

OKRAJNI LJUDSKI ODBOR

O nekaterih problemih cestnoprometne varnosti

(S seje Sveta za notranje zadeve in splošno upravo)

O prometni varnosti je Svet za notranje zadeve in splošno upravo OLO Ljubljana že razpravljal v novembru leta 1956. Na svoji seji je sprejel vrsto sklepov, katerih namen je bil: utrjevati prometno disciplino državljanov — koristnikov cest; utrjevati prometno varnost, sprejeti pa je tudi sklepe o ukrepih, ki naj bi prispevali k boljšemu in hitrejšemu nadzorovanju prometa. Svet se je tudi strinjal s predlogom načelnika tajništva, po katerem naj bi zaradi prenizkega števila prometnih milicnikov vključili v nadzorovanje prometa študentsko mladino.

Ker so bili sklepi in priporočila dolgoročnega in kratkoročnega značaja, je bil Svet mnenja, da so sklepi, ki so vezani na daljši rok odvisni predvsem od razpoložljivih finančnih sredstev, tisti, ki so vezani na krajši rok pa od dobre volje in ukrepanja. Svet je na splošno zaključil, da se naj pri uresničevanju sklepov in priporočil zadnje seje glede prometne problematike izvrše najprej tisti, ki ne zahtevajo denarnih sredstev, ali tisti, ki so cenejši.

Zaradi boljšega medsebojnega sodelovanja in ukrepanja so bili na seji sveta v novembru lani povabljeni tudi predstavniki ljubljanskih občin in predstojniki nekaterih organov javne uprave, ki se na kakršenkoli način ukvarjajo s prometom.

Kljub uspešnemu dvigu prometne službe v zadnjem letu, najrazličnejšim ukrepi, ki so bili storjeni na tem področju, spremenjeni politiki urejanja prometa in kaznovanja, ne moremo biti zadovoljni s prometno varnostjo. Promet vsako leto narašča hitreje, na cestah je vedno več vozil, bodisi domače ali tuje proizvodnje. Prav tako vpliva na varen promet najrazličnejši drugi vzroki subjektivnega in objektivnega značaja.

V tem poročilu obravnavamo predvsem prometne nesreče, elemente, ki vplivajo na prometno varnost in ukrepe za izboljšanje varnosti na cestah.

Prometne nesreče

Lani je bilo na območju bivšega ljubljanskega okraja 835 cestnoprometnih nesreč (leta 1955 722), kar predstavlja nasproti letu 1955 12,8% porast. Če primerjamo porast (samo v merilu bivšega okraja) števila motornih vozil s porastom prometnih nesreč, je v letu 1956 število prometnih nesreč naraščalo hitreje od števila motornih vozil. Zaradi tega smo lani in letos storili vrsto najrazličnejših ukrepov za izboljšanje cestnoprometne varnosti in discipline.

Samo lani je bilo v Ljubljani 484 nesreč, v letu 1955 495. V odstotkih izraženo: v Ljubljani se je zgodilo leta 1956 50,79% prometnih nesreč,

v letu 1955 pa 68,5%. Razlika znaša 10,6%, kar dejansko pomeni, da smo v sami Ljubljani z raznimi ukrepi v letu 1956 znatno izboljšali cestno prometno varnost.

Lani je bilo izmed 835 cestnoprometnih nezgod 443 takšnih, pri katerih so bili ljudje telesno poškodovani. Skupno pa je bilo zaradi nezgod 28 oseb mrtvih in 553 oseb laže ali huje telesno poškodovanih. Mrtvih je bilo: 9 kolesarjev, 7 pešcev, 9 voznikov motornih vozil, 2 motorista in 1 voznik vprežnega vozila. Telesno poškodovanih pa: 204 kolesarjev, 112 pešcev, 121 voznikov motornih vozil, 87 motoristov in 5 ostalih koristnikov javnih cest. Največ žrtev je bilo pri trčenju motornih vozil s kolesarji.

V prvem polletju letos je bilo 450 cestnoprometnih nesreč (prvo polletje 1956 325, prvo polletje 1955 312). Od 450 nesreč se je 123 ali 27,3 odstotka nesreč zgodilo na cestah I. reda, to je na cestah zveznega pomena Sentili—Ljubljana—Zagreb in Podkoren—Ljubljana—Sežana.

Pri letošnih cestnoprometnih nezgodah je bilo do meseca julija 17 mrtvih in 250 oseb laže ali huje telesno poškodovanih. Med mrtvimi je: 5 kolesarjev, 2 motorista in 10 pešcev; med telesno poškodovanimi pa: 103 pešci, 56 kolesarjev, 14 voznikov motornih vozil, 4 vozniki vprežnih vozil in 53 pešcev.

Največji porast kažejo nezgode, ki po svojem načinu predstavljajo trčenje vozila v določen objekt. Te nezgode so glede na število mrtvih in telesno poškodovanih v primerjavi s istim obdobjem v letu 1955 narasle skoraj za 300%. Na drugem mestu so po številu žrtev nesreče, v katerih so bili soudeleženi kolesarji, na tretjem na nezgode, ki so jih zakrivil pešci.

Od 450 prometnih nezgod so vozniki motornih vozil zakrivil 232. Vzroki vpliva alkohola na voznike motornih vozil so glede števila prometnih nezgod in njihovega porasta na prvem mestu (prvo polletje 1956 16, prvo polletje leta 1957 48). Večje je tudi število nesreč, ki so jih povzročili vozniki motornih vozil zaradi nepazljivosti in raztresenosti (leta 1956 39, leta 1957 56).

Kolesarji so zakrivil 115 nesreč. Zanimivo je, da sta vinjenost in nepazljivost tudi pri kolesarjih v primerjavi s preteklimi leti, letos precej v porastu.

Pešci na so letos povzročili 49 prometnih nesreč.

Število smrtnih primerov in poškodovanih kolesarjev ter motoristov je letos doseglo svoj višek. Leta 1955 je bilo mrtvih in poškodovanih 170 kolesarjev, v prvih šestih mesecih letos na že 112. Prav tako je bilo leta 1955 poškodovanih in mrtvih 55 motoristov, do julija letos na 77. Ta porast je razumljiv

predvsem zaradi večjega števila motornih koles in močnega dviga števila voznikov motornih vozil.

Dne 30. junija 1957 je bilo v okraju registriranih 5161 motornih vozil, od tega je 2045 motornih koles, 1743 potniških avtomobilov, 120 avtobusov, 1163 tovornih avtomobilov in 90 traktorjev. Samo letos do julija je bilo registriranih 1046 novih motornih vozil. Ker v tem času 794 motornih vozil zaradi zastarelosti, okvar itd. nismo registrirali, se je absolutno število za promet sposobnih vozil dvignilo le za 252. Zanimivo je, da se je število motornih koles povečalo za 577, število osebnih avtomobilov pa za 288. Večina motornih koles in avtomobilov so kupili zasebniki. Znižalo pa se je število tovornih avtomobilov.

Elementi, ki vplivajo na prometno varnost

Če hočemo proučiti stanje prometne varnosti na naših cestah, moramo prikazati predvsem tiste elemente, ki bistveno vplivajo na prometno varnost. Ti so:

stanje cest,
stanje cestnih vozil,
prometna zakonodaja,
vzgoja državljanov-koristnikov cest,
prometnovarnostna služba in kaznovalna politika.

Stanje cest

Ceste, ki so praviloma namenjene le za promet z motornimi vozili (in tudi druge ceste I. in II. reda) so večinoma take, da niso primerne za večjo hitrost in za istočasni promet z raznimi vozili. Modernizacija naših cest je odvisna od finančnih sredstev, ki so na razpolago. Ta sredstva pa so zaradi naraščajočega prometa premajhna, da bi lahko učinkovitejše pripomogla k izboljšanju cest. Zato je razumljivo, da smo za varnost prometa dolžni skrbeti pod obstoječimi pogoji. Pri gradnji naših cest se tudi premalo upošteva močan promet s kolesi, ki v bližini mest in industrijskih središč zahteva ureditev kolesarskih stez. Skozi naseljene kraje potekajo bolj obremenjene ceste, katere pa bi morali ločiti za počasni promet od neš prometa in prometa motornih vozil. Oprema cest je razen na cestah I. reda in na nekaterih cestah II. reda na splošno nezadostna. Od ljubljanskih občin je ta vprašanja začela urejati samo občina Ljubljana-Center. Ceste I. reda, ki potekajo skozi Ljubljano, bi morale biti tako opremljene, kakor je sedaj Prešernova cesta. Ponekod bi bilo treba na cestah postaviti tudi stoječe semaforje. Potrebno bi bilo tudi, da bi direkcija IZ namestila na vseh važnejših prehodih dobro vidne signalne luči.

Pri rekonstrukciji cest je treba posvetiti več pozornosti tudi onim kritičnim odsekom naših cest, na katerih pride večkrat do nesreč iz objektivnih vzrokov.

Stanje cestnih vozil

Tehnično stanje motornih vozil se vidno izboljšuje z registracijo novih vozil in z vključevanjem starih, že izrabljenih vozil, predvsem tovornih avtomobilov in motornih koles. Tehnični pregledi vozil ob registraciji so zelo strogi. Samo letos je bilo v našem okraju izključenih iz prometa 794 motornih vozil zaradi zastarelosti, večjih pomanjkljivosti itd. Na splošno nam stanje cestnih vozil (vsaj motornih) ne povzroča resnejših problemov. Tehnična oprema motornih vozil ni bila v nobenem primeru vzrok cestnoprometnih nezgod.

Še vedno pa je na cestah precej nepredpisano opremljenih dvokoles, kakor tudi vprežnih vozil, ki so ravno v zadnjem času povzročila več cestnoprometnih nezgod ter zaradi tega resno ogrožajo varnost prometa (zlasti pomanjkanje luči, odbojnih stekel itd.).

Prometna zakonodaja

Naša prometna zakonodaja, predvsem zvezna, temelji na mednarodnih konvencijah o prometu. Z republiški predpisi, kakor: Odredbo o cestnem prometu v LRS, Odredbo o cestah, ki so praviloma namenjene za promet z motornimi vozili in Odredbo o vozilih, ki imajo prednost na javnih cestah, so v glavnem izpopolnjene vrzeli zveznih predpisov. Z republiško odredbo je na naših javnih cestah sproščena hitrost osebnih avtomobilov in motornih koles z odločbo, da mora biti določena hitrost prilagojena pogojem ceste, vozila, prometa in sposobnostim voznika. Vsak voznik torej v skladu s temi pogoji sam odloča o hitrosti vožnje. Neupoštevanje katerekoli teh pogojev pa pomeni divjanje in objestno vožnjo. Če bi vozniki to določbo odredbe v resnici upoštevali, razen na redkih odsekih moderniziranih cest, ne bi smeli voziti več kot 80 km na uro.

Prometni predpisi so v glavnem, vsaj kar zadevajo varnosti prometa zadovoljivi, vendar se že kažejo potrebe po izpremembah. V zadnjem času smo sodelovali pri sestavljanju predloga za spremembo zvezne uredbe o prometu na javnih cestah. Predlog bo sestavljen v tem smislu, da bo v uredbi dana pravna podlaga za mandatno kaznovanje cestnoprometnih prekrškov.

Predlagali smo, da naj bi se državljanu, ko kazni v mandatnem postopku nadomesti opozorilo, izročilo opozorilni listek. Predlagali smo, v kakšnih primerih naj bi državljan kaznovali v mandatnem postopku (na kraju prekrška), in v kakšnih primerih v upravno kazenskem postopku (več o tem v poglavju o kaznovalni politiki). Dali smo tudi nekaj predlogov glede ureditve odvzema voznškega dovoljenja. Menimo, da bi bilo potrebno še predpisati pogoje za učenje vožnje z motornimi vozili, predpisati boljši način izvajanja voznških predpisov,

izpopolniti predpise glede prehitavanja, določiti pravila o jakosti in dometu svetlobnih objektov na vozilih itd.

Pomanjkljivosti so tudi v tem, da marsikdaj prepočasi in neodločno rešujemo ovire cestnega prometa, ki jih predstavljajo hiše, naselja v neposredni bližini cest in drugi objekti.

Vzgoja državljanov — koristnikov cest

Vzgoji državljanov je v pogledu prometne varnosti v zadnjih dveh letih posvečene največ pozornosti. V ta namen smo se posluževali šole, pionirskih krožkov, avto-moto društev, društev združenja šoferjev, predavanj v podjetjih, tiska, filma, otroških prometnih prireditev, nagrajevanja najboljših voznikov motornih vozil, razstavljanja razbitin avtomobila itd. Poleg predavateljev naših uslužbencev smo se posluževali še predvsem prosvetnih delavcev, članov avto-moto društev itd. Vedno iščemo novih načinov in novih področij, kamor bi lahko še prodrla prometna propaganda in vzgoja. Vozniški izpiti so strožji, zato se tudi kandidati bolj skrbno pripravljajo zanje.

Pri vseh koristnikih naših cest moramo doseči upoštevanje prometnega reda. Spoštovanje reda na cesti vzbuja predvsem gostota prometa, ki pa pri nas še vedno ni tolikšna, da bi slehernemu koristniku povzročila strah pred cesto in prometom na njej. Zato je pri nas trenutno še težko ustvarjati zavestno disciplino, ko na naših cestah ni toliko prometnih vozil, ki bi sama po svojem številu vzbujala spoštovanje prometnega reda. To spoštovanje prometnega reda lahko uvrstimo v lepo vedenje, katerega se ne pridržujemo samo v uradu, gledališču, na javnem kraju, marveč bi si ga morali pridrževati tudi na cesti, na kateri moramo prav tako kakor drugje spoštovati pravice drugih.

Gostota prometa zahteva od vseh voznikov motornih vozil, prav tako tudi od pešcev, da so pri vožnji ali hoji čez cesto zbrani. Sedanja doba našega cestnega prometa in njegova gostota pa še nista tolikšni, da bi silili vozniki, kolesarji ali pešci k zbranosti njegovih misli pri opazovanju ceste in dogajanja na njej. Razumljivo je, da bomo imeli v tem pogledu še nekaj časa težave.

Menimo, da bi morala biti šola eno izmed najpomembnejših sredstev za vzgojo prometne discipline. Šola bi morala seznaniti dijake z vsemi tistimi elementi prometnega reda, ki so potrebni za varno hojo in vožnjo na naših cestah. Ne mislimo, da bi se uveljavil v šolo poseben predmet o tem vprašanju, ker bi s tem našo mladino in otroke samo obremenjevali, marveč bi morali o prometni varnosti govoriti vsi šolniki pri tistih predmetih, ki imajo na ta ali drugačen način neko povezanost s prometom in varnostjo državljanov. Tako bi n. pr.: v matematiki pri množenju ali kvadriranju računali ali izračunavali zavorno pot avtomobila; naši otroci ničesar ne vedo o zgodovini motornih vozil; ne vedo, da so ceste izredna pridobitev, ker so v njej speljani tudi telefonski in električni vodi, kanalizacija, vodovod itd. Ko otrokom govorimo, kako naj se vedejo doma, v šoli, v kinu, morajo brez dvoma govoriti tudi o tem, kako naj se vedejo na cesti, kako naj hodijo čez cesto, naj se ne kotaljajo, igrajo nogomet, sankajo itd. po cestišču ali pločniku itd.

Razlogi, da tega po šolah ni, so v pomanjkanju zadevnega učnega gradiva, pa tudi v tem, da šolniki promet ne štejejo za nevaren. Zanimivo je, da je med vozniki motornih vozil najmanj učiteljev in profesorjev. Tak življenjski pouk o teh vprašanjih pa bi dopolnjevali še miličniki-študenti v prometnih krožkih. Samo letos smo priredili v 79 šolah 102 predavanj, ki jih je poslušalo 26.700 otrok. Organizirali smo veliko pionirsko tekmovanje na Trgu revolucije ter s tem vzbudili pri otrocih ogromno zanimanje za prometno vprašanje. Razumljivo je, da množično vzgojo o tem vprašanju lahko dosežemo samo s tesnim sodelovanjem učiteljstva in prometnih uslužbencev. Morda že lahko trdimo, da je naše prizadevanje za vzgojo otrok v tem smislu rodilo prve uspehe, ker je med vsemi letos (247) zaradi prometnih nesreč, mrtvimi in telesno poškodovanimi le 11 otrok. Ugotoviti moramo, da smo glede vzgojo pa precej manj napravili v gimnazijah in vajenskih šolah, kar bomo v prihodnosti popravili.

Za vzgojo odraslih uporabljamo predvsem časopise, radio, diapositive kakor tudi opozarjanje pri kršitvah prometnega reda. Žal nam še ni uspelo prepričati vsa uredništva ljubljanskih časopisnih podjetij, da je nujno potrebno ljudi v tem pogledu tudi vzgajati. Včasih časopise še vedno javlja senzacionalne članke s tega področja brez vsakega podlaga. Časopise večkrat posreduje članke o ukrepih policijskih oblastev drugih držav kot zanimivost, medtem ko včasih ostajajo naši ukrepi pozabljeni.

Podeželsko prebivalstvo bomo o prometni problematiki in varnosti seznanili predvsem s prometno razstavo. Priredili bomo tudi teden prometa, opozarjali voznike, kolesarje in pešce na opremo vozil in pravilno vožnjo; priredili po šolah predavanja o varnosti prometa; pred filmskimi predstavami organizirali prikazovanje filmov o varnosti prometa itd. Z vodstvi šol se bomo tudi dogovorili, da bi si učenci in dijaki ogledali razstave o prometni varnosti.

Z vzgojo ljudi v tem smislu se ukvarjajo tudi avto-moto društva. Med podeželskimi društvi so najboljše: Ivančna gorica, Moravče, Logatec, Vrhnika itd., ki so glede vzgoje državljanov kar precej napravila, medtem ko nekatera društva prireajo predvsem razne dirke in ocenjevalne vožnje ter se za vzgojo državljanov kaj malo brigajo.

Dolžnost vzgajati koristnike cest imajo tudi podružnice Združenja šoferjev in avtomobanov. Tudi tem podružnicam lahko očitamo premajhno skrb za vzgojo ljudi, ker se ukvarjajo samo z vzgojo svojega članstva s tem, da jih pripravljajo za strokovne izpite, pozabljajo pa na dolžnost vzgajanja koristnikov cest na splošno.

Vozniški izpiti, če so pravilno izvedeni in kandidati praviloma ocenjeni, lahko mnogo prispevajo k dvigu prometne discipline. V drugih državah uporabljajo različne metode, pri katerih lahko znanje prometnih predpisov združujejo s proučevanjem umskih sposobnosti kandidata. Te pripomočke pa tudi filme, katere v drugih prometno razvitih državah že uporabljajo, bi lahko koristno uporabili tudi pri nas.

Razumljivo je, da mora biti vzgoja koristnikov cest sistematična in vsakdanja naloga. Pri vsakem državljanu, bodisi pešcu, kolesarju ali vozniku motornega vozila moramo vzbuditi zavest stalne nevarnosti,

ki preži na cestah, in ga navajati na splošno previdnost. V ta namen smo usposobili tudi dvojce naših motornih vozil, s katerima bomo po zvočniku opozarjali koristnike cest na storjene nepravilnosti, na pravilno vožnjo itd.

Prometno varnostna služba

Zaradi naraslih prometnih potreb in nezadostnega števila prometnih miličnikov je tajništvo decembra lani honorarno zaposlilo 115 študentov, ki smo jih namestili v prometni ljudski milici. Pred pričetkom službovanja so študentje obiskovali prometni seminar, na katerem smo jih seznanili z osnovnimi prometnimi predpisi in pravili službovanja. Dne 22. decembra 1956 so študentje prvič nastopili službo na križiščih. Simbolična predaja službe med prometnikom-profesionalcem in prometnikom-študentom je bila na križišču pred pošto.

Med letom smo sprejeli v službo še 53 študentov (zaradi povečanja prometa, turistične sezone, službovanja miličnikov-študentov v drugih okrajih LSR itd.), ki so tudi obiskovali krajši prometni tečaj.

Tajništvo je s sodelovanjem Turistične zveze Slovenije priredilo za miličnike, prometnike tudi nekaj turistični tečaj, na katerem so miličniki prometniki, tako profesionalci kakor tudi študentje, dobili koristna napotila za obveščanje s tujimi in domačimi turisti.

Da bi bilo obveščanje naših miličnikov-prometnikov s tujimi turisti čimbolj kulturno in na visoki ravni, smo organizirali tudi preizkušnjo znanja tujih jezikov, pri čemer so miličniki-prometniki (profesionalci in študentje), ki so bili ocenjeni pozitivno, prejeli značke, katere jezike govorijo. Inozemcem je ugajalo zlasti to, da so dobivali od naših miličnikov informacije v vseh glavnih jezikih. Hvalili so tudi edinstven način ureditve tega vprašanja (študentje-prometniki) in poudarjali, da kaj takega še niso videli nikjer. V poletnih mesecih, t. j. v juniju, juliju in avgustu smo prometnike-študente na prošnjo tajništva za notranje zadeve Koper in Kranj pošiljali v prometno službo v Postojno, Ilirsko Bistrico, Divačo, Sežano, Koper, Izolo, Piran, Portorož in na Bled. V treh izmenah je bilo v teh krajih 71 miličnikov-študentov. V koprskem okraju pa so bili štirje študentje celo pri motorizirani LM ter so svojo nalogo prav dobro opravili.

Miličnike-študente v glavnem uporabljamo za usmerjanje in urejevanje prometa v Ljubljani, za vzgojo državljanov itd. Zaposlujeemo jih ne samo v središču mesta, marveč tudi na periferiji (n. pr. v Sentvidu, v kopalni sezoni na Sori, na kopalnišču na Ježici itd.). Študentje-prometniki nadzorujejo promet na ljubljanskih ulicah tudi na monedih. Za izvrševanje represivnih ukrepov smo študente uporabljali le v izjemnih primerih. V nekaterih primerih uporabljamo študente-miličnike še na drugih poslih, ki so v zvezi s prometom, tako n. pr. študente-strojnice pri letni registraciji motornih vozil, za izvrševanje tehničnih pregledov; za predavanja pri vzgoji otrok o prometni varnosti, pri pripravi in izvedbah pionirskih tekmovanj itd.

Na splošno so bili študentje-miličniki pri državljanih sprejeti zelo ugodno. Ker smo v istem času skoraj ukinili tudi mandatno kaznovanje, so državljanji vidno izražali svoje zadovoljstvo nad specifičnim načinom urejevanja prometa in

vzgoje. Posamezni starejši miličniki-profesionalci, ki niso imeli povsem uglajenega nastopa, so pod vplivom novih okoliščin svoj odnos do državljanov znatno izboljšali. Tudi pri ostalih študentih je nastop študentov-prometnikov izzval odobravanje.

Študentje, zaposleni v prometni službi, so plačani od delovne ure po 80 din, poleg tega imajo še 5 din na uro od znanja tujih jezikov. Tajništvo jim nudi še nekatere druge ugodnosti, kot n. pr. pri prehrani, študiju, stanovanju itd.

V Ljubljani je na križiščih in cestah 20 delovnih mest, na katerih urejajo oz. nadzorujejo promet miličniki-študentje.

V motorizirani LM je samo 12 uslužbencev. Sredstva, ki jih ima motorizirana enota na razpolago (11 motornih koles in 2 jeepe) ne zadostajo za brezhibno nadzorovanje prometa niti na cestah I. reda, ki potekajo po območju našega okraja. Motorizirane patrulje so zaradi pomanjkanja tehničnih sredstev, kakor tudi pomanjkanja kadra, maloštevilne. Na vseh sektorjih cest, na katerih smo kjerkoli in kadarkoli skoncentrirali prometno kontrolo, ni bilo prometnih nesreč ravno zaradi tega, ker so koristniki cest občutili prisotnost prometnih uslužbencev. Zato si prizadevamo, da bi na naše ceste (posebno ceste I. reda) postavili čim večje število motoriziranih patrulj, ki bi nadzorovale promet, in menimo, da so sedanja tehnična sredstva in število miličnikov motorizirane enote LM prešibka, da bi bila kos nalogam, pred katere nas postavlja naraščajoči promet in vedno večje število cestno prometnih nesreč.

Kaznovalna politika

Kaznovanje koristnikov cest ne more biti edino sredstvo vzgoje. Tega se je zavedal tudi naš Svet za notranje zadeve in splošno upravo, ki je novembra lani razpravljala tudi o kaznovalni politiki. Že takrat je bil mnenja, da naj bo kaznovanje zadnji ukrep pri tovrstni vzgoji državljanov, katerega pa vendar ne smemo zanemarjati. V letu 1956 smo tudi glede kaznovanja prometnih prekršiteljev kaznovavno politiko dokaj spremenili. Za večino kršitev prometnega reda smo državljanse samo opozarjali, le pri hujših kršitvah smo dopuščali kaznovanje.

Letu 1956 je bilo zaradi storjenih prekrškov na področju prometa upravno kaznovanih 1352 kršiteljev, miličniki pa so v mandatnem postopku kaznovali 21.955 oseb (leta 1955 35.583). V prvem polletju leta 1957 pa je bilo upravno kaznovanih 1235 kršiteljev, in sicer:

nkor	2,7%
do 500 din	49,1%
od 500 do 1000 din	23,5%
od 1000 do 2000 din	16%
od 2000 do 3000 din	2,9%
od 3000 do 5000 din	3,5%
od 5000 do 10.000 din	1,2%
zapor	0,7%

Mandatno kaznovanje pa smo letos za določeno dobo sploh ukinili, ker je mandatna kazen predpisana le za nekatere prekrške. Miličnikom smo naročili, da naj za primere težjih kršitev vlagajo ovadbe, pri lažjih kršitvah cestno prometnega reda pa naj se omejujejo samo na opozarjanje. Menimo, da je potrebna funkcija kaznovanja in funkcioniranje drugih vzgojnih sredstev elastično menjavati. Politika kaznovanja mora biti vendarle tudi taka, da vsak koristnik cest pomisli, preden bo na cesti nediscipliniran. Menimo

da je prav tako pravilno ostrejšje kaznovanje na glavnih cestah.

Da bi imeli v pogledu politike kaznovanja tnotna merila, smo Drž. sekretariatu za notranje zadeve predlagali naslednji postopek s prekršitelji:

a) V tistih primerih, ko kršitelj stori cestno prometni prekršek, pa pri tem ni ogrožal nikogar, bi naj bil samo opozorjen, opozorilo bi naj bilo pismeno.

b) V primerih, ko je storjen prekršek in je ugotovljeno, da je kršitelj povzročil nevarnost za sebe ali koga drugega, njegovo ravnanje pa ni imelo posledic, bi naj bil kaznovan mandatno.

c) V vseh tistih primerih, v katerih nastanejo zaradi prekrška posledice, ki pa niso tako velike, da bi morali storilec kazensko preganjati, naj bi bila prekršitelju izrečena kazen v upravno kazenskem postopku.

Menimo, da naj bi opozorilo pod točko a) ne bilo samo ustno, ampak pismeno, v obliki opozorilnega listka. Miličnik bi prekršitelju izročil opozorilni listek, na katerem naj bi bili napisani vsi važnejši prometni prekrški. Od prekršitelja bi nato zahteval osebne podatke, katere bi vpisal na kupon opozorilnega listka, ki bi ostal v bloku. Ob vročitvi opozorilnega listka bi v kuponu, ki ostane v bloku, obkrožil s svinčnikom zaporedno številko ustreznega prekrška, prav tako pa tudi na opozorilnem listku. Na tajništvu bi bila urejena evidenca opozoril, tako da bi lahko v primerih, ko je isti prekršitelj storil v določenem času več prekrškov, bilo mogoče sestaviti ovadbo za vse prekrške.

Pri nas promet razmeroma hitro narašča, vendar še vedno ni tolikšen, da bi sam predstavljal neko posebno nevarnost za koristnike cest. Stopnjo razvoja, ko promet ni tolikšen, da bi ustvarjal stalno nevarnost, so zahodne države že prebredle, medtem ko smo pri nas ravno v najbolj kritični dobi razvoja prometa. Zato je treba še bolj poudariti prometno kontrolo, prisotnost prometnega miličnika mora biti vidnejša, samo pozivanje na zavestno prometno disciplino pa tudi ne more biti edino sredstvo za izboljšanje prometne varnosti.

Množičnost kolesarjev je za prometno varnost druga neugodna in objektivna posebnost ne samo Ljubljane, ampak Slovenije sploh. Število prebivalcev na eno dvokolo se približuje evropskemu maksimumu (Nizozemska 2,6, Slovenija 3,5). Kolesarji v glavnem uporabljajo iste ceste kot hitri motorni promet. Zaradi množičnosti (zlasti v času ob prihodu oz. odhodu z delovnih mest, v kopalni sezoni, ob priliki prireditve itd.) si s silo ustvarjajo poseben režim na cesti, ki ni v skladu s prometnimi predpisi, niti s stanjem prometa na cesti. Zaradi njihove številnosti in njihove funkcije cenenejšega prevoznega sredstva pa je treba kolo upoštevati kot pomemben činitelj na naših cestah. Vprašanje, kako nuditi kolesarjem ustrežajoče poti, se je posvečalo najmanj pozornosti. Prav bi bilo, da bi kolesarjem v Ljubljani in v industrijskih središčih zgradili posebne kolesarske steze ali jim vsaj na obstoječih cestah označili njihove poti, kakor smo to napravili v Ljubljani na Prešernovi cesti.

Morda bo v prihodnosti pri nas dvokolo polagoma zamenjal moped in ne avtomobil. Vendar povpraševanje po kolesih še vedno narašča. Podoben problem, kot je s kolesi, bo z mopedi, katerih število hitro raste. Razpravlja se tudi že o tem, da naj bi bili izdani predpisi, po katerih naj bi vozniki mopedov morali polagati izpite iz prometnih predpisov.

Preventivni ukrepi za preprečevanje vožnje v vinjenem stanju so v Odredbi o prometu v LRS. Odredba določa namreč, da poklicni voznik ne sme med službo uživati alkoholnih pijač in mora službo, na stopiti trezen. Še vedno pa je precej vinjenih voznikov, ki jih ne opazimo. Stroge sankcije bi se lahko še bolj dosledno izvajale, če bi bil ves postopek odvzemanja krvi vinjenim voznikom hitrejši in če bi imeli za ugotavljanje vpliva na vinjene voznike modernejša sredstva (alkoteste).

Sodniki za prekrške izrekajo v primerih voženj vinjenih voznikov kot kazen odvzem voziškega dovoljenja za določeno časovno dobo. Manj pa je primerov odvzema voziškega dovoljenja za stalno (v LRS leta 1955 2, leta 1956 1, samo v prvem polletju leta 1957 pa kar 64).

Varstveni ukrep odvzema voziškega dovoljenja je vezan na pravnomočno odločbo. Sam upravno kazenski postopek pa lahko traja tudi nekaj mesecev. Vinjenim voznikom moramo po dosedanjih predpisih vrniti voziško dovoljenje takoj po streznitvi. Prav bi bilo, če bi predpisi urejali to vprašanje tako, da se lahko voziško dovoljenje odvzame takoj, čas odvzema dovoljenja pa do pravnomočnosti odločbe pa naj bi se štel v kazen odvzema voziškega dovoljenja. Poklicnim voznikom motornih vozil naj bi se odvzelo voziško dovoljenje za dobo od enega do šest mesecev, voznikom amaterjem pa za dobo dveh mesecev do enega leta. Povratnikom, ki bi v enem letu, odkar so bili prvič

zaloteni pri vožnji v vinjenem stanju, ponovno storili isti prekršek, pa naj bi se vzelo voziško dovoljenje za stalno (že predlagali Drž. sekretariatu za notranje zadeve).

Ukrepi, potrebni za izboljšanje varnosti na cestah

Menimo, da bi mogli v našem okraju še marsikaj napraviti za izboljšanje cestno prometne varnosti, ne da bi bilo treba za to posebej trošiti finančna sredstva.

Tako n. pr. že dolgo težimo za tem, da bi na nekaterih ljubljanskih ulicah, po katerih se odvija hitrejši promet, omejili oz. prepovali promet vprežnih voz. V ta namen smo 2. avgusta 1957 od 6. do 13. ure na križišču pred Delavskim domom in na križišču Prešernove in Erjavčeve ceste organizirali štetje vprežnih voz. Ugotovili smo, da je samo v tem času peljalo pred Delavskim domom 115 vprežnih voz, na križišču Prešernove z Erjavčovo pa 144 voz. Ker so to počasna vozila, je to razumljivo, da promet zelo ovirajo. Preusmeritev vprežnega prometa s Prešernove ceste postaja še bolj nujna, ker je cesta sedaj označena še za kolesarski promet. Ker so kolesarji hitrejši od vprežnih voz, jih morajo vedno prehitevati. Zaradi prehitevanja prehajajo na vozišče za motorna vozila in tako ustvarjajo nevarne situacije. Če se bo tak način ureditve prometa, kot smo ga uvedli na Prešernovi cesti, pokazal dober, bomo na isti način uredili promet še na nekaterih ljubljanskih ulicah.

Vozniki ljubljanskih troleibusov vozijo (kar lahko ugotovi vsak opazovalec ljubljanskega prometa) zelo hitro in brezobzirno. Druga vozila tesno prehitevajo, pred postajališči naglo zavijejo pred kolesarje itd. Vzroki te divje vožnje po ljubljanskih cestah (lani so vozniki ECZ povzročili 58 prometnih nesreč, leta 1955 pa 16) so v povečanju komercialne hitrosti. Menimo, da bi bilo prav, če bi uprava podjetja premislila sistem postajališč troleibusov ter ukinila nekaj morda nepotrebnih oz. med seboj premalo oddaljenih postaj ter komercialno hitrost troleibusov mogoče na ta način povečala.

Nekatera avtobusna podjetja med seboj tekmujejo, katero bo uvedlo več tako imenovanih direktnih prog, kot Ljubljana—Zagreb, Ljubljana—Beograd itd., ter katero bo potnike hitreje prevažalo. Razumljivo je, da je tako tekovanje na področju našega prevoza pozitivno in pomeni tudi znaten napredek. Vendar ima

tudi svojo negativno stran. Zaradi časa, ki je določen za te dolge — hitre vožnje, morajo vozniki voziti brezobzirno in ne morejo upoštevati vseh prometnih predpisov, če hočejo, da ne bodo imeli zamud. Če pa je na primer postanek določen za 3 minute, traja nato najmanj 15 do 20 minut. Razumljivo je, da voznik ne more z zmerno vožnjo prispeti nato na določeno postajališče pravočasno. Nismo za omejevanje hitrosti motornih vozil, marveč za to, da se ne vozi brezobzirno in ne izpostavlja človeška življenja nevarnosti. Menimo, da bi avtobusna podjetja med seboj lahko konkurirala še na najrazličnejše druge načine.

Mogoče bi bilo prav, če bi v okrajnem merilu ustanovili nek odbor za vprašanja vzgoje državljanov s področja prometa. Morda kot odbor Sveta za notranje zadeve in splošno upravo. V tem odboru naj bi sodelovali predstavniki učiteljstva, avto-moto društev, združenja šoferjev, Ljudske mladine Slovenije, Društva prijateljev mladine itd.

Za reševanje prometnih problemov bi morale napraviti več tudi občine. Prav na občinskih ljudskih odborih bi lahko mnoge zadeve rešili hitreje in uspešneje, zlasti tista vprašanja, ki so v pristojnosti občinskih ljudskih odborov (pravilno uravnavanje lokalnega prometnega toka na glavno cesto, omejitve vožnje z vprežnimi vozili itd.). Občinski ljudski odbori naj bi reševali predvsem konkretna prometna vprašanja na svetih za splošno upravo in notranje zadeve ali pa v posebnih komisijah v okviru teh svetov.

Zaradi naraščajočega prometa in vedno večjega števila cestno prometnih nesreč, kakor tudi zaradi pomanjkanja tehničnih sredstev motorizirane enote Ljudske milice bi bilo potrebno povečati število motornih koles te enote.

Prometnike-štolente bi uporabili še za vzgojo osnovnošolskih otrok, dijakov v gimnazijah in vajencev na ta način, da prometnik-študent ne bi bil odgovoren samo za prometni krožek na določeni šoli ali samo za predavanja o prometu, marveč bi skrbel tudi za to, da bi se n. pr. otroci dobro pripravili za razna morebitna tekmovanja na prometnih prireditvah (kolikor bi določene šole sodelovale), da bi poskrbel za spremljanje otrok pri hoji čez cesto, kjer bi bilo to potrebno itd.

Vsečina

O nekaterih problemih cestno prometne varnosti. Zaključni računi gospodarskih organizacij za leto 1956.

Izvelek iz poročila o poslovanju VRHNIŠKIH OPEKARN, Vrhnika, v letu 1956

Podjetje ima dva obrata in se bavi z izdelovanjem zidne in strešne opeke. Zaposlenih delavcev in uslužbencev je bilo povprečno 96 ter je doseglo 41.145,922 dinarjev prometa

BILANCA na dan 31. decembra 1956

AKTIVA			PASIVA		
Zap. št.	Naziv postavke	Znesek v 000 din	Zap. št.	Naziv postavke	Znesek v 000 din
A. Osnovna in izločena sredstva			A. Viri osnovnih in izločenih sredstev		
1.	Osnovna sredstva	59.217	1.	Sklad osnovnih sredstev	53.635
2.	Investicije v teku	3.801	2.	Dolgoročni krediti za dokončane investicije	5.433
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	8.403	3.	Razni skladi	9.257
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za financiranje investicij	3.949
4.	Skupna obratna sredstva	304	5.	Drugi viri financiranja investicij	—
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev		
5.	Kupci in druge terjatve	3.005	6.	Vir obratnih sredstev (skupno)	5.630
6.	Druga aktiva	8.713	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva		
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelj in druge obveznosti	854
7.	Razporejeni dobiček	5.255	8.	Druga pasiva	4.685
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh		
Skupaj:		88.698	9.	Dobiček	5.255
			10.	Kritje izgube	—
			Skupaj:		88.698

Vodja računovodstva:
Kramar Franc

Predsednik upravnega odbora:
Albrecht Maks

Direktor podjetja:
Leskovec Jakob

Izveček iz poročila o poslovanju KMETIJSKEGA POSESTVA VODICE nad Ljubljano v letu 1956

Posestvo je bilo ustanovljeno leta 1953 z reorganizacijo KDZ. Zemljišča bi bilo potrebno arondirati in zgraditi gospodarska poslopja. V letu 1956 je bilo v poskusnem obratovanju. Letna realizacija je znašala 16,539.000 din. Med letom je bilo zaposlenih 28 delavcev.

AKTIVA			BILANCA na dan 31. decembra 1956		PASIVA	
Zap. št.	Naziv postavke	Znesek v 000 din	Zap. št.	Naziv postavke	Znesek v 000 din	
A. Osnovna in izločena sredstva			A. Viri osnovnih in izločenih sredstev			
1.	Osnovna sredstva	11.592	1.	Sklad osnovnih sredstev	9.562	
2.	Investicije v teku	1.627	2.	Dolgoročni krediti za dokončane investicije	3.875	
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	572	3.	Razni skladi	273	
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finanstranje investicij	1.000	
4.	Skupna obratna sredstva	5.784	5.	Drugi viri finanstranja investicij	1.782	
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev			
5.	Kupci in druge terjatve	1.037	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	4.453	
6.	Druga aktiva	2.101	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva			
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	3.746	
7.	Razporejeni dobiček	1.380	8.	Druga pasiva	1.022	
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh			
	Skupaj:	27.093	9.	Dobiček	1.380	
			10.	Kritje izgube	—	
				Skupaj:	27.093	

Vodja računovodstva:
Rade Alfonz

Predsednik upravnega odbora:
Jeraž Anton

Direktor podjetja:
Jereb Franc

Izveček iz poročila o poslovanju splošnega mizarstva »MENINA«, Kamnik, Parmova 19, v letu 1956

Menina, splošno mizarstvo, Kamnik, Parmova 19, se bavi s stavbenim in pohištvenim mizarstvom. Osnovna sredstva je imelo podjetje v najemu od KZ Laze v Tuhinju, kjer je bila vođena tudi njihova evidenca. Realizacija je bila dosežena do višine v znesku 11,452.113 dinarjev. Povprečno zaposlenih oseb je bilo 16. Delovna storilnost je bila z ozirom na neizpolnjen strojni park nizka, oziraje se na težke pogoje pa je bila zadovoljiva.

AKTIVA			BILANCA na dan 31. decembra 1956		PASIVA	
Zap. št.	Naziv postavke	Znesek v 000 din	Zap. št.	Naziv postavke	Znesek v 000 din	
A. Osnovna in izločena sredstva			A. Viri osnovnih in izločenih sredstev			
1.	Osnovna sredstva	—	1.	Sklad osnovnih sredstev	—	
2.	Investicije v teku	—	2.	Dolgoročni krediti za dokončane investicije	—	
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	—	3.	Razni skladi	58	
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finanstranje investicij	—	
4.	Skupna obratna sredstva	3.797	5.	Drugi viri finanstranja investicij	—	
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev			
5.	Kupci in druge terjatve	1.629	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	2.500	
6.	Druga aktiva	75	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva			
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	2.539	
7.	Razporejeni dobiček	354	8.	Druga pasiva	404	
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh			
	Skupaj:	5.855	9.	Dobiček	354	
			10.	Kritje izgube	—	
				Skupaj:	5.855	

Vodja računovodstva:
Mali Neža

Predsednik upravnega odbora:
Zagar Jakob

Direktor podjetja:
Hribar Franc

Izveček iz poročila o poslovanju podjetja »USNJENI IZDELKI«, Ljubljana, Celovška 14, v letu 1956

Podjetje, ki je bilo ustanovljeno leta 1945, izdeluje usnjeno galanterijo: kovčke iz usnja, lepenke in platna, vse vrste aktovke, damske in potovalne torbice iz usnja in plastičnih mas, denarnice, listnice, etule, neceserje, nahrbtnike, športne torbice itd. V sestavu podjetja sta tudi prodajalni v Ljubljani, Čopova 20 in v Dubrovniku. Podjetje je zaposlilo povprečno 120 delovne sile, od tega 10 vajencev, v prodajalnah pa 7 in 1 vajenca

AKTIVA			BILANCA na dan 31. decembra 1956		PASIVA	
Zap. št.	Naziv postavke	Znesek v 000 din	Zap. št.	Naziv postavke	Znesek v 000 din	
A. Osnovna in izločena sredstva			A. Viri osnovnih in izločenih sredstev			
1.	Osnovna sredstva	4.544	1.	Sklad osnovnih sredstev	4.380	
2.	Investicije v teku	356	2.	Dolgoročni krediti za dokončane investicije	6.539	
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	4.117	3.	Razni skladi	—	
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finanstranje investicij	521	
4.	Skupna obratna sredstva	45.480	5.	Drugi viri finanstranja investicij	—	
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev			
5.	Kupci in druge terjatve	13.650	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	47.385	
6.	Druga aktiva	4.215	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva			
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	12.825	
7.	Razporejeni dobiček	7.106	8.	Druga pasiva	709	
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh			
	Skupaj:	79.468	9.	Dobiček	7.106	
			10.	Kritje izgube	—	
				Skupaj:	79.468	

Vodja računovodstva:
Vrabeč Danica

Predsednik upravnega odbora:
Rojšek Jože

Direktor podjetja:
Karlo Jože