GLASNIK

OKRAJNEGA LJUDSKEGA ODBORA LJUBLJANA

LJUBLJANA, 17. MAJA 1960 LETO VII., ŠTEV. 38

# 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.

Že v zgodovini so bila ljubljanska vrata najboljša 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 spojnici 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 zadnjem dobro položene, vendar so zaradi nenačrtnega razvoja mesta postale istočasno zbiralke 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 podatkih iz leta 1959 37,9 % vseh registriranih vozil v LRS.

Za primerjavo motoriziranosti navajamo nekatere podatke, ki kažejo, na koliko prebivalcev odpade eno evidentirano motorno vozilo (vključno z motocikli) brez mopedov.

| | |
|---|---|
| V LRS | odpade na 37 prebivalcev 1 motorno kolo |
| V okraju Ljubljana | odpade na 23 prebivalcev 1 motorno kolo |
| V mestu Ljubljana | odpade na 14 prebivalcev 1 motorno kolo |
| V Evropi | odpade na 27 prebivalcev 1 motorno kolo |
| V Švici | 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 1956 | 1957 | Ton/24 ur 1958 | 1959 |
|---|---|---|---|---|---|
| I/1 | Rudnik | 2259 | 2978 | 4066 | v anal. |
| | Karl. most | 3302 | 5210 | 6459 | 7439 |
| | Žel. ambul. | 6760 | 11369 | 18261 | 24339 |
| | Št. 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 Karl. most | Žel. ambul. | Cesta I/10 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 uslužbencev 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 prepeljali 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 voznikov motornih vozil, ki zaradi ne-

izkušenosti, nedisciplinirano sti in pomanjkljivih osebnih lastnosti predstavljajo glavni nevarnostni faktor na cesti. Lahko trdimo, da je sedanje prehodno obdobje razvoja cestnega prometa pri nas najbolj nevarno, ker imamo skoraj 70 % voznikov s stažem manj kot treh let, na drugi strani pa imamo starejše voznike, kolesarje in pešce, ki se novim prometnim razmeram prepočasi prilagajajo. Prav gotovo pa k visokemu številu nesreč, predvsem v mestu, mnogo prispevajo neurejene cestne razmere, ki ne gredo v korak z naraščanjem prometa.

Podatki o nesrečah zadnjih let pa nam kljub temu v mestu Ljubljani le kažejo določeno izboljšanje. Tako je bilo:

leta 1957 v okraju 1046 nesreč — v mestu 52 %
leta 1958 v okraju 1530 nesreč — v mestu 48 %
leta 1959 v okraju 2050 nesreč — v mestu 47 %

Iz podatkov je razvidno, da odstotek nesreč relativno stalno pada v mestu Ljubljani. To je razumljivo, ker je v mestu gostota prometa večja in zahteva od cestnih koristnikov več pozornosti, zbranosti in upoštevanja prometnega reda.

Posledice prometnih nesreč so sledeče:

| Leto | Mrtvih | Teles. poškodovanih | Mater. škoda |
|---|---|---|---|
| 1957 | 51 | 713 | 36,898.000 |
| 1958 | 44 | 1076 | 81,120.000 |
| 1959 | 67 | 1388 | 78,000.000 |

Pripominjamo, da tukaj ni všteta škoda, ki je nastala na zdravju ljudi, ki pa je verjetno precej večja kot pa škoda nastala na vozilih.

Med ponesrečenimi je največ ubitih in poškodovanih pešcev (15 %), kolesarjev (28 %), motoristov (27 %). Zelo velik odstotek nesreč še vedno zavzemajo kolesarji. Glede na dejstvo, da so kolesarji pri nas najštevilnejši cestni koristniki in da so v prometu najbolj izpostavljeni, moramo ugotoviti, da za izboljšanje njihove varnosti na cestah ni bilo narejenega skoraj nič. Kljub vrsti analiz, ki so prikazale ta problem, se reševanje tega problema ni pričelo.

Najhitreje naraščajo poškodbe večkrat pa je tudi slabo cestišče med motoristi in mopedisti. Vzroki so predvsem v hitrem porastu te vrste voznikov, premajhnih izkušnjah, vzrok padcev.

Vzgojno delo je rodilo največ uspehov med mladino. V treh letih se je število otrok udeleženih v cestnih nesrečah zmanjšalo v absolutnem številu za 100 %. V letu 1959 je bilo pri nesrečah udeleženih le 36 otrok.

Na cestah I. reda se je v letu 1959 dogodilo 34,6 % od skupnega števila prometnih nesreč. Tudi na teh cestah je večina nesreč v naseljih. Vzroki so predvsem: večja sproščenost, manjša pazljivost, večja hitrost in nepazljivost prebivalstva. Majhen odstotek nezgod na odprtih cestah narekuje večjo vzgojo prebivalstva v naseljih in izboljšanje pogojev, predvsem za kolesarje in pešce.

Največ nesreč se dogaja na gorenjski vpadnici, na kateri je bilo 200 ali 9,7 % prometnih nesreč v okraju in 11 % skupne materialne škode. Najmočnejši delež ima pri tem kot v letu 1958 tudi v letu 1959 Celovška cesta. Na tej cesti je bilo 118 ali 5,7 % vseh nesreč ter 3,6 % materialne škode. Na Gorenjski vpadnici je omembe vreden padec števila prometnih nesreč v Šentvidu od 40 primerov v letu 1958 na 36 ali 10 % v letu 1959 — vzrok je v omejitvi hitrosti.

Gorenjski vpadnici sledi Štajerska s 192 ali 9,3 % prometnih nesreč in 13,4 % skupne materialne škode. Najmočnejši delež ima kot leta 1958 tudi leta 1959 Titova cesta, in sicer 4,7 % od vseh nesreč in 5,2 % materialne škode.

Tudi avtocesta ne predstavlja glede varnosti prometa težjega problema, saj se je na njej dogodilo le 41 ali 1,1 % vseh nesreč. Prav gotovo je temu dejstvu vzrok sorazmerno visok varnostni faktor, ki je bil upoštevan že pri gradnji te magistrale in pa stalna prisotnost uslužbencev prometne LM. Osnovni problem pri vzdrževanju varnosti na tej cesti so stoječa vozila, ki zaradi brzin drugih vozil stalno predstavljajo veliko nevarnost.

## VI.

Hitro naraščanje prometa v mestu in na vpadnicah zahteva učinkovito in enotno proučevanje prometnih problemov na področju vsega mesta. Kakor je iz pokazateljev razvidno, je gostota prometa narasla v zadnjih treh letih za cca 150 %. Cestno omrežje marsikje ne ustreza več sodobnemu, še manj pa bodočemu prometu. Razvoj cestne mreže gre počasneje kakor pa se razvija promet. Širina ulic, križišč, ureditev cestne signalizacije in drugi cestni objekti so zaostali.

Stališča občinskih ljudskih odborov so glede reševanja prometnih problemov zelo različna. Pri nobenem ljudskem odboru v mestu, kljub velikm potrebam, ni uslužbenca, ki bi proučeval in reševal prometno ureditev. Nujno bi bilo treba ustanoviti upravni organ za promet za mesto, kakor ga ima mesto Zagreb. Ta organ bi za področje vsega mesta študijsko obravnaval razvoj prometa, njegove potrebe in ukrepal potrebno. Lahko bi bil v okviru Zavoda za urbanizem OLO Ljubljana. Tozadevna komisija, ki je bila za proučevanje teh vprašanj imenovana pri svetu za notranje zadeve, se ni pokazala dovolj uspešna. S samimi priporočili občinskim LO in drugim organom niso bili doseženi zaželjeni uspehi. Od 30 priporočil, ki jih je svet izdal raznim organom, ni bila izvršena niti polovica najvažnejših.

Tudi gradnja novih prometnih objektov večkrat časovno ni vsklajena in bodo velike težave pri urejanju prometa. Naj navedemo samo nekaj primerov: z izgradnjo novega odseka ceste I/10, ki bo neposredno povezoval Šentjakobski most s Karlovškim in predorom pod Gradom, bo ves tranzitni promet iz Dolenjske za Gorenjsko in Štajersko usmerjen v mesto in nato preko predvidenih podvozov v obe omenjeni smeri. Za ta promet nimamo primerne prometne žile, ki bi ga lahko sprejela, ampak se bo moral prebijati v center mesta in od tam na nadvoze po prometno skrajno nemogočih ulicah, kakor Komenskega ali pa preko Slomškove, Pražakove na Titovo cesto. Isto velja za promet iz Štajerske in Gorenjske na Dolenjsko. Pri tem je treba upoštevati še hitrejše naraščanje prometa v smeri Dolenjske po dograditvi avtoceste Beograd—Djevdjelija.

Umestno bi bilo, da se sprejme predlog projektivnega biroja, po katerem bi bil center mesta neposredno povezan s predorom pod Gradom, to je s podaljšanjem Dalmatinove ulice do Zmajskega mostu. Treba bi bilo preprečiti zazidavo tega področja, ker bi s tem nastala za promet nepopravljiva škoda.

Menimo, da bi morali projektanti upoštevati, da ni pravilno usmerjati težki tovorni promet v center mesta, pa tudi če za to obstoje ugodne prometne zveze.

Izgradnja predvidenih podvozov preko železniških prelazov na Titovi in Celovški cesti bo imela za posledico večjo koncentracijo vozil v centru mesta. Večina tranzitnega, tovornega, osebnega in turističnega prometa iz Gorenjske in Štajerske proti Trstu je bila do sedaj usmerjena na Prešernovo cesto.

Ožine pri pošti in v Gradišču že sedaj ne dopuščajo srečavanja težjih tovornih vozil. Realizacija podvozov nujno terja vzporedno širjenje Titove ceste od pošte do Gradišča. Iz vseh teh razlogov bi se v centru mesta nujno moralo povečati tudi število parkirnih prostorov, za kar je tudi predlog v tem poročilu.

Potrebno bi bilo tudi zavzeti dokončno stališče glede uvajanja svetlobnih naprav za urejanje prometa. Na nekaterih križiščih že sedanja gostota prometa narekuje potrebo po semaforjih, prometno nevarna mesta na cestah pa je treba zavarovati s svetlobnimi opozorilnimi signali. Za namestitev omenjenih naprav je bilo danih že več konkretnih predlogov, vendar ti niso bili realizirani zaradi doslej nejasnih stališč o tem vprašanju.

Celovška cesta s podaljškom do Medvod postaja vedno aktualnejši prometni problem. Na tem odseku je najgostejši promet v Sloveniji in tudi največ nesreč. Prav gotovo pa je tudi, da so najslabše vzdrževani in najbolj nevarni stranski makadamski pasovi. Investicije, ki so letos predvidene za delno rekonstrukcijo, bodo ublažile problem na tem sektorju.

Z dograditvijo kopaliških objektov na Sori se bo ponovno znatno povečal kolesarski promet v tej smeri. Ta je že sedaj v sezoni dosegel tudi do 10.000 kolesarjev v 10 urah. Zaradi ozkega cestišča, ki komaj zadošča za motorni promet, so kolesarji potisnjeni na stranske pasove, ki so si jih sami zvozili in ki so ozki, nevzdrževani in nevarni zaradi visoke višinske stopnje med makadamskim in betonskim cestiščem. Zaradi tega je že tu izgubilo življenje 5 kolesarjev. Pod takimi pogoji in taki masi kolesarjev je nemogoče preprečiti prehitevanje, ki pa nujno ustvarja videz vožnje vštric na celih kilometrih ceste, kar pa jasno povzroča stalno nevarnost za kolesarje in motorni promet. Ne mnogo manj kritične razmere za kolesarje so na novem odseku ceste I. reda Domžale, Vir, Dob, v Črnučah itd.

Ob cesti Ljubljana—Vrhnika obstoje stranski makadamski pasovi za počasni promet, kamor bi lahko usmerili kolesarje, vendar je to nemogoče, ker pasovi niso utrjeni in so ob deževju polni blata.

Statistika prometnih nesreč iz leta 1959 nam kaže, da je bilo pri nesrečah vseh udeleženih 500 kolesarjev ali četrtina skupnega števila ponesrečenih cestnih koristnikov.

Zmotno bi bilo odklanjati investicije za izboljšanje kolesarskega prometa z motivacijo, da je kolesarski promet v upadanju. Po izjavi predstavnikov tovarn, ki proizvajajo dvokolesa, bi te lahko takoj prodale za 100 % večjo proizvodnjo. Tovarna »Rog« n. pr. namerava dvigniti proizvodnjo koles za 100 %. V ilustracijo navajamo, da Amerika kot najbolj motorizirana država na svetu, že vrsto let proizvaja letno nad 3 milijone koles.

Hiter in gost promet v mestu zahteva širšo uporabo označb na vozišču. Te je nemogoče vzdrževati na kockastem vozišču, katerega pa je v mestu največ. Pri rekonstrukcijah in novih gradnjah cest se priporoča površinska obdelava cest z asfaltnimi masami ali betonom.

Poseben problem na Celovški cesti predstavljajo skrajno neurejena trolejbusna postajališča, ker so nekatera v makadamu in tudi z 20 cm globokimi kotanjami. Zato vozniki ustavljajo na cestišču. Če pa upoštevamo, da je v konicah frekvenca vozil samo javnega mestnega prometa v vsako smer ena minuta in pol, se s tem ustvarjajo stalni zastoji, polno nevarnosti in nesreče. Treba bi bilo zagotoviti vzdrževanje postajališč in jih primerno urediti.

V različnih komisijah za izgradnjo in rekonstrukcijo cestnih objektov pogosto ugotavljamo, da projektanti pri projektiranju cestne mreže premalo upoštevajo sodobne zahteve motoriziranega prometa. Večkrat se projektirajo križišča, priključki in drugo, prometno popolnoma nepravilno. Motorni promet zahteva širša križišča z večjimi radiji, marsikateri projekt pa vsiljuje radije, ki so bili primerni za čas vprežnega prometa. Pripombe našega tajništva niso bile vedno upoštevane. Na tako urejenih križiščih promet zastaja in ga ni mogoče usmerjati z uslužbencem LM.

Za uspešno vzdrževanje prometnega reda v mestu se kaže vedno večja potreba po posebnem predpisu, ki bi uredil specifično mestne probleme, ki niso regulirani z drugimi predpisi. Tako na primer nimamo določene označbe, ki bi prepovedovala parkiranje vozil pred takimi vhodi v zgradbo, ki jih uporabljajo tudi motorna vozila, pred garažami itd. Ni predpisa, ki bi določal pogoje za zavarovanje fasadnih odrov, ki se postavljajo pri popravilih zgradb. Določiti bi bilo treba enoten tip prehodov za pešce in zagotoviti redno vzdrževanje, določiti primerno število zavarovanih parkirnih mest, prepovedati parkiranje za tovornjake. Regulirati bi bilo treba tudi dostavljanje materiala v trgovine prometnejših ulic, določiti posebne pravice PTT, Snage, Kanalizacije itd., ki morajo voziti tudi v zaprte ulice. S predpisom bi bilo treba rešiti oziroma regulirati lokalni promet v zaprtih ulicah. Vsi ti problemi terjajo rešitev že pred sezono, zato bi bilo potrebno čimprej sprejeti primeren predpis.

Čedalje večjo nevarnost in oviro prometa predstavljajo tudi neurejena avtobusna postajališča, predvsem na cestah I. reda. Na teh cestah ni nobeno postajališče urejeno tako, da avtobusi postajajo na vozišču, s čimer ogrožajo varnost potnikov in ostalega prometa. V tej smeri so bili storjeni vsi potrebni ukrepi, da bodo postajališča že usposobljena do 1. maja. Zaradi finančnih težav

na občinskih LO je dogovorjeno, da se bodo postajališča gradila v dveh etapah. V letu 1960 bodo izvršena vsa zemeljska dela z utrjenim in asfaltiranim izogibališčem, v naslednjem letu pa še ostali objekti. Predlagamo, da pošlje svet za notranje zadeve občinskim ljudskim odborom ob cestah I. reda priporočilo za čimprejšnjo ureditev tega vprašanja.

V letu 1959 je bila odstranjena precejšnja ovira, ki so jo predstavljala vprežna vozila za promet v centru mesta in na glavnih vpadnicah. Izločitev vpreg iz mesta na tem področju pa ni popolna. Ker se zaradi gospodarske škode, ki bi nastala s takojšnjo izločitvijo, še ni moglo takoj popolnoma ukiniti tega prometa, smo za najnujnejše primere izdajali izjemna dovoljenja. Že v letu 1959 pa so bili obveščeni vsi koristniki, da bo veljavnost teh dovoljenj prenehala s 1. marcem, da bi si lahko podjetja v tem času nabavila potrebna prevozna sredstva. Potrebno bi bilo tem podjetjem omogočiti finančna sredstva za nakup vozil. Kaže se potreba po ustanovitvi primernega servisa, ki bi opravljal manjše prevoze, za katere se vprege največ uporabljajo.

Naslednji korak v tej smeri nameravamo napraviti z izločitvijo vpreg z vseh cest I. reda v nočnem času. Trajno pa bodo vprežna vozila izločena na cesti I. reda skozi Vrhniko in Logatec. Kaže se velika potreba po izločitvi vpreg tudi v ostalih naseljih glavnih cest, vendar tega sedaj še ni mogoče izvesti, ker ni vzporednih cest.

Pripravljamo tudi program za prepoved parkiranja tovornih avtomobilov v centru mesta zaradi vedno večje gostote prometa in nevarnosti, ki jih povzročajo stoječa vozila, ker zapirajo preglednost. Ta ukrep nujno narekuje tudi povečan promet, ki bo nastal po izgradnji podvozov in rekonstrukcije Karlovške ceste.

Zaradi vedno večjega pomanjkanja parkirnih prostorov je že pripravljen program, s katerim se bo sprostilo parkiranje osebnih avtomobilov na vseh ulicah, kjer je to mogoče. Sedanje potrebe pa že narekujejo, da se čimprej zgradi potrebno število zavarovanih parkirnih prostorov za osebne avtomobile in avtobuse.

O slabih varnostnih pogojih na železniških prelazih je svet za notranje zadeve že razpravljal. V letu 1959 je TNZ izdelalo ponovno elaborat o vseh pomanjkljivostih zavarovanja železniških prelazov in ga dostavila JDŽ. Kljub nekaterim sestankom, ki so bili sklicani na našo zahtevo, železnica ni izvršila potrebnih varnostnih izboljšav. Varnost na železniških prelazih se ni izboljšala.

Mnogo pozornosti smo v letu 1959 polagali študiju in odstranjevanju karambolnih točk, to je mest, na katerih se je dogodilo že več prometnih nesreč. Tako se je na primer ugotovilo, da je vzrok nesrečam v predoru Šmarje na avtocesti nezadostna osvetlitev objekta. Uprava za ceste je izvršila nujno potrebne zavarovalne ukrepe, s čimer so se trenutno preprečile nesreče, vendar bo potrebno za popolno zavarovanje predor električno osvetliti. Izdelana je bila študija o vzrokih nesreč na Karlovškem mostu. Več nevarnih mest se je zavarovalo z raznimi opozorilnimi znaki itd. Pri odstranjevanju teh prometno nevarnih mest se naš trud večkrat ustavi pri denarnih sredstvih, ki jih pristojni organi za to nimajo. Tako kljub priporočilom sveta ni bilo niti eno od takih nevarnih mest zavarovano z opozorilno lučjo. V letu 1960 tudi ni zagotovljeno vzdrževanje označb na cestišču cest I. reda, ker ima Tehnična sekcija Ljubljana za ljubljanski in kranjski okraj na razpolago denarna sredstva samo za 40 km smernih črt, samo v ljubljanskem okraju pa je 140 km cest I. reda, v kranjskem pa še 100 km. V proračunu Uprave cest LRS so v tem letu izpadla vsa sredstva za označitev prehodov za pešce, pasove za kolesarski promet, STOP oznake in druge označbe na vozišču, ki so vedno bolj potrebne. ObLO pa za te namene tudi nimajo v proračunih finančnih sredstev.

Za vzgojo cestnih koristnikov je bilo mnogo narejenega. Uspehi so vidni predvsem pri mladini. Poleg nadaljevanja že ustaljenih oblik vzgojne dejavnosti je bila tukaj smer dela predvsem v mobilizaciji vseh družbenih organov za sprovajanje vzgoje cestnih koristnikov. Komisije za prometno varnost, ki so bile ustanovljene pri okrajnem svetu za notranje zadeve in pri istih občinskih organih, so že pokazale, da so sposobne mobilizirati vse pristojne činitelje in dobivajo tudi vso potrebno pomoč ObLO. Prav gotovo, da so tem komisijam za uspešno delo potrebna tudi določena finančna sredstva, ki jih naj bi za to dale občine.

*Za postopno urejevanje neštetih problemov bo dal svet za notranje zadeve Mestnemu svetu ustrezna priporočila in predloge, o katerih bo Mestni svet razpravljal in sprejel določene zaključke.*

# OBČINSKI LJUDSKI ODBORI

## OBČINA LOGATEC

266.

Na podlagi 48. člena zakona o upravnih taksah (Uradni list FLRJ št. 28/59), 1. člena uredbe o občinskih taksah (Ur. list FLRJ št. 3/60) in 26. člena statuta občine Logatec je občinski ljudski odbor Logatec na seji občinskega zbora in seji zbora proizvajalcev dne 18. aprila 1960 sprejel

### ODLOK

**o občinskih taksah na območju občine Logatec.**

I. Splošne določbe

1. člen

V občini Logatec se pobirajo občinske takse po tarifi, ki je sestavni del tega odloka.

2. člen

Občinske takse se plačujejo pri odseku za finance vnaprej v gotovini ali s prenosnim nalogom po banki.

3. člen

Določbe zakona o upravnih taksah (Uradni list FLRJ št. 28/59) in uredbe o prisilni izterjavi davkov in drugih proračunskih dohodkov (Uradni list FLRJ št. 33/53 in 25/57) se smiselno uporabljajo tudi glede občinskih taks.

4. člen

Osebe, ki so plačale višjo takso, kot je predpisana v tarifi tega odloka, imajo pravico do povračila. Povračilo se izvrši v smislu navodil o vračanju in prevknjiževanju pomotoma ali preveč plačanih dohodkov proračunov in skladov (Uradni list FLRJ št. 38/57).

5. člen

Za izvrševanje tega odloka skrbi upravni organ občinskega ljudskega odbora, ki je pristojen za finance.

6. člen

Ta odlok velja od dneva objave v »Glasniku«, uradnem vestniku okraja Ljubljana.

Štev.: 03/1-31-24/1-60.

Logatec, dne 18. aprila 1960.

Predsednik
občinskega ljudskega odbora
**Anton Petkovšek,** l. r.

II. TARIFA

Tar. št. 1

Taksa za glasbo v javnih lokalih.

Za glasbo v javnih lokalih se plača:

| | din |
|---|---|
| a) za stalno glasbo mesečno | 2000 |
| b) za občasno glasbo mesečno | 1000 |
| c) za priložn. glasbo dnevno | 300 |

Kot stalno glasbo je razumeti muzikalne nastope vseh vrst, če so najmanj štirikrat tedensko. Kot občasno glasbo je razumeti glasbo, ki se izvaja redno vsak teden, vendar največ trikrat tedensko.

Kot priložnostno glasbo je razumeti enkratni muzikalni nastop.

Za glasbo, ki se reproducira z mehaničnimi sredstvi (gramofon, radio in pod.), se občinska taksa ne plača. Tudi se ne plača občinska taksa za glasbo, ki se izvaja ob kulturno-umetniških prireditvah.

Vsako prireditev glasbe mora prireditelj pismeno priglasiti v dveh izvodih. Po 8. členu zakona o prekrških zoper javni red in mir (Ur. list LRS št. 38/59) je treba vložiti priglasitev pri upravnem organu občinskega ljudskega odbora, ki je pristojen za notranje zadeve, najpozneje 5 dni pred nameravano prireditvijo. V prijavi je navesti osebne podatke prireditelja, kraj, čas in trajanje prireditve ter njegovo vsebino in namen.

Prireditelj mora plačati takso pri odseku za finance preden vloži priglasitev pri organu, ki je naveden v prejšnjem odstavku.

Tar. št. 2.

Taksa za uporabo pločnika pred poslovnimi prostori.

Za trajno uporabo pločnika pred poslovnimi prostori se plača za vsak kvadratni meter zaseženega prostora letno 250 din.

Za trajno uporabo pločnika se šteje čas nad 3 mesece.

Tar. št. 3.

Taksa na firmo.

Vsaka pravna in fizična oseba, ki se bavi s poslovno dejavnostjo, plača letno takso na firmo, in sicer:

| | |
|---|---|
| 1. obrtna podjetja in delavnice ter zasebni obrtniki, čujejo družbene obveznosti v pavšalnem znesku | 1.000 din |
| 2. vsa ostala obrtna podjetja in delavnice ter zasebniki obrtniki in zavezanci samostojnih poklicev | 4.000 din |
| 3. trafike in kioski | 1.000 din |
| 4. trgovska podjetja in kmetijske zadruge | 15.000 din |
| 5. trgovinske poslovalnice, obrti kmetijskih zadrug in prodajalne proizvajalnih podjetij | 2.000 din |
| 6. gostišča, in sicer: | |
| — v družbenem sektorju | 5.000 din |
| — v zasebnem sektorju | 4.000 din |
| 7. vse ostale gospodarske organizacije | 30.000 din |

Taksa za firmo dospe v plačilo 1. januarja za celo koledarsko leto vnaprej in mora biti plačana do 15. februarja v letu. Če se je gospodarska dejavnost pričela po 30. juniju, se plača za dotično koledarsko leto samo polovica letne takse za firmo. Za leto 1960 velja rok za prijavo in plačilo 30 dni od dneva objave tega odloka.

Delavnice, trafike, kioski, poslovalnice, obrati in prodajalne se smatrajo v smislu te tarifne postavke za samostojne in se za vsako od njih posebej plača letna taksa na firmo.

Za uslužnostne obrti se štejejo obrti, ki so navedene v 1. točki 3. člena odloka o uvedbi občinske doklade na dohodke od samostojnih poklicev in premoženj za leto 1959 v občini Logatec (Glasnik št. 56/59).

Tar. št. 4.

Turistična taksa.

Turistično takso plačujejo osebe, ki kot turisti ali potniki začasno prebivajo na območju občine Logatec.

Z začasnim prebivanjem je mišljeno prebivanje, ki traja do 30 dni.

Če traja prebivanje več kot 30 dni, se pobira turistična taksa samo za 30 dni.

Turistično takso so dolžni plačevati turisti in potniki, ki prenočujejo v gostinskih podjetjih, gostiščih, zasebnih turističnih sobah, dijaških domovih in internatih ter kampih, proti plačilu ustrezne nočnine.

Turistična taksa znaša:

| | |
|---|---|
| 1. v glavni sezoni: | |
| — v hotelih kategorije D, prenočiščih, zasebnih turističnih sobah ter kampih | 40 din od nočnine |
| 2. izven sezone: | |
| — v hotelih kategorije D, prenočiščih in zasebnih turističnih sobah | 40 din od nočnine |
| — v kampih | 15 din od nočnine |
| 3. v dijaških domovih in internatih ne glede na sezono | 40 din od nočnine |

Za glavno sezono se šteje čas od 1. julija do 31. avgusta.

Turistične takse ne plačajo:

1. otroci, ki niso stari več kot 15 let;
2. vojaški vojni invalidi in delovni invalidi;
3. vojaki (mornarji) in gojenci vojaških šol;
4. člani Zveze slepih Jugoslavije in člani gluhih Jugoslavije;
5. otroci in mladina, ki v skupinah prebivajo v zanje organiziranih počitniških kolonijah in domovih;

6. udeleženci ekskurzij, ki jih organizirajo šole ali fakultete;

7. osebe na letnem dopustu pri svoji ožji družini;

8. tuji državljani, ki so po pravilih mednarodnega prava oproščeni davkov, taks in drugih davščin ali je v mednarodnem sporazumu zanje določeno, da so oproščeni te takse;

9. osebe, ki se zdravijo v stacionarnih zdravstvenih zavodih. S stacionarnimi zdravstvenimi zavodi so mišljene bolnišnice in klinični zdravstveni zavodi, v katerih je gibanje bolnikov omejeno samo na bolnišnico oziroma kliniko.

Turistične takse tudi ne plačajo osebe, ki med delovno akcijo začasno prebivajo na območju občine Logatec kot člani delovnih brigad.

Za 50 % zmanjšano turistično takso plačujejo:

1. delavci in uslužbenci ter člani njihovih družin med letnim dopustom;

2. delavci in uslužbenci na službenem potovanju;

3. tisti, ki jih zavodi za socialno zavarovanje ali invalidske uprave pošljejo v turistične kraje na zdravljenje ali okrevanje;

4. druge osebe, ki so glede prevoznih ugodnosti na prometnih sredstvih izenačene z delavci in uslužbenci na letnem dopustu (upokojenci, odvetniki in dr.) ter njihovi družinski člani;

5. odlikovanci z redom narodnega heroja, imetniki »Partizanskega spominskega znaka 1941« in odlikovanci s »Karadjordjevo zvezdo« ter člani njihovih družin;

6. tujci na letnem dopustu v Jugoslaviji na podlagi izmenjave, ki temelji na mednarodnem sporazumu.

Člani počitniške zveze Slovenije, Zveze izvidniških organizacij Jugoslavije, Zveze za telesno vzgojo »Partizan« in Planinske zveze Jugoslavije, ki prebivajo v lastnih počitniških kolonijah ali v kolonijah, ki jih organizira njihova zveza, plačujejo turistično takso, ki znaša za vse leto 10 dinarjev na dan.

Osebe, ki ne plačujejo turistične takse oziroma ki plačujejo turistično takso v zmanjšanem znesku, morajo dokazati naslov za svojo pravico (z legitimacijo za popust pri odhodu na letni dopust, s člansko izkaznico ustrezne družbene organizacije, z nalogom za službeno potovanje in dr.)

Organizacije in zasebniki so dolžni voditi evidenco o plačanih turističnih taksah.

V evidenco je treba vpisati:

1. priimek in ime, poklic turista oziroma potnika;

2. višino plačane turistične takse;

3. naslov, datum in številko listine, ki opravičuje osebo do oprostitve ali olajšave plačevanja turistične takse.

Plačane turistične takse so dolžne organizacije in zasebniki odvajati do vsakega 5. v mesecu za minuli mesec po posebnem obračunu odseku za finance občinskega ljudskega odbora.

V obračunu je treba ločeno prikazati turistične takse, ki so bile plačane v polnem znesku, ter turistične takse, ki so bile plačane po osebah, ki uživajo ugodnosti v smislu določb te tarifne številke.

Tar. št. 5.

Taksa za uporabo prostega prostora za kampe ali šotore.

Za uporabo prostega prostora za kampe ali šotore se plačuje 100 dinarjev dnevno od vsakega šotora ali kampa.

Taksa po tej tarifni številki se ne plača za prostore za kampe in šotore, ki jih uporabljajo člani Počitniške zveze Jugoslavije, Zveze izvidniških organizacij Jugoslavije, Zveze za telesno vzgojo »Partizan« in Planinske zveze Jugoslavije ter delovne brigade.

Tar. št. 6.

Takse za pse.

Za posest psov se plača letno:

1. za pse čuvaje 500 din
2. za vse ostale pse 3000 din

Plačila takse so oproščeni posestniki vseh čistopasemskih psov, če to dokažejo z veljavno listino kinološke organizacije, slepi za pse, ki jih vodijo, ter posestniki lavinskih in reševalnih psov ter psov javne varnostne službe.

Taksa se plača v enkratnem znesku vnaprej ne glede na čas vzdrževanja psa. Za psa, ki izpolni 6 mesecev starosti šele v drugi polovici koledarskega leta, se občinska taksa za to leto ne plača. Za pse, ki so jih lastniki nabavili namesto poginulih psov, za katere so v istem letu že plačali takso, se ta taksa ne plača, če ti psi služijo istemu namenu. Tudi se ne plača taksa za pse, ki so menjali lastnika, če je bila za zamenjanega psa za tisto leto že plačana taksa.

## OBČINA TRBOVLJE

**267.**

Na podlagi prvega odstavka 137. člena zakona o volitvah in odpoklicu odbornikov ljudskih odborov (Uradni list LRS, št. 25—117/57) in 5. točke 31. člena statuta občine Trbovlje je občinski ljudski odbor Trbovlje na seji občinskega zbora dne 21. aprila 1960 sprejel

### ODLOK

**o razpisu nadomestnih volitev v 23. volilni enoti občinskega zbora občinskega ljudskega odbora Trbovlje.**

1. člen

Razpišejo se nadomestne volitve v 23. volilni enoti občinskega zbora občinskega ljudskega odbora Trbovlje, ki obsega predel Obrtniške ceste in Leninovega trga ter naselje Loke, ker je v tej volilni enoti zaradi smrti prenehal mandat odborniku Dominiku Kužniku.

2. člen

Volitve bodo v nedeljo, dne 12. junija 1960.

3. člen

Ta odlok se objavi v »Glasniku«, uradnem vestniku okraja Ljubljana in na krajevno običajen način v navedeni volilni enoti.

Št. 01/1—08—8/1—60.

Trbovlje, 21. aprila 1960.

Predsednik ObLO:
**Martin Gosak,** l. r.

## OBČINA ZAGORJE OB SAVI

**268.**

Ob primerjanju z izvirnikom se je ugotovilo, da je zašla v odlok o občinskem prometnem davku v občini Zagorje ob Savi (Glasnik št. 16 1960) spodaj navedena pomota, zato se daje

### Popravek

**odloka o občinskem prometnem davku v občini Zagorje ob Savi.**

V tar. št. 9, v delu A tarife, mora mesto besede »žgan« pravilno stati beseda »žagan«.

9 tar. št. se tedaj pravilno glasi:

»9 žagan bukov les — 15 %«.

Ljubljana, dne 14. maja 1960.

Oddelek za občo upravo
Okr. ljudskega odbora Ljubljana.

## Razrešitve, izvolitve in imenovanja na 21. sejo obeh zborov Okrajnega ljudskega odbora dne 6. maja 1960

**Miloš Kogovšek** je bil razrešen kot sodnik za prekrške pri okrajnem senatu za prekrške.

**Dr. Jelko Ravnikar** je bil razrešen kot sodnik okrajnega sodišča v Ljubljani.

**Cveto Novak** in **Sretan Stevanović** sta bila razrešena kot člana Sveta za turizem in gostinstvo; **Franc Drobež** pa je bil izvoljen za člana tega sveta.

**Jože Pirc** je bil razrešen kot član nadzornega odbora Komunalne banke v Ljubljani; **Aleš Jelenc** pa je bil imenovan za člana nadzornega odbora te banke.

**Dr. Ruža Segedin** je bila razrešena kot član šolskega odbora Babiške šole v Ljubljani; **dr. Lea Trampuž** pa je bila imenovana za zastopnika okrajnega ljudskega odbora v šolski odbor te šole.

Imenovana je bila Komisija za reševanje zadev borcev in invalidov NOV, in sicer: **Janez Pirnat** predsednik, člani: **Lojze Ocepek, Peter Lešnjak, Anton Bleje, Milena Korže, August Zupet, Moco Kompos, dr. Saša Luzar** in **Jože Pungerčič.**

**Rudolf Burič** je bil imenovan za zastopnika okrajnega ljudskega odbora v upravni odbor Doma Ivana Cankarja v Ljubljani.

**Ing. Edvard Slaček** je bil imenovan za zastopnika okrajnega ljudskega odbora v upravni odbor Doma tehniške srednje šole v Ljubljani.

**Ing. Marko Slajmer** je bil imenovan za direktorja okrajnega zavoda za urbanizem.

# OBJAVE

### ZAVEZANCEM PLAČILA DAVKA OD OSEBNEGA DOHODKA, STANUJOČIM V OBČINI LJUBLJANA-CENTER

Občinski ljudski odbor Ljubljana-Center, Uprava za dohodke, opozarja zavezance plačila davka od osebnega dohodka, stanujoče v občini Ljubljana-Center, da najkasneje do 31. maja 1960 plačajo davek od osebnega dohodka za leto 1959 in ne čakajo na odločbo o dokončni odmeri.

Po predpisih je bilo treba davek od osebnega dohodka plačati do konca februarja 1960. Izjemoma Uprava za dohodke ta rok podaljšuje do 31. maja 1960.

Davčni zavezanci plačajo davek, izračunan po davčni napovedi, ki so jo vložili v mesecu januarju 1960, pri Upravi za dohodke, Ljubljana, Kersnikova ul. 9.

Ko bo izvršena dokončna odmera davka, bodo zavezanci morali plačati morebitno razliko med že plačanim davkom in dokončno odmero.

Uprava za dohodke je tudi ugotovila, da nekateri davčni zavezanci še doslej niso vložili davčne prijave, ali pa so jo vložili s pomanjkljivimi podatki. Vsi ti morejo vložiti davčno prijavo, oziroma dati potrebne podatke izjemoma še do 31. maja 1960. Letna davčna napoved se vloži na posebnem obrazcu, ki ga zavezanci lahko dobijo pri Upravi za dohodke.

Opozarjamo, da je za zavezance za plačilo davka iz osebnega dohodka, ki ne vložijo davčne napovedi, po predpisih predvidena denarna kazen v višini 5-kratnega zneska davka, ki se ugotovi naknadno.

Za leto 1959 se plača davek od osebnega dohodka, ki presega 500.000 dinarjev (ne 700.000). Obdavčeni so redni osebni prejemki oziroma dohodki iz delovnega razmerja, honorarji, sejnine, tantieme, vse vrste akontacij, dohodki iz inozemstva in tudi osebni dohodki, obračunani in izplačani v gospodarskih organizacijah v letu 1960 za leto 1959, kolikor skupno presegajo 500.000 dinarjev.

Vse potrebne informacije davčni zavezanci lahko dobijo pri Občinskem ljudskem odboru Ljubljana Center, Uprava za dohodke, Ljubljana, Kersnikova ul. 9.

V Ljubljani, dne 15. maja 1960.
Številka: 02/1—32—46/1.

**Občinski ljudski odbor Ljubljana-Center**

---

Odsek za stanovanjske zadeve Občinskega ljudskega odbora Ljubljana-Center, poziva vse hišne svete in lastnike zgradb, da v smislu prejete okrožnice takoj obračunajo in odvedejo dospele stanarine in najemnine, za čas od 1. januarja do vključno maja 1960.

Po določilih Zakona o stanovanjskih razmerjih morajo hišni sveti do vsakega 5. v mesecu pobrati stanarino in najemnino od poslovnih prostorov in jo odvesti ter obračunati pri pristojni Komunalni banki do vsakega 10. v mesecu, ker bo sicer banka blokirala račune skladov poedinih zamudnikov.

**Odsek za stanovanjske zadeve Občinskega ljudskega odbora Ljubljana-Center**

---

# RAZPIS

Komisija za uslužbenske zadeve Okrajnega ljudskega odbora Ljubljana

razpisuje

v Zavodu za planiranje naslednja delovna mesta:

1. **vodja referata za plan industrije** — ekonomska fakulteta in praksa;

2. **dva referenta za plan industrije** — za eno mesto predpisana ekonomska fakulteta, za eno pa ekonomska srednja šola;

3. **referenta za kmetijstvo** — kmetijska srednja šola ali ekonomska srednja šola s prakso;

4. **referenta za izdelavo gospodarskih bilanc** — ekonomska srednja šola.

Plača in položajna plača po Zakonu o javnih uslužbencih. Prošnje za razpisana mesta opremljene z življenjepisom je treba nasloviti na Komisijo za uslužbenske zadeve OLO Ljubljana, Mačkova ul 1, soba št. 13/I. Razpisni rok traja do 31. maja 1960. Za mesta, ki v tem roku ne bodo zasedena, se razpis podaljša do zasedbe mesta.

**Komisija za uslužbenske zadeve OLO**

---

### VSEBINA

Poročilo o varnosti prometa v letu 1959 v Ljubljani.
266 Odlok o občinskih taksah občine Logatec.
267 Odlok o razpisu nadomestnih volitev v občinski zbor ObLO Trbovlje
268 Popravek odloka o občinskem prometnem davku občine Zagorje ob Savi.
Izvolitve, imenovanja in razrešitve na 21. seji OLO.
Objavi občine Ljubljana-Center.
Razpis delovnih mest