

# Prometna preventiva del družbene samozaščite

Človeški faktor najpogostejši povzročitelj prometnih nesreč pri nas. Uspešno delo na področju vzgoje in preventive v cestnem prometu v občini Center

Promet na naših cestah je iz leta v leto gostejši, skoraj paralelno z naraščanjem prometa pa se večja krvni prometni davek na naših cestah. Že v letu 1973 je skupščina SRS na eni izmed svojih sej razpravljala o preventivi in varnosti v cestnem prometu in zavzela stališče, da je prometna preventiva del družbene samozaščite.

## KAJ PRAVI STATISTIKA

Statistični podatki o prometnih nezgodah, ki so dokaj natančno merilo za stanje prometne varnosti in podlaga za usmerjanje prometno preventivnega delovanja, kažejo rast prometnih nesreč glede na preteklo leto za približno odstotek. Morda se nam to statistično gledano prvi hip ne zdi tako veliko, toda če gledamo to skozi prizmo osebnih človeških tragedij in če vemo, da so najbolj naraščale prometne nezgode s smrtnim izidom, je to prav gotovo podatek, ki nas mora prisiliti k razmišljanju. Če se še malo zadržimo pri statističnih podatkih (ki so lahko zelo suhoparni, vendar tudi zelo prepričljivi) in ugotovljamo vzroke nesreč, razberemo, da so na prvih petih mestih najpogostejši vzroki nesreč, ki velikokrat terjajo posledice s težjim izidom naslednji:

- neprimerna hitrost (že nekaj let nazaj na prvem mestu),
- izsiljevanje prednosti,
- pešci z nepravilnim ravnanjem,
- vinjenost itd.

Z lahkoto ugotovimo, da je med prvimi petimi vzroki nesreč prisoten udeleženec v prometu z nepravilnim ravnanjem. Točneje, nepravilno ravnanje (neučakanost, predrznost, nepremišljenost...), ki je posledica pomanjkljive in slabe vzgoje ter ravnanja udeležencev v prometu, in pomanjkanje prometne etike. Podatki za lansko leto so nam pokazali nekoliko vedrejšo sliko v primerjavi s preteklimi leti, ki so pokazala da so prometne nesreče v rahlem upadanju. Eden od vzrokov je bil prav gotovo tudi ta, da so se pokazali sadovi dolgoletnih prizadevanj organov na področju preventivnega in vzgojnega delovanja v cestnem prometu. Vendar nas nepopolna slika stanja v letošnjem letu ponovno opozarja, da je na tem področju potrebno vložiti še veliko truda in organizirano vključiti in izvajati prometno preventivo v okviru družbene samozaščite.

## POMEMBNA VLOGA SVETA

V občini Center je bil s statutom občine ponovno ustanovljen svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, kot stalno telo občinske skupščine zaradi posebnega pomena pa je obdržal naziv svet.

Svet obravnava in preučuje cestno prometno problematiko, pospešuje prometno vzgojo in izobraževanje učencev v cestnem prometu, usmerja prometno vzgojno in preventivno dejavnost organov in organizacij, ki se ukvarjajo z vprašanjem varnosti cestnega prometa in usklajuje njihovo delo.

Prav tako svet razvija in pospešuje varnost cestnega prometa in prometno vzgojo preko vseh možnih sredstev javnega obveščanja ter predlaga ukrepe za izboljšanje prometne varnosti.

Razložek v delu sveta danes,

v primerjavi s časom, ko smo pristopili k prvim organiziranim oblikam delovanja, da bi z vzgojo in preventivnimi ukrepi zmanjšali prometni krvni davek, je nedvomno precejšnja, nam je v razgovoru dejal dolgoletni delavec na tem področju predsednik občinskega sveta Jože Klun. Tako smo se pred približno desetimi leti srečevali s statutarnimi organizacijskimi in kadrovskimi težavami. Z dolgoletnimi izkušnjami in vzgojo že številnega kadra za delo na tem področju je danes lažje delati. Ne gre pa seveda zanemariti dejstva, da se danes srečujemo s številnimi novimi problemi in odpiramo nova delovna področja, predvsem zato, ker je promet v zadnjih letih zelo narasel.

Na prvi seji sveta je bila zastavljena organizacijska shema delovanja občinskega sveta in narejen akcijski letni in dolgoročni načrt za delo. V sestavi sveta delujejo štiri komisije: za področje osnovnih in srednjih šol in komisije za krajevne skupnosti in gospodarske organizacije.

V preteklih letih je bilo največ pozornosti posvečeno vzgoji osnovnošolske mladine, kar kaže v zadnjem času že lepe rezultate, saj je delo in vzgoja prometne varnosti že lepo utečena in je našla svoje mesto tudi v učnih programih in dejavnostih osnovnih šol. Že nekaj let pionirji-prometniki ali prvošolci z rumenimi ovratnimi rutami na naših ulicah ne vzbujajo nobenega začudenja. Tradicionalno je postalo tudi vsakoletno in celoletno vzgojno prometno tekmovanje »Kaj veš o prometu«, ki se odvija preko razrednih in šolskih tekmovanj do finalnega, občinskega, ki ga organizira občinski svet za najboljše posameznike, ki kot ekipa zastopajo svojo šolo, ter imajo priložnost, da se preko medobčinskega uvrstijo na republiško ali celo zvezno tekmovanje.

V lanskem letu je svet z ustanovitvijo posebne komisije za srednje šole, ki jo sestavljajo imenovani mentorji vseh srednjih šol v naši občini, posegel na doslej premalom obravnavano področje vzgoje doraščajoče mladine. Analize so

namreč pokazale, da se nenehno večajo prometne nesreče ravno zaradi nepravilnega ravnanja le-te. Vendar je svet že v začetku organiziranega pristopa prometne vzgoje naletel na težave. Namreč, učni programi kakor tudi interesne dejavnosti, ki se odvijajo na posameznih šolah ne vsebujejo prometne vzgoje, čeprav so šole po republiškem dogovoru imenovalle odgovorne nosilce, ki pa so se tako znašli v neurejenem statusnem položaju, kakor tudi to da za svojo dejavnost in prizadevanje ne najdejo časa in prostora. Tako je večkrat prepuščena iznajdljivosti samih mentorjev, kar pa vsekakor ne more biti trajna rešitev tega tako pomembnega vprašanja. Svet je v okviru svojih možnosti že večkrat opozarjal na ta problem in ga sprožil preko delegatov tudi na zboru združenega dela, vendar bistvenih premikov in ustreznih rešitev še ni. Čeprav je svet z vztrajnostjo dosegel že bistvene premike v pozitivni smeri na področju prometne vzgoje v srednjih šolah in tudi izvedel občinska množična tekmovanja »Kaj veš o prometu« za srednje šole bo potrebno za nadaljnji napredek rešiti najprej nekatera ključna vprašanja.

Z ustanovitvijo komisije za krajevne skupnosti bo pokrita najširša baza vzgoje prometnih udeležencev in bodo dosegli to, da bo iniciativa za rešitev mnogih »terenskih« problemov izhajala neposredno od tam, kjer dejansko tudi nastajajo.

## NOV ZAKON-MANJ NESREČI?

Nov zakon o temeljnih varnostih cestnega prometa, ki je začel veljati prvega oktobra lanskega leta, je dvignil veliko prahu in sprožil polemike predvsem zaradi določil, ki predvidevajo strožje kazni za prometne prekrške. Novi zakon je prinesel štirinajst, danes že »udomačenih« pravil, za katerih kršitev izgubiš prometno dovoljenje. Novi zakon so mnogi hvalili, drugi pa so trdili, da smo glede kaznovanja zopet skočili v skrajnost. Mnenje mnogih, predvsem tistih, ki delajo na področju preventive v

V novi Kompasovi konferenčni dvorani se je na dan pred praznikom zbralo več delavcev kot ob kateri drugi priložnosti. Stolov je kaj kmalu zmanjkalo, toda ob svečanem vzdušju to ni nikogar motilo. Med delavci iz temeljnih organizacij, ki imajo sedež v poslovni stavbi pa je bilo tudi veliko gostov iz drugih tozdov, v večjem številu so prišli predstavniki temeljne organizacije Avtobusni promet kakor tudi tozd motel Medno in drugi.

Proslavo v čast dneva republike je odprla predsednica konference ZSMJ — Kompas Helena Novak, ki je spregovorila o pomenu velike obletnice, ki jo praznujemo, še posebej pa o pomenu dneva republike.

Sledil je program, v katerem so nastopili recitatorka Anka Miklavčič, pevka Metka Stok-Zalaznik, ki jo je glasbeno spremljal Matija Cerar.

Predsednik konference Kompasovega sindikata Tomaž Visenjajek je prebral pismo, ki so ga Kompasovi mladinci v imenu celotnega kolektiva turističnega in gostinskega podjetja Kompas poslali maršalu Josipu Brozu Titu:

## Kompasovi delavci proslavili 29. november

Dragi tovariš Tito!

Delavci turističnega in gostinskega podjetja Kompas Jugoslavija, zbrani na proslavi ob prazniku rojstva naše domovine, ti pošljamo najtoplejšje pozdrave.

V tridesetih letih svobodnega razvoja naše domovine se je tudi naša delovna organizacija razvijala uspešno, tako da na področju turističnega gospodarstva dosegamo lepe rezultate. V našem sodelovanju s tujino se po naših najboljših močeh trudimo, da jim predstavimo vse lepote naše domovine kakor tudi bogato kulturo, zgodovino in edinstvenost naše družbenopolitične ureditve.

Vsi se zavedamo nalog in dolžnosti, ki nam jih nalaga nova ustava. Trdno smo prepričani, da je naša pot razvoja pod tvojim vodstvom edina pravilna. Zato izražamo vso podporo našemu vodstvu in tebi, politiki Zveze komunistov Jugoslavije in želimo, da bi nas še naprej uspešno vodil v izgrajevanju našega samoupravnega socializma.

DELOVNI LJUDJE TGP KOMPAS

Sledila je zakuska, ki so jo pripravile osnovne organizacije sindikata, kasneje pa se je proslava nadaljevala v neuradnem delu, ob glasbi in plesu do večernih ur.

BORUT REPE

prometu, pa je, da je zakon potrebno razumeti tak, kot je, predvsem z vidika, da se je število prometnih nesreč strahovito povečalo ter da je potrebno zato tudi kazensko ustrezno ukrepati, predvsem tam, kjer je povzročitelj prometni udeleženec s svojim nepravilnim ravnanjem.

## OBCINA CENTER- PROMETNI VOZEL

Naša občina je prav gotovo tipični primer in pokazatelj problemov v cestnem prometu v nekem mestu. Vsakodnevna gostota prometa je povezana tudi s prekomernim onesnaženjem zraka. Dirka za časom in neustrezna (za te potrebe in zahteve) urejenost pa sta povzročitelja mnogih prometnih nesreč. Zato se v naši občini še posebno veliko daje

na vzgojo prometnih udeležencev, saj je tu veliko osnovnih in srednjih šol, gospodarskih organizacij in prometnih problemov. Z gotovostjo lahko trdimo, da je dolgoletno delo na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu že rodilo sadove. V mesecu novembru je naš občinski svet organiziral slavnostno podelitev republiških priznanj petindvajsetim dolgoletnim delavcem na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu kot priznanje za deset, pet ali triletno, večinoma dobrovoljno delo. Vendar nam številka petindvajset pove tudi to, da imamo v naši občini že prekaljen strokovni kader, ki bo, upajmo, ob pomoči novih kadrov še naprej uspešno delal pri zavarovanju človeka v prometu z njegovim vzgajanjem.

BOROJE ARTUR

## Krompir je, trgovine ni

Na modnih revijah in na sejmu mode predstavljajo tovarne, okusne modele, široko izbiro blaga, torbice in čevlje, ki gre do v korak z modo, predstavniki proizvajalcev pa obiskovalcem zagotavljajo, da bo prav vse moč dobiti v trgovinah čez kak mesec ali dva. V večini primerov pa minejo meseci, ne da bi se v trgovinah prikazal artikel, ki je bil razstavljen. Časopisi so polni nasprotujočih si vesti, da krompir je, že naslednji dan pa ga zopet ni, da na makedonskih poljih gnije paradiznik, na ljubljanskem trgu pa dosega astronomske cene...

Vsi poznamo to problematiko in marsikdaj jo tako novinarji kot občani poskušajo reševati; eni s pisanjem, drugi pa s tem, da se jezijo, vendar stvari še naprej tečejo po starim.

Osnovni problem je verjetno problem obratnih sredstev, ki jih primanjkuje trgovini. Ostalih razlogov o slabi založenosti trgovine pa je verjetno toliko, da vseh ne bi kazalo naštevati: od premajhne prožnosti trgovine, do slabega poz-

navanja zahtev kupcev, premajhne prodornosti proizvajalcev, ozko pridobitniške miselnosti in še in še.

Pomanjkanje sredstev je sedaj v trgovini zelo pereče, saj smo pravzaprav ustvarili skoraj dvojno trgovino, in torej tudi dvojne zaloge, kar pomeni vezavo sredstev na dveh koncih:

prvič, v trgovini, ki mora imeti svoje zaloge, in

drugič, v proizvodnji, ki svoje zaloge ima, kar pa zahteva tudi vezavo določenih sredstev.

Trgovina prav zaradi pomanjkanja denarja zelo nerada naroča večje količine izdelkov ali pa vse izdelke, ki so na razpolago na jugoslovanskem trgu, temveč se raje odloči za ožji izbor artiklov, saj za to potrebuje mnogo manj denarja, pa tudi rizika je tu manj. Pri tem sta seveda oškodovana tako kupec kot večkrat tudi proizvajalec, ki ostane s polnimi skladišči.

Verjetno rešitev ni samo v predlogu trgovine, naj bi bil prenos dela zaloga proizvodnje trgovine povezan tudi s prenosom dela obratnih sredstev,

temveč je, vsaj deloma, v hitrejšem obračunu denarja.

Prav to področje je bilo morda sedaj premalom izkoriščeno, saj je bilo, deloma s predpisi deloma z neznanjem, pretok denarja in obračanje sredstev prepočasno.

Drug razlog, ki ga pa marsikdaj nismo hoteli priznavati, je regionalen, monopolističen položaj trgovine. Tako je trgovina v posameznih krajih narokovala svojo podjetniško politiko, pri tem pa večkrat pozabila na svojo družbeno funkcijo. Večja odprtost trga bi nujno pripeljala tudi do boljše izbire blaga, nemalokrat pa tudi k nižjim cenam.

Prav tak, večkrat monopolističen položaj trgovine, je pogojeval izsiljevanje trgovcev, ki so proizvajalcem narekovali včasih tudi skoraj nevdružne pogoje prodaje. Proizvajalci so bili, če so želeli priti na tržišče velikih mest, prisiljeni spoštovati pogoje velikih trgovskih hiš, ki so ta tržišča obvladovala, ali pa se tržišču odreči. Tak položaj je postal še bolj pereč v nekaterih primerih, ko se trgovina regijsko povezuje s proizvajalci, in da bi zaščitila svoje lastne proizvajalce, nerekuje nesprijemljive pogoje proizvajalcem iz drugih regij,

kar pa že predstavlja zapiranje trga. Kljub temu pa je zapiranje trga protustavno in tudi kazniivo, skoraj ni primera, da bi prišlo do obsodbe takega delovanja, deloma zato, ker je to večkrat težko dokazljivo, deloma pa tudi zato, ker je včasih tudi premalom prisotna družbenopolitična akcija regionalnih dejavnikov.

V vsakem večjem kraju imamo ustanovljene tudi potrošniške svete, ki bi morali pravzaprav vplivati na oblikovanje trgovine in na oblikovanje cen, vendar pa so ti sveti v večini primerov za sedaj le še na papirju. Njihovo delovanje, njihova mnenja vse premalom oblikujejo politiko preskrbe. Zaradi tega je treba v prihodnje okrepiti vlogo teh svetov in jim tudi dejansko zagotoviti vpliv na oblikovanje cen in na oskrbovanje potrošnikov. Nikakor se ne moremo sprijazniti z dosedanjim prakso, da je trgovina, v imenu potrošnika, podpisovala razno-razne sporazume o spremembi (beri — povišanju) zadržanih cen. Kdaj in kako se bodo uveljavili potrošniški sveti pa je verjetno odvisno v dobršni meri tudi od nas samih, ki smo hkrati proizvajalci in potrošniki.

P. B.