

Največ nesreč na označenih prehodih

V vseh naših naseljih, zlasti pa v večjih mestih, beležimo v zadnjih nekaj letih hiter porast številne ponesrečenih pešcev. Vzemi-

mo za primer Ljubljano. Takole je raslo absolutno število smrtnih žrtev med pešci, če primerjamo samo Ljubljano in celo področje UJV Ljubljana.

Leto	v		Zunaj		Skupaj	
	Ljub.	%	Ljub.	%		%
1975	33	42,3	24	32,9	57	37,7
1976	26	33,3	37	50,7	63	41,7
1977 (I. poll.)	19	24,4	12	16,4	31	20,5
SKUPAJ	78	51,7	73	48,3	151	100

Se bolj alarmantno je dejstvo, da beležimo ob enem nagel porast absolutnega števila mrtvih peš-

cev v primerjavi z ostalimi smrtno ponesrečenimi kategorijami prometnih udeležencev.

Leto	Vseh smrtnih žrtev	Smrtno žrtve med pešci	
		Število	%
1975	159	57	35,8
1976	153	63	41,2
1977 (I. poll.)	60	31	51,7
SKUPAJ	372	151	40,6

Kot zadnji podatek, ki nam bo pomagal razjasniti problematiko prometnih nesreč pešcev pa je dejstvo, da je kar 40 odstotkov pešcev v Ljubljani povoženih pri prečkanju ceste na označenih prehodih za pešce. In kje so glavni vzroki za tako stanje v Ljubljani? Raziskave, ki so jih izvedli na šestih prehodih za pešce (Titova pri Trdinovi, Titova pri Kidričevi, Celovška pri Keršiču, Karlovska pri Levstikovem trgu, Gradišče pri Drami in Levstikov trg pod obokom) so dokazale, da je v precejšnji meri kriva hudim nesrečam pešcev malomarnost ti-

stih, ki so izbirali kraje, kjer so prehodi in ki so te prehode tudi slabo označili. Poglejmo si nekaj ugotovitev republiškega sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki se nanašajo na te prehode, verjetno pa bi jih lahko tudi posplošili na večino ljubljanskih prehodov za pešce.

Prehodi za pešce so zelo slabo prometno označeni, poleg tega pa se pri označevanju novih prehodov zanemari varnost pešcev. Pri sedanjosti gostoti prometa v Ljubljani je treba prometnim udeležencem nuditi tako cestno signalizacijo, da nanjo lahko v

trenutku reagirajo. To je mogoče doseči, če so seveda ljudje, ki morajo skrbeti za izbiro in označitev prehodov, pravilno strokovno usposobljeni.

Zelo pomemben element varnosti pešcev pri označevanju prehodov je javna razsvetljava. Ta v Ljubljani ni le v poprečju izredno slaba, ampak je pri marsikaterem prehodu sploh ni. Osvetljenost bi morala biti projektirana tako, da bi pripomogla k boljši preglednosti prehoda, po možnosti v drugi barvi - rumeni.

Redno vzdrževanje talne signalizacije, ki je v Ljubljani prej izjema kot pravilo, bi bistveno doprineslo večji varnosti pešcev. Zelo zanemarjeni in prometno neurejeni so prehodi za pešce, kjer prečkajo cesto šolarji. Ti prehodi so najbolj »zasedeni« ravno v času prometnih konic. Bistveno bi izboljšali prometno varnost naših šolarjev, če bi naredili prometne načrte smeri gibanja šolarjev, tako pešcev kot kolesarjev in bi na te smeri šolarje ne le opozarjali, ampak jih tudi v praksi vpeljali v tak sistem.

Varnost pešcev in seveda vseh ostalih prometnih udeležencev, bi morali obravnavati že pri vsaki prometni ureditvi. Zato bi morali načrtovalci spoznati prometne razmere, dogodke in običajne poti udeležencev. Verjetno niti ene od nakazanih ugotovitev ni težko tudi realizirati. Vsaj kanček dobre volje za delo na tem področju pa bi morali dati že sami podatki o nesrečah in smrti pešcev v našem glavnem mestu. In verjetno še marsikje drugje.

Marko Pirjevec

Kako nam bodo utripali semaforji

Že stara resnica je, da ljubljanski semaforji »zeleni val« ostaja zgolj nasmeš na ustih voznikov. Štirje semaforjski sistemi, ki jih imamo v Ljubljani na trenutno 47 semaforiziranih križiščih, se med seboj ne dajo povezati, in kot nam kaže praksa, še manj uskladiti. Do 1985. leta naj bi bilo na ljubljanskih ulicah 107 semaforiziranih križišč, polovico že obstoječih semaforjev pa bo treba zaradi dotrajanosti in nesodobne tehnike seveda zamenjati. Želja po avtomatskem vodenju prometa seveda ni prisotna le med »uporabniki« cest in križišč, ampak tudi v službah, ki naj bi bdele, da bi promet potekal kar se da normalno. Brez sodobne mikro-računalniške tehnike v semaforjskih napravah pa si danes takšnega vodenja prometa ne znamo zamisliti. Prav zaradi tega sedaj pred vsemi v Ljubljani stoji odločitev, katere semaforjske sisteme izbrati, da bi najbolj ustrezali pogojem prometa v mestu.

Zagrebski Nikola Tesla je za ljubljanska križišča naredil po licenčni pogodbi z nemško firmo Huber že 17 semaforiziranih naprav. Tudi ljubljanski PAP (Podjetje za avtomatizacijo prometa) se pripravljajo na izdelovanje semaforjev na podlagi kooperacijske pogodbe s Huberjem, Iskra pa je ponudila lasten razvoj teh naprav. Casa za globokomurne razprave o tem, kateri sistemi in kateri proizvajalci imajo prednosti pred drugimi, ni več. Že februarja potrebujemo v mestu 10 semaforjskih naprav. 1979. leta (prav tako v začetku leta) pa še nadaljnjih 20. Da pa se nam ne bi primer Drenikove ceste, kjer smo pred kratkim postavili 4 semaforizirana križišča, kjer semaforji sicer lepo delajo, a se jih v nobenem primeru ne da povezati z drugimi sistemi, ponovil, moramo pač začeti gledati tudi za nekaj let v naprej. Končno smo namreč spoznali, da se moramo tudi z denarjem 10-letnega progra-

ma izgradnje cest obnašati racionalno.

Glede na dejstvo, da danes ni več pomembno, kdo izdelava semaforjski drog in privije žarnice, ampak, da je važno kakšno »srce« semaforjskega sistema, bi bilo najpametneje, če bi PAP in Iskra združila »pamet« in skupaj izdelala semaforjski sistem, ki bi ustrezal našim razmeram. Iskra namreč obljublja v svoji ponudbi, da lahko v treh mesecih izdelava takšno »srce« semaforjskega sistema, v kar seveda ne gre dvomiti, glede na izkušnje, ki jih ima Iskra na področju mikrotehnike. Takšen skupen razvoj bi bil pomemben tudi s tega stališča, da v prihodnjih letih Ljubljana ni edino mesto v Sloveniji (da o Jugoslaviji ne govorimo), ki bo potrebovalo moderne semaforje. Po drugi strani pa bi bilo neumno kupovati tuje licence, ki niti niso kdo ve na kakšni tehnični višini...

M. S.

Tam kjer vre življenje

Sam naslov je obetajoč in res je tako. Beseda bo tekla o večletnih prizadevanjih mladih iz Doma tehniških šol na področju SLO, točneje o njihovi Mladinski pohodni delovni brigadi »MILAN ČESNIK«, kot se uradno imenuje. »Kaj pa je to?« se bo kdo vprašal in jaz ga bom takoj spomnil na fante in dekleta v sivozelenih unifor-



Brigadirka - pohodnica

mah naše JLA, ki so ničlikokrat sodelovali kot enota družbene samozastite na najrazličnejših prireditvah v Ljubljani.

Danes izpolnjam dolg, ki ga tem mladim požrtvovalnim brigadirjem dolgujem že lep čas. Napotil sem se torej v Dom tehniških šol in tam je nastal pričujoči zapis, ki ga dolgujem Detešejevcem.

Pozdravi me, verjetno najlepše urejena avla v vseh ljubljanskih domovih. Povsod delovno vzdušje. Mladi me že čakajo. Posedli smo v novi mladinski sobi. Res čudovito in funkcionalno je urejena. Moji sogovorniki mi pokažejo zgledno urejeno dokumentacijo o delovanju njihove brigade. Tukaj so polne mape načrtov pohodov, zavarovanj, poročila, slikovni material, povelja, ukazi, pohvale in še in še. Pokažejo mi tudi priznanja,

ki so jih prejeli. Vse priča o aktivnosti, o napornem delu in uspehih.

Moji prvi sogovornik je nekdanji komisar MPDB »MILANA ČESNIKA« in večletni predsednik OO ZSMS Doma tehniški šol Simon Jelovčan. Simon je študent strojništva in štipendist Titovega sklada.

Zanimala me je razvojna pot brigade, vse o njenem nastanku in še kopico drugih podrobnosti.

Pričetek organiziranega delovanja brigade v Domu tehniških šol sega tja v leto 1973. Tedaj je pod okriljem pohodne brigade »X. SNOUB Ljubljanske« nastala tudi naša enota. Našli so se sposobni mladinci, ki so kmalu dvignili enoto na primeren kvaliteten nivo. Leto 1974 je bilo odločilno. Zanimanje mladih v domu in izven njega je začelo rasti. Brigada je obstala in se nenehno krepila. Tudi uprava doma nam je vedno šla na roko. Zgovoren je podatek, da je MPDB »MILAN ČESNIK« v svojem štiriletnem delovanju prehodila v 10 večdnevni in številnih enodnevnih pohodih skoraj 600 kilometrov, opravila desetine ur idejnopolitičnega in obrambnega usposabljanja ter sodelovala na več kot 30 delovnih in drugih akcijah v Ljubljani.

Naša brigada je bila in bo tudi ostala vsak trenutek pripravljena na akcijo,« je zaključil Simon, sicer mladinski funkcionar na OK ZSMS Ljubljana-Center. Iz njegovih besed je zelo prepričan, da je to šele prvi začetek in da bodo še mnogo storili. Bili so polni ambicij in načrtov. In ravno načrti so me zanimali.

»Seveda, načrti so veliki,« je povedal Zdravko Matkovič, komandant brigade, »možnosti precejšnje, vendar vseh verjetno ne bomo mogli uresničiti. Preteklo leto je bilo zelo plodno; nova vsebina, kvalitetni premiki v organizaciji in končno, poimenovali smo se po narodnem heroju, skojevcu Milanu Česniku, ki je padel v bližini našega doma.

Potrebno bo povečati število članov naše brigade (sedaj jih je blizu 200), poskrbeti bomo morali za opremo, ki je sedaj žal zelo borna, še bolj se bo potrebno povezati s krajevnimi organi in JLA, pa še naloge v zvezi s krepitvijo kadrov,

vzdrževanjem itd. Naš cilj je, da ustvarimo enoto, ki bi bila vsak trenutek sposobna za akcijo.

Še in še je nalog, ki so jih mladi Doma tehniških šol zapisali v program aktivnosti njegove brigade. Pri tem jih pestijo finančne težave, saj mladinska organizacija le stežka prispeva iz svojega lastnega žepa sredstev, ki so potrebna za aktivnost brigade. Zanimalo me je, kako je s prispevkom drugih dejavnikov v naši občini.

»Brigada mora ostati, se krepiti in postajati vedno boljša,« je poudaril predsednik OO ZSMS Doma TS, Zdenko Podlesnik. »Ravno ta je tista v kateri spoznamo mlade ljudi, iz nje dobivamo vedno nove sveže kadre, in ni nam žal velikih sredstev. Žal okolica nima poslušna za to vrsto dejavnosti,« ugotavlja predsednik. Ko sem odhajal sem čutil, da je ostalo med nami še veliko nedorečenega, veliko, česar ni mogoče zapisati.

Srečno mladi brigadirji - pohodniki.

Jože Novak

Jutranja telovadba na Turjaku

