobra 1954 s temle

dnevnim redom:

1. Razprava o delitvi dohod ka podjetij, ki visoko pres gajo plan (industrija),
2. Razprava o cenah,
3. Poročilo o gostinski de javnosti,
4. Registracija podjetij.

Seja bo v sejni sobi okra nega ljudskega odbora Lju ljana-okolica (soba št. 26/II

Začetek ob 8. uri zjutraj.

Ljubljana, dne 20. okt. 1954

Predsednik
Gospodarskega sve
ing. Gašper Muha, l.

GOSPODARSKIM IN ZADRUŽNIM ORGANIZACIJAM OKRAJA LJUBLJANA-OKOLICA

Na podlagi določil Uredbe o posojilih za gospodarske investicije, še več pa na podlagi Uredbe o kreditih za obratna sredstva in o drugih kratkoročnih kreditih (Uradni list FLRJ, št. 4-31/54) zahtevajo gospodarske in zadružne organizacije od OLO poroštvo za nabavo posojil oziroma kreditov.

Sklep o prevzemu poroštva za posojilo gospodarskim ali drugim organizacijam mora po izrecnem določilu 10. točke 64. člena Zakona o okrajnih ljudskih odborih sprejeti OLO na seji okrajnega zbora in zbora proizvajalcev, ko predhodno prouči in preizkusi navedbe zahtevalca Uprava za planiranje OLO, za njo pa odborniška komisija, ki predloži zahtevo obema zboroma v odločitev.

Gospodarske in druge organizacije največkrat ne upoštevajo z zakonom predpisane postopka, katerega namen je preveritev upravičenosti zahteve, in zahtevajo poroštvo nekaj dni pred sejo obeh zborov ali celo nekaj ur pred tem. Jasno je, da pozno vložene zahteve ne morejo obravnavati pristojni organi okraja kot bi bilo potrebno in da oba zbora s tem postavljata pred izvršeno dejstvo, ko sprejmeta poroštveno izjavo, ne da bi imela možnost, pravočasno in predhodno presoditi upravičenost zahteve.

Da se ne bi v bodoče ponavljala taka praksa, naj gospodarske organizacije pravočasno vlagajo svoje zahteve za poroštvo OLO, kar bo v večjih primerov mogoče storiti in čemer bo dana OLO možnost obravnavati poroštvene zahteve po postopku, ki bo nudil jamstvo za pravilnost sprejetega sklepa.