

Le naša urejenost, je, oziroma bo, naša varnost

Na 3. strokovnem posvetu »VARNO V NAŠA MESTA«, ki ga je 25. novembra organiziral Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MO Kranj, smo lahko slišali zanimiva in določna uvodna razmišljanja **Tatjane Kocijančič** o tem, da »Prometna preventiva ne daje napredka«, **Boštjana Smoleja** iz Glavne policijske uprave o »Trenutni prometni situaciji v Republiki Sloveniji«, **Aljoša Jazbeca** iz Policijske uprave Kranj z naslovom »Prometno varnostna ocena na območju PU Kranj«, nato je **Robert Štaba** spregovoril o namenu Zavoda varna pot ter o Zgledih v družini. **Franc Jurman** iz Zveze šoferjev in avtomehanikov Kranj nastopil s temo »Izboljšajmo preventivo«. **Rok Lombard** iz Kluba študentov Kranj je predstavil »Prometno-preventivo skozi oči dijakov in študentov«. Iz zavoda za šolstvo je o »Prometni vzgoji v osnovni šoli« spregovorila **Marta Novak**. Njej sem sledil z referatom »Nedomišljenost vzgojno-oglaševalskih sporočil«, ki pa sem ga sestavil iz treh sklopov. V prvem sem nanizal opažanja o poteku prometa v naši okolici. Navedel sem: » Na območju, kjer živim, to je stanovanjsko, vaško, primestno območje Zgornjih Bitenj do Žabnice in Škofje Loke in potem, seveda skozi Stražišče proti Kranju, kjer se velikokrat pojavljam kot novinar, predavatelj in tudi kot občan, bi opozoril na naslednja opažanja v mikro okolici.

- 1) Doživljamo »čudovito« divjanje tovornjakov in gradbenih strojev. Ob tem si postavljam vprašanje, po katerih notranjih vaških poteh in cestah sploh lahko vozijo tako težko težka vozila in stroji z materialom, ki ga prevažajo?
- 2) V Bitnju oziroma Bitnjah razen naju z ženo in morda še koga, ki se je priselil, nihče ne vključi smernih kazalcev. Ne glede na to, koliko ovinkov bo izpeljal.
- 3) Malokdo in malokje še spoštuje označeno omejitev 30 km na uro. Navedena je za celotno območje Bitenj.
- 4) Traktorji, ni pomembno kaj vozijo, s kako širokim priključkom vozijo, kako dolg ali visok je priključek ali tovor, so med vožnjo več ali manj brez svetlobnih oznak, zelo poredko pa imajo prižgano vrtečo luč.
- 5) Sprehodi mamic z otroškimi vozički, če so same ali s kolegicami, so praviloma po večini širine poti ali ceste. Upamo, da bomo hitrost omejili na 10 km, da bodo lahko gospe zajemale še enkrat večjo površino po cesti. Praviloma tudi niso označene z ničemer, s čimer bi na svojo prisotnost pravočasno opozorile druge udeležence v prometu.
- 6) Kljub stotinam kresničk in odsevnih trakov, ki so bile razdeljene tudi na tem območju, je nas morda toliko krajanov (prsti obeh rok), ki jih uporabljamo.
- 7) Veliko je uničenih bankin ali robov poti in cest. Na eni strani zaradi tega, ker je nekdo speljal padavinsko vodo na javno cesto ali zato, ker pozimi s svojih dvorišč oziroma zasebnih površin mečejo sneg na cestišče, da potem uničuje javno dobro.
- 8) Rad bi poznal človeka, ki je omejil hitrost od Zg. Bitenj do Žabnice, na 50 km, brez oznak (razen oznak za kraje), ki povzroča neprestano prehitevanje kogarkoli in v kakršnikoli okoliščinah. Tisti, ki se omejitve držimo, smo sedaj trikrat bolj izpostavljeni, kot vsi tisti, ki divje prehitevajo. Ta pripomba še bolj velja za odcep Žabnica-Škofja Loka, saj tam ni nobene potrebe po taki radikalni omejitvi. Je pa potrebno notranje ceste, ki so vzporedne z glavno cesto v Bitnjah in Žabnici, odpreti in usposobiti, tako, da bi lahko vozili tudi po njih. Hitrost je bila omejena s 60 na 50 km in sedaj se moraš resnično prizadevati, da lahko držiš to hitrost. Naj pa pri tem dodam, da bi jo jaz osebno spoštoval vedno, ne glede na vozilo, s katerim sem se, se, oziroma se bom kmalu vozil. Ta odločitev ima lahko tehnološko, ali prometno ali pravno-prometno pozitiven učinek, realno pa je vprašanje, kakšne posledice bo povzročal v prometu.

Policija ne bo več svetovala, ampak bo kaznovala

Po razpravi, v kateri je sodelovalo še več predstavnikov Ministrstva za notranje zadeve, Ministrstva za promet in zveze ter izvajalcev temeljnega usposabljanja voznikov in poučevanja šolarjev o tem, smo lahko slišali morda že dolgo pričakovano prepotrebno opredelitev. Prometno preventivo je potrebno izvajati poklicno. To ni naloga policije. Policija pa mora opravljati le nadzor in kurativo. Pri tem so bili vsi enotni, da morajo tožilstva in sodišča prometne nesreče – še posebej s smrtnimi žrtvami, ki jih je na srečo vse manj – obravnavati hitro in prednostno. Tudi zaradi tistih, ki so nesreče povzročili. Da bo na prometnem področju nastopila nova filozofija obravnave, pa bodo pomagali štirje zakoni, v katerih bodo samostojno in celovito obdelani vsi pojavi, ki se kažejo pri izgradnji in vzdrževanju cest, upravljanju s prometom, ter materialnimi in človeškimi udeleženci v njem. Ob tem so se strinjali tudi z mojim mnenjem, da se šolanje za sodelovanje v prometu ne zaključi z opravljenimi izpiti za voznika (posebej so izpostavili F kategorijo), ampak, da bo potrebno zaradi številnih novosti v poteku prometa vpeljati tudi formalizirano »vseživljenjsko« izpopolnjevanje vseh voznikov.

Koliko je vredno življenje hčerke ali sina?

Ob tem pa le še misel, ali je življenje vašega otroka res tako malo vredno, da ste skrajno varčni pri številu ur, ki naj jih odpelje za pridobitev vozniškega izpita. Kaj pa, če je v njegovem prehitrem dojetanju prometa in upravljanja vozil tudi po izpitu luknja, ki ga bo lahko (pre)kmalu za manj ali dalj časa uvrstila med (prometne) invalide ali pa zahtevala celo večno slovo od njega. »Žalostno pa je, da je že od Antona M. Slomška, preko Janeza E. Kreka do danes, alkohol tako usoden za ljudi v Sloveniji,« sem izpostavil v repliki na nekatera izvajanja,« še posebej danes, ko smo v marsičem v podobnih težavah kot v času omenjenega prvega in drugega očeta Slovencev.

Stanislav Jesenovec





Praznično jutro 27. aprila 2009 nam je žal ponudilo tudi take motive. (Foto: Stanislav Jesenovec)



Na posvetu smo slišali nekaj zgodb o neodgovornih voznikih, ne glede na staž in starost, ki so povzročili že po več prometnih nesreč. Niso jih spametovali in marsikdo je bil potem tudi povzročitelj nesreče s smrtnim izidom oziroma težko poškodovanimi. (Foto: Stanislav Jesenovec)



»Zaradi nasprotovanja en osebe, da bi prodala del zemljišča, smo zgubili 2,2 milijona evrov sredstev, s katerimi bi odpravili črno točko, na kateri je umrlo in bilo ranjenih že veliko udeležencev v prometu,« je izpostavil Robert Štaba. (Foto: Stanislav Jesenovec)



Upajmo, da bodo pridobitve, ki nastajajo te dni na mestu nekdanjega Žepkovega mostu, izboljšale tudi prometno varnost v naši vasi. Pridružujemo pa se mnenju podžupana MO Kranj Bojana Homana, da ni prav, da je lastnik travnika postavil ograjo, ki omejuje vozno polje v neposredni bližini gradbišča in, da je zaželeno, da vsak krajan po svoje prispeva k napredku vasi. (Foto: Stanislav Jesenovec)