

OKRAJNI LJUDSKI ODBOR

15. SEJA SVETA ZA NOTRANJE ZADEVE IN SPLOŠNO UPRAVO OLO

Dne 15. novembra je bila 15. seja Sveta za notranje zadeve in splošno upravo, ki jo je vodil predsednik sveta Marjan Jenko. Poleg članov sveta so prisostvovali seji tudi predsedniki ljubljanskih občin, zastopniki republiške in okrajne Uprave za ceste in zastopniki Tajništva za komunalne zadeve OLO. Svet je obravnaval nekatere probleme cestnega omrežja ter prometne varnosti. Prometni odsek Tajništva za notranje zadeve je za to sejo pripravil obširno poročilo o problemih cestnega omrežja, objektov in prometne varnosti na območju Okraja Ljubljana. Po razpravi je svet sprejel glede teh vprašanih zaključke, ki jih mora izvesti pristojni organ in ki zadevajo izboljšanje cestnega omrežja ter prometne varnosti spričo vedno bolj naraščajočega prometa v Okraju, posebno pa na območju mesta Ljubljane. Ker gre za zelo aktualne probleme, objavljamo v celoti poročilo, ki ga je podal na seji sveta šef prometnega oddelka tov. Hinko Kapun.

I.

Cestno omrežje, cestni objekti, njihova prevoznost in vzdrževanje

A. CESTNA MREŽA

Skupna dolžina cest I., II., III. in IV. reda znaša na celotnem območju okraja Ljubljana po najnovejših podatkih 1875 km in 565 m. Ceste, ki so mišljene v navedeni kategoriji, se po svoji strukturi dele v gramozne oz. makadamske in v asfaltno — tlakovane.

Na območju okraja Ljubljana potekata dve republiški cesti I. reda št. 1 in 10 ter dvanajst republiških cest II. reda. Vse ostale ceste so okrajne oziroma občinske III. in IV. reda.

Dolžina cest je glede na površinsko izvedbo in vrsto tlakov naslednja:

Vrsta cest	Kategorija	Skup. dolžina km	Gramoznih km	Kockanih km	Betonskih km	Asfaltiranih km
Republiških	I.	134,690	47,674	33,169	29,387	24,460
Republiških	II.	242,619	232,851	1,206	0,554	8,008
Okrajnih	III.	753,236	737,936	—	—	15,300
Občinskih	IV.	745,020	729,826	—	—	16,194
Skupaj		1875,565	1748,287	34,375	29,941	63,962

a) Republiški cesti I. reda št. 1 in 10

Republiška cesta št. I/1 poteka od Bregane skozi Ljubljano do Podgorca, cesta št. I/10 pa od avstrijske meje po Sentilju skozi Maribor, Ljubljano do Sezane in državne meje.

Cesti I. reda, katerih skupna dolžina znaša 134,690 km, sta na 87,016 km utrjeni z betonskim, granitnim in asfaltnim tlakom, medtem ko je 47,674 km omenjenih cest zgrajenih površinsko v gramozni izvedbi. Gramozno cestišče je na odcepu od Skofljice do vasi Pljuska ter na odseku od Prevoj do Trojan. Na teh odsekih sta cesti za normalni promet velika ovira zlasti v jesenskem in zimskem času.

Sirina cestišča dosega v zgoraj navedenih odsekih z obcestnimi bankami 6 do 7 m. Ker se po glavnih padnicah razvija zelo močan osebni in tovorni promet, je cestišče zaradi neustrežajočih in slabe poravnane utrditve močno jamasto. Prečni profili in nagibi cest so na zavojih deformirani in ogrožajo varnost prometa.

Na odseku od Prevoj do Trojan so bili že v letu 1955 in 1956 izvršeni terenski posnetki in izdelan je bil projekt ter bo cesta moder-

nizirana. Preložitev ceste I/1 v vasi Klanec pri Smarju in poglobitvena dela na cesti v Skofljici pa so v polnem teku.

Cesti št. 1 in 10 sta bili na območju mesta modernizirani in urejeni za hitri in počasni promet s 14-metrskim cestiščem, tako n. pr. od Skofljice do Karlovskega mostu, od Prešernove ceste do Viča, od železniškega prelaza na Titovi cesti do Ježice itd. Na teh odsekih bi bilo nujno potrebno ugotoviti še stranske pasove, ki so bili površinsko izdelani le v gramozni izvedbi. Stranski pasovi, ki služijo za počasni promet, so v zelo slabem stanju, močno jamasti ter nimajo urejenega pravičnega odtoka meteorne vode. Zaradi tega ob nalivih voda zastaja na vozišču, kar je razlog neštetim pritožbam kolesarjev in ostalih koristnikov.

Ostala cestišča obeh cest so površinsko sicer utrjena z ustreznimi tlaki, nimajo pa urejenih pasov za počasni promet, saj je njihova širina le 9 m.

Za hitri in počasni promet je poseben problem ureditev Celovške ceste na odseku od Prešernove ceste do Sentvida. Sirina ceste je zelo različna in je ponekod široka 14 m, drugod 12, nato zopet 9, na nekaterih odsekih pa celo 7 m. Zaradi var-

nosti je bil na nekaterih odsekih kolesarski promet usmerjen na hodnik skupno s pešci. Če upoštevamo, da se bo v najkrajšem času na tej relaciji uvedla redna trolejbusna zveza, se bosta stanje in varnost prometa na Celovski cesti še poslabšala. Ze sedaj je Celovska cesta zaradi deformiranega tlaka, nepreglednega cestišča in ožin prometno zelo nevarna.

Da bi se na omenjeni cesti zagotovil varen promet in propustnost, je treba rešiti vprašanje modernizacije te ceste, za kar je že napravljen idejni projekt. Vzporedno s tem naj bi se porušilo in odstranilo predvidene zgradbe, kar je projektant v idejnem projektu že upošteval. Celotno Celovsko cesto naj se do Sentvida razširi na 14 m in vozišče usposobi za počasni in hitri promet. V Sentvidu naj se zgradi tranzitno obvožno cesto, katera naj bi potekala pod hribom od Trate do odcepa ceste v Guncelje. S tem ukrepom bi bila rešena prometna ureditev skozi naselje Sentvid. Od Sentvida do Jeprce je cesta utrjena in znaša njena širina 9 metrov. Ker je ta odsek ceste močno zaseden po kolesarjih, cestišče pa zelo ozko, je hitri promet oviran ter bi bilo na tem odseku potrebno zgraditi stezo za kolesarje.

Na Tržaški cesti je cestišče na odseku od Dolgega mostu do Vrhniške modernizirano, vzdolž ceste v smeri Ljubljane pa poteka 2,5 m širok makadamski pas, ki služi počasnemu prometu. Omenjeni makadamski pas naj bi se utrdilo z asfaltno prevleko.

Na odseku od Vrhniške do Logatec poteka cesta v vzponu in rahlih zavojih v odsekih in nasipih. Prečni nagibi cestišča so v zavojih iz tehnično prometnega gledišča nepravilno izvedeni. To ugotovitev je podala tudi komisija ob priliki tehničnega pregleda. Prečni skloni na teh zavojih so izvedeni v nezadostnem nagibu, zaradi česar vozila pri brzini nad 50 km na uro zanaša. Zaradi tega so bili pred vzponom iz smeri Vrhniške in Logatec nameščeni prometni znaki nevarnosti »spolzka cest«. Navedeno pomanjkljivost bi bilo potrebno na ogroženih mestih popraviti, ker sicer ne moremo jamčiti za varen promet.

Pri gradnji cest št. 1 in 10 se tudi ni istočasno gradilo podzemne naprave, tako da sta bili omenjeni cesti po izgotovitvi na prošnjo obcestnih posestnikov že večkrat prekopani zaradi naknadnih gradenj hišnih kanalov ali vodovodnih priključkov. Tak način dela in prekopavanja že tlakovanih cest ni priporočljiv, ker je cestišče v vsakem primeru na prekopnem delu deformirano ter se teren niža ali dviga, kar povzroča vozilom močne tresljaje in v določenih primerih promet tudi ogroža.

b) Ceste II. reda

Ceste II. reda potekajo na območju okraja na sledečih področjih:

II/256 od Babnega polja do Bloške police,
II/304 od Kalce do Hotedrščice,
II/307 od Kalce do Idrije,
II/314 od Vodice do Most,
II/320 od Planine do Bloške police,
II/322 od Kamnika preko Most do Brnikov,
II/323 od Trzina preko Kamnika do Črničve,
II/324 od Ljubljane skozi Dobrovo, Horjula do Lučen,
II/325 od Skofljice proti Turjaku,
II/327 od Grosupelj proti Zagradcu,
II/328 od Ljubljane preko Dola, Hotiča, Litije do vasi Save in
II/329 od Litije do Moravč.

Vse navedene ceste II. reda so površinsko obdelane v makadamu — v gramozni izvedbi, razen nekaterih odsekov cest, ki so na krajših razdaljah utrjene s tlaki, kot n. pr.: pri Rakeku, pri odcepu ceste v Kamniku, na Skofljici, ob Tovarni kleja v Ljubljani itd.

Ceste II. reda so po svoji širini zelo različne. Cestišča z banketi so široka od 4 do 7 m. Nekatera potekajo v močnih vzponih in zavojih ter so mišljene kot gorske ceste, tako n. pr.: cesta Stahovica—Črničvec, cesta Horjul—Lučne itd. Cestišča so na omenjenih cestah še dokaj zadovoljiva in dobro vzdrževana. Cesta II/325 se na odseku Skofljica—Pijava gorica rekonstruira ter bo na tem odseku široka 7 m. Gradbena dela pri modernizaciji so že v teku.

c) Ceste III. in IV. reda

Na območju okraja Ljubljana je še 753,236 km cest III. reda ter 745,020 km cest IV. reda. Skupno torej 1498,256 km. Od 1498,256 km cest III. in IV. reda je 15,300 km tlakovanih z asfaltno, pri čemer moramo upoštevati, da so te ceste le na območju občinskih LO Ljubljana Center, Ljubljana Moste, Ljubljana Rudnik, Ljubljana Bežigrad, Ljubljana Šiška in ObLO Logatec. Vse ostale ceste III. in IV. reda so površinsko grajene v gramozni izvedbi, cestišča pa so široka le 5 do 6 m. Stanje navedenih cest je na splošno zadovoljivo, le nekatere so zaradi preobremenitve ozkih odsekov in lege vozišč v slabšem stanju. Ob večjih nalivih, povodnih in hudournikih se na nekaterih cestah premikajo večje zemeljske mase, trgajo cestišča itd., zaradi česar je promet ogrožen. Takšne so predvsem naslednje ceste III. reda: cesta Radohova vas—Litija, Litija—Glabrova, Moravče—Peče, Ivančna gorica—Krka, Mlače—Račna, Zalog—Litija, Hotič—Vače—Moravče, Skofljica—Ig. Orna vas—Podpeč in Rakitna—Otave. V posebno slabem stanju je cesta Kamnik—Motnik, katero bo treba zaradi lanskoletne povodni tako popraviti, da bo promet po njej varno potekal.

1. Ceste III. in IV. reda na območju mesta Ljubljane

Na območju ljubljanskih občin so občinske ceste IV. reda na splošno v dobrem stanju. Pretežna večina ulic je asfaltiranih oz. kocka-

nih, vendar pa te ulice za težji promet niso zadostno utrjene. Zaradi slabe utrditve se je na nekaterih mestih cestišče znižalo, asfaltni tlak pa je tudi že močno obrabljen. To vidimo: na Miklošičevi, Tavčarjevi, Šubičevi, Beethovnovi ulici itd. Nekatero občinske ceste na periferiji so površinsko prav tako izvedene v gramozi in nezadostno utrjene. Na mnogih cestah je zaradi tramvajskega prometa cestni profil in tlak močno deformiran, kot n. pr. v Copovi ulici, na Zaloški cesti, v Njegoševi ulici, na Starem in Gornjem trgu, na Karlovski cesti itd. Te okvare so posebej nevarne za kolesarje. Na cestah, kjer je bil ukinjen tramvajski promet, naj bi

se iz cestišč odstranilo tračnice, cestišča pa tlakovalo in usposobilo za varen promet. Na cestah, kjer poteka tramvajska proga, pa bi se moral redno vzdrževati medtirni tlak.

2. Ceste III. oz. IV. reda izven območja mesta Ljubljane

Stanje cest na območjih ostalih občin okraja Ljubljana se bistveno razlikuje od mestnih cest. Te ceste niso zadostno utrjene, niti vzdrževane, nepregledne in ozke ter običajno brez hodnikov. V pretežni večini potekajo skozi manjša naselja ter služijo izrazito lokalnemu vprežnemu in kolesarskemu prometu.

B. CESTNI OBJEKTI

a) 1 Mostovi — razpetine nad 5 m — na cestah I. reda

Vrsta mostu	Nosilnost				Skupaj
	do 5 t	6 do 12 t	13 do 20 t	nad 20 t	
Leseni	1	1	—	—	2
Železobetonski	—	—	1	10	11
Kamniti	—	—	—	1	1
Železni	—	—	1	—	1
Skupaj mostov	1	1	2	11	15

Od gornjega števila mostov je 12 mostov v dobrem stanju ter ustrezajo dopustni obtežbi. Ostali trije mostovi, kot: leseni most v Grosupljah in Dolgi most na cesti I/10 sta potrebna obnove. Seda-

nemu prometu ne ustreza tudi železni most na Črnučah, ki je starejšega izvora in je širina vozišča le 5 m, zaradi česar je propustnost ceste na tem mestu nezadostna.

a) 2 Mostovi — razpetine nad 5 m — na cestah II. reda

Vrsta mostu	Nosilnost				Skupaj
	do 5 t	6 do 12 t	13 do 20 t	nad 20 t	
Leseni	4	5	2	—	11
Železobetonski	3	1	13	2	19
Kamniti	—	2	5	—	7
Železni	1	2	2	—	5
Skupaj mostov	8	10	22	2	42

Mostovi na cestah II. reda so za normalni promet prešibki, ker konstrukcije teh mostov ne ustrezajo današnjim težkim vozilom. Na cestah II. reda je nosilnost mostov zelo različna ter so na isti cesti mostovi, ki imajo različno dopustno obtežbo. Ponokod celo od 4 do 20 ton. Za primer navajamo cesto Stahovica—Gornji grad, na kateri stoji v Črni manjši in večji most nosilnosti 10 in 12 ton, pred njima pa so trije manjši leseni mostički nosilnosti do 4 ton. Ta različna nosilnost oz. dopustna obtežba lesenih mostov lahko privede do večjih nesreč. Nujno bi bilo potrebno na po-

sameznih cestah nosilnost mostov vskladiti na enotno dopustno obremenitev. Nekateri vozniki težkih kamionov tudi ne upoštevajo prometnih znakov o dopustni obtežbi ter vozijo preko mostov malih nosilnosti s težkimi kamioni. Da bi se zavarovala pred zamakanjem gornja konstrukcija mostov, bi se morala tudi izvršiti prevleka mostnic z debelejšo asfaltno plastjo, s čimer bi preprečili odtok vode skozi mostnice na ostalo konstrukcijo. Najbolje pa bi bilo, če bi v doglednem času lesene mostove odstranili in zgradili sodobne železobetonske.

a) 3 Mostovi na cestah III. in IV. reda, razpetine nad 5 m

Vrsta mostu	Nosilnost				Skupaj
	1,5 do 5 t	6 do 12 t	13 do 20 t	nad 20 t	
Leseni	47	5	—	—	52
Železobetonski	9	29	12	8	58
Kamniti	—	—	—	3	3
Železni	—	1	4	1	6
Leseni z I profili	—	3	—	—	3
Skupaj mostov	56	38	16	12	122

Na cestah III. reda je nad 70% lesenih mostov neuporabnih oz. izrabljenih. Njih dopustna obtežba ne dosega niti nosilnosti 4 ton. Samo nekateri mostovi zmorejo prenesti obtežitev od 6, vendar največ do 8 ton. Noben leseni objekt ne vzdrži predpisane nosilnosti, ki je predvidena za ceste III. reda. V mnogih primerih obstoječe stanje mostov ne zadošča niti za prevoz avtobusov, katerih teža s potniki presega 10 ton. Na omenjenih mostovih, ki so bili obnovljeni po letu 1945, so mostnice izrabljene, prav tako pa tudi spodnja konstrukcija. Zaradi tega

so bili že v letu 1955 zaprti za promet z vozili mostovi na štirih cestah III. reda, kateri so bili v letošnjem letu ojačani, delno obnovljeni in ponovno izročeni prometu. V letošnjem letu pa bi morala Uprava cest OLO obnoviti 16 mostov.

Da bi se zagotovil varen promet na cestah III. in IV. reda, bi bilo prav tako potrebno namesto lesenih mostov zgraditi železobetonske.

b) Cestni podvozi

Na območju okraja je 10 podvozov, pri katerih poteka cesta pod železniško progo. Ti podvozi so: trije

na cesti Zalog—Kresnice, trije na območju občine Ljubljana—Moste, dva na cesti Podpeč—Borovnica in dva na cesti v vasi Bistra in potekata skozi zgradbo stranskih objektov gradu.

Štirje podvozi so tako glede višine kakor tudi širine popolnoma v redu; ostali podvozi pa so za težji promet neprimerni. Ponokod so zaradi njih cestišča nepregledna, propustnost cest pa močno zmanjšana.

c) Podporni in uporni zidovi

Na cestah I. reda, ki potekajo v useku ali nasipu, je bilo zgrajenih vzdolž cest 6006 m podpornih in upornih zidov, na cestah II. reda pa 11.922 m. Za ceste III. reda zadevnih podatkov nimamo.

d) Oprema cest na območju okraja Ljubljana

Vrsta ceste	Število postavljenih prom. znakov komadov	Število smernikov in odbijačev	Dolžina varovalnih ograj in zidov metrov
Na cesti I. reda št. 1 in 10	535	4.701	5.090
Na cestah II. reda	1183	6.638	4.010
Na cestah III. reda in IV. reda	1755	7.350	5.500
Skupaj	3473	18.689	14.600

Na obeh cestah I. reda so nameščeni prometni znaki, katerih emblemi so prevlečeni s svetljivim papirjem, tako da so vidni tudi ponoči. Na vseh ostalih cestah so prometni znaki in njih emblemi običajno pobarvani. Zaradi ureditve in preusmeritve prometa na cestah I. reda, ki potekajo skozi mesto, smo Upravi cest OLO v zadnjih dveh letih predlagali, da namesti še ca. 250 prometnih znakov raznih prepovedi in omejitev. Znaki pa niso bili nameščeni, ker ni bilo razpoložljivih finančnih sredstev in ker je bila Uprava cest mnenja, da jih je v mestu že tako in tako preveč.

Na vseh cestah I. reda so postavljeni tudi kažipoti. Vsa važnejša mestna križišča so opremljena s svetljivimi smerokazi. Ceste pa so tudi opremljene z napisnimi tablamami z označbo naselij, ki so postavljene ob vseh cestah v smeri vožnje.

Kilometrski in polkilometrski kamni so na cestah I. reda pobarvani na vrhu z rdečo barvo ter imajo vrezano tudi številko ceste, cestni kamni II. reda so pobarvani z zeleno barvo, kamni na cestah III. reda pa z rumeno barvo.

Na splošno so ceste I. in II. reda še dokaj dobro opremljene s prometnimi znaki in ostalimi cestnimi znamenji. Na ostalih cestah bo potrebno še namestiti prometne znake, nečitljive in poškodovane ter nepravilno postavljene pa zamenjati oz. odstraniti.

V letu 1954 in 1955 so bile na območju ObLO Ljubljana-Center vse važnejše ceste označene na prehodih za pešce z belimi črtami. Prav tako so bili vzdolž ceste pobarvani vsi robniki in srednja smerena črta. Vsa barva je sedaj izbrisana in so ceste neoznačene. Zaradi varnosti in pravilnega usmerjanja prometa bi bilo potrebno prehode, robnike, smerne črte in označitve parkiranih mest ponovno opleskati z barvo trajnejšega značaja. V zimskem času pa se ceste na območjih okoliških občin zaradi zapadlega snega opremlja s snežnimi količki.

C. PROPUSTNOST CEST

Propustnost cest I. in II. reda je glede na njih širino in površinsko obdelavo za sedanjí promet zadostna. Kljub temu pa se propustnost

Vsi omenjeni zidovi so v dobrem stanju in se redno vzdržujejo.

č) Propusti, razpetine do 4 m

Na cestah I. reda je zgrajenih zaradi odvajanja meteorne vode in vode iz pritočnih in občestnih jarikov skupno 893 cevni propusti, medtem ko je na cestah II. reda 874 cevni propusti in 4479 ploščatih oz. obokanih propustov. Ponokod je tlak vozišča nad propustom nekoliko dvignjen, kar povzroča motornim vozilom precej močne tresljaje, ki nastajajo na vozišču zaradi nepravilno grajenega propusta. Te pomanjkljivosti bi morali odstraniti.

cest na nekaterih odsekih zaradi ožin in različnih koristnikov cest občutno zmanjšuje. Današnje ceste I. in II. reda so namenjene predvsem motornemu lokalnemu in tranzitnemu prometu. Sedaj pa uporabljajo te ceste tudi vprežna vozila in kolesarji, zaradi česar je promet ravno zaradi teh koristnikov večkrat ogrožen, propustnost pa zmanjšana. To opazamo v Ljubljani predvsem na Celovski cesti, Prešernovi cesti in mestnih ulicah, katere so ozke in nimajo stranskih pasov za vprežni in kolesarski promet. Da bi takšno stanje izboljšali, smo ponekod izločili kolesarje iz vozišč za hitri promet in jih preusmerili na kolesarske steze. Iz važnejših prometnih cest na območju mesta, bi bilo treba izločiti se vozišč, ki naj bi potekali po vzporednih cestah na Celovško in Prešernovo cesto. S tem ukrepom bi se propustnost prav gotovo izboljšala.

Propustnost cest III. in IV. reda je v Ljubljani na nekaterih cestah zmanjšana zaradi ožin cestišč, nepreglednih grl in nepravilne medsebojne povezave cest. Kot primer navajamo Titovo cesto, ki se priključuje na ozko Kardeljevo ulico in pelje dalje do nepreglednih ožin v Gradšču. Slabo propustne so še Čopova ulica, Komenskega, Trubarjeva, Slomškova, Gornji trg, Wolfova ulica, Poljanska, Karlovska ulica itd.

Železniški prelazi, ki prečkajo ceste, predstavljajo posebne prometne ovire. Takih prelazov je na območju okraja 65, in sicer na cestah I. reda 11, na cestah II. reda 7 ter na cestah III. in IV. reda 47.

Železniški prelazi na Celovski, Titovi in Parmovi ulici so dnevno zaprti zaradi prevozov vlakov tudi po 8 ur ali celo več.

Propustnost cest zmanjšuje na važnejših mestnih ulicah tudi parkiranje avtomobila, zaradi česar smo vozila usmerili na parkirna mesta v stranske ulice. V bodoče pa naj bi se parkirna mesta uredilo na Trgu repelucije, Kidričevi ulici, Cigaletovi ulici, na prostoru pred glavnim koridorom, poleg zgradbe PTT in na dvorišču hotela Union.

D. OBREMENITEV CEST

Po sedanjem štetju je na cestah I. in II. reda dnevna prometna obremenitev (na 24 ur) naslednja:

Cesta I/1:

km 771.000 — Radohova vas	1021 ton na 24 ur
km 781.000 — Višnja gora	1135 ton na 24 ur
km 791.550 — Grosuplje	2555 ton na 24 ur
km 800.000 — Skofljica	2839 ton na 24 ur

Cesta 1/10:

km 115.500 — pred Trojanami	2220 ton na 24 ur
km 134.500 — Dob	2751 ton na 24 ur
km 144.500 — Trzin	3532 ton na 24 ur
km 168.000 — Drenov grič	3030 ton na 24 ur
km 183.000 — Logatec	3103 ton na 24 ur

Ceste II. reda:

km 0.050 — Kalce	699 ton na 24 ur
km 2.300 — Trzin	973 ton na 24 ur
km 15.000 — Godič	1410 ton na 24 ur
km 3.100 — Pijava gorica	453 ton na 24 ur
km 2.800 — Veliko Mlačevo	628 ton na 24 ur
km 17.750 — Krka	382 ton na 24 ur
km 15.400 — Dol	639 ton na 24 ur
km 30.250 — Smartno pri Litiji	303 tone na 24 ur

E. VZDRŽEVANJE CEST IN OBJEKTOV

Modernizacijo cest I. in II. reda izvaja Uprava za ceste LRS — tehnična sekcija Ljubljana kot upravni organ omenjenih cest na območju okraja Ljubljana.

Vzdrževanje cest III. reda rekonstrukcije in površinske obdelave ter opremo cest na okrajnem območju pa izvršuje uprava cest, ki prejema za ta dela potrebna finančna sredstva iz proračuna OLO.

Vzdrževanje cest IV. reda in cestnih objektov na teh cestah je prešlo v tekočem letu v pristojnost občinskih ljudskih odborov. Nadzor nad temi deli vodijo tajništva za gradbene in komunalne zadeve pristojnih

občin. Ker pa občinski ljudski odbori za ta dela ne razpolagajo z delovno silo, vzdržuje ceste in objekte Uprava cest OLO, katera sklepa s pristojnimi občinami zadevne pogodbe.

Uprava cest OLO Ljubljana ima na okrajnem območju 9 delovodstev, katerih sedeži so v Ljubljani, Igu, Vrhniki, Litiji, Domžalah, Mengšu, Logatcu, Grosupljah in Cerknici.

Zimska služba je pri upravi cest organizirana po delovodstvih, ki imajo opazovalne postaje. Se pred zimo oziroma preden zapade sneg, uprava cest pravočasno pripravi pluge in jih dostavi na določena mesta. Uprava cest razpolaga s 40 plugi in dvema manjšima motornima metalcema snega.

II.

Prometna varnost

CESTNOPROMETNE NESREČE

V prvih šestih mesecih lanskega leta je bilo na okrajnem območju 312 prometnih nesreč. V istem obdobju letos pa 323 prometnih nesreč, to je 3,5% več kot lani.

Analiza letošnjih prometnih nesreč kaže, da so posledice manjše od posledic v lanskem letu. Tako je bilo v istem času lani 14 mrtvih in 178 poškodovanih. Letos so bili 4 mrtvi manj, medtem ko je bilo poškodovanih več, in sicer 2 težko in 16 lahko. Med smrtnimi žrtvami so bili 4 pešci, 2 kolesarja, 2 motoristi, 1 voznik avtomobila in 1 voznik vprežnega vozila. Med poškodovanimi pa je bilo največ kolesarjev (62), nato pešcev (53), voznikov avtomobilov (34), motoristov (32) itd. Letos je pri prometnih nesrečah naraslo tudi število poškodovanih otrok (20), vendar so bile lanske posledice pri otrocih težje (2 mrtva, 11 poškodovanih), medtem ko letos smrtnih žrtev med otroki ni bilo. Mate-

rialna škoda, ki je nastala na vozilih ali na raznih objektih presega znesek 12.000.000 dinarjev.

Od vseh prometnih nesreč, to je 323, se je pripetila v Ljubljani 201, v ostalih krajih našega okraja 87, 35 pa na odprti cesti. Od 201 prometnih nesreč, ki so se zgodile na območju mesta, jih je 57 nastalo na treh glavnih cestah in to: na Titovi 22, Celovški 21 in Tržaški 14. Na Dolenjski cesti je letos nastala le ena prometna nesreča.

Največ prometnih nesreč je bilo na ravni cesti (185), na križiščih in ovinkih je bilo le 40 prometnih nesreč. Iz tega sklepamo, da so vozniki znatno manj pozorni na ravnih cestah.

a) Vzroki prometnih nesreč

Izmed raznih vzrokov prometnih nesreč je bilo nekaj vzrokov, zaradi katerih nastane pretežno število nezgod. Ti vzroki so v letošnjem letu bili:

Vzroki v prvem polletju leta 1956	Soferji	Kolesarji	Pešci	Skupaj
Nepazljivost — raztresenost	39	16	—	55
Neupoštevanje prednosti vožnje drugega vozila	34	24	—	58
Vinjenost voznikov	16	16	21	53
Nepredvidnost pešcev na cesti	—	—	15	15
	89	56	36	181

Ostali vzroki so se pojavljali v manjših številih in so zelo različni. V letu 1955 so bili v prvem pol-

Vzroki v prvem polletju 1955	Soferji	Kolesarji	Pešci	Skupaj
Nepazljivost — raztresenost	25	10	—	35
Neupoštevanje prednosti vožnje drugega vozila	36	18	—	54
Vinjenost voznikov	37	10	16	63
Nepredvidnost pešcev na cesti	—	—	17	17
	98	38	33	169

Iz gornjega je razvidno, da večina cestnoprometnih nesreč nastaja zaradi subjektivnih vzrokov. V letošnjem letu je le 15 prometnih nesreč nastalo zaradi objektivnih vzrokov, kot na primer slabo stanje ceste, slabe vremenske pirlake in podobno. Za prometne nesreče pada odgovornost v prvi vrsti na koristnike javnih cest. Najbolj pogosti vzroki prometnih nesreč so nepazljivost in raztresenost (55), neupoštevanje prednosti vožnje drugega vozila (58), vinjenost med vožnjo (53), pri pešcih pa nepozornost pri prehodu preko ceste, prehajanje po cestišču in igranje na cesti.

b) Vinjenost — vzrok cestno-prometnih nesreč

Vinjenost voznikov kot vzrok številnih prometnih nesreč je precej padla. Padec v primerjavi z istim obdobjem v preteklem letu znaša 14%.

V prvih šestih mesecih lanskega

leta je bilo zaradi vinjenosti 63 prometnih nesreč, letos pa le 54. Opaža se, da je vinjenost padla le pri voznikih motornih vozil (lani v šestih mesecih 37 primerov, letos 16). Nasprotno pa je s kolesarji in pešci. Lani so ti povzročili 26 prometnih nesreč, letos pa 37 prometnih nesreč ali 42% več. Vendar je nastalo v prvem polletju lanskega leta od skupnega števila prometnih nesreč 20% zaradi vinjenosti, medtem ko je letos ta odstotek padel na 16%. Padec prometnih nesreč, nastalih zaradi vinjenosti gre predvsem na račun našega preventivnega delovanja in raznih ukrepov, katere izvajamo nasproti vinjenim voznikom.

V prvem polletju lanskega leta je bila zaradi ugotovitve stopnje alkoholiziranosti odvzeta kri 217 kršiteljem cestnega reda, med katerimi je bilo 66 treznih. Rezultati analize krvi v letošnjem obdobju (prvih šest mesecev) pa dajejo naslednjo sliko:

	Negativno	0,5—1 ‰	1—2 ‰	2—3 ‰	3—4 ‰	Skupaj
Januar—junij	45	15	48	43	4	155

Kakor je razvidno iz gornje tabele, je bilo med vsemi, katerim je bila odvzeta kri zaradi suma alkoholiziranosti 45 ali 29% treznih, pri ostalih udeležencih pa je bila najdena koncentracija alkohola od 0,50 do 4 ‰. Opazili smo tudi, da so pri alkoholiziranih voznikih v letošnjem letu ugotovljene manjše koncentracije alkohola kakor lani.

c) Kolesarji — poseben problem

Do 30. sept. 1956 je bilo letos na območju okraja 596 prometnih nesreč. Od tega števila so zakrivil kolesarji 184 ali 31% nesreč, pri katerih lahko ugotovimo vzroke, ki vplivajo na porast. Ravno glede kolesarjev je v tem pogledu največ različnih stališč, medtem ko so mnenja o ostalih koristnikih cest bolj enotna. Večina nesreč ima svoje vzroke prav v duševnem stanju kolesarjev, katero brez dvoma vpliva na njihovo pozornost.

Elementi, ki vplivajo na zmanjšanje pozornosti pri kolesarjih so različni. Ob enostavnosti vožnje na kolesih lahko kolesar sprost svoje misli in jih ne posveti prometu. V tem pogledu je položaj pri ostalih koristnikih cest bistveno drugačen. Tudi obnašanje kolesarja je odvisno od posebnosti kolesa; ravnotežje kolesarja je nestabilno — nestalno, kar je vzrok, da se nerad ozira; zaradi ožine pnevmatike se raznim špranjem na cesti izogiba pravokotno; zaradi neprožnosti kolesa se izogiba najrazličnejšim nepravilnostim ceste itd. V mestih se kolesarji neradi vozijo ob pločnikih, ker se boje zadetja. Nova motorna vozila — katerih je vsako leto več — delujejo brezhbno, neslišno itd., vzbujajo pri kolesarju vedno manjšo pozornost, kot pa stara motorna vozila. Zato se kolesar pri zavijanju v levo redkokdaj ozre in preveri, če ga morda ne prehiteva vozilo, katerega stroj teče neslišno.

Zaradi teh razlogov se bomo morali pri kolesarju boriti poleg upoštevanja prometnega reda tudi za prevzgojo njegove duševnosti. Te preobrazbe pa ne bomo dosegli samo s kaznovanjem. Samo letos do 30. septembra smo kaznovali 14.240 kolesarjev. Če temu številu prištejemo še one, ki so bili kaznovani v

upravno-kazenskem postopku ali pa samo opozorjeni od naših uslužbencev, lahko ugotovimo, da skoraj ni kolesarja, ki zaradi storjenega prekrška ne bi imel opravlja s nami. Zaradi tega smo mnenja, da skrb za varno vožnjo kolesarjev ne zadeva samo organe za notranje zadeve, ampak tudi najrazličnejše druge organizacije.

č) Razmerje prometnih nesreč med poklicnimi vozniki, amaterji ter ostalimi

Vrste voznikov, udeleženih pri prometnih nesrečah, so naslednje:

poklicnih voznikov	216
voznikov-amaterjev	80
voznikov brez voznega dovoljenja	27
voznikov ECZ	27
inozemskih voznikov	11
vojaških voznikov	10
Skupaj	371

Razmerje med poklicnimi vozniki motornih vozil, udeleženih pri prometnih nesrečah in celotnim številom registriranih poklicnih voznikov je 1:15. Vozniki-amaterji pa so udeleženi pri prometnih nesrečah v razmerju 1:50. Visoko je tudi število povzročiteljev prometnih nesreč, ki nimajo voznškega dovoljenja.

B. REPRESIVNI UKREPI

a) Povzročitelji prometnih nesreč v kazenskem postopku

Zaradi suma kaznivih dejanj ogrožanja javnega prometa (čl. 271) KZ smo v prvih šestih mesecih tega leta obravnavali 148 storilcev, med katerimi je 147 moških in 1 ženska. Število kaznivih dejanj s tega področja je bilo 123. Med 148 udeleženci prometnih nesreč, ki so osumljeni kaznivega dejanja, je bilo voznikov motornih vozil 124, voznikov vprežnih vozil 15, kolesarjev 8 in 1 pešec.

Med delikventi je bilo 91 poklicnih voznikov, 37 amaterjev, 7 voznikov ECZ, 9 voznikov JLA in 4 vozniki brez voznškega izpita.

Po socialni strukturi je največ delavcev (104), uslužbencev (23) itd.

b) Upravno kaznovani kršitelji cestnoprometnih predpisov

1. Kaznovani od sodnika za prekrške

	Število prekrškov	Kaznovanih	Delavci	Kmetje	Uslužbenci	Obrtniki	Ostali	Skupaj
Januar—junij	3404	3045	1659	165	630	173	418	3045

Število upravno kaznovanih kršiteljev se je v prvem polletju letos zelo dvignilo in je celo znatno večje od celotnega števila v letu 1955. Ta porast je posledica doslednega izvrševanja novih prometnih predpisov, ki so izšli ob koncu leta 1955. Po izidu novih predpisov smo državljane v glavnem samo opozarjali in jim nove predpise pojasnjevali. Sele nato smo začeli z ostrejšimi ukrepi. Po socialni strukturi je med kršitelji največ delavcev in uslužbencev ali drugače rečeno, največ kolesarjev.

2. Kaznovani na kraju kršitve

V prvih devetih mesecih letošnjega leta je bilo v mandatnem postopku kaznovanih 14.240 oseb. Med kaznovanih 18.786 oseb, kar je za lansko leto je bilo v istem času kaznovanih 18.786 oseb, kar je za 4546 več kakor letos, vendar pa je bila vsota izrečenih kazni v lanskem letu nekoliko manjša.

C. POPULARIZIRANJE IN IZVRŠEVANJE CESTNOPROMETNIH PREDPISOV IN UKREPOV

a) Predavanja, tisk, film itd.

V prvem polletju letošnjega leta smo v prometni disciplini vzgajali predvsem našo mladino s tem, da smo v osnovnih šolah in gimnazijah prirejali predavanja, spremljana čestokrat tudi s filmi. Posebno miličniki, ki so obiskovali osnovne šole, so to nalogo odlično izvedli. Mnenja smo, da mora delo z mladino postati ena stalnih oblik vzgoje in sodelovanja, zato smo te naloge prenesli tudi na avto-moto društva v okraju. Posamezni člani raznih avto-moto društev so tudi obiskovali osnovne šole in predavali otrokom tisto, kar morajo glede svoje varnosti in varnosti drugih vedeti o cestnem prometu. Organizirali smo tudi pionirske prometne krožke. Zelo uspešna so bila tako imenovana »premična« predavanja, pri katerih smo otroke po mestu vozili z avtobusom in jim pojasnjevali med vožnjo pomen prometnih znakov križišč, prehodov za pešce in dolžnosti posameznih prometnih udeležencev. Samo v letošnjem letu smo priredili 34 predavanj o prometu in prometni varnosti. Teh predavanj se je udeležilo nad 8000 osnovnošolskih otrok in dijakov. V Logatcu pa je bilo organizirano pionirsko propagandno tekmovanje z avtomobilčki.

V časopisih smo objavljali razne članke o napakah kolesarjev, pešcev in ostalih koristnikov. V prvih šestih mesecih tega leta je na primer Ljubljanski dnevnik objavil 43 naših prispevkov, v katerih smo opozarjali na red in disciplino v prometu. Naše prispevke so objavljali tudi ostali listi.

Velik učinek so napravili na prebivalstvo ostanki razbitega avtomobila, last ljubljanskih mlekarov, ki smo ga razstavili pred Ajdovščino.

Preko Združenja šoferjev in avtomehaničkov smo z raznimi predavanji skušali vplivati na izboljšanje cestno-prometne varnosti. Obiskali smo tudi razna transportna podjetja in jim razlagali nove cestno-prometne predpise ter stanje prometne varnosti.

Glede preobrazbe državljanov v smislu povečanja cestnoprometne discipline, smo že našli pot v šole. Skupno z avto-moto zvezo Slovenije se borimo še za to, da bi bila predavanja o prometni varnosti tudi učni predmet. Nismo pa še uspeli najti poti do starejših kolesarjev,

predvsem onih, ki so zaposleni. Ravno pri teh nam bodo morale pomagati razne družbene organizacije.

b Posebni ukrepi za izboljšanje cestnoprometne discipline

Poleg propagandne dejavnosti smo okrepili tudi cestno kontrolno službo in dosledno posegli v borbo proti alkoholiziranim voznikom. Samo v prvem polletju letos smo odvzeli voznikom motornih vozil 41 voznških dovoljenj. Večina voznikov je bila zasačena, ko so med vožnjo uživali alkoholne pijače.

Ob vrnitvi voznškega dovoljenja izprašamo voznika o znanju prometnih predpisov. Če voznik letih ne zna, mu dovoljenja ne vrne- mo toliko časa, dokler se ne prepričamo, da obvlada predpisano snov.

Nekateri poklicni vozniki zelo slabo obvladajo prometne predpise, ne poznajo prometnih znakov in pripisujejo nekim simbolom čestokrat drugačen pomen. Zelo smo poostрили nadzor nad vozniki, ki prevažajo potnike s tovornimi avtomobili. Zaradi poostrene kontrole se je število voznikov C kategorije, ki žele prevažati potnike, znatno

zmanjšalo in se je zvišalo število voznikov D kategorije, kateri lahko upravljajo vse vrste motornih vozil za prevoz potnikov v javnem prometu.

Ravno tako smo posvečali nadzor nad tehničnim stanjem motornih vozil. Nekateri vozniki nimajo urejenih svetlobnih naprav tako, kakor zahtevajo prometni predpisi. Izvedli smo tudi nočne kontrole v večjih podjetjih in ustanovah, ki imajo motorna vozila, in ugotovili razne napake. Končno smo uvedli še nočne preglede motornih vozil, da na ta način ugotavljamo brezhibno stanje svetlobnih naprav.

Leto	Osebnih avtomobili	Avtobusi	Tovorni in prikolice	Motorna kolesa	Skupaj
1955	1490	87	1498	1500	4575
1956 (30. sept.)	1437	112	1503	1785	4837

Število registriranih motornih vozil je bilo na dan 30. septembra t. l. 4837. Neregistriranih motornih vozil pa je 1331, skupno je torej v okraju po naših podatkih 6168 vozil. Od 1331 neregistriranih motornih vozil je 878 vozil, ki so v letu 1955 že bila registrirana. 453 vozil pa

c) Polaganje izpitov in nelož podatkov o registriranih motornih vozilih

V prvem polletju tega leta je bilo polaganje voznške izpite za osebne motornih vozil 1220 kandidatov. Med tega števila jih je 359 ali 29,4% padlo, medtem ko je 861 kandidat izpit napravilo. Med 1220 kandidati je polagalo voznški izpit 1030 kandidatov, od katerih je 308 ali 30,8% padlo in 722 napravilo, ter 190 kandidatov klicnih voznikov, katerih je 51 ali 26,6% padlo in 139 napravilo.

Število registriranih motornih vozil je v primerjavi zadnjih devet let naslednje:

tudi v letu 1955 ni bilo registriranih. Takšen porast neregistriranih vozil ima svoj vzrok predvsem v uvedbi novih taks na motorna vozila in v ostrejšem kriteriju pregledovanja motornih vozil.

(Nadaljevanje bo v prihodnjih številki »Glasnika«)

Predpisi občinskih ljudskih odborov

OBČINA LJUBLJANA-MOSTE

Na podlagi 2. odstavka 15. in 79. člena Zakona o občinskih ljudskih odborih (Ur. list LRS št. 19/52) III. razdelka 2. poglavja priloge I/B Zakona o pristojnosti občinskih in krajskih ljudskih odborov (Ur. list FLRJ št. 34/55) ter 3. člena Zakona o spremembah in dopolnitvah Temeljnega zakona o prekrških (Ur. list FLRJ št. 58/55), izdaja Občinski ljudski odbor po sklepu seje z dne 5. 10. 1956

ODLOK

o spremembah in dopolnitvah odloka o stanovanjski tarifi, razdelitvi najemnin in skladih

1. člen

V odloku o stanovanjski tarifi, razdelitvi najemnin in skladih MLO Ljubljana (Ur. list LRS št. 31/54) se za 6. členom doda nov člen 6a, ki se glasi:

V hišah, ki so grajene po letu 1950, se najemnina razdeli:

najmanj 70% v amortizacijski sklad,
najmanj 10% za vzdrževanje do 20% za hišno upravo.

Hišni svet lahko določi za razdelitev v amortizacijski sklad in v sklad za vzdrževanje tudi višji odstotek na račun zmanjšanja stroškov za hišno upravo.

2. člen

Besedilo 7. člena v prejšnjem členu imenovanega odloka se spremeni takole:

Hišni sveti stanovanjskih hiš, ki so bile zgrajene v letu 1918 in prej, ne vplačujejo v sklad za zidanje stanovanjskih hiš dela amortizacijskega sklada.

Amortizacijski sklad in sklad za vzdrževanje se za te hiše združita v en sklad za vzdrževanje.

Hišni sveti stanovanjskih hiš, ki so zgrajene po letu 1918, odvajajo od stanovanjskih najemnin mesečno iz amortizacijskega sklada v sklad za zidanje stanovanjskih hiš občinskega ljudskega odbora 20% tiste-

ga dela najmenine, ki se plačuje v amortizacijski sklad.

3. člen

Spremeni se tudi 8. člen istega odloka tako, da se glasi:

Od najemnin za poslovne prostore v hišah, last splošnega ljudskega premoženja, družbenih in združenih organizacij ter zasebnih hiš, ki so vključene v stanovanjsko skupnost, odvaja hišni svet za zidanje stanovanjskih hiš:

1. pri hišah, zgrajenih do vključno leta 1900 30%
2. pri hišah, zgrajenih od leta 1901 do vključno 1910 40%
3. pri hišah, zgrajenih od leta 1911 do vključno 1918 50%
4. pri hišah, zgrajenih od leta 1918 do vključno 1945 60%
5. pri hišah, zgrajenih od leta 1945 dalje 70%

Ostanek najemnine pa se razdeli: najmanj 60% v amortizacijski sklad,

najmanj 20% za vzdrževanje, do 20% za hišno upravo.

Hišni svet lahko določi za razdelitev v amortizacijski sklad in v sklad za vzdrževanje tudi višji odstotek na račun zmanjšanja stroškov za hišno upravo.

4. člen

Hišni sveti, ki bodo po določbah tega odloka razpolagali z večjimi denarnimi sredstvi, teh višjih sredstev ne smejo uporabljati za stroške hišne uprave.

5. člen

Ta odlok velja od dneva objave v »Glasniku« OLO Ljubljana.

Predsednik
Občinskega ljudskega odbora
Ciril Fain l. r.

OBČINA CERKNICA

Na podlagi 2. odstavka 7. člena Uredbe o potnih in selitvenih stroških (Ur. list FLRJ št. 28-29/55), 24. člena statuta občine Cerknica z dne 31. 5. 1956 in v skladu z določbami odredbe o višini kilometrine (Ur. list

LRS št. 4-4/56) je Občinski ljudski odbor Cerknica na 10. seji dne 25. oktobra 1956 sprejel

ODLOK

o kilometrini za uslužbence Občinskega ljudskega odbora Cerknica

1. člen

Uslužbenci in delavci, zaposleni pri Občinskem ljudskem odboru Cerknica, imajo pravico do kilometrine ob pogojih, določenih v tem odloku.

2. člen

Kilometrini je odškodnina za pot, opravljeno po nalogu za službeno potovanje, v kraj, ki je oddaljen od sedeža ObLO Cerknica več kot 4 km, in sicer peš ali z vozilom. Kilometrini pripada do sredstva območja terenske dejavnosti, ne pa tudi za prehojene ali prevožene razdalje na samem zemljišču terenske dejavnosti.

3. člen

Kilometrini ne pripada uslužbencem, ki zaradi značaja svoje službe morajo to službo opravljati na prostem na terenu (na primer gozdarji, cestarji in podobno).

Kilometrini ne pripada delavcem in uslužbencem, ako imajo na razpolago redna prevozna sredstva. Le po izrednem nalogu odredbodjalca se v takem primeru lahko izposlužijo kolesa, če je to v interesu službe, nakar imajo pravico do kilometrine.

4. člen

Kilometrini znaša za en kilometer opravljene poti:

1. pri uporabi uradnega dvo-kolesa 15 dia
2. pri uporabi prometnega sredstva, ki je zasebna last, kakor tudi pri hoji, 15 dia

5. člen

Ta odlok velja od dneva objave v »Glasniku« OLO Ljubljana.

Predsednik
Občinskega ljudskega odbora
Jože Telič l. r.

Izveček iz poročila o poslovanju »PEKARNE SPODNJA ŠIŠKA«, Ljubljana, Medvedova 38, v letu 1955

Realizacija je znašala 40,286.729 din. Zaposlenih je bilo 21 delavcev, 3 uslužbenci in 1 vajenec. Plan je bil presežen za 25 %. Knjigovodstvo v redu in ažurno. Vse obveznosti do družbene skupnosti so bile poravnane v redu

BILANCA na dan 31. decembra 1955

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	1.318	1.	Sklad osnovnih sredstev	1.318
2.	Investicije v teku	—	2.	Dolgoročni krediti za dokončane investicije	—
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	383	3.	Razni skladi	393
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finansiranje investicij	—
4.	Skupna obratna sredstva	1.513	5.	Drugi viri finansiranja investicij	—
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev		
5.	Kupci in druge terjatve	942	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	830
6.	Druga aktiva	202	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva		
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	1.817
7.	Razporejeni dobiček	2.941	8.	Druga pasiva	—
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh		
			9.	Dobiček	2.941
			10.	Kritje izgube	—
	Skupaj:	7.299		Skupaj:	7.299

Vodja računovodstva:
Zore Marija

Predsednik upravnega odbora:
Matko Franc

Direktor podjetja:
Sporar Stane

Izveček iz poročila o poslovanju trgovine in skladišča usnja »KONUS«, Slovenske Konjice, Ljubljana, Gosposvetska 2, v letu 1955

Podjetje je doseglo v letu 1955 za 18 % višji promet kot v letu 1954. Zaposlenih je bilo skupno 11 uslužbencev

BILANCA na dan 31. decembra 1955

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	473	3.	Razni skladi	1.720
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finansiranje investicij	—
4.	Skupna obratna sredstva	25.955	5.	Drugi viri finansiranja investicij	—
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev		
5.	Kupci in druge terjatve	14.432	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	18.037
6.	Druga aktiva	19	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva		
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	20.718
7.	Razporejeni dobiček	8.513	8.	Druga pasiva	404
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh		
			9.	Dobiček	8.513
			10.	Kritje izgube	—
	Skupaj:	49.392		Skupaj:	49.392

Vodja računovodstva:
Gogala Franc

Predsednik upravnega odbora:
Grbac Marjan

Direktor podjetja:
Pečenko Karel

Izveček iz poročila o poslovanju slaščičarne GRABLOVIC JOSIP, drž. obrtni mojster, Ljubljana, Nazorjeva 3, v letu 1955

Podjetje je bilo ustanovljeno 7. junija 1951 z odločbo IO MLO Ljubljana. V letu 1955 je podjetje zaposlovalo povprečno 9 delavcev in uslužbencev ter ustvarilo 11,302.297 din prometa. Obveznosti do družbene skupnosti so bile poravnane. Podjetje je rentabilno. Knjigovodstvo je ažurno in v redu. Delovni kolektiv podjetja je imel redna zasedanja in je tekoče probleme sproti reševal

BILANCA na dan 31. decembra 1955

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	1.265	1.	Sklad osnovnih sredstev	1.265
2.	Investicije v teku	—	2.	Dolgoročni krediti za dokončane investicije	535
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	546	3.	Razni skladi	—
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finansiranje investicij	—
4.	Skupna obratna sredstva	646	5.	Drugi viri finansiranja investicij	—
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev		
5.	Kupci in druge terjatve	20	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	240
6.	Druga aktiva	—	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva		
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	300
7.	Razporejeni dobiček	968	8.	Druga pasiva	137
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh		
			9.	Dobiček	88
			10.	Kritje izgube	—
	Skupaj:	3.445		Skupaj:	3.445

Vodja računovodstva:
Špeletič Fanči

Predsednik upravnega odbora:
Bertoncelj Rezka

Direktor podjetja:
Grablovic Josip

Izvelek iz poročila o poslovanju trgovskega podjetja »JAGODA«, Ljubljana, Celovška 61, v letu 1955

Podjetje je bilo ustanovljeno 1. maja 1954. V letu 1955 je bilo zaposlenih povprečno 8 uslužbencev in 2 vajenki. V 6 prodajnih mestih je bilo ustvarjenega 43.738.377 din prometa. Podjetje je rentabilno, knjigovodstvo ažurno

AKTIVA**BILANCA na dan 31. decembra 1955**

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	318	1.	Sklad osnovnih sredstev	31
2.	Investicije v teku	—	2.	Dolgoročni krediti za dokončane investicije	47
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	383	3.	Razni skladi	—
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finansiranje investicij	—
4.	Skupna obratna sredstva	1.242	5.	Drugi viri finansiranja investicij	—
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev		
5.	Kupci in druge terjatve	175	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	—
6.	Druga aktiva	—	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva		
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	1.33
7.	Razporejeni dobiček	—	8.	Druga pasiva	—
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh		
Skupaj:			9.	Dobiček	—
		2.118	10.	Kritje izgube	2.11
			Skupaj:		

Vodja računovodstva:
Komel Jelena

Predsednik upravnega odbora:
Lavrenšček Metod

Direktor podjetja:
Razbornik

Izvelek iz poročila o poslovanju SVINJEGOJSTVA MLINSKEGA PODJETJA DOMŽALE, v letu 1955

Obrat je v letu 1955 obratoval samo prve tri mesece, nato pa je bil v likvidaciji. Osnovna sredstva je v pretežni večini prevzelo matično podjetje — Mlinska industrija Domžale, del teh sredstev pa je bil prodan na dražbi. Matično podjetje je prevzelo tudi vse obveznosti in terjatve tega obrata

AKTIVA**BILANCA na dan 31. decembra 1955**

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	2.80
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	2.459	3.	Razni skladi	—
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finansiranje investicij	—
4.	Skupna obratna sredstva	5	5.	Drugi viri finansiranja investicij	—
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev		
5.	Kupci in druge terjatve	77	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	—
6.	Druga aktiva	53	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva		
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	61
7.	Razporejeni dobiček	369	8.	Druga pasiva	—
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh		
Skupaj:			9.	Dobiček	369
		2.963	10.	Kritje izgube	2.96
			Skupaj:		

Vodja računovodstva:
Roglič Franc

Predsednik upravnega odbora:
Sušteršič Albin

Direktor podjetja:
Rode Ludvik

Izvelek iz poročila o poslovanju tovarne mlinskih strojev »MLINOSTROJ«, Domžale, v letu 1955

Proizvodni plan in realizacija sta bila dosežena 107 %. Zaposlenih je bilo povprečno 86 oseb. Delovni prostori so grlo proizvodnje, kateri so premajhni in neustrezajoči

AKTIVA**BILANCA na dan 31. decembra 1955**

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	25.567	1.	Sklad osnovnih sredstev	20.371
2.	Investicije v teku	94	2.	Dolgoročni krediti za dokončane investicije	5.196
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	7.521	3.	Razni skladi	8.978
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finansiranje investicij	94
4.	Skupna obratna sredstva	23.810	5.	Drugi viri finansiranja investicij	—
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev		
5.	Kupci in druge terjatve	2.898	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	17.520
6.	Druga aktiva	196	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva		
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	1.381
7.	Razporejeni dobiček	31.433	8.	Druga pasiva	7.428
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh		
Skupaj:			9.	Dobiček	31.433
		91.519	10.	Kritje izgube	91.519
			Skupaj:		

Vodja računovodstva:
Korošec Ivanka

Predsednik upravnega odbora:
Kralj Jože

Direktor podjetja:
Braučič Maks

Izvelek iz poročila o poslovanju pekarnice »STARI VODMAT«, Ljubljana, Šmartinska 6, v letu 1955

Podjetje je ustanovljeno z odločbo MLO 1316 z začetkom poslovanja 1. novembra 1952. Pekarna posluje s 25 delavci in 3 nameščenci

BILANCA na dan 31. decembra 1955

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	908	1.	Sklad osnovnih sredstev	908
2.	Investicije v teku	—	2.	Dolgoročni krediti za dokončane investicije	354
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	289	3.	Razni skladi	—
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finansiranje investicij	—
4.	Skupna obratna sredstva	1.197	5.	Drugi viri finansiranja investicij	—
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev		
5.	Kupci in druge terjatve	2.015	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	1.000
6.	Druga aktiva	70	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva		
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	2.217
7.	Razporejeni dobiček	3.095	8.	Druga pasiva	—
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh		
Skupaj:			9.	Dobiček	3.095
			10.	Kritje izgube	—
			Skupaj:		

Vodja računovodstva:
Mazi Bernarda

Predsednik upravnega odbora:
Korenčan Jernej

Direktor podjetja:
Hrovat Franc

Izvelek iz poročila o poslovanju trgovskega podjetja »MEDEY«, Ljubljana, Cigaletova 3-I., v letu 1955

Od celotne dejavnosti podjetja odpade 54 % prometa na izvoz, 46 % pa na promet na domačem tržišču. Promet je bil za 34 % večji kot leta 1954, ko je bilo podjetje ustanovljeno. Povprečno število zaposlenih je bilo 29

BILANCA na dan 31. decembra 1955

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	3.479	1.	Sklad osnovnih sredstev	2.562
2.	Investicije v teku	—	2.	Dolgoročni krediti za dokončane investicije	917
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	9.364	3.	Razni skladi	11.892
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finansiranje investicij	—
4.	Skupna obratna sredstva	51.291	5.	Drugi viri finansiranja investicij	—
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev		
5.	Kupci in druge terjatve	9.711	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	44.978
6.	Druga aktiva	2.950	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva		
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	16.446
7.	Razporejeni dobiček	5.019	8.	Druga pasiva	—
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh		
Skupaj:			9.	Dobiček	5.019
			10.	Kritje izgube	—
			Skupaj:		

Vodja računovodstva:
Zagar M.

Predsednik upravnega odbora:
Čok Anton

Direktor podjetja:
Goslar Miran

Izvelek iz poročila o poslovanju OBRTNEGA GRADBENEGA PODJETJA, Logatec, v letu 1955

Podjetje si je v letu 1955 iz lastnih virov nabavilo za 773.065 din osnovnih sredstev. V letu 1955 je bilo zaposlenih povprečno 26 delavcev ter so se v glavnem izvajale usluge zidarskih in delno tesarskih del. Podjetje je poslovalo brez kredita z lastnimi obratnimi sredstvi

BILANCA na dan 31. decembra 1955

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	773	1.	Sklad osnovnih sredstev	648
2.	Investicije v teku	—	2.	Dolgoročni krediti za dokončane investicije	—
3.	Izločena sredstva in druga investicijska sredstva	36	3.	Razni skladi	822
B. Obratna sredstva			4.	Dolgoročni kredit za finansiranje investicij	125
4.	Skupna obratna sredstva	135	5.	Drugi viri finansiranja investicij	—
C. Sredstva v obračunu in druga aktiva			B. Viri obratnih sredstev		
5.	Kupci in druge terjatve	1.913	6.	Viri obratnih sredstev (skupno)	—
6.	Druga aktiva	—	C. Viri sredstev v obračunu in druga sredstva		
D. Finančni uspeh			7.	Dobavitelji in druge obveznosti	1.262
7.	Razporejeni dobiček	2.667	8.	Druga pasiva	—
8.	Izguba	—	D. Finančni uspeh		
Skupaj:			9.	Dobiček	2.667
			10.	Kritje izgube	—
			Skupaj:		

Vodja računovodstva:
Petrovec Anica

Predsednik upravnega odbora:
Celarc Ludvik

Direktor podjetja:
Mesar Viktor

