naša skupna varnost v prometu

Za večjo varnost v prometu

Udeleženci »posveta o ukrepih za zagotovitev večje varnosti v cestnem prometu v občini Ljubljana Vič-Rudnik« so ugotovili, da smrt še vedno preveč kosi po cestah naše občine. Umrljivost zaradi prometnih nesreč je v Sloveniji na tretjem mestu, zdravljenje poškodovanih pa terja velika finančna sredstva.

Četudi se prometna varnost počasi zboljšuje, stanje na tem področju še zdaleč ni zadovoljivo. Temu sta v veliki meri kriva hiter porast motornih vozil in hudo zaostajanje pri izboljšanju cestnega omrežja. Pomočnik komandirja milice na Viču je povedal, da se je v primerjavi z letom 1977, ko je bilo 28 nesreč s smrtnim izidom, v letu 1978 ta številka zmanjšala na 23, število nezgod s telesnimi poškodbami pa se je v letu 1978 v primerjavi z letom poprej zmanjšalo za več kot sto. Čeprav ti primerjali podatki kažejo pozitivno gibanje k zmanjševanju nezgod, vendar to zmanjševanje še vedno prepočasi poteka.

Pri tem imajo največ »zaslug« vozniki, ki ne prilagodijo hitrosti vožnje razmeram na cesti. Po besedah pomočnika komandirja milice na Viču so miličniki v minulem letu vložili veliko truda v izboljšanje varnosti v prometu, zlasti so poskrbeli za varnost šolarjev. V lanskem letu se zato pred osnovnimi šolami ni zgodila nobena prometna nesreča.

Ne le med vozniki, tudi med pešci je mnogo nedisciplineranih. K nesrečam pripomore tudi slaba prometna signalizacija, zlasti prehodi za pešce so slabo označeni in osvetljeni. Slaba signalizacija ni posledica pomanjkanja sredstev, marveč izvajalec ne uspe pravočasno opraviti vseh nalog.

Največ nesreč se zgodi na Tržaški in Dolenjski cesti, na katerih je promet najgostejši. Predvsem Tržaška cesta ni usposobljena za tako gost promet. Četudi se po ugotovitvah strokovnjakov — zgodi največ nesreč zavoljo napak voznikov, posvečajo posamezniki in delovne organizacije premalo pozornosti tehnični brezhibnosti vozil.

Ne le preventivno in represivno delovanje milice, tudi prometna vzgoja naj pripomore k prometni varnosti zlasti najmlajših. Pri prometni vzgoji v osnovnih šolah je močno dejaven »Svet za vzgojo in preventivo v cestnem prometu«. Svet sodeluje pri prometni vzgoji otrok s predvajanjem filmov, sofinanciranjem učnih pripomočkov in s predavanji, ki so namenjena ne le otrokom, marveč tudi staršem. Kajti od vedenja staršev v prometu je v marsičem odvisno tudi vedenje otrok. Svet sodeluje in usmerja dejavnost pionirjev-prometnikov in prireja tekmovanja pionirjev-prometnikov in tekmovanja »Kaj veš o prometu?«. S svojo dejavnostjo je pričel tudi v vzgojnovarstvenih organizacijah.

Srednje šole, krajevne skupnosti in delovne organizacije posvečajo vse premalo pozornosti prometni varnosti. Zlasti v srednje šole je težko prodreti, če tamkaj nimajo razumevanja za tovrstno vzgojo. Po mnenju udeležencev posveta bo potrebno z novim zakonom o usmerjenem izobraževanju uvesti prometno vzgojo kot obvezni del učnega programa. V bodoče bo Svet posvečal več pozornosti prometnemu izobraževanju v krajevnih skupnostih in delovnih organizacijah. Doslej v KS in delovnih organizacijah niso kazali preveč zanimanja za takšno vrsto družbene samozaščite. V Svetu razmišljajo, da bi pričeli podeljevati plaketo »vzorni voznik«, o uvedbi prometne vzgoje poleg srednjih tudi v visoke šole in pričeli s predavanji etike v cestnem prometu. Tema o etiki v cestnem prometu bo bržkone koristila večini voznikov, saj se sedaj kar preveč brezobzirno obnašajo na cesti. Razpravljalci so ugotovili, da bi bilo najbrže učinkovito, če bi za prometne prekrške zaostrili kazni. Tako bi takšna kazen bolj delovala kot preventivni dejavnik kot sedanje blage kazni vse dotlej, dokler se z vzgojo udeležencev v prometu ne bo dvignila njihova prometna kultura.

F. PREŠEREN

Posvet je prinesel vrsto novih razmišljanj

POBUDA JE RODILA STOODSTOTNI USPEH

Zelena luč za velikolaške traktoriste

Trideset kmetijskih proizvajalcev iz Velikih Lašč je uspešno opravilo vozniški izpit. Čemu takšen pomen tej vesti, bi lahko ocenjevali prvi hip. Pa vendar, vrsta težav in pomanjkanje časa za zamudno opravljanje teh tečajev sta marsikaterega lastnika traktorja odvračala od odločitve k pristopu v tovrstni tečaj. Toda s primernim organiziranjem in dobro voljo posameznikov se lahko tudi takšni tečaji uspešno odvijajo v kraju samem. To potrjuje primer iz Velikih Lašč.

Na pobudo kmetijske zadruge Velike Lašče je strokovni izobraževalni center Ježica iz Ljubljane

pod strokovnim vodstvom Jožeta Jeršina — prometnega strokovnjaka iz Turjaka, izvedel celotno pripravo na vozniški izpit. Praktično vožnjo pa je prevzel tovariš Dolšina iz Velikih Lašč.

Najmlajši tečajnik je bil še ne 15 let stari Robert Hren, najstarejša pa sta bila Franc Žužek iz Dravske vasi in Ivan Štrukelj iz Lapor — oba sta že v 68. letu starosti. S teoretično pripravo so pričeli v mesecu februarju, s praktično vožnjo pa v mesecu marcu.

24. maja je bil opravljen preizkus znanja. Vsi tečajniki — torej vseh 30 lastnikov traktorjev, so izpit opravili v prvem preizkusu in tako pridobili ustrezna vozniška dovoljenja za samostojno vožnjo s traktorjem.

Ob oceni samih priprav lahko ugotavljamo, da so potekale zelo dobro, saj so pri teoretičnem preizkusu znanja le trije tečajniki morali pojasniti prometne znake, pri praktični vožnji — zahtevnejšem delu pa so bile prisotne le težave vožnje traktorja s polprikolico po klancu navzgor.

Čestitki za stoodstotni uspeh vsem tečajnikom, katerim jo je že izrekel načelnik komisije za vozniške izpite Bojan Ham iz Ljubljane, se pridružuje tudi naše uredništvo, saj se velja prav po tem primeru zgledovati tudi še marsikje drugje, kjer so tovrstni problemi prav tako prisotni.

NAŠA KOMUNA

GLASILO OK SZDL LJUBLJANA VIČ-RUDNIK — UREJATA IZDAJATELJSKI SVET (predsednik ing. JANEZ ČEMAŽAR) IN UREDNIŠKI ODBOR — MILAN BUH, VASJA BUTINA, JANJA DOMITROVIČ (glavna in odgovorna urednica), ANDREJA GOMEZELJ, JANEZ JAGODIČ, IVO ZALAR, tehnični urednik IVAN ŽITKO — UREDNIŠTVO NAŠE KOMUNE — LJUBLJANA TRG MDB 14 — TELEFON 28-038 ali 20-728 — TEKOČI RAČUN SDK: 50103-678-51173 — ROKOPISOV IN FOTOGRAFIJ NE VRAČAMO — TISK TISKARNA LJUDSKA PRAVICA LJUBLJANA — GLASILO PREJEMAJO VSA GOSPODINJSTVA V OBČINI BREZPLAČNO — GLASILO NAŠA KOMUNA IZHAJA ŠTIRINAJSTDNEVNO V NAKLADI 26.000 IZVODOV

S ČOLNOM OD TROMOSTOVJA DO VRHNIKE

Ljubljanica vabi

Bržkone malo Ljubljančanov ve kam iti, če si zažele vožnje s čolnom. Večina bo brž pomislila na Bled ali Zbilje, ne vedo pa, da se v našem mestu skriva pravi raj za čolnarje, ribiče in tiste, ki si žele v miru ogledati bujno naravo ob bregovih Ljubljanice.

»Rekreacijski center Ljubljanica«, kot se društvo na Špici uradno imenuje, ima lepo število čolnov različnih vrst. Voda ni več tako umazana, kot pred leti, ker so na Vrhniki vgradili čistilne naprave in je Ljubljanica zdaj s svojo zeleno barvo kar privlačna na pogled. Da je tudi čista, dokazuje še to, da v njej živita sulec in postrv, ki sta še kako občutljivi ribi. Ne samo v vodi, tudi ob njenih bregovih bo pozorni opazovalec opazil marsikaj zanimivega. Junija se bodo že izlegle mlade račke in ponirki, ki se bodo skrivali v obrežnem grmičevju; tudi drugih obvodnih živali ne bo manjkalo.

Bolj vneti čolnarji pravijo, da je poseben čar vožnja ob jutranjem svitu, ko se narava šele prebuja. Tedaj pozoren opazovalec lahko opazi vse bogastvo narave od srn do manjših živali, ki so našle zatočišče v obrežnem grmovju.

Vožnja z motornimi čolni ni docela prepovedana, a velja omejitev moči motorja na štiri konjske sile.

Tisto popoldne, ko sem obiskal društvo na Špici, je bilo vse živo. Gospodar društva Drago Kačar je imel polne roke dela in bolj malo časa za razgovor. Prav tisto popoldne 24. maja so se v društvu pripravljali na prireditev »Noč na Ljubljanici«. Imeli so mnogo dela, da so lahko vse čolne prenesli v vodo, kajti nekateri so bili še od lanske jeseni v skladišču. V trenutku prostega časa je gospodar Kačar potožil, da sploh ni zanimanja za ta šport, tekmovalni čolni že več let niso bili v vodi in tudi aktivnih članov je premalo. Mladim sploh ni do dela v društvu, četudi ga ni mnogo, le vozili bi se radi s čolni. Članarina v društvu ni visoka, imajo pa njegovi člani velike ugodnosti pri vožnji s čolni. Nečlani morajo plačati štirideset dinarjev na uro.

Kljub temu, da se je gospodar pritoževal nad neaktivnostjo članov, center na Špici sploh ni zapuščen in zanemarjen. Čolni in stavbe so lepo vzdrževani, kar je seveda gospodarjeva zasluga. Le še obalo bi bilo treba malce urediti. Za neurejenost obale je nemalo krivo tudi preveliko niveliranje vode. Zato se trga obala. Preveliko niveliranje vode nastaja zavoljo nepravočasnega odpiranja in zapiranja zapornic na Gruberjevem kanalu in Ljubljanici.

Vedno pa center na Špici ni bil tako urejen. Pred dvema letoma, ko je Drago Kačar postal gospodar društva, je bil povsem zapuščen. Moral je vložiti veliko truda, da se je društvo izkopalo iz mrtvila. Z veliko marljivostjo se je Drago Kačar lotil dela, kajti kot nekdanji pomorski oficir čuti do vode in čolnarjenja še posebno ljubezen.

Njegov čoln za prireditev je bil že okrašen. Zato je spodbujal fante k delu ter jim oskrbel potrebno orodje in material za opremljanje čolnov. Povedal je še, da se društvo ne koplje v denarju; za vsak dinar je treba dobro premisliti, kako se bo porabil, kajti poleg sredstev telesnokulturne skupnosti Vič dobiva društvo sredstva le še od članarine, izposojevalnine čolnov ter skladiščenja čolnov zasebnikov.

Poleti bo društvo praznovalo sedemdeseto obletnico obstoja. Drago Kačar že razmišlja, kako bi na najprimernejši način proslavili to obletnico. Za uspešno organizacijo bo najbrže moral pridobiti nekaj aktivnih članov, da bo društvo dostojno proslavilo visoko obletnico svojega dela in obstoja.

F. PREŠEREN