

MESTNI SVET

Varnost prometa v 1959. letu v Ljubljani

(Gradivo za 5. sejo Mestnega sveta)

Na prvi prihodnji seji bo Mestni svet obravnaval poročilo o varnosti prometa v območju mesta, ki ga je pripravil svet za notranje zadeve in splošno upravo. Na podlagi poročila, bo Mestni svet sprejel določene zaključke, ki naj zagotovijo, da bo v bodočnosti mestni promet bolje urejen kot pa je bil doslej.

Poseben geografski položaj Ljubljane in terenska konfiguracija, ki sta vplivala na razvoj mesta, sta že v njegovem razvoju določila trase cest, s katerimi se današnji mednarodni cesti I/1 in I/10, ki potekata skozi Ljubljano, skoraj v celoti ujemata.

Ze v zgodovini so bila ljubljanska vrata najboljše in najhitrejša cestna zveza zapadne Evrope z orientom in zveza srednje in vzhodne Evrope z morjem. Z izgradnjo železnice, ki je povezovala srednjo in vzhodno Evropo z morjem in povezave Gorenjske in drugih krajev, so nastali pogoji, da se je Ljubljana razvila zaradi njene ugodne prometne lege tudi v gospodarski, kulturni in politični center Slovenije.

Razvoj stare Ljubljane na področju med Prešernovo, Aškerčevo in Gradom je že v preteklosti narekoval potrebo, da se obide center mesta zaradi ožin v Gradišču in da se izboljša povezava med Dolenjsko, Štajersko, Gorenjsko in Notranjsko vpadnico. Nastale so obodnice Prešernova ul. in Aškerčeva cesta, ki

sta postali spojinci med vpadnicami, za kar služita še danes.

Izredno hiter razvoj mestnega prometa v zadnjih treh letih pa kaže, da tudi te obodnice in ostalo cestno omrežje v mestu marsikje ne ustreza več sodobnemu, še manj pa bodočemu prometu. Hiter tempo naraščanja gradenj in prometa zahteva čimprejšnje reševanje perspektivnega razvoja cestne mreže za celo mesto, še posebej pa za center mesta.

Glavne vpadnice so v glavnem dobro položene, vendar so zaradi nenačrtnega razvoja mesta postale istočasno zbiranke novo nastalih mestnih delov, ki so se razvili vzdolž teh cest izven centra mesta. Glavne vpadnice so postale istočasno glavne mestne prometne žile, za katere je značilen poleg hitrega tranzitnega prometa počasnejši mestni javni in mešani lokalni promet.

Tudi velik kolesarski promet zahteva zaradi varnosti ločitev od motornega prometa. Naraščanje prometa od leta 1950, predvsem pa od leta 1957, je preseglo vsa predvidevanja, perspektive pa so iz leta v leto še večje.

Navajamo nekatere pokazatelje naraščanja motornega prometa v okraju in v mestu Ljubljana.

I.

Število evidentiranih motornih vozil v ljubljanskem okraju kaže izreden relativen dvig, ki ga tudi v inozemskih statistikah težko zasledimo.

Motorna vozila

Leto	Okraj Ljubljana	Mesto Ljubljana	v LRS
1956	5.112	ni podatkov	13.356
1957	9.328	ni podatkov	19.883
1958	13.173	ni podatkov	28.264
1959	16.215	11.775	41.229
1960 (do 1/4)	18.820		

Od leta 1956 je število motornih vozil v okraju naraslo za več kakor trikrat. V Ljubljani je bilo koncem leta 1959 72,6 % vseh vozil okraja Ljubljana in 28,5 % vseh vozil iz LRS. V okraju Ljubljana je po po-

V LRS

V okraju Ljubljana
V mestu Ljubljana
V Evropi
V Švici

odpade na 37 prebivalcev 1 motorno kolo
odpade na 23 prebivalcev 1 motorno kolo
odpade na 14 prebivalcev 1 motorno kolo
odpade na 27 prebivalcev 1 motorno kolo
odpade na 14 prebivalcev 1 motorno kolo

II.

Poleg domačega prometa je za ljubljanski okraj, še posebej pa za mesto Ljubljana, značilen promet inozemskih vozil. Po statistikah vstopa 92 % motornih vozil iz inozemstva v FLRJ preko državne meje na

teritoriju LRS, večji del inozemskega prometa pa poteka preko Ljubljane. Nagel porast tega prometa v obeh smereh nam kažejo podatki prometa vozil čez državno mejo v obeh smereh:

1955	—	141.615 motornih vozil	—	indeks 100
1956	—	228.754 motornih vozil	—	indeks 162
1957	—	534.865 motornih vozil	—	indeks 378
1958	—	750.000 motornih vozil	—	indeks 530
1959	—	1.078.000 motornih vozil	—	indeks 764

III.

Hitro se povečuje tudi prometna obremenitev vpadnic:

Cesta	Kraj	Leto		Ton/24 ur	
		1956	1957	1958	1959
I/1	Rudnik	2259	2978	4066	v anal.
	Karl. most	3302	5210	6459	7439
	Žel. ambul.	6760	11369	18261	24339
	St. Vid	5426	6392	7040	v anal.
I/10	Stadion	3850	7327	8800	v anal.
	Titova-prel.	8992	10138	14167	15494
	»Lovec«	7800	9343	16225	21301
	Vič	2982	5968	6000	v anal.
II/328	»Gradis«	—	4447	6186	v anal.

Podatki Uprave za ceste LRS kažejo, da se je obremenitev nekaterih cest v treh letih povečala za štirikrat. Prav tako se je povečala obremenitev ostalih mestnih ulic in križišč, kamor se koncentrira promet iz

glavnih vpadnic. Še poseben prispevek zgostitvi prometa v centru mesta daje predor pod Gradom.

Struktura prometa na vpadnicah I. reda v ožjem mestu, povprečno v letu 1959 število vozil:

Vozila	Cesta I/1		Cesta I/10	
	Karl. most	Žel. ambul.	Titova-prel.	»Lovec«
kolesa	4565	10024	10228	10125
mopedi	352	785	570	890
motocikli	558	1983	956	1761
oseb. vozila	1210	4397	3012	3373
lahka tov. voz.	91	516	488	578
avtobusi	274	1491	620	356
težka tov. voz.	370	904	753	976
težka s prik.	66	199	81	432
traktorji	20	64	23	134
vprega	209	65	108	—
Skupaj	7715	20428	16839	18625

Navedeni podatki kažejo veliko pestrost ljubljanskega prometa, v katerem izstopajo počasna vozila, med temi predvsem kolesarji, avtobusi (mestni promet). V mestnem prometu postajajo trolejbusi čedalje večja ovira zaradi pogostih izpadov električnega toka in ozkih ulic.

Pripomniti je še to, da je gostota prometa v sezoni za več kakor enkrat večja, tako da dnevno prehaja v teh mesecih preko 7 ljubljanskih križišč okoli 30.000 motornih vozil in kolesarjev.

Naraščanje prometa na glavnih cestah ima za posledico čedalje večje obremenjevanje mestnih križišč, ki zaradi premajhnih širin ne dopuščajo potrebnega razvrščanja vozil in s tem zmanjšujejo propustnost.

Žal ni zadosti podatkov, ki bi točno kazali naraščanje prometa v teh križiščih za prejšnja leta, ker niso bila izvršena sistematična štetja, ki zahtevajo večje število uslužben- cev in precejšnja denarna sredstva.

IV.

Tudi razvoj medkrajevnega in javnega mestnega prometa nam kaže hiter napredek. Leta 1946 je podjetje SAP vozilo dnevno na štirih progah, danes pa vozi 20 avtobusnih podjetij na 44 progah in prepeljejo dnevno cca 25.000 potnikov. Vsa ta vozila dnevno prihajajo in odhajajo v Ljubljano.

Tudi javni mestni promet zavzema vedno važnejše mesto v mestnem prometu. Vozila podjetja Ljubljana-Transport so prevozila v letu 1956 3.125.000 km in prepeljala 24.480.000 potnikov.

V letu 1959 pa so vozila naredila 3.550.000 km, potnikov pa so prepe- ljali 34.762.000.

V.

Pokazatelj hitrega porasta prometa in njegovih slabih posledic so prometne nesreče. Te naraščajo v okraju v zadnjih letih za 34 %. V promet se je v zelo kratkem času vključilo veliko število novih voz- nikov motornih vozil, ki zaradi ne-

