

CESTNA IN ŽELEZNIŠKA OPERATIVA IN SNEŽNI PLAZOVI

Pavle Šegula*

UDK 551.578

Terenski službi Cestnih podjetij in Železnice imata v zimskem času pogosto opravka s plazovi in zameti in s posegi na terenu omogočata nemoten promet. Medtem ko Sekcije za vleko pri Železnici podatke o plazovih redno arhivirajo, Cestna podjetja ne vodijo stalnega pisnega pregleda nad plazovi svojega cestnega omrežja. Avtor predlaga uvedbo redne evidence plazov pri cestnih podjetjih in sodelovanje terenskih služb CP s Službo snežnih plazov HMZ za potrebe obveščanja o razmerah na javnih poteh.

Oris razmer

Slovenija je močno gorata in v normalnih zimah do dolin pokrita s snegom, ki lahko zelo ovira promet na cestah in železnici. Pri tem ne gre samo za oteženo prevoznost med sneženjem, včasih udeležence v prometu ovirajo in ogrožajo tudi snežni plazovi in zameti.

Raziskave po ujmi leta 1952 s publikacijo dr. I. Gamsa **Snežni plazovi v Sloveniji** v Acta Geographica Geografskega Inštituta SAZU, raziskave dr. F. Bernota in dipl. inž. P. Šegule leta 1982 in 1983 s **Preliminarnim poročilom o delu na katastru snežnih plazov na ozemlju SR Slovenije** kot tudi najnovejša študija Podjetja za urejanje hudournikov (PUH) **O ogroženosti Slovenije zaradi snežnih plazov** dokazujejo, da slovenske ceste in železnice prečkajo več sto aktivnih plazov, med njimi tudi zelo nevarne. Priznane so ni ne krajevnim, ne občinskim, ne državnim pa tudi ne mednarodnim cestam.

Sodobni človek z obema rokama izkorišča pridobitve razvoja in napredka, hkrati je od njih vse bolj življenjsko odvisen. Vsak dan ga čaka pot na delo in v šolo, ceste so speljane do slednjega bivališča. Izraba prostega časa v naravi je tudi pozimi nekaj samo-umevnega. Ljudje si jemljemo "kar nam pripada".

Ne da bi mislili na posledice, smo spočeli vrsto problemov, ki jih rešujemo, kakor vemo in znamo, saj bi se sicer morali omejiti v svojih potrebah in odpovedati marsičemu, kar je že lep čas samoumevna vsakdanja stvarnost.

Priznati moramo, da so, z redkimi izjemami, omejitve minimalne. Vemo, da so tudi v najslabših vremenskih razmerah in kljub ogrožanju lastne varnosti nemudoma na delu skupine vzdrževalcev železnice in cestnih podjetij s potrebnim strojnimi parkom, ki v najkrajšem času odstranijo ovire. Spričo tega se kar samo pojavi vprašanje "Kaj pa potem še hočemo?"

* Suška 34, Škofja Loka.

Vodenje podatkov o plazovih in zametih pri železnici

Pri železnici je še iz starih avstrijskih časov udomačena navada, da se opravljeno delo dokumentira s poročilom in s skico plazu oziroma zameta. Gospod A. Manfreda, ki je s sodelavci dolga leta skrbel za dobro stanje in varnost na železniški progi Jesenice–Nova Gorica omenja **Pravilnik o vzdrževanju spodnjega ustroja št. 315**, ki predpisuje preglede, vzdrževanje in ukrepe, ko pride do poškodb spodnjega ustroja proge. Če pa pride do zasutja proge z materialom zunaj proge ali do ogrožanja proge zaradi odronov pod progo, so to izredni dogodki, za katere določata postopek **Navodilo o ravnanju ob izrednih dogodkih 79 in Prometni pravilnik 2**.

Iz skice, ki jo predloži skupina po opravljenem posegu na progi, so razvidni točni podatki za odsek proge, ki ga je zasul plaz. Navedeni sta širina in debelina plazovine, doseg plazu, datum in čas dogodka in ukrepi. Arhiv teh poročil s skicami je pravzaprav kataster snežnih plazov (zametov) na določeni progi. Odgovorni delavec pripravi poročilo in skico za vsak plaz (zamet) posebej, pač kolikor jih je bilo in kolikorkrat so z njimi imeli opravka vzdrževalci. Pri tem ne gre za rutinsko delo, saj so plazovi ob različnih priložnostih različno veliki in uničevalni in tudi sprožijo se lahko iz različnih razlogov (spontano, zaradi prometa ipd.). Arhiv potemtakem predstavlja zgodovino dogajanja na progi in bogat vir podatkov za analitike; v povezavi s podatki o vremenskih in snežnih razmerah omogoča celo računalniško obdelavo podatkov, ki je varnosti na progi lahko samo v korist. Na podlagi teh skic je železnica zgradila snežno galetrijo v Soteski, na progi Bled–Bohinjska Bistrica.

Kako je z dokumentacijo plazov in zame-tov na cestah

Vse kaže, da na avstrijskih in starojugoslovanskih cestah niso veljali tako strogi predpisi kot pri železnici, zato žal tudi današnja cestna podjetja nimajo rednih pisnih podatkov in skic o zametih in plazovih, zaradi katerih je bil prekinjen promet ali je nastala druga škoda in ko so bili potrebni tehnični posegi.

Razni drugi viri, časopisi, mrliške knjige, cerkveni arhivi sicer hranijo podatke, da je na slovenskih cestah preminul ta ali oni popotnik, tuj ali domač, še več pa jih je bilo zasutih, a so se živi izvlekli iz zagat.

V primerjavi z železnico je sitnosti na cestah neprimerno več in vendar o tem dogajanju cestni arhivi molče. Zgodbe so zapisane v spominu delavcev in delovodij in z njimi legajo v grob. K sreči so menjave postopne, zato se z njihovim odhodom ponavadi del izkušenj prenaša na nove kadre in novincem ni treba vsega začeti od začetka.

In vendar bi cestna podjetja, občine in krajevne skupnosti lahko imele na voljo natančen, tudi časovno opredeljen pregled ogroženosti cest, že **ČE BI SAMO ZA VSAK ODSTRANJENI PLAZ (ZAMET) OBSTAJALO KRATKO POROČILO S SKICO IN NAJNUJNEJŠIM OPISOM**. Žal lahko samo ugotavljamo, da je šlo v minulih desetletjih po nepotrebnem v pozabo že na desetstisoče dragocenih podatkov.

S tem vprašanjem sta se v preteklih tridesetih letih brez uspeha ukvarjali Podkomisija za plazove Gorske Reševalne Službe (KSP-GRS) in Komisija za snežne plazove pri Ministrstvu za okolje in prostor (KSP-MVO).

Slednja je 26. junija 1991 zaprosila za pomoč tudi tedanji republiški sekretariat za promet in zveze in naletela na takoj-

218 šnje razumevanje in podporo. Z realizacijo pa spet ni bilo nič. Republiška uprava za ceste meni, da je operativna stvar cestnih podjetij, ta pa se na pobude iz neznanih razlogov preprosto ne odzivajo. Človek se vpraša: **Je mar že opravljeno delo res tako težko skleniti s strokovnim poročilom in ga, dokumentiranega s skico, arhivirati v priročni evidenci plazov in zametov?** Celo neukemu mora biti jasno, da bi v ta namen ne bilo treba zaposliti niti ene delovne moči in da bi sprotno vodenje arhiva ne terjalo niti ene ure dela na dan. Kje je vzrok za tak odnos, lahko samo ugibamo. "Višji interesi" ali preprosta, samozadovoljna, poniglava lenoba?

Predlog za uvedbo evidence snežnih plazov pri cestnih podjetjih v Sloveniji

Ker so stvari po mojem mnenju jasne in vsako nadaljnje prepričevanje odveč, predlagam vodstvom slovenskih cest-

nih podjetij, ki imajo na svojih cestah opravka s snežnimi plazovi in zameti, naslednje:

1. Da uvedejo evidenco snežnih plazov in zametov. Osnovne podatke o plazovih in navodila dobijo od občinskih štabov za Civilno zaščito. Plazovi nosijo oznake po veljavnem republiškem katastru; osi plazov so opredeljene z oddaljenostjo od dogovorjenega izhodišča.
2. Da delovodja po opravljenem delu na terenu izpolni obrazec **POROČILO O SNEŽNEM PLAZU** in ga izroči v hrambo evidenci snežnih plazov.
3. Da določijo osebo, ki bo o plazovih in zametih na območju podjetja sproti obveščala Službo za sneg in snežne plazove pri HMZ ali drugo pooblaščen službo.

Poročilo o plazu na cesti

(Vpiši, obkroži, zaznamuj samo znane podatke! Skice in besedilo dodaj na hrbtni strani)

Cesta: _____ Občina: _____

Ime plazu: _____ Evidenčna št. pri cestnem podjetju: _____

Koordinate plazu, os plaznice: _____ km _____ m (od izhodišča štetja)

Čas splazitve: leto _____ mesec _____ dan _____ ura _____ minuta _____

Vreme v času splazitve: sončno _____ vedro _____ dež _____ sneženje _____ živi sneg _____

Višina novega snega v času splazitve: do 20 cm _____ do 50 cm _____ do 100 cm _____ nad 100 cm _____

Stanje snega v nesplazeni snežni odeji: nesprijet suh _____ nesprijet vlažen _____ sprijet suh _____ sprijet vlažen _____

Skupna debelina nesplazene snežne odeje ob cesti: _____ cm

Vrsta plazu: plaz suhega sprijetega snega _____ plaz suhega nesprijetega snega _____ plaz vlažnega sprijetega snega _____ plaz vlažnega nesprijetega snega _____

Plaz se je utrgal: spontano _____ zaradi zunanjih vzrokov _____

Smer osi plaznice: S SSV SV SSZ SZ V Z JJV JV JJZ JZ J

Napoka plazu je: _____ m nad cesto. Čelo vršaja plazu je: _____ pod cesto

Dolžina plazovine na cesti: _____ m. Debelina plazovine na cesti: _____ m. Volumen: _____ m3

Plaz se je utrgal: nad gozdno mejo _____ v gozdu _____ na poseki _____ na jasi _____ na travnatem pobočju (pobočni plaz) _____ v žlebu (žlebasti plaz) _____

Plazovina: je čista _____ ima primesi (drevje _____ skale _____) je rahla _____ je zbita _____

Škoda: število smrtnih žrtev _____ poškodovana vozila _____ poškodovano cestišče _____ poškodovane cestne naprave _____ druga škoda (opiši): _____

Skica plazu na cesti:

Dodatni pisni podatki in pripombe:

Kraj in datum:

Podpis poročevalca:

Pavle Šegula

Road and railway services and avalanches

Road and Railway Enterprises in Slovenia often have to care about snow avalanches and drifts in order to make traffic possible. Whilst there exists a current evidence of avalanches with Railway Offices, there is no survey of this phenomena with Road Administrations. In order to establish an appropriate register, the author suggests the creation of this evidence and it's current contact with the Avalanche Warning Service of Slovenia.

