Letnik X, številka 3, sept. 2010

ISSN 1580-6995

Glasilo je brezplačno

Varna pot

glasilo Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

Kazalo

3. Evropski dan prometne varnosti 3
Izročitev učnih prometnih pripomočkov 5
Strokovno potovanje mentorjev
prometne vzgoje v Varšavo 6
Posvet predsednikov in tajnikov občinskih svetov
za preventivo in vzgojo v cestnem prometu . .7
Preventivna gradiva za izvajanje usposabljanja za
kolesarske izpite v sklopu aktivnosti
za večjo varnost kolesarjev 8
Potovalne navade v Republiki Sloveniji in vpliv le-
teh na zdravje ljudi 9
Analiza prometne varnosti na območju MOL
v letu 2009 v primerjavi z letom 2008 13
Nova zakonodaja na področju cestnega prometa. 17
Javna agencija RS za varnost v cestnem prometu
. 25
Seminar za mentorje prometne vzgoje
- 26. 8. 2010 26
Pasavček 32
Potujoče knjižnice 34
Robert štaba. 36
Prvošolček v prometu 38
Prometni dan na OŠ Škofljica 39
Stroji težke gradbene mehanizacije 40
za izvajanje zemeljskih del 40
Robbov vodnjak – Ljubljanska znamenitost . 44
Evropski teden mobilnosti
in dan brez avtomobila 16. 9. do 22. 9. 2010 . . 45
19. Državno tekmovanje kaj veš o prometu. . 48
XIV. Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu 49
Varna pot v šolo 50
Ne spreglej, trikrat poglej! - Preventivna akcija
za večjo varnost voznikov enoslednih motornih
vozil 52
Dogodek ob zaključku preventivne akcije varno s
kolesom v prometu 52
5. otroški bazar na gospodarskem razstavišču 53
Otroški kotiček 53

Tisk
Tiskarna Q.P.S. d.o.o.

Naklada
600 izvodov

Naslov uredništva
SPV MOL, Trg MDB 7, 1000 Ljubljana
Tel.: 01/306 17 70, 306 17 71
e-mail: zvone.milkovic@ljubljana.si
www.ljubljana.si/zamecane/izmestneuprave/index.html

ISSN 1580-6995

Glasilo Varna pot je vpisano v evidenco javnih glasil, ki jo vodi Ministrstvo za kulturo pod zaporedno številko 615.

Spoštovane bralke in bralci!

Kadar se odpravljamo na pot, še posebno, če je ta daljša, si zaželimo, da bi bila varna in brez nezgod. To tudi izrazimo z besedami: Lepo vozi! Lepo hodi! Pazi na cesti! Srečno!ipd. Avstrijski cesar je Martina Krpana na pot pospremil z besedami: »Srečno hodi!« Ob poteh ali na njihovih križiščih so ljudje pogosto postavljali razpela ali različna znamenja v spomin na doživeto nesrečo ali zaradi zaobljube, če so se iz te nesreče rešili. Tudi ime našega glasila Varna pot je izbrano z določenim namenom in izraža željo, da bi bilo naše vključevanje v promet zanesljivo in varno. Temu imenu so pravzaprav podrejene tudi vsebine glasila: omenjajo prometno varnost, preventivno ravnanje, upoštevanje pravil ter spoštovanje prometne kulture. Idealno bi bilo, če bi vsi udeleženci to tudi praktično uresničevali in tako postali vzorniki pravilnega ravnanja v prometu.
Seveda pa besede same niso dovolj, potrebno jih je prenašati v vsakodnevno življenje in uresničevati z dejanji. To je eno od načel, ki jim pri svojem delovanju sledi civilna, humanitarna in nepolitična organizacija z enakim imenom – Zavod Varna pot. S svojimi aktivnostmi želijo ustvarjati sistem, v katerem bi se vsak udeleženec počutil pomembnega in varnega. Več o njihovem delu lahko preberete v intervjuju z njihovim predsednikom Robertom Štabo.
Ker se bliža zima, se bodo spremenile razmere na cestah. Nagajali nam bodo jesenski dež, megla, poledica, sneg. Za vsako pot si bomo morali vzeti več časa in strpnosti. Tudi naša vozila bodo potrebovala »zimsko obutev«. Številni prodajalci avtomobilov nas v tem času vabijo na brezplačne preglede vozil. Največ pa bomo za varnost v prometu storili sami, če bomo previdni, strpni, kulturni in dobro vidni.

Varno pot!

Cvetka Škof

Navodila za pisanje člankov

Besedilo oddajte na CD - zgoščenki skupaj z natis-njenim besedilom ali ga pošljite po
e-pošti. Navedite svoj točen naslov, tel. št. in naslov e-pošte. Zapišite nekaj stavkov povzetka besedila (kot uvod v članek). V besedilu označite mesto fotografij, slikovnega gradiva in podnapise (če so). Za naslov in podnaslove uporabite krepki tisk in različne velikosti črk.
Nove odstavke označite z dvojnim presledkom med vrsticami.
Fotografije pripnite v jpg formatu ali pošljite original. Število fotografij k vsakemu članku je največ pet oziroma več, če dopušča prostor.

Glasilo VARNA POT

Izdaja:
Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor
Slavko Slak
Sekretar Zvone Milkovič
Cvetka Škof
Mira Vidmar

Odgovorni urednik
Sekretar Zvone Milkovič

Lektorica
Vanda Bedenk

Tehnično urejanje in oblikovanje
PANCOPY printstudio

3. EVROPSKI DAN PROMETNE VARNOSTI

Evropska komisija je skupaj s predsedujočo državo Evropske unije razglasila 2. Evropski dan prometne varnosti na cestah, ki je bil 13. oktobra 2010 in usmerjen na področje večje varnosti cestne infrastrukture. Na ravni Evropske unije je potekal še 14. oktobra 2010, ko je Belgija kot predsedujoča članica EU pripravila konferenco, na kateri so razpravljali o poškodovanih, težavah, s katerimi se srečujejo različne skupine uporabnikov in infrastrukturi. Posebna pozornost je bila namenjena čezmejnemu boju proti kršitvam, ki terjajo največ življenj. Na konferenci pa so bile predstavljene tudi strateške smernice evropske politike za varnost v cestnem prometu za obdobje od leta 2011 do leta 2020.

Tretji evropski dnevi varnosti v cestnem prometu so bili posebej posvečeni čezmejnemu boju proti kršitvam, ki terjajo največ smrtnih žrtev. Prvi (2008) evropski dnevi varnosti v cestnem prometu so bili posvečeni mladim voznikom, drugi (2009) pa zlasti varnosti v mestnem prometu.

V Sloveniji smo ustrezno obeležili evropski dan prometne varnosti 13. oktobra 2010, ko sta Javna agencija RS za varnost prometa v sodelovanju z Mestno občino Ljubljana, Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu pripravila nacionalno preventivno prireditev v centru Ljubljane na delu zaprte Slovenske ceste med Šubičevo ulico in Gosposvetsko cesto. Prireditev je opozorila na ogroženost otrok in nujne ukrepe, ki jih je treba nadaljevati, da se ulice in ceste v naseljih hitreje urejajo v skladu z zahtevami za umirjanje prometa. S tem se je zaključila tudi vsakoletna akcija Ulice otrokom, ki je v MOL potekala od začetka Evropskega tedna mobilnosti do konca Mednarodnega tedna otroka, Tedna prometne varnosti in prometnih dnevov na osnovnih šolah.

Glavni dogodek je bil ponovitev prikaza, ki sta ga Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS in Mestna občina Ljubljana izvedla v letu 1989, ki je opozarjal na preveliko ogroženost otrok in mladostnikov.

V letu 1989 je takratni Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS skupaj z Mestno občino Ljubljana izvedel prireditev na današnji Slovenski cesti od križišča s Šubičevo ulico do križišča z Gosposvetsko cesto, ko je na vozišče leglo 1818 otrok, kar je bilo v preteklem letu (1988) skupno število mrtvih in poškodovanih otrok in mladostnikov od rojstva do dopolnjenega 18. leta starosti.

Na 3. Evropskem dnevu prometne varnosti smo akcijo ponovili in simbolično pokazali na spremembe. Dogodek je bil 13. oktobra od 9.00 do 14.00 ure na zaprti Slovenski cesti.

Sporočili dogodka sta bili:

- Število mrtvih se je s 63 v letu 1988 bistveno zmanjšalo na 6 in cilj nič mrtvih otrok ter mladostnikov je uresničljiv cilj novega nacionalnega programa varnosti in ni le Vizija nič. 95% zmanjšanje števila mrtvih otrok in mladostnikov je rezultat vrste dejavnikov in uspešnih ukrepov na vseh področjih, ki vplivajo na varnost prometa: od šolstva, zdravstva, zakonodaje in nadzora, varnosti vozil, zagotavljanja prevozov otrok, ki nimajo varnih šolskih poti, dela na lokalni ravni, aktivnosti civilne družbe, medijev in še bi lahko naštevali. Otroci do dopolnjenega 14. leta starosti so med najbolj varnimi v Evropi in tudi med mladostniki se je število mrtvih bistveno izboljšalo.

- Število poškodovanih se je zmanjšalo od 1755 na 1217. Število poškodovanih se je zmanjšalo le za 31%, kar mora ostati resno opozorilo, da je nesreč, v katerih so udeleženi otroci in mladostniki bistveno preveč in da moramo poškodbe upoštevati kot resen dejavnik ogroženosti, saj lahko zlasti hude poškodbe (v letu 2009 so bili 103 otroci in mladostniki hudo poškodovani) pustijo posledice za vse življenje. Število poškodovanih se v Sloveniji ne znižuje v enakih deležih kot število mrtvih, kar mora biti poseben cilj novega Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa in mora biti sestavni del ukrepov na lokalnih ravneh in na ravni države.

Za otroke, ki so sodelovali v prikazu, in za druge udeležence sta Javna agencija RS za varnost prometa in Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL sodelovala skupaj s svojimi partnerji in sodelavci. To so bili: AMZS, Zavod Varna pot, Zapelji me varno v izvedbi Andreja Jereba, Policijska uprava Ljubljana s prikazom varne vožnje motoristov, Policijska uprava Ljubljana s predstavitvijo dejavnosti, kjer so še sodelovali gasilci Gasilske brigade Ljubljana, reševalci Reševalne postaje Ljubljane, predstavniki RKS Območno združenje Ljubljana, predstavniki mestnega redarstva, predstavniki Civitas Elana, predstavniki LPP, Šola rolanja, Združenje šoferjev in avtomehanikov Dolomiti in predstavitev prometnih preventivnih vsebin Javnega agencije RS za varnost prometa, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, z udeležbo kolesarjev v kolesarskem krogu v katerem so sodelovali Avtošola AMZS, Velo, Avtošola Brulc, Avtomoto društvo Moste, TOP STIL, Policijska uprava Ljubljana, RKS Območno združenje Ljubljana, Inštitut za varovanje zdravja RS CINDI Slovenija.

Na prireditvi je sodelovalo 37 osnovnih šol z 2423 otroki. Med temi so bile 3 srednje šole s 120 dijaki.

Celoten prikaz je posnela tudi RTV Slovenija z režiserjem Igorjem Šmidom, ki bo pripravila tudi poseben preventivni TV spot kot opozorilo glede varnosti otrok in mladostnikov.

Otroke in mladostnike so nagovorili v.d. direktorja AVP Stanislav Pavlič , župan MOL Zoran Janković in minister dr. Patrick Vlačič iz Ministrstva za promet RS.
Za konec pa je sam program popestril tudi nastop stand-up igralcev Vida Valiča, Mikija Bubulja, Branka Babiča ter kratek koncert priljubljene mladinske glasbene skupine Big foot mama, ki praznuje 20-letnico delovanja.

Sekretar SPVCP MOL Zvone Milković

ŠTEVILO MRTVIH IN POŠKODOVANIH OTROK IN MLADOSTNIKOV OD LETA 1979 DO 2009

	Mrtvi	poškodovani	od 0-7		7 do 14		14 do 18	
			M	P	M	P	M	P
1970	58	1160	32	439	10	366	16	455
1971	67	1641	27	485	18	576	22	580
1972	81	1965	31	471	26	546	24	948
1973	64	1784	17	489	19	603	28	694
1974	52	1621	18	471	13	496	21	654
1975	56	2013	20	504	16	612	20	897
1976	64	2004	26	456	17	632	21	912
1977	68	2151	21	543	19	657	28	951
1978	78	1888	18	429	22	589	38	870
1979	57	1758	23	399	12	487	22	872
1980	52	1677	11	401	9	466	32	810
1981	61	1719	15	373	19	457	27	889
1982	55	1676	19	422	12	492	24	762
1983	41	1550	15	355	6	466	20	729
1984	48	1251	18	252	14	426	16	573
1985	53	1385	17	310	16	466	20	609
1986	42	1692	8	311	12	495	22	886
1987	54	1904	16	313	16	620	22	971
1988	63	1755	17	268	15	488	31	999
1989	52	1576	14	275	13	496	25	805
1990	61	1409	19	219	16	454	26	736
1991	43	1388	9	231	11	424	23	733
1992	43	1626	13	269	9	501	21	856
1993	34	1646	11	271	10	503	13	872
1994	59	1296	16	268	17	389	36	739
1995	28	1358	10	172	4	370	14	816
1996	31	1257	3	155	7	355	21	747
1997	29	1381	2	170	8	411	19	800
1998	22	1169	4	134	7	336	11	699
1999	27	1417	3	173	8	417	16	818
2000	26	1648	2	216	6	475	18	954
2001	24	1681	1	204	2	478	21	999
2002	14	1674	0	200	3	462	11	1012
2003	11	1681	1	239	2	431	8	1011
2004	15	1926	0	294	6	450	9	1189
2005	17	1595	5	197	4	388	8	1010
2006	21	1680	5	246	2	455	12	982
2007	11	1614	2	302	1	475	9	837
2008	14	1299	2	214	1	275	11	704
2009	6	1217	1	186	1	344	4	687
TOTAL	1712	64132	492	12326	429	18829	790	33067
Skupaj 1973 - 1990	1021	30813	312	6790	266	9402	4433	14619
Skupaj 1991 - 2009	485	27336	90	4141	109	7939	285	16465
Primerjava 1988 - 2009								
1988	63	1755	17	268	15	488	31	999
2009	6	1217	1	186	1	344	4	687
RAZLIKA	-57	-538	-16	-82	-14	-144	-27	-312

Vir: Javna agencija RS za varnost prometa

IZROČITEV UČNIH PROMETNIH PRIPOMOČKOV

Izročitev učnih prometnih pripomočkov – lesenih poganjalčkov – koles za prometne kotičke v vrtcih je bil dogodek, ki ga je organiziral Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL v sklepu ETM, v torek, dne 21. septembra 2010 v Vrtcu CICIBAN na Šarhovi ulici. Akcija je namenjena opremljanju prometnih kotičkov v vrtcih in je nadaljevanje opremljanja prometnih kabinetov na osnovnih šolah in na ta način zagotavljanja boljših pogojev za izvajanje prometne vzgoje bodisi v vrtcu ali osnovni šoli.

Na podelitvi je bilo prisotnih 30 ravnateljic vrtcev, ki so prejele 109 poganjalcev (vsaka enota 1 poganjalec).

Prisotne so pozdravili gostiteljica – ravnateljica Vrtca CICIBAN Marija Kermavnar, predsednik SPVCP MOL Slavko Slak, predstavnik Javne agencija RS za varnost prometa Bojan Žlender in župan MOL Zoran Janković.

Letos smo s pomočjo donatorjev za ljubljanske vrtce in druge aktivnosti zbrali nekaj več kot 27 000 € in nekaj več kot 8 000 € v materialu.
Donacije so zagotovili:
AC-Sistemi d.o.o.; Adacta d.o.o.; Adriatic – Slovenica d.d.; Agrokor d.o.o.; Anet d.o.o.; Btc d.d.;Butan plin d.d.; Cestno podjetje Ljubljana d.d.;Danfos Trata d.o.o.; Debitel d.d.; D.S.U. d.o.o.; E.D.& Man. Coffe d.o.o.; Elektro Ljubljana d.o.o.; Energetika Ljubljana d.o.o.; Energoplan d.d.; Ericsson d.o.o.; Euromarkt d.o.o.; Faktor Banka d.d.; Geoplin d.o.o.; Gozd Ljubljana d.d.; GP Bežigrad d.d.; Gradis GP Ljubljana d.o.o.; G 3 Spiritis d.o.o.; Hyndai Avtotrade d.o.o.; Imos d.d.; Impakta Holding d.o.o.; Iskra Sistemi d.d.; JP Ljubljanska Parkirišča In Tržnice d.o.o.; Kemofarmacija d.d.; Kolektor Etra d.o.o.; Koto d.d.; KPL d.d.; Lek d.d.; Magistrat International d.d.; Marand d.o.o.; MDM d.o.o.; Metronik d.o.o.; NIL d.o.o.; Nova Kuverta d.o.o.; Petrol d.d.; Podravka d.o.o.; Prva Finančna agencija; Rujz Design d.o.o.; Salbatring International d.o.o.; Sava IP d.o.o.; Sofina d.o.o.; Stilmark d.o.o.; Termoelektrarna d.o.o.; Velo d.o.o.; Zavarovalnica Tilija d.d.; Zavarovalnica Triglav d.d.; Zavod za varstvo pri delu d.d.; Žale d.o.o.; Man ; Mobitel d.d.; A1 d.d.; Adriatic Slovenica d.d.; Bauhaus d.o.o.; Daimler AC Leasing; DDC Svetovanje inženiring d.o.o.; Papir servis ; Papirnica Vevče; Primotehna d.o.o.; Slovenijales d.d.; Zavarovalnica Triglav d.d.; Mladinska knjiga; Hervis d.o.o.; Ljubljanske mlekarne d.d.; Kraščommerce d.o.o.

Znaten del sredstev smo namenili nakupu prometnih pripomočkov, ki so koristni za pouk prometne vzgoje v vrtcih in bodo zagotavljali celovitost opreme prometnih kotičkov.

Leseni poganjalec – kolo, omogoča otrokom, da razvijajo sposobnost koordinacije ter lovljenje ravnotežja brez nevarnosti, da bi padli in se poškodovali. Narejen je iz odporne lesene konstrukcije z napihljivimi gumami na 12 colskem kolesu z nastavljivim sedežem po višini in je primeren za otroke od 3. do 6. leta starosti oz. do 30 kg telesne teže. Poganjalec, kot že samo ime pove, nima pedal, ampak ga otrok poganja s svojimi nogami. Tako je lovljenje ravnotežja enostavno, prav tako je hitrost odvisna le od poganjanja otroških nog. Krmiljenje je enostavno in otroku omogoča enostaven nadzor nad poganjalcem. Običajno otroci dobro osvojijo lovljenje ravnotežja na poganjalcu že v nekaj dneh.

Podelitev učnih pripomočkov je bila izvedena s predajo listine, ki sta jo predala župan MOL in predsednik Sveta, v pomoč pa jima je bil sekretar Sveta. Listino, s katero so prevzele poganjalčke, so prejele vse ravnateljice ljubljanskih vrtcev. Ravnateljici Mariji Kermavnar iz Vrtca CICIBAN so bili podeljeni poganjalčki.

Akcijo Oprema prometnih kotičkov v vrtcih izvajamo že tretje leto. Gre za urejen prostor, kjer so prometni pripomočki hranjeni v celotnem prostoru oz. delu tega prostora (soba, igralnica …).

Želimo, da bi vsak vrtec imel tako urejen prometni kotiček, v katerem bi se našla vsa oprema in pripomočki kot pomoč in nadgradnja pri izvajanju prometne vzgoje, kar je poudaril tudi predstavnik Javne agencije RS za varnost prometa Bojan Žlender in pri tem izpostavil to kot primer dobre prakse v Sloveniji.

Sekretar SPVCP MOL
Zvone Milkovič

STROKOVNO POTOVANJE MENTORJEV PROMETNE VZGOJE V VARŠAVO

Akcijo Mentor izvajamo že dvanajst let zapored in je postala tradicionalna oblika dodatnega izobraževanja mentorjev prometne vzgoje na osnovnih šolah. Akcijo smo letos zaradi zdravstvenih težav na SPVCP MOL namesto spomladi izvedli jeseni v mesecu oktobru, in sicer od 13. do 17. oktobra na Poljskem. Poudarek je bil na obisku Varšave in Krakowa.

Udeleženci akcije so bili predvsem mentorji prometne vzgoje in člani Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter strokovni sodelavci Sveta, ki so napolnili avtobus. Ta je dobro prestal dokaj naporno vožnjo z nekaj več kot 1100 km poti. Nočno vožnjo smo dobro prestali in po prečkanju Avstrije in Češke v jutranjih urah prispeli na Poljsko ter nadaljevali pot do prestolnice Varšave, kjer smo si ogledali znamenitosti mesta. Tam se tradicija prepleta z modernizmom. Nekoliko presenečeni smo bili nad dejstvom, da je na Poljskem nič oz. malo avtocest, ki bi omogočale bolj prijazno vožnjo. V Varšavi smo si ogledali Trg Zamkowy, Kraljevi grad, Cerkev Sv. Ane, Tehniški muzej ter Switojansko ulico, ki vodi v staro mestno jedro, zaznamovano z barvami in pridihom srednjega veka in je prepleteno s številnimi galerijami, restavracijami in bogato kulturno dediščino. Tu so v poletnih mesecih prizorišča raznih festivalov.
Za ogled mesta smo imeli na voljo prijaznega in umetniško nadarjenega vodnika. Z njim smo se sporazumevali v hrvaškem jeziku.

Strokovni del smo imeli drugi dan. Potekal je v dveh delih in je trajal nekaj več kot štiri ure. V prvem delu smo bili gostje Inštituta za cestni promet. Uvodoma nam je Inštitut predstavil direktor razvojnega oddelka, nato pa smo si ogledali naprave in dejavnosti inštituta. Preizkusili smo naprave za varnostni pas – zaletavček za štiri osebe in napravo za prevračanje – lupino avtomobila, ki se je okrog osi obrnila za 180 stopinj, tako da smo bili v danem trenutku nekateri obrnjeni z glavami navzdol in spoznali uporabo zadrževalnega – varnostnega pasu in pri tem zadržanje potnikov v trenutku prevračanja. V nadaljevanju smo preizkusili simulator vožnje C in D kategorije, ko smo vozili tovorni avto in spoznali simulacije vožnje pri urejeni prometni signalizaciji (vertikalni in horizontalni) ter obnašanje vozila na suhem, mokrem in poledenelem vozišču in v nepredvidljivih situacijah na vozišču (pešci, divjad …). Na koncu smo si ogledali še naprave za merjenje in uravnavanje izpušnih plinov ter v zvezi s tem nastavitev teka motorja, ki je bil zaradi zmanjšanja izpustov prijaznejši do okolja.

Drugi del je potekal v obliki predavanj na Policijski upravi Varšavskega vojvodstva, kjer so nam predstavili delo policije in ustanov, ki se ukvarjajo s prometno vzgojo in prometno varnostjo ter sodelovanjem na osnovnih šolah. Programska podlaga vzgoje in izobraževanja na osnovnih šolah vsebuje skupine ciljev, izobraževalnih vsebin in praktičnega znanja v obliki splošnih in bolj natančnih zahtev glede teoretičnega in praktičnega znanja, ki ga mora učenec obvladati ob zaključku določenega izobraževalnega ciklusa. Praktični del pouka izvaja policija s programi in projekti ter v obliki akcij na osnovnih šolah. Opravlja tudi kolesarske izpite.

Slišali smo nekaj statističnih podatkov, ki niso bili ravno spodbudni, ter razlago za uskladitev – harmonizacijo poljske zakonodaje na področju prometne varnosti z evropsko zakonodajo.

Po nekaj zastavljenih vprašanjih, kot so uporaba kolesarske čelade – ki ni obvezna, sistem kaznovanja – ki je dokaj rigorozen, statistika o številu mrtvih in poškodovanih, zlasti pri otrocih – ki ni spodbudna, organiziranost na področju prometne varnosti – ni ustanov na lokalni in državni ravni, ki se ukvarjajo s prometno preventivo, osebe na osnovnih šolah, ki vodijo prometno vzgojo – ni kontaktnih oseb na osnovnih šolah, smo se prijaznim gostiteljem zahvalili za predstavitve in nadaljevali pot v bivšo prestolnico – staro mesto Krakow.
Ogledali smo si grad Wawel, ki je urejen kot muzej z 71 dvoranami, v katerih se nahajajo znameniti flamski gobelini iz 16. stoletja. V nadaljevanju smo si ogledali katedralo in grobnice pomembnih poljskih kraljev ter Marijino katedralo s starim oltarjem in škofijsko palačo.
V nadaljevanju smo obiskali še Auschwitz, v katerem je bilo med 2. svetovno vojno koncentracijsko taborišče.

Na koncu pa še nekaj podatkov o državi gostiteljici.
Republika Poljska je obmorska država v Srednji Evropi z imenom, ki izvira iz 11. stoletja po plemenu Polanie. Poljska leži med Nemčijo, Češko, Slovaško, Ukrajino, Belorusijo, Baltskim morjem, Litvo in Rusijo (v obliki kaliningrajske eksklave).
Poljska je članica Evropske unije in NATA. Skoraj v celoti leži na delu severno-evropskega Nemško-poljskega nižavja s povprečno nadmorsko višino 173 m. Glavno mesto je Varšava, ki ima 1 700 000 prebivalcev in je organizirano kot Mazovijsko vojvodstvo. Povprečna letna temperatura se giblje med 6 in 8° celzija. Ima bogata nahajališča premoga, sulfatov, bakra, zemeljskega plina, železa, cinka, svinca in soli. Več kot polovica površine države je namenjena kmetijstvu. Država ima okoli 38 milijonov prebivalcev in obsega 322 577 km2. Poljska je demokratična republika z dvodomnim parlamentom in razdeljena na 16 vojvodstev. Plačilno sredstvo oz. denarna valuta je zlot. Prebivalci so v glavnem Poljaki, v državi pa živi še nekaj narodnih manjšin. Glede na zahodno-evropske standarde ima Poljska slabo razvito omrežje cest, vodnih in železniških poti. Skupna dolžina poljskih cest znaša 364 657 km, registriranih pa ima okoli devet milijonov osebnih avtomobilov.

Sekretar SPVCP MOL
Zvone Milkovič

POSVET PREDSEDNIKOV IN TAJNIKOV OBČINSKIH SVETOV ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU

Ministrstvo za promet DRSC, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je v mesecu juniju ponovno organiziral Posvet predsednikov in tajnikov občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Posvet je bil 21. Junija 2010 v Kongresnem centru JGZ Brdo in je bil sestavljen iz treh sklopov:

1. Ustanovitev Javne agencije RS za varnost prometa
2. Predstavitev štirih novih zakonov
3. Program dela in primeri dobre prakse

V prvem delu so predstavniki Ministrstva za notranje zadeve in Ministrstva za promet predstavili poglede na koncept novega pristopa za zagotavljanje večje prometne varnosti. Prometna varnost se je v vseh dosedanjih letih izboljševala, kar je zasluga organov na državni in lokalni ravni ter civilne družbe. Cilj je pri tem še naprej izboljševati prometno varnost z boljšo infrastrukturo – cesto, boljšim vozilom in boljšo edukacijo voznikov.

V zvezi s tem je predlagana ustanovitev Javne agencije za varnost prometa, ki bo začela z delom 1.9.2010. Ponovno sprejetje Nacionalnega programa za varnost v cestnem prometu in v njem opredelitev ciljev za večjo prometno varnost predvsem pri zmanjševanju števila mrtvih zaradi posledic prometnih nesreč.

V nadaljevanju je bila predstavljena ustanovitev Javne agencije RS za varnost prometa, ki prevzema naloge nekaterih ministrstev in jih združuje na enem mestu, ter ima Svet organizacije in štiri sektorje, kot so vozniki, vozila, preventiva in operativne naloge.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS ostaja v okviru Javne agencije in ima posvetovalno nalogo s predvidenimi 10 zaposlenimi. Javna agencija ima generalnega direktorja; sedež javne agencije bo verjetno na Trdinovi ulici 8 v Ljubljani.

V drugem sklopu je bila predstavljena nova zakonodaja, kjer se Zakon o varnosti cestnega prometa razdeli na štiri nove zakone, in sicer: Zakon o voznikih, Zakon o vozilih, Zakon o pravilih in Zakon o cestah.

Zakon o voznikih je predstavil generalni direktor Direktorata za upravne notranje zadeve pri MNZ. Poudarek je bil na sistemskih spremembah, in sicer da se v osnovne in srednje šole uvedejo prometno-preventivne vsebine kot predmet ali kot izbirne vsebine.
Avto-šole se preimenuje v Šole vožnje, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na lokalni ravni postaja posvetovalno telo župana, ki se lahko na regijskem nivoju povezuje v telo ali odbor. Financiranje zagotovi lokalna skupnost, in sicer od 0,5 do 1,00 € na prebivalca – sistemsko financiranje.
Zakon predvideva boljše organizirano usposabljanje kandidatov v šolah vožnje brez omejitve zaposlenih in z obvezno izobrazbeno strukturo ter obveznim usposabljanjem za varno vožnjo predvsem za voznike začetnike. V zakonu ostaja vožnja s spremljevalcem (nova določba, da se ta lahko začne z 16 letom starosti), uvajajo se nove registrske tablice v drugi barvi. Veljavnost vozniškega dovoljenja se zmanjšuje iz 70 let starosti na 65 let starosti in pri tem podaljšanje na vsakih 5 let, za poklicne vozne na vsake 3 leta, teoretični del izpita mora postati mala matura, zdravstveni pregledi voznikov se zaostrijo.

Zakon o pravilih je predstavil predstavnik Ministrstva za notranje zadeve.
Uvajajo se najhujši prekrški, ki so že prej obstajali, a se pri tem globa za njih zvišuje na 1.200 € in v zvezi s tem izrekanje 18 točk (prenehanje vozniškega dovoljenja).
Alkohol se strožje sankcionira, pri tem ostaja dovoljena koncentracija 0,5 g/kg krvi za voznike in 0,0/g na kg krvi za profesionalne voznike (0,5g alkohola /kg krvi = 0,24 miligrama alkohola/ liter izdihanega zraka).

Od 0,8 do 1,1 g/kg krvi bo uveden kontrolni zdravstveni pregled in rehabilitacijski program A,B in C (A – psihosocialne delavnice, B – rehabilitacijski program in C – program zdravljenja).
Nad 1,1 g/kg krvi se odredi odvzem vozniškega dovoljenja ne glede na to ali je povzročena prometna nesreča I., II.,III. ali IV. kategorije.

Zakon o vozilih je predstavil predstavnik Ministrstva za okolje in prostor. Operativne naloge bo izvajala Javna agencija za varnost prometa v okviru tehničnih služb in stalnih nalog. Poostrena bo inšpekcijska služba in nadzor nad traktorji, za starodobnike bo veljala nova starostna doba, in sicer 30 let starosti (ne več 25 let), ki bodo imeli posebne registrske tablice, tovorna vozila bodo morala vsako leto na tehnični pregled. Zakon temelji na enotnem organizacijskem načelu, tako da je koncentracija pristojnosti v okviru enega Ministrstva in načelu enakosti, kjer se priznava enakovredno listino drugih članic EU za tehnične zahteve vozila. Zakon celostno ureja pogoje za registracijo in udeležbo vozil v cestnem prometu.

Zakon o cestah je predstavil predstavnik Ministrstva za okolje in prostor in predstavil stare – nove novosti kot so: delitev cest na državne in občinske, kategorizirane in nekategorizirane ter upravljavce cest (lokalne in državne uprave). Za delo na državni cesti, da organ države soglasje na projekt, izvedbo pa opravi lokalna skupnost; pri tem gre za sofinanciranje. Širine cest na lokalni cesti so 10 m, javne poti pa 5 m.

Policija in redarstvo so prekrškovni organi.

V tretjem delu posveta je predstavljen osnutek Programa dela Javne agencije RS za varnost prometa, kjer so obdelane hitrost, alkohol, pešci in uporaba varnostnega pasu kot ključni dejavniki za varnost cestnega prometa. V programu so opredeljeni še drugi dejavniki za varnost v cestnem prometu, in sicer varnost voznikov enoslednih vozil, varnost na nivojskih prehodih, varnost v turistični sezoni in začetek šolskega leta z varnimi šolskim potmi, prevozi otrok.

Posebej so opredeljene še prometne akcije, kot so: ETM in DBA, Teden otroka, Varno kolo, Bistro glavo varuje čelada, Šolsko, Občinsko in državno tekmovanje Kaj veš o prometu ter Pasavček.

Program vsebuje tudi Mednarodne projekte, kot so VAMOS – prostovoljci na poti v šolo, SARTRE – stališča voznikov o tveganih vedenjih v prometu, ESAC – nova gradiva za srednje šole – delavnice in DRUID – vožnja pod vplivom mamil, alkohola in psihoaktivnih snovi.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS je član dveh mednarodnih organizacij: La PRI – Organizacija za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in FERSI – Forum evropskih raziskovalnih inštitutov.

Na koncu posveta sta bila predstavljena dva primera dobre prakse, in sicer ga. Tatjana Kocijančič iz SPVCP Mestne občine Kranj s temo Izvajanje Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa na lokalni ravni preko skupnosti občin in g. Zvone Milkovič iz SPVCP Mestne občine Ljubljana s temo Izobraževanje kolesarjev v kolesarskem krogu – usposabljanje kolesarjev v okviru ETM.

Sekretar SPVCP MOL
Zvone Milkovič

PREVENTIVNA GRADIVA ZA IZVAJANJE USPOSABLJANJA ZA KOLESARSKE IZPITE V SKLOPU AKTIVNOSTI ZA VEČJO VARNOST KOLESARJEV

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu pri Direkciji RS za ceste in občinskih sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu tradicionalno skrbijo za izvajanje in podporo pri usposabljanju otrok za vožnjo kolesa, ki ga je potrdil Strokovni svet Ministrstva za šolstvo in ga izvajajo osnovne šole, ter za promocijo varnega kolesarjenja.

V okviru usposabljanja poteka tako teoretična priprava na izpit in izpit. Pred leti, v sodelovanju z Ministrstvom za šolstvo in Zavodom RS za šolstvo, je bil zagotovljen program S kolesom v šolo (3 CD), ki je bil poleg spretnostne vožnje po poligonu ter praktične vožnje v dejanskem prometu osnova za pripravo za kolesarski izpit in v končni fazi podlaga za opravljanje kolesarskega izpita. Da bi bili otroci pri vožnji v prometu (po 5 v skupini) dodatno zavarovani, je smiselna uporaba odsevnih varnostnih telovnikov, ki so zelo opazni v prometu in označeni z L znakom.

V ta namen je MP DRSC SPVCP skupaj z donatorjem Reiffeisen Banke zagotovil za vse osnovne šole v Sloveniji telovnike za učence, ki opravljajo kolesarski izpit in telovnike za mentorje.

Na posvetu mentorjev prometne vzgoje na osnovnih šolah Mestne občine Ljubljana se je v Mestni hiši konec leta 2009 5 osnovnim šolam podelilo odsevne telovnike.

Osnovnim šolam smo še poleti 2010 dostavili: 5 odsevnih telovnikov za otroke, 1 odsevni telovnik za mentorja prometne vzgoje, ki izvaja praktično usposabljanje, in 1 demonstracijsko čeladico za prikaz uporabe zaščitne kolesarske čelade.

Demonstracijska čeladica, ki je pred leti nastala v sodelovanju z Inštitutom za varovanje zdravja RS in MP DRSC SPVCP, je namenjena prikazu zaščite glave in sicer tako, da v njo namestimo surovo jajce, pasove primerno zategnemo in jo spustimo na tla z višine cca 50 cm ter pri tem dokažemo, da se jajce v čeladici ni razbilo. To je nazorna simulacija za otroke in odrasle, zakaj je uporaba zaščitne kolesarske čelade nujna.

Tudi letos smo zagotavljali s pomočjo MP DRSC SPVCP zapisnike o pregledu koles in nalepke za varno kolo.

Predlagali smo osnovnim šolam, da poslana gradiva in materiale shranijo v prometne kabinete oz. tam, kjer imajo druga prometno vzgojna gradiva in materiale.

Sekretar SPV CP MOL
Zvone Milkovič

POTOVALNE NAVADE V REPUBLIKI SLOVENIJI IN VPLIV LE-TEH NA ZDRAVJE LJUDI

Urbana središča v evropskem prostoru si v zadnjem desetletju prizadevajo, da bi svoj prostorski razvoj usmerjala čim bolj skladno z načeli trajnostnega razvoja, ki so postala vodilna paradigma razvojnih smernic Evropske unije, kar se kaže tudi na področju prometnega in urbanističnega načrtovanja prometnih sistemov. Tudi mesta v Sloveniji (v nadaljevanju RS) se srečujejo s problemi neusklajenosti prostorskih rešitev, ki so posledica pospešenega razvoja uporabe osebnega avtomobila. Pravzaprav so ti problemi predvsem posledica nepovezanega obravnavanja rabe prostora in prometa. Rezultati takšnega prostorskega načrtovanja so vidni predvsem v prometnih zastojih, pomanjkanju parkirnih mest, nepravilnem parkiranju, večjem številu prometnih nesreč, neurejenem in nepovezanem kolesarskem omrežju, v nizki kakovosti prevozne storitve javnega potniškega prometa (v nadaljevanju JPP), v povečevanju suburbanizacije , kar skupaj rezultira v nizko kakovost življenja v mestih. Slednja se nanaša predvsem na onesnaženje zraka, povišane ravni hrupa in neenake možnosti vključevanja v promet vseh udeležencev v prometu, kot so otroci, starejši, invalidi in druge hendikepirane osebe.

Izbira oblike mobilnosti vpliva na kakovost življenja predvsem v urbanih okoljih. Če se je osebno vozilo desetletja nazaj uporabljalo predvsem za daljša potovanja, je danes eden najpomembnejših elementov gibanja v prostoru. Uporaba osebnega vozila v osnovi naj ne bi vplivala na spremembo družbenih vzorcev vedenja, vendar rezultati kažejo ravno nasprotno. Uporaba osebnega vozila spreminja dojemanje časovno–prostorskih dimenzij, kar posledično vpliva na mobilnost, socializacijo, nastanek suburbanizacije ipd. Sodobno družbeno življenje temelji na uporabi osebnega vozila. Tako je osebno vozilo del vsakodnevnega življenja oziroma vsakodnevnih opravkov.

Za ovrednotenje družbene odvisnosti od osebnega vozila nekateri strokovnjaki uporabljajo indikatorje, ki so navedeni v tabeli 1. Med pomembnejšimi so zagotovo stopnja motorizacije, povprečna dolžina prevoženih kilometrov in odstotek potovanj z osebnim vozilom. Med pomembne ugotovitve lahko uvrstimo tudi navedbo, da so z naraščanjem odvisnosti od osebnega vozila v manj privilegiranem položaju vsi ostali udeleženci v cestnem prometu. Glede na podatke, navedene v tabeli 1, med visoko odvisnost uvrščamo družbo s stopnjo motorizacije nad 450, posameznika v družbi, ki opravi več kot 13.000 kilometrov in je odstotek potovanj z osebnim vozilom višji kot 75 %.

urah, če so avtobusna postajališča slabo osvetljena ali če se ne počutijo varne, podobno je tudi s kolesom, če se ljudje ne počutijo varne na kolesu, ga tudi ne bodo uporabljali).

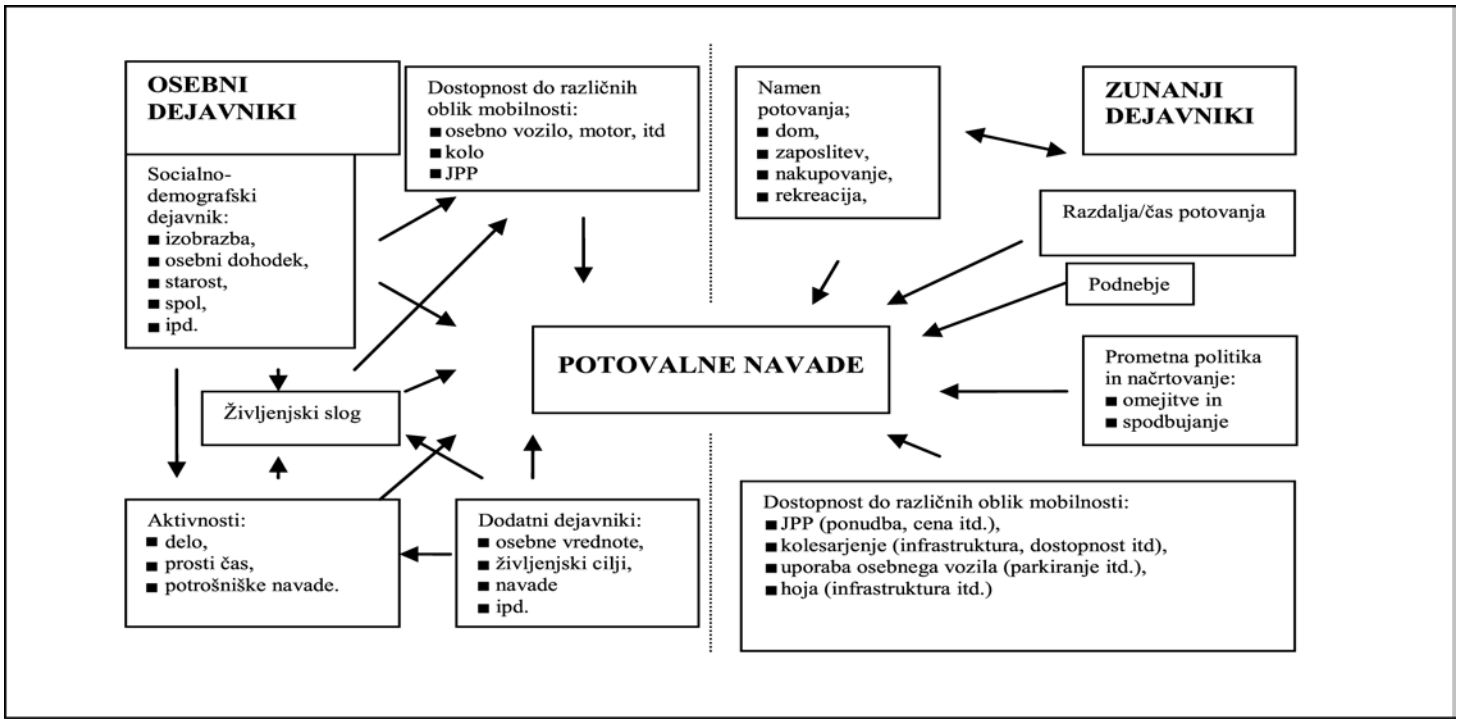
Tabela 1: Indikatorji odvisnosti od osebnega vozila

Indikator	Opis	Nizka odvisnost od osebnega vozila	Srednja odvisnost od osebnega vozila	Visoka odvisnost od osebnega vozila
Lastništvo osebnega vozila	št. osebnih vozil na 1.000 prebivalcev	manj kot 250	od 250 do 450	več kot 450
Dolžina potovanja z osebnim vozilom	povprečna dolžina prepeljanih kilometrov	manj kot 6.500 kilometrov	od 6.500 do 13.000 kilometrov	več kot 13.000 kilometrov
Odstotek potovanj z osebnim vozilom	odstotek prepeljanih potniških kilometrov z osebnim vozilom	manj kot 50 %	od 50 % do 75 %	več kot 75 %
Kakovost prevozne storitve alternativnih oblik mobilnosti	hitrost, udobnost, dostopnost in strošek prevoza javnega prevoza, dostopnost	alternativne oblike mobilnosti so primerljive z osebnimi vozili.	alternativne oblike mobilnosti so v podrejenem položaju.	alternativne oblike mobilnosti so v zelo podrejenem položaju.
Mobilnost ljudi brez osebnega vozila	**mobilnost ljudi brez osebnega vozila v primerjavi z vozniki**	**vozniki osebnih vozil niso v privilegiranem položaju**	**vozniki osebnih vozil so v privilegiranem položaju**	**vozniki osebnih vozil so v zelo privilegiranem položaju**

Vir: (Victoria Transport Policy Institute [online], 2009)

Na eni strani so potovalne navade vprašanje individualne izbire, individualnih preferenc in zaznav različnih načinov prevoza, na drugi strani pa vprašanje ustreznih pogojev za uporabo različnih oblik mobilnosti. Iz slike 1 je razvidno, da na potovalne navade vplivajo: socialno-demografski dejavniki, življenjski slog, dostopnost do različnih prevoznih sredstev (iz osebnega vidika in z vidika prometnega načrtovanja – razdalja do najbližjega avtobusnega postajališča, kakovost kolesarskega omrežja), namen potovanja, razdalja do cilja potovanja, vremenski pogoji in prometna politika tako na nacionalni kot tudi lokalni ravni. Seveda pa na pogostost uporabe posamezne oblike mobilnosti vpliva tudi varnost in občutek varnosti tako iz prometnega kot tudi osebnega vidika (hoja je manj priljubljena v večernih ulicah kjer je slaba ulična razsvetljava, JPP-ja ljudje ne bodo uporabljali v večernih

*Suburbanizacija – obmestje
Beg prebivalstva iz mest in intenziviranje mestnega prostora. **Primarna faza suburbanizacije:** širjenje stanovanjske gradnje. **Sekundarna faza suburbanizacije:** širjenje storitvenih in oskrbnih dejavnosti. Vzroki za širjenje in razvoj obmestij: kaotičnost mesta in nezdrav način življenja, cenejše, udobnejše in z naravo povezano bivanje v obmestju, širjenje dejavnosti v obmestje, prometna dostopnost, razlika v ceni zemljišč.
Posledice: mesta so vse bolj oskrbna in zaposlitvena središča, v obmestje se širijo dejavnosti, ki zahtevajo velike površine in dejavnosti, ki so ekološko zahtevne. **Fiziognomske spremembe:** obmestja so konglomerat pozidanih površin, urbanega zelenja, kmetijskih zemljišč, infrastrukturnih objektov. **Sprememba kulturne krajine:** izgubljanje regionalne identitete naselij, unifikacija, ni kvalitetnih vizualnih poudarkov.
(Vir: http://www.sbaza.net/clanek_html.php?url_clanka=clanki_sb1/pef/geografija_naselij.sb&vsebina_replace=pe)



Slika 1: Dejavniki, ki vplivajo na potovalne navade

Vir: prevedeno po ADD HOME [online]. (Citirano 5. 3. 2010). Dostopno na naslovu: http://www.add-home.eu/

IZBIRA OBLIKE MOBILNOSTI

Največ odločitev o izbiri oblike mobilnosti se sprejme v lastnem domu, zato je dom največji generator potovanj. Tako je treba zlasti v pretežno stanovanjskih območjih zagotoviti ustrezno infrastrukturo za kolesarski in JPP in pričeti s spodbujanjem uporabe trajnostnih oblik mobilnosti. Prav osveščanje prebivalcev je pomemben dejavnik za izboljšanje na področju modal-splita[2] v prid trajnostnim oblikam mobilnosti. Že sedaj so določeni predeli mesta oz. stanovanjske soseske zelo dobro dostopni do javnega potniškega prometa, pa se kljub temu v teh stanovanjskih soseskah pojavlja kronično pomanjkanje parkirnih prostorov. Zagotovo pa dobra dostopnost ni edino merilo uporabe javnega prevoza. Pomembno vlogo ima med drugim tudi informiranost o prevozni poti posamezne linije, točnosti avtobusov na posameznem postajališču, informacije o nakupu vozovnice, cena prevoza, cena, omejitve pri parkiranju osebnih vozil v centru mesta ipd.

Mobilnost v RS

Urbana središča v RS se srečujejo z izrazito rastjo prometa osebnih vozil. Rezultat so preobremenjene prometnice in obremenjena mestna središča z osebnimi vozili, tako so motorna vozila parkirana na pločnikih, avtobusnih postajališčih, zelenicah, podhodih itd., kar prikazuje slika 2.

Slika 2: Parkirana motorna vozila v Mariboru; desno podhod pod Kardeljevo cesto

Širina problematike je povezana tudi z gospodarsko razvitostjo države. Tako se je stopnja motorizacije[3] v RS v obdobju od leta 1990 do leta 2008 povečala z 289 na 514 osebnih vozil na tisoč prebivalcev (Statistični urad RS). Podrobneje je sprememba stopnje motorizacije navedena v grafikonu 1.

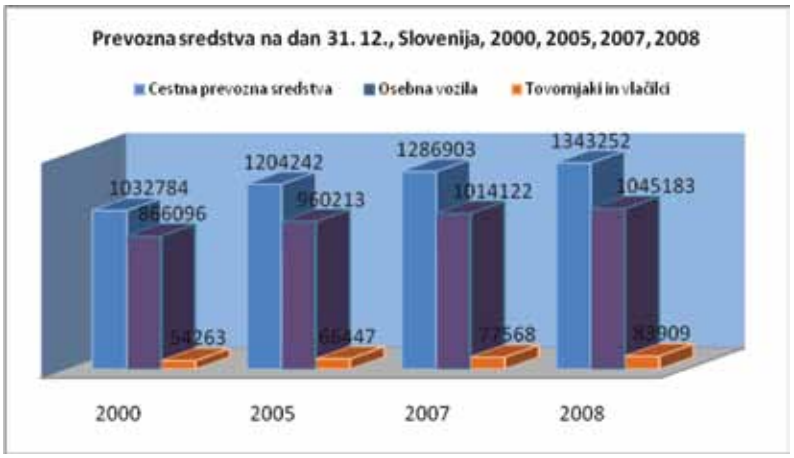
Grafikon 1: Stopnja motorizacije od leta 1970 do 2008

Vir: SURS, http://kazalci.arso.gov.si/xml_table?&data=graph_table&ind_id=77&graph_id=1280 (2010)

Država je v 90-tih letih na navedene težave odgovorila s prometno politiko, ki je bila izrazito infrastrukturno naravnana. Sprejet je bil zelo obsežen Nacionalni program izgradnje avtocest, ki je trenutno v zaključni fazi izvajanja. V tem obdobju so se prav tako izvedle številne investicije na preostalih državnih in mestnih cestah. Posledice so bile vidne tudi v povečanem številu registriranih vozil, kar prikazuje grafikon 2.

[2] T. i. običajno odstotkovna porazdelitev potovanj med posameznimi oblikami mobilnosti peš, kolo, JPP, osebno vozilo

[3] Število registriranih vozil na 1000 prebivalcev



Grafikon 2: Število registriranih osebnih vozil
Vir: SURS

Težave z zastoji in s preobremenjenostjo v mestnih središčih so v RS skušali odpraviti zgolj z izgradnjo dodatne infrastrukture – predvsem cest in šele v zadnjem obdobju je mogoče zaslediti določene investicije na področju javnega potniškega prometa ter druge ukrepe na področju upravljanja prometnih tokov, kot npr. načrti uvedbe enotnih vozovnic. Ukrepi na področju upravljanja prometnega povpraševanja in upravljanja mobilnosti so navedeni v določenih državnih dokumentih, vendar se v praksi dejansko ne izvajajo. S tem smo formalno sicer zadostili potrebam po uskladitvi nacionalne zakonodaje z evropskimi usmeritvami, na izvedbeni ravni pa le-teh ne udejanjamo. Posledica je večja uporaba osebnega vozila, ki se je v Ljubljani med leti 1994 in 2003 povečala za 52 % (Guzelj T. in drugi, 2003, 21). V istem časovnem obdobju se je uporaba javnega potniškega prometa zmanjšala za 30 % in število peščev za 7 % (ibid., 21). Edini pozitivni trend na področju trajnostne mobilnosti se je zgodil na področju kolesarskega prometa, ki se je v tem časovnem obdobju povečal za 20 % (ibid., 21). Cestni promet še vedno narašča za 3 – 4 % letno. Več kot 83 % potniških kilometrov se opravi z osebnim vozilom, kar Slovenijo uvršča med države z visoko odvisnostjo od osebnega vozila (Teza za trajnostno prometno politiko, [online], 2009). Slednje za mesto Maribor dokazuje tabela 2, tako po lastništvu osebnega vozila kot tudi po odstotku potovanj z osebnim vozilom. Tabela tudi prikazuje visoko odvisnost od osebnega vozila v primerjavi z drugimi mesti.

Tabela 2: Modal split v izbranih srednje velikih mestih

	Osebni avto (v %)	JPP (v %)	Kolo (v %)	Peš (v %)
Almere	40	8	32	20
Brighton	53	23	3	19
Euskirchen	37	34	11	13
Graz	46	18	14	21
Györ	41	26	7	26
Hasselt	67	3	12	9
Kuopio	56	5	10	25
Larissa	26	54	2	9
Luzern	28	25	13	32
Maribor	65	13	5	11
Parma	40	18	16	22
Pärnu	28	31	6	33
Pula	46	34	6	10

Vir: (Bole in drugi, 2008, 271)

Bole D., Gabrovec M., Mesarec B., Lep M. (2008) v prispevku Trajnostna prometna politika: ukrepi atraktiviranja ponudbe javnega prevoza potnikov opozarjajo na upadanje ponudbe in povpraševanja po javnem potniškem prometu (2008, 277).

Začarani krog se je sprožil pred petnajstimi leti in še ni prekinjen. Po podatkih popisa (Surs, 2002) imamo v Republiki Sloveniji izjemno nizke procente uporabnikov JPP za potovanja na delo. Od 642,278 oseb, ki uporabljajo motorizirane načine prihoda na delo, jih osebni avto uporablja kar 88 %, medtem ko JPP uporablja 12 % ali 76,881 oseb, od tega 10,5 % uporablja avtobus in le 1,5 % tirni prevoz. Tako nizek odstotek je v Evropi redkost. Ekstremno nizek je odstotek uporabnikov železnice, tako nizkega ne najdemo nikjer drugje.

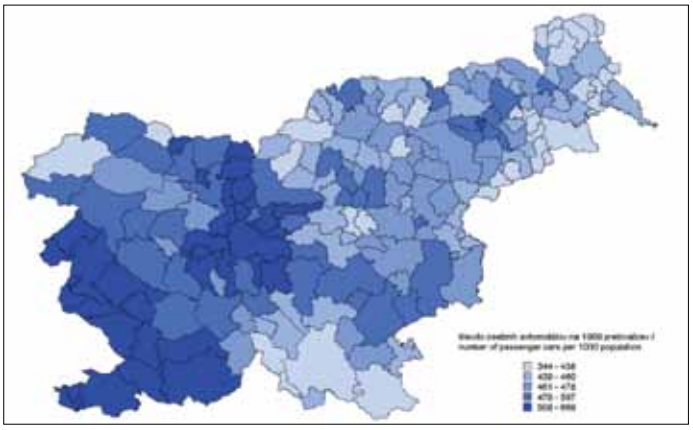
Celotni eksterni stroški prometa za leto 2002 so bili za Slovenijo ocenjeni med 6,6 in 9,4 % BDP oziroma med 1,7 in 2,3 mrd EUR, odvisno od različnih scenarijev emisij toplogrednih plinov (Teza za trajnostno prometno politiko, [online], 2009). Tako ne preseneča tudi podatek, da so v letu 2005 gospodinjstva porabila 16,2 % sredstev za transport (v letu 2004 15,7 %), kar je za 0,3 % več kot za hrano in brezalkoholne pijače (Statistični urad RS, [online], 2010).

Če povzamemo vse navedeno nas najverjetneje, ne bo presenetil tudi podatek, da je Republiko Slovenijo William Pentland iz revije FORBES v članku Države z največ osebnimi vozili na svetu (ang. The World's Top Car-Owning Countries) uvrstil na 9 mesto med vsemi državami sveta po številu registriranih vozil. Na prvo mesto je revija uvrstila Portugalsko (2006: 778, 2005: 780, 2004: 773), sledijo ji ZDA (2006: 755, 2005: 761, 2004: 769), Nova Zelandija (2006: 735, 2005: 737, 2004: 719), Luksemburg, Islandija, Italija, Avstralija, Japonska, Slovenija in na zadnje mesto, deseto mesto, Francija (FORBES, [online], 2010). Na sliki 2 je prikazana stopnja motorizacije za RS po podatkih revije FORBES.

Slika 2: Prispevek o stopnji motorizacije v Republiki Sloveniji

Vir: FORBES [online]. (Citirano 5. 3. 2010). Dostopno na naslovu: http://www.forbes.com/2008/07/30/energy-europe-automobiles-biz-energy-cx_wp_0730cars_slide.html

Če primerjamo grafikon 1 in podatke na sliki 2, lahko kar hitro ugotovimo, da niso identični. Skladno s podatki statističnega urada za leto 2006 bi lahko med navedene podatke revije FORBES (2006: 598, 2005: 585, 2004: 560) uvrstili občine prvega razreda glede na stopnjo motorizacije (508 – 669 avtomobilov na 1000 prebivalcev). Največ osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev je bilo v letu 2006 v občini Trzin (669), sledile so tri občine v goriški statistični regiji: Šempeter - Vrtojba (609), Miren - Kostanjevica (599) in Brda (598). Do desetega mesta so sledile še občine iz goriške ali obalno-kraške statistične regije. V prvem razredu (508 – 669 avtomobilov na 1000 prebivalcev) najdemo le občine iz goriške, obalno-kraške, notranjsko-kraške, osrednjeslovenske in gorenjske statistične regije. Izjema je bila le občina Miklavž na Dravskem polju s 509 avtomobili na 1000 prebivalcev. Najmanj osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev je bilo v letu 2006 v občini Hodoš (344), sledile so občine Osilnica (365), Šalovci (382) in Odranci (387). Tudi sicer je bilo največ občin v najnižjem razredu po številu avtomobilov na 1000 prebivalcev (344 – 438 vozil) iz pomurske statistične regije (14 občin) in podravske statistične regije (10 občin). Podrobneje je stopnja motorizacije za posamezne občine prikazana na sliki 3.(SURS [online], 2009)



Slika 3: Stopnja motorizacija v občinah RS

Vir: SURS [online]. (Citirano 5. 3. 2010). Dostopno na naslovu: http://www.stat.si/doc/statinf/22-SI-084-0801.pdf

Po vseh navedenih podatkih lahko zaključimo, da lahko RS uvrstimo med države z visoko odvisnostjo od osebnega vozila. Posledice so vidne v prometnih zastojih, pomanjkanju parkirnih mest, suburbanizaciji, negativnih posledicah na okolje in ljudi.

VPLIV ONESNAŽEVANJA ZRAKA NA ZDRAVJE LJUDI

Inštitut za varovanje zdravja RS navaja naslednja dejstva (Vpliv onesnaževanja zraka na zdravje ljudi [online], 2009):

- Dejavniku tveganja za nastanek bolezni je stalno ali občasno izpostavljen vsak prebivalec večjih mest Evrope. V Evropi je približno 90 % mestnega prebivalstva izpostavljenega prekomernim vrednostim prašnih delcev, NO2, O3 in benzena.
- Ocenjeno je, da v Evropi od 40.000–130.000 ljudi na leto umre za posledicami izpostavljenosti onesnaženemu zraku, katerega vzrok je promet, tako so v Franciji, Švici in Avstriji ugotovili, da lahko 6 % vseh smrti na leto pripišejo izpostavljenosti onesnaženemu zraku, kar je 2 x več kot število žrtev prometnih nesreč. Navajajo tudi, da so ocene o številu umrlih in obolelih za posledicami izpostavljenosti onesnaženemu zraku podcenjene, saj le–te temeljijo na rezultatih študij, v katerih so preučevali le kratkotrajne učinke onesnaženja. Številke naj bi bile še višje.
- V nedavno objavljeni študiji v Lancetu (Künzli et al., 2000) je prikazano, da samo v treh evropskih državah (Avstrija, Švica, Francija) vsako leto zaradi vpliva onesnaženega zraka umre zaradi prezgodnje smrti od 19.000–44.000 ljudi, kar predstavlja letni strošek 50 milijard EUR.
- Zaradi onesnaženega zraka je povečano število astmatičnih napadov, srčnih infarktov in kroničnih obolenj dihal in srčnih obolenj. Vpliva tudi na razvoj pljučne kapacitete.
- OGROŽENOST OTROK: večja izpostavljenost zaradi časa, ki ga preživijo zunaj, večja količina vnesenih polutantov na kg kot pri odraslih, ožje dihalne poti, dražeče snovi lažje povzročijo obstrukcijo dihal . Rezultati epidemioloških raziskav kažejo, da se pri astmatičnih otrocih v dneh s povečano koncentracijo PM10 ali dima poveča število napadov astme. Poveča se število otrok z vnetji dihal,[4] dolgotrajna izpostavljenost PM10 oziroma življenje v onesnaženem okolju izrazito poveča verjetnost vnetja dihalnih poti pri otrocih, dolgotrajno vnetje pa povzroči upad pljučnih funkcij že v otroštvu. Na Češkem so ugotavljali tudi povečano umrljivost otrok za boleznimi dihal v dnevih, ko je bilo onesnaženje povečano.
- Sestava delcev:
  - kovine (železo, baker) – poškodujejo dedni material, povzročijo vnetje,
  - organska topila – poškodujejo dedni material, rakotvorne,
  - biološki material – (virusi, deli rastlin) – povzročijo vnetje, alergično reakcijo,
  - reaktivni plini – (ozon) – poškodbe tkiva,
  - v veliki večini delcev je glavna komponenta ogljik, na tega pa so lahko dodane številne primesi (povzroča draženje, kronično vnetje, vezivne spremembe, pljučno fibrozo[5]).
- Mehanizem delovanja - delci povzročajo naslednje spremembe na celičnem nivoju, ki vodijo v okvaro tkiva in povzročajo tako številne patološke – bolezenske spremembe.
  - I. Makrofagi in neutrofilci odstranijo delce, ki se kopičijo na sluznici, povzročijo aktivacijo celic. Poveča se sinteza vnetnih mediatorjev - citokini in kemokini. Posledica je aktivacija in migracija celic vnetja (neutrofilcev) iz krvi v dihala. Pride do poškodbe celic sluznice in drugih celic (npr. makrofagov). Posledica je poškodba sluznice in poškodba obrambnih celic, s tem je porušen obrambni mehanizem. Večja verjetnost vnetja dihal, pljučnic.
  - II. Prašni delci povzročijo sintezo nevrotransmiterjev v dihalnih živčnih celicah — nevrogeno vnetje – vse celice so prizadete (bele krvne celice, epitelijske, celice gladkih mišic). Posledica je obsežna vnetna reakcija. V primeru že obstoječe bolezni dihal (astma, bronhitis) se ta poslabša, pride do vnetne reakcije, bakterijsko vnetje, ki osnovno bolezen poslabša. Sproščajo se mediatorji vnetja (citokini), ki imajo sistemske učinke – sproščanje fibrinogena iz jeter – poveča se viskoznost krvi in koagulacija – nastanek krvnih strdkov – (motnje ritma, srčni infarkt).
- Najbolj so prizadeti: bolniki s obstoječimi kardiovaskularnimi[6] in pljučnimi obolenji, starejši ljudje ter glede na raziskave zadnjih študij o dolgoročnem vplivu na zdravje tudi celotna populacija.
- PRIMER UKREPA NA LOKALNI RAVNI: V času olimpijskih iger 1996 v Atlanti je bilo mesto zaprto za promet. Posledica – zmanjšanje koncentracije ozona v zraku. **Število astmatičnih napadov se je zmanjšalo za 42 %**

ZAKLJUČEK

Motorna vozila so nujen del sodobne družbe. Ljudem omogočajo hiter prevoz, svobodo in udobnost, na drugi strani pa negativno vplivajo na prometno varnost, kakovost zraka in povzročajo prometne zastoje. V težnji po omejitvi teh negativnih posledic poskušajo države z različnimi ukrepi zmanjšati število motoriziranih potovanj. Tako so bile izboljšave dosežene ne le z infrastrukturnimi in regulativnimi ukrepi, temveč tudi s spodbujanjem uporabe okolju prijaznejših oblik mobilnosti in izobraževanjem ljudi; tako morda ne bo več sprejemljivo, da se stojala za kolesa pred nakupovalnim središčem postavijo na parkirišče za invalide, kot to za mesto Maribor prikazuje slika. Sliko bi si lahko razložili na različne načine, da so kolesarji invalidi ali da so invalidi kolesarji ali pa,

[4] **Obstrukcija** *v pulmologiji pomeni povečano upornost dihalnih poti in s tem oviranje pretoka zraka. Vzrok je običajno zoženje dihalnih poti, zlasti bronhiolov. Posledično vdihne bolnik z obstruktivno boleznijo dihal manj zraka in v arterijsko kri pride manj kisika. Za razliko od obstruktivnih bolezni pride pri restrikciji dihal do zmanjšanja pljučnih volumnov (VIR: http://sl.wikipedia.org/wiki/Obstrukcija_dihal)*

[5] *Pljučna fibroza: zabrazgotinjenje pljučnega tkiva zmanjša elastičnost pljuč, poveča dihalno delo in vodi v pomanjkanje kisika. Vse to spremlja izrazita dispneja. Ob poslušanju pljuč s stetoskopom slišimo značilno pokanje (VIR: http://www.klinika-golnik.si/dejavnost-bolnisnice/opis-bolezni-in-preiskav/dispnea.php)*

[6] **Kardiovaskularen***: Nanašajoč se na srce in ožilje. (VIR: http://www.femalelife.si/scripts/Glossary/content_10.php)*

da nekdo ne loči kaj so kolesarji in kaj invalidi, kakorkoli, najverjetneje mu je tudi malo mar.

Morda se bomo ljudje, ko se bomo peljali po močno obremenjeni cesti ob stanovanjski soseski, vprašali, kako ti ljudje živijo in postali bolj obzirni do otrok, ki nimajo možnosti izbire prevoznega sredstva niti kraja bivanja. Članek bom končala z besedami Martine Zbašnik Senegačnik, ki je v knjigi Pasivne hiše zapisala, da ne moremo pričakovati, da bo za vse poskrbela država. Navsezadnje smo država posamezniki in naše okolje je odraz našega razmišljanja, prepričanja in življenja. Zavedati se moramo odgovornosti in kot posamezniki nekaj narediti za svoje otroke, vnuke, ne glede na to, kaj trenutno delajo na Kitajskem in v Indiji ter ne glede na to, ali bodo ZDA podpisale kjotski sporazum ali ne. To bi morala bi prostovoljna želja vsakega izmed nas, ko bo **ukrepala država, bo to postala prisila.**

Adrijana Kresnik, univ. dipl. inž. prom.
Višja prometna šola Maribor
Preradovičeva 33, Sl-2000 Maribor

Literatura

1. Bole, D., Gabrovec, M., Mesarec, B., Lep M. 2008. Trajnostna prometna politika: ukrepi atraktiviranja ponudbe javnega prevoza potnikov. Urbane prihodnosti, urednik M. Sitar. Maribor: Fakulteta za gradbeništvo.

2. Victoria Transport Policy Institute. (2002). Automobile Dependency, Transport Demand Management Encyclopedia. [online]. (5. december 2007). Dostopno na spletnem naslvu: http://www.vtpi.org/tdm/tdm100.htm

3. Vpliv onesnaževanja zraka na zdravje ljudi [online]. (5. marec 2010). Dostopno na spletnem naslvu: http://www.zzv-lj.si/nimages/static/zzv_static/449/files/VPLIV_ONESNAZENEGA_ZRAKA_NA_ZDRAVJE.pdf

4. FORBES [online]. (Citirano 5. 3. 2010). Dostopno na naslovu: http://www.forbes.com/2008/07/30/energy-europe-automobiles-biz-energy-cx_wp_0730cars_slide.html

5. SURS [online]. (Citirano 5. 3. 2010). Dostopno na naslovu: http://www.stat.si/doc/statinf/22-SI-084-0801.pdf

6. ADD HOME [online]. (Citirano 5. 3. 2010). Dostopno na naslovu: http://www.add-home.eu/

ANALIZA PROMETNE VARNOSTI NA OBMOČJU MESTNE OBČINE LJUBLJANA V LETU 2009 V PRIMERJAVI Z LETOM 2008

STANJE PROMETNE VARNOSTI:

V letu 2009 se je zgodilo[1] skupaj 3.647[2] (4.321; - 16 %) prometnih nesreč. Od tega 14 (17; - 18 %) nesreč s smrtnim izidom, 145 (129; + 12 %) prometnih nesreč s hudo telesno poškodbo, 1030 (1.200; - 14 %) prometnih nesreč z lahko telesno poškodbo in 2458 (2.975; - 17 %) prometnih nesreč z materialno škodo.

Pri tem je 14 (17; - 18 %) oseb izgubilo življenje, 159 (144; - +10 %) jih je bilo hudo in 1.366 (1.682; - 16 %) lahko poškodovanih, brez poškodb pa je bilo v nesrečah udeleženih 5.438 (6.516; - 17 %) oseb.

Najbolj pogosti vzroki prometnih nesreč:

Vzrok / leto		Prometne nesreče				Posledice		
		skupaj	smrtni izid	telesna pošk.	mater. škoda	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.
Premiki z vozilom	2008	1.715	2	141	1.572	2	7	160
	2009	1.396	0	134	1.262	0	19	152
Neupoštevanje prednosti	2008	849	5	462	382	5	50	573
	2009	764	5	394	365	5	55	447
Neprilagojena hitrost	2008	614	3	292	319	3	46	389
	2009	554	4	245	305	4	49	298
Neustrezna varnostna razdalja	2008	490	0	183	307	0	0	238
	2009	390	2	150	238	2	1	204
Nepravilna stran/smer vožnje	2008	227	1	98	128	1	15	116
	2009	192	0	74	118	0	12	86
Nepravilno prehitevanje	2008	65	0	22	43	0	4	26
	2009	46	2	12	32	2	1	14
Nepravilnosti pešca	2008	41	2	37	2	2	11	28
	2009	30	0	29	1	0	4	25

Največ prometnih nesreč se je pripetilo zaradi nepravilnega premika z vozilom. Prometne nesreče s smrtnim izidom so se največkrat pripetile zaradi neupoštevanja prednosti, sledi pa neprilagojena hitrost. Iz tabele je razvidno, da se je bistveno zmanjšalo število prometnih nesreč zaradi nepravilnega premika z vozilom.

V prometnih nesrečah je bilo poleg voznikov osebnih vozil mrtvih tudi pet potnikov, pet kolesarjev in dva pešca.

[1] *V tem podatku niso zajete prometne nesreče, ki jih policija ne obravnava (veliko je prometnih nesreč, kjer se udeleženci sami dogovorijo).*

[2] *Podatki, zajeti iz baze STAI FIO MNZ, dne 10. 2. 2010*

Posledice v prometnih nesrečah po vrsti udeleženca (najpogostejši):

Vrsta udeleženca / leto		Vsi udeleženci					povzročitelji				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
Voznik OA	2008	6.967	3	28	799	5.237	2.850	2	18	268	2.562
	2009	5.284	1	30	653	4.600	2.407	0	19	221	2.167
Potnik	2008	423	1	29	376	17	8	0	0	1	7
	2009	370	5	29	305	31	7	0	0	1	6
Kolesar	2008	300	4	34	217	45	123	3	17	79	24
	2009	299	5	46	202	46	109	4	18	63	24
Pešec	2008	161	8	32	113	8	40	4	12	22	2
	2009	157	2	30	114	11	28	0	7	19	2
Voznik BUS	2008	112	0	0	2	110	43	0	0	0	43
	2009	124	0	0	3	121	48	0	0	0	48
voznik KZM	2008	62	1	7	36	18	26	0	4	14	8
	2009	49	0	8	30	11	23	0	5	12	6

Največkrat so v prometnih nesrečah udeleženi vozniki osebnih avtomobilov, ki so jih tudi največ povzročili. V prometnih nesrečah je umrlo največ pešcev in kolesarjev.

V porastu so prometne nesreče z udeležbo mrtvih pešcev in kolesarjev.

Posledice v prometnih nesrečah po starosti udeleženca do 18 let:

Vrsta udeleženca / leto		Vsi udeleženci					Povzročitelji				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	Skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
do 7 let	2008	22	1	1	15	5	1	0	0	1	0
	2009	23	0	0	18	5	2	0	0	2	0
7 do 14 let	2008	38	1	3	28	6	9	0	2	3	4
	2009	32	0	2	26	4	6	0	0	4	2
14 do 16 let	2008	35	0	3	25	7	10	0	1	6	3
	2009	23	0	2	16	4	10	0	2	5	3
16 do 18 let	2008	75	0	7	46	22	26	0	4	10	12
	2009	46	0	5	29	12	18	0	3	9	6

V letu 2009 je padec udeleženih otrok, prav tako tudi pri posledicah. Tudi pri udeleženih mladoletnikih v prometnih nesrečah je padec dokaj opazen.

Posledice v prometnih nesrečah po starosti in vrsti udeleženca (do 7 let):

Vrsta udeleženca / leto		Vsi udeleženci					Povzročitelji				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	Brez pošk.
Kolesar	2008	3	0	0	2	1	1	0	0	1	0
	2009	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0
Pešec	2008	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	2009	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0
Potnik	2008	17	0	1	13	3	0	0	0	0	0
	2009	21	0	0	16	5	0	0	0	0	0

Opažen je padec udeležbe otrok (do 7 let) v prometnih nesrečah, razen kategorije potnikov.

Posledice v prometnih nesrečah po starosti in vrsti udeleženca (7 do 14 let):

Vrsta udeleženca / leto		Vsi udeleženci					Povzročitelji				
		Skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	Skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
Kolesar	2008	11	0	0	7	4	5	0	0	2	3
	2009	8	0	1	6	1	4	0	0	3	1
Pešec	2008	13	1	2	10	0	3	0	2	1	0
	2009	6	0	1	4	1	0	0	0	0	0
Potnik	2008	12	0	1	11	0	0	0	0	0	0
	2009	17	0	0	16	1	1	0	0	1	0

Hudo telesno poškodovana sta bila 2 otroka kot udeleženca

Posledice v prometnih nesrečah po starosti in vrsti udeleženca (14 do 16 let):

Vrsta udeleženca / leto		Vsi udeleženci					Povzročitelji				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
Kolesar	2008	6	0	1	4	1	2	0	0	2	0
	2009	8	0	1	6	1	4	0	0	3	1
Pešec	2008	8	0	0	7	1	0	0	0	0	0
	2009	2	0	1	1	0	1	0	1	0	0
Potnik	2008	12	0	1	9	2	2	0	0	0	2
	2009	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0
Voznik KZM	2008	5	0	1	2	2	3	0	1	1	1
	2009	4	0	1	2	1	2	0	1	1	0
Voznik OA	2008	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0
	2009	2	0	0	0	2	2	0	0	0	2
Voznik MK	2008	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2009	2	0	0	2	0	2	0	0	2	0

V tej kategoriji starosti mladine je opazen porast udeležbe v prometnih nesrečah v kategoriji kolesar, voznik osebnega vozila in voznik motornega kolesa.

Posledice v prometnih nesrečah po starosti in vrsti udeleženca (16 do 18 let):

Vrsta udeleženca / leto		Vsi udeleženci					Povzročitelji				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
Kolesar	2008	7	0	0	5	2	3	0	0	2	1
	2009	6	0	0	6	0	5	0	0	5	0
Pešec	2008	9	0	1	6	2	3	0	1	1	1
	2009	6	0	0	5	1	2	0	0	1	1
Potnik	2008	22	0	2	20	0	0	0	0	0	0
	2009	18	0	1	13	4	2	0	0	0	2
Voznik KZM	2008	12	0	2	7	3	8	0	1	6	1
	2009	4	0	2	1	1	3	0	2	1	0
Voznik OA	2008	12	0	0	2	10	7	0	0	0	7
	2009	1	0	0	0	1	,1	0	0	0	1
Voznik MK	2008	6	0	2	4	0	2	0	2	0	0
	2009	7	0	2	3	2	2	0	1	1	0

V tej kategoriji starosti mladine je opazen rahel porast udeležbe v prometnih nesrečah v kategoriji voznik motornega kolesa.

Starostne grupe povzročiteljev prometnih nesreč po nekaterih vzrokih:

Starost / leto		Vzrok PN				
		nepr. Hitrost	stran smer	premiki	nepravilnost pešca	prednost
do 7 let	2008	0	0	0	0	1
	2009	0	0	0	1	0
7 do 14 let	2008	0	2	0	2	5
	2009	1	1	1	1	2
14 do 16 let	2008	3	1	1	0	2
	2009	3	2	0	1	2
16 do 18 let	2008	8	2	3	3	3
	2009	4	3	1	3	2

Opazen je padec povzročiteljev zaradi neprilagojene hitrosti.

Posledice v prometnih nesrečah po mesecih:

Največ prometnih nesreč se je pripetilo marca, in sicer 384. Največ oseb je umrlo avgusta in septembra (3).

Po dnevih se je pripetilo največ nesreč v četrtek in petek, obakrat 624. Največ oseb je umrlo v sredo, in sicer 6; sledi pa torek in četrtek s po 2 osebama.

Nekateri ukrepi policije glede na nekatere vzroke prometnih nesreč):

		Ukrepi po nekaterih vzrokih							
		Hitrost	**prednost**	**Stran smer**	**alko**	**rdeča luč**	**Var. pas**	**Čelada**	**Nep.pešca**
leto	2008	15.369	347	1.009	3.670	2.483	15.842	623	1.929
	2009	75.848	386	1.719	2.946	2.953	15.363	627	2.040

Skupaj je policija na območju MOL v letu 2009 izvedla 75.848 represivnih ukrepov (75.045 v letu 2008).

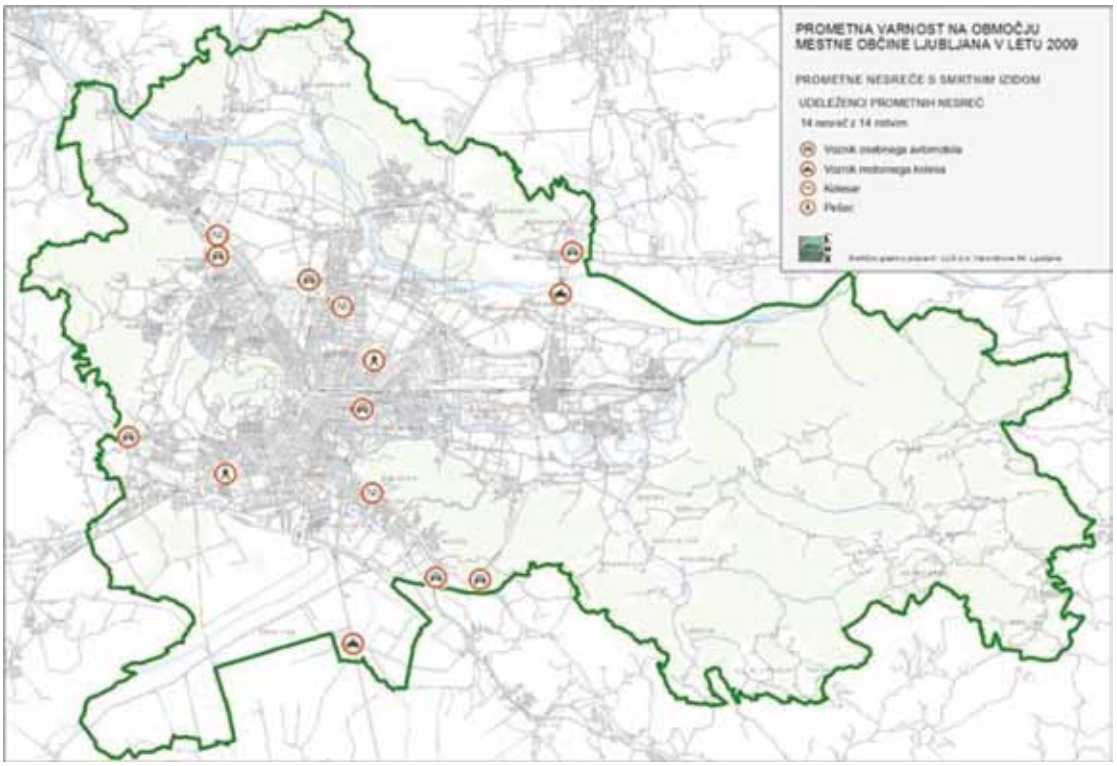
ZAKLJUČEK:

Stanje prometne varnosti na območju MOL v letu 2009 je bilo glede na obravnavane prometne nesreče ugodnejše kot v letu 2008. Bilo je manj prometnih nesreč s smrtnim izidom ter manj prometnih nesreč s hudo oziroma lahko telesno poškodbo. V letu 2009 tudi ne beležimo smrtne prometne nesreče z udeležbo otrok.

Varno udeležbo v prometu vam želimo policisti PU Ljubljana.

Policijska uprava Ljubljana
Sektor uniformirane policije

LOKACIJE PROMETNIH NESREČ S SMRTNIM IZIDOM NA OBMOČJU MESTNE OBČINE LJUBLJANA 2009		
LOKACIJA	PN IV.kat (smrtna)	svojstvo pokojnega
1. Ljubljana, Cesta na Vrhovce 54	1	Voznik OA
2. Ljubljana, Galjevica 7	1	Kolesar
3. Ljubljana, H3, 089, 1.000, pod nadvozom Verovškove	1	Potnik OA
4. Ljubljana, Linhartova 70	1	Peška
5. Ljubljana, Dolenjska cesta 246	1	Potnik OA
6. Ljubljana, Njegoševa 15	1	Potnik BUS
7. Ljubljana, Celovška 300	1	Potnik OA
8. Ljubljana, Ižanska cesta 459	1	Voznik KPM
9. Ljubljana, AC A1, 0047, 0.500 izvoz Sneberje	1	Voznik MK
10. Ljubljana, AC A1, 0047, 0.000 uvoz Šentjakob	1	Potnik OA
11. Ljubljana, AC A1, 050, 0.000 razcep Malence	1	Voznica OA
12. Ljubljana, Dunajska cesta 130	1	kolesar
13. Ljubljana, Ulica bratov Komel 12/a	1	Kolesar
14. Ljubljana, Tbilisijska cesta 4 križišče z Jamovo	1	Peška
Skupaj	14	



Policijska uprava Ljubljana
Sektor uniformirane policije

NOVA ZAKONODAJA NA PODROČJU VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Zakon o varnosti cestnega prometa ZVCP - 1 je bil sprejet v Državnem zboru 9. julija 2004, objavljen pa v Uradnem listu št. 83/04 z dne 29. julija 2004. Zakon je začel veljati 13. avgusta 2004, uporablja pa se od 1. januarja 2005. Zakon je bil večkrat spremenjen in dopolnjen, bistvene spremembe pa so bile usmerjene v ukrepe, ki naj bi zagotavljali večjo varnost v prometu. Kljub pomembnim dosežkom na tem področju pa obstoječi zakon ne omogoča temeljite prenove zasnov, na katerih je potrebno graditi ukrepe za večjo varnost v prometu, zato je potrebno sprejeti nov zakon. Zaradi lažjega izvajanja zelo obsežnih zakonskih vsebin sta resorni ministrstvi, Ministrstvo za promet in Ministrstvo za notranje zadeve, sprejeli strategijo prenove zakonodaje na tem področju. Strategija temelji na rezultatih twinning projekta, ki je potekal v sodelovanju z nizozemskimi strokovnjaki s področja prometa in ki ga je financirala Evropska unija. Pri tem je bilo upoštevano tudi strokovno stališče, da je potrebno obsežno zakonsko materijo s področja varnosti cestnega prometa urediti na pregleden način, po zaokroženih vsebinskih sklopih. Vsebina Zakona o varnosti cestnega prometa se je tako razdelila na Zakon o voznikih, Zakon o motornih vozilih, Zakon o pravilih cestnega prometa in Zakon o cestah.

PREDLOG ZAKONA O VOZNIKIH (ZV)

Besedilo Zakona o voznikih se usklajuje z Direktivo 2006/123/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2006 o storitvah na notranjem trgu, UL L 376, 27. 12. 2006, predvsem z vidika prostega pretoka storitev usposabljanja kandidatov za voznike in izobraževanja voznikov. Zakon sledi cilju direktive, da se v večji meri poenostavijo upravni postopki, odpravijo ovire za storitvene dejavnosti in okrepi medsebojno zaupanje med državami članicami ter zaupanje ponudnikov in uporabnikov v notranji trg. Z zakonom se zato sledi tistim zahtevam, ki vplivajo na opravljanje storitvene dejavnosti usposabljanj in izobraževanj voznikov in zahtevam po odpravi omejevalnih pogojev za izvajanje dejavnosti.
Pravila o vozniških dovoljenjih so bistveni sestavni del skupne evropske prometne politike, prispevajo k izboljšanju prometne varnosti in pospešujejo prosto gibanje oseb, ki nameravajo bivati v državi članici, ki ni država, v kateri se dovoljenje izda. Zaradi pomena osebnih prevoznih sredstev imetništvo vozniškega dovoljenja, ki ga uradno priznava država članica gostiteljica, spodbuja prosto gibanje oseb in njihovo svobodo ustanavljanja. Kljub napredku, doseženem pri usklajevanju predpisov o vozniških dovoljenjih, še vedno obstajajo znatne razlike med predpisi držav članic v zvezi s periodičnostjo podaljševanja vozniških dovoljenj in glede podkategorij vozil, zato je treba te predpise uskladiti, s čimer bi prispevali k izvajanju politik Skupnosti.

Temeljni cilj zakona je povečanje varnosti cestnega prometa in s tem zmanjšanje števila prometnih nesreč z najhujšimi posledicami, kar je potrebno doseči z ukrepi, ki se začnejo že pri usposabljanju mladih voznikov, ki se bodo po pridobitvi vozniškega dovoljenja samostojno udeleževali v cestnem prometu. Predlog zakona zato daje izhodišče za ureditev področja vzgoje in izobraževanja za varno udeležbo v cestnem prometu v programih predšolske vzgoje in programih osnovnošolskega in srednješolskega izobraževanja. Vsebine in način vključitve vzgoje in izobraževanja za varno vožnjo v vzgojne in izobraževalne programe bo predpisal minister, pristojen za šolstvo.

Predmet zakonskega urejanja je osredotočen predvsem na:
- vzgojo in usposabljanje kandidatov in voznikov, ki celostno zajema vsa področja prometnega življenja s poudarkom na medsebojnih odnosih udeležencev v prometu, zavedanju tveganja v prometu in nevarnosti prometnih situacij. Posebno skrb namenja kategoriji mladih voznikov, ki bodo v procesu dodatnega usposabljanja pridobili številna teoretična in praktična znanja, ki bodo vplivala na večje zavedanje o nevarnostih, ki so lahko posledica njihovega nepremišljenega in neodgovornega ravnanja v cestnem prometu;
- resocializacijo povratnikov prometnih kršitev, kjer bo sistem urejen tako, da bo povratnike spodbujal k pozitivni spremembi stališč do prometne varnosti in kulture;
- normiranje področja kontrolnih zdravstvenih pregledov in preventivnih pregledov s svetovanjem pri osebnem zdravniku za tiste voznike, ki vozijo pod vplivom alkohola;
- odpravo ovir pri mobilnosti voznikov znotraj držav članic Evropske unije, z uvedbo enotnega obrazca vozniškega dovoljenja in poenotenjem kategorij motornih vozil.

V predlogu zakona so vsebovane tudi določbe, ki opredeljujejo ustanovitev in delovanje Javne agencije za varnost prometa.
Na zmanjšanje števila prometnih nesreč lahko nacionalne zakonodaje vplivajo tudi z ukrepi in normiranjem stanja, ki vpliva na resocializacijo povratnikov prometnih kršitev, takšnimi ukrepi, ki bodo povratnike spodbujali k pozitivni spremembi stališč do prometne varnosti in kulture. Tako predlog zakona za tiste kršitelje, ki jim je v postopku izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja, določa obvezno udeležbo na kontrolnem zdravstvenem pregledu in programu dodatnega usposabljanja za varno vožnjo oziroma udeležbo rehabilitacijskih programov, katerega cilj je med drugimi voznikom vzbuditi zavest o nevarnostih vožnje v nezgodnem psihofizičnem stanju in dejavnikih, ki vplivajo na takšno stanje, ter spodbuditi zavedanje o pomembnosti upoštevanja različnih vrst udeležencev v cestnem prometu.
Glede na postavljene cilje se je pri pripravi predloga zakona sledilo predvsem naslednjim načelom (usmeritvam, vodilom):
- načelo osebne odgovornosti: zakon uvaja večjo osebno odgovornost posameznikov namesto normativne odgovornosti, ki se je izkazala za neučinkovito,
- načelo svobodne gospodarske iniciative: zakon uvaja svobodnejšo možnost delovanja različnim subjektom, ki delujejo na področju prometne varnosti,
- načelo postopnosti: zakon uvaja postopnost vzgoje in izobraževanja za prometno varnost, z začetkom v predšolskem obdobju in do konca vozniške dobe,
- načelo prehodnosti: zakon uvaja zvezno prehodnost vzgoje in izobraževanja za prometno varnost, ki se smiselno nadgrajuje.

Zakon dovoljuje, da sme oseba, ki je starejša od 16 let, voziti avtomobil v spremstvu spremljevalca, ko se usposobi v šoli vožnje in po končanem usposabljanju opravi teoretični del vozniškega izpita pred izpitno komisijo izpitnega centra. Ta alternativna oblika usposabljanja se je že po veljavnem zakonu izkazala kot pozitivna, saj mladi pridobijo določene vozniške izkušnje pri vožnji v spremstvu polnoletnega ožjega družinskega člana ali osebe, ki jo ta pooblasti, ki vozniku s svojim znanjem pomaga k pridobivanju prvih vozniških izkušenj. V predlaganem členu so opredeljeni pogoji, ki jih mora izpoljevati oseba, ki se odloči za vožnjo v spremstvu druge osebe in pogoji, ki jih mora izpolnjevati spremljevalec (za spremljevalca sta znižana pogoja, ki se nanašata na starost in čas imetništva vozniškega dovoljenja). S predlogom zakona se ukinja obvezno usposabljanje spremljevalca z učiteljem vožnje ter teoretični in praktični del preizkusa znanja v šoli vožnje.

Določeno je izhodišče za ureditev področja vzgoje in izobraževanja za varno udeležbo v cestnem prometu v programih predšolske vzgoje in programih osnovnošolskega in srednješolskega izobraževanja. Vzgoja za varno udeležbo v cestnem prometu zajema vsa področja prometnega življenja s poudarkom na medsebojnih odnosih udeležencev v prometu, zavedanju tveganja v prometu in nevarnosti prometnih situacij. Kandidatom za voznike motornih vozil, ki bodo zaključili navedene programe predšolske vzgoje in programe osnovnošolskega ter srednješolskega izobraževanja, se bo priznalo opravljen teoretični del usposabljanja in jim ga ne bo potrebno opraviti v šoli vožnje.

S predlogom zakona je preizkus znanja kandidatov za voznike motornih vozil iz teorije in prakse izključno v pristojnosti izpitnih centrov (v šolah vožnje ne izvajajo več predhodnega preizkušanja znanja teorije in prakse, t.i. društvenih izpitov), iz česar izhaja, da morajo kandidati pred začetkom praktičnega dela usposabljanja v šoli vožnje opraviti teoretični del vozniškega izpita pri izpitnem centru.

S predlogom zakona se ukinja vožnja odličnosti kot del dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov, saj menimo, da v obliki, kot je do sedaj predpisana, ne bo prinesla dodane vrednosti na področju varnosti cestnega prometa. Po dosedanji ureditvi je za izvajanje vožnje odličnosti pristojna šola vožnje. Potrebno je poudariti, da dodatno usposabljanje voznikov začetnikov za osebo predstavlja dodaten strošek.

Spreminjajo se pogoji glede ponovne pridobitve vozniškega dovoljenja v primeru, da je osebi izrečena sankcija prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja (poleg ponovnega opravljanja vozniškega izpita se mora oseba, ki ji je izrečena sankcija, udeležiti tudi programa usposabljanja, ki je predpisan za voznike storilce prekrškov, ali rehabilitacijskega programa, ki bo obsegal vsebine o nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola).

Zaradi uskladitve z Direktivo o storitvah se spreminjajo pogoji glede kadrov, opreme, prostorov za delo šol vožnje (ukinja se pogoj zaposlitve določenega števila učiteljev vožnje, ukinja se obveznost, da mora imeti šola vožnje pisarniški prostor za sprejem kandidatov in za delo vodje šole vožnje, opušča se obveznost, da mora imeti šola vožnje za kategorijo B najmanj dve vozili, opremljeni za poučevanje kandidatov). Smiselno je, da se da večji poudarek na kvaliteto usposabljanja in izvajanju ustreznega nadzora, kot predpisovanju visokih standardov glede materialnih pogojev.

V predlogu zakona se izobraževanje učiteljev prometne vzgoje in strokovnih vodij šol vožnje ter dodatno usposabljanje učiteljev prometne vzgoje, učiteljev predpisov in strokovnih vodij šol vožnje prenese v izvajajanje javnim visokošolskim zavodom. Usposabljanje in dodatno usposabljanje učiteljev vožnje pa bo izvajala javna agencija.

Z namenom zagotovitve višje ravni kakovosti usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil je s predlogom zakona zahtevana višja izobrazba za učitelje vožnje, ki se izenači z izobrazbo učiteljev predpisov.

Predpisano je, da lahko dovoljenje za učitelje vožnje in učitelje predpisov pridobijo osebe, ki imajo enakovredno veljavno dovoljenje v drugi državi, članici EU. Merilo mora biti kvaliteta usposabljanja in ne formalno ustrezanje predpisanim tehničnim in kadrovskim pogojem.

Predlogu zakona se daje pooblastilo izbranemu osebnemu zdravniku, da voznika v primeru, če med pregledom ali zdravljenjem podvomi o telesni ali duševni zmožnosti imetnika vozniškega dovoljenja napoti na pregled k pooblaščeni zdravstveni organizaciji, v primeru ugotovljene zdravstvene nezmožnosti pa je o tem obveščena tudi upravna enota. Poleg tega pa lahko napotitev voznika na kontrolni zdravstveni pregled poleg dosedanjih predlagateljev predlaga tudi izpitna komisija.

Predlog uvaja tudi novost, to je zdravstveni pregled voznika s svetovanjem kot oblika alternativnega preventivnega ukrepa, ki se ga lahko udeleži voznik, ki je vozil pod vplivom alkohola (med 0,5 grama alkohola na kilogram krvi do vključno 0,8 grama alkohola na kilogram krvi). Z udeležbo na tem pregledu lahko voznik zmanjša število kazenskih točk za polovico.

Predlog zakona ureja t.i. rehabilitacijske programe, na katere so napoteni imetniki veljavnega vozniškega dovoljenja, ki so jim bile izrečene kazenske točke zaradi vožnje pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, in jih v program napoti sodišče v primeru odložitve izvršitve stranske sankcije prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja, skladno z zakonom, ki ureja postopek o prekršku. Rehabilitacijski programi so:

- edukacijske delavnice v obsegu najmanj 6 pedagoških ur z vsebinami varnosti cestnega prometa, tveganjih zaradi vožnje pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, odgovornosti voznikov in psihosocialnih odnosih med udeleženci v cestnem prometu;
- psihosocialne delavnice v obsegu najmanj 17 pedagoških ur, od tega najmanj dve uri individualne obravnave in najmanj 15 ur dela v skupini z vsebinami varnosti cestnega prometa, tveganjih zaradi vožnje pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, odgovornosti voznikov in psihosocialnih odnosih med udeleženci v cestnem prometu;
- programi zdravljenja potekajo po standardiziranih programih zdravljenja odvisnosti.

Za voznika, ki pa mu je izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja na podlagi stranske sankcije kazenskih točk, ki niso bile izrečene zaradi prekrškov vožnje pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, je predvidena udeležba na programu dodatnega usposabljanja za varno vožnjo, ki ga v program napoti sodišče v primeru odložitve izvršitve stranske sankcije prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja, skladno z zakonom, ki ureja postopek o prekršku, predlog zakona določa, da se v evidenco izdanih vozniških dovoljenj zaznamujejo podatki o odvzemu vozniškega dovoljenja zaradi zdravstvenih razlogov (npr. če se oseba ne udeleži kontrolnega zdravstvenega pregleda, na katerega je napotena; če se na pregledu
ugotovi zdravstvena nezmožnost). S tem se prepreči, da bi se oseba, pri kateri je podan utemeljen sum o zdravstveni nezmožnosti ali pa je ta že ugotovljena, še nadalje udeleževala v cestnem prometu, čeprav še poseduje vozniško dovoljenje. Organom nadzora je omogočen neposreden vpogled v evidenco izdanih vozniških dovoljenj, ki bo vsebovala tudi zaznamke o odvzemu vozniškega dovoljenja zaradi zdravstvenih razlogov.

Pri izvajanju programa izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo predlog zakona določa, da je udeležba le prostovoljna, če je voznik dosegel 4 kazenske točke in ni presegel 17 kazenskih točk, pri čemer se mu iz evidence izbrišejo 4 kazenske točke v razdobju dveh let.

Predlog Zakona je bil povzet po predlogu za obravnavo EVA 2010-1711-0015

PREDLOG ZAKONA O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA (ZPRCP)

Varnost cestnega prometa je vprašanje, staro skoraj toliko kot cestni promet. Ko so se vozila, namenjena prevozu tovora ali ljudi, pričela gibati s hitrostjo, ki je presegala hitrost hoje pešca, je promet zahteval prve žrtve. Žrtve so bili najprej pešci, potem pa tudi potniki v vozilih. In tedaj je morala država učinkovito ukrepati, da bi tudi na tem področju zaščitila svoje državljane. Nastala so prva prometna pravila. Od tedaj so nova in nova spoznanja bogatila vèdenje in znanje na področju cestnega prometa in omogočila kompleksnejši in kvalitetnejši pristop k obravnavanju in zagotavljanju varnosti cestnega prometa.

Leta 1874 je cesar Franc Jožef razglasil deželni zakon, s katerim je uveljavil policijski red na javnih cestah v Vojvodini Kranjski. Ta prometna pravila so bila eden prvih znanilcev reda na slovenskih cestah in so urejala predvsem vožnjo konjskih vpreg, ki jim danes rečemo vprežna vozila. Dvaindvajset let kasneje je cesar razglasil še zakon o vožnji s kolesi po javnih cestah v Vojvodini Kranjski. Pred sto leti, šest let zatem, ko je baron Codelli konec leta 1898 pripeljal v Ljubljano prvi avtomobil, so bila objavljena začasna določila o vožnji avtomobilov in motorskih koles po javnih cestah v Vojvodini Kranjski. Ta določila še niso vsebovala vseh prometnih pravil, pa tudi prometnih znakov ne. Ti so se na slovenskih cestah pričeli pojavljati približno deset let kasneje, leta 1926 pa so se prometna pravila in prometni znaki že poenotili z evropskimi.

Nad spoštovanjem prometnih pravil in prometnih znakov so, podobno kot danes, bdeli policisti, ki so, kadar je bilo to potrebno, tudi urejali promet.

Od takrat so se prometni predpisi, vključno s prometnimi pravili in prometni znaki, še veliko spreminjali in dopolnjevali. Prelomno je bilo leto 1968, ko sta bili na Dunaju v evropskem merilu sprejeti dve konvenciji, in sicer Konvencija o cestnem prometu in Konvencija o prometnih znakih.

S članstvom v Evropski uniji(EU) je Slovenija dolžna sprejemati pravni red Unije tudi na področju varnosti cestnega prometa deloma s povzemanjem v svojo pravno ureditev (direktive in priporočila), deloma pa neposredno (uredbe).

Prometna pravila predstavljajo osnovo prometnega reda na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet, in so po hierarhiji med vsemi oblikami urejanja prometa najnižje. Prometni znaki so po pomenu močnejši od prometnih pravil, najmočnejši pa so znaki in odredbe policistov.

Predlog Zakona o pravilih cestnega prometa opredeljuje zgolj pravila cestnega prometa kot enega izmed dejavnikov varnosti cestnega prometa.

V evropskih državah z daljšo tradicijo cestnega prometa od naše že dolgo vedo in to tudi povedo, da je država odgovorna za varnost cestnega prometa, kajti le država s svojimi institucijami ima ves čas vpogled in pregled nad dogajanjem v cestnem prometu in le ona ima potrebne vzvode, s katerimi lahko nadzira in uravnava dogajanje, ki neposredno vpliva na varnost cestnega prometa. Čeprav je pri veliki večini prometnih nesreč vzrok le-te napaka ali zmo-

ta v ravnanju posameznega prometnega udeleženca, je njegovo ravnanje v cestnem prometu v največji meri posledica dejavnikov, na katere ne more neposredno vplivati.
Odgovornost države opredeljujejo kot odgovornost za dejavnike, ki neposredno vplivajo na varnost cestnega prometa, med katerimi kot najpomembnejše navajajo ceste in njihovo opremljenost, konstrukcijske oziroma homologacijske norme za vozila ter odnos in ravnanje udeležencev cestnega prometa, ki ga država oblikuje z normativno ureditvijo, vzgojo in izobraževanjem, informiranjem ter nadzorom in sistemom sankcioniranja v cestnem prometu.
Seveda pa je temu treba dodati, da tako izraženo stališče o odgovornosti države v nobenem primeru ne odvezuje posameznika obveznosti za pravilno, premišljeno in odgovorno ravnanje v cestnem prometu ali celo odgovornosti za protipravno ravnanje v cestnem prometu.
Zakon o pravilih cestnega prometa obravnava materijo, ki je v cestnem prometu relativno stalna in se ne spreminja pogosto, kljub temu pa v določenih primerih pomembne novosti na tehničnem področju vplivajo tudi na vsebino tega zakona. Poleg tega se ta zakon v konkretnih opredelitvah ukrepov pooblaščenih uradnih oseb prekrškovnih organov spreminja in dopolnjuje predhodni sistem ukrepov, ki so se pokazali kot učinkovit vzvod pri obravnavanju najhujših kršiteljev cestnoprometnih predpisov.
Cilji, načela in poglavitne rešitve predloga Zakona
Zakon o pravilih cestnega prometa, podobno kot vsi dosedanji zakoni, ki so obravnavali varnost v cestnem prometu, zasleduje cilj povečanja varnosti vseh udeležencev cestnega prometa. Ravnanja udeležencev cestnega prometa so dejanska prometna pravila. Če so ta ravnanja skladna z uzakonjenimi pravili in v skladu z načelom zaupanja, v cestnem prometu ne bi bilo škodljivih posledic, ki se lahko kažejo v obliki materialne škode, telesnih poškodb ali celo smrti.

Zakon zasleduje temeljne cilje prometnovarnostne politike v Republiki Sloveniji, to je zmanjšanje prometnih nesreč, v katerih so osebe poškodovane oziroma prometnih nesreč s smrtnim izidom.
V zasledovanju tega cilja Zakon uveljavlja naslednje bistvene novosti:
- zagotovitev večje varnosti v cestnem prometu s spremembo določb o sankcijah pri najhujših prekrških zoper varnost cestnega prometa, pri katerih predpisuje stransko sankcijo kazenskih točk v številu, pri katerem se storilcu po zakonu, ki ureja postopek o prekršku, izreče prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja (18 kazenskih točk), in sicer:
  - vožnja v nasprotni smeri na avtocesti, hitri cesti ter cesti z dvema ali več prometnimi pasovi za vožnjo v eno smer,
  - prekoračitev hitrosti v območju za pešce ali območju umirjenega prometa za več kot 30 km/h,
  - prekoračitev hitrosti v naselju za več kot 50 km/h,
  - alkoholiziranost vseh voznikov s stopnjo več kot 1,10 g alkohola na kg krvi ali 0,52 miligramov alkohola v litru izdihanega zraka,
  - vožnja pod vplivom prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi, ki zmanjšujejo voznikovo sposobnost za vožnjo,
  - odklonitev odrejenega preizkusa alkoholiziranosti in
  - pobeg s kraja prometne nesreče;
- poenotenje sankcij za prekrške glede na težo prekrška – strožje sankcioniranje voznikov, zalotenih pri storitvi prekrškov, ki so neposredno povezani z najhujšimi posledicami prometnih nesreč ter znižanje glob za prekrške, ki bistveno ne vplivajo na varnost cestnega prometa,
- zaščita šibkejših udeležencev cestnega prometa (kot so pešci, otroci in starejši udeleženci cestnega prometa),
- natančna opredelitev pristojnosti občinskega redarstva,
- obvezna uporaba zaščitne kolesarske čelade za vse voznike koles,
- obvezna uporaba ustreznih zaščitnih motorističnih oblačil za voznika in potnika motornega kolesa,
- dodatni pogoji za opravljanje prevoza oseb s cestnim turističnim vlakom (najmanj vozniško dovoljenje za vožnjo motornega vozila kategorije D1 ter da voznik ni voznik začetnik),
- dodatni pogoji za prevoz oseb z vozilom, s katerim se lahko poleg voznika prevaža več kot osem oseb (za voznika se zahteva, da v zadnjih treh letih ni bil pravnomočno obsojen za kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti, ki je imela za posledico smrt ene ali več oseb, ali za kaznivo dejanje zapustitve poškodovanca v prometni nesreči brez pomoči ter v evidenci kazenskih točk nima več kot 7 kazenskih točk),
- razširitev instituta začasnega zasega motornega vozila na druge hujše kršitve cestnega prometa (npr. vožnja v času, ko se storilcu izvršuje sankcija prepovedi vožnje motornega vozila, vožnja v času, ko se storilcu izvršuje sankcija prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja oziroma prepoved uporabe vozniškega dovoljenja…),
- milejši pogoji za pridržanje voznikov (za vse voznike več kot 1,10 g alkohola na kg krvi ali 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka) ter izjeme v postopku pridržanja, kjer se policistu daje diskrecijska pravica o odločitvi, kdaj storilca ne bo pridržal (policist se lahko odloči, da ne odredi pridržanja, če se vozniku ob izpolnjevanju pogojev začasno zaseže vozilo ali če je kraj postopka v neposredni bližini objekta, v katerem voznik dejansko biva in če voznik to dejstvo verjetno izkaže in če je iz okoliščin mogoče sklepati, da je tja namenjen in da ne bo nadaljeval z vožnjo),
- obvezen preizkus s sredstvi ali napravami za ugotavljanje alkohola neposrednim udeležencem prometne nesreče,
- obvezen zapisnik v primeru odklonitve preizkusa za ugotavljanje alkohola, strožje sankcioniranje voznikov, ki so zaloteni pri vožnji pod vplivom alkohola (višja globa in stranska sankcija kazenskih točk, v določenih primerih pa tudi začasen odvzem vozniškega dovoljenja – koncentracija alkohola nad 1,10 g/kg),
- v primeru povzročitve prometne nesreče I. ali II. kategorije kaznovanje le za temeljni prekršek (za te prometne nesreče se torej vzročna zveza med kršitvijo in nastalo posledico ne bo ugotavljala, temveč se bo v hitrem postopku samo ugotavljalo, ali je kršitelj storil dejanje, ki je določeno kot prekršek, ali ga ni storil).

V predlogu Zakona je poudarek na naslednjih načelih:
- načelo defenzivnega ravnanja,
- načelo zaupanja,
- načelo varstva šibkejših udeležencev cestnega prometa.

Prvo načelo določa, da mora vsak udeleženec ravnati tako, da poteka cestni promet nemoteno, umirjeno in varno. Od vsakega udeleženca cestnega prometa se pričakuje, da pravočasno zazna morebitno nevarnost v cestnem prometu in ji prilagodi svoje ravnanje. Zakon določa, da je vsak udeleženec cestnega prometa dolžan ravnati tako, da s svojimi ravnanji ne ovira ali ogroža drugih udeležencev cestnega prometa, oziroma da jim ne povzroča škode.
Drugo načelo določa, da ima vsak udeleženec cestnega prometa, ki ravna v skladu s cestnoprometnimi pravili, pravico tudi od drugega udeleženca cestnega prometa pričakovati, da bo ravnal skladno s pravili cestnega prometa.
V Zakonu pa je posebej poudarjena dolžnost, s katero se nalaga vsem udeležencem cestnega prometa skrb za šibkejše udeležence v cestnem prometu, kot so otroci, starejši ljudje, slepi, invalidi in druge osebe, ki niso v celoti sposobne za samostojno udeležbo v cestnem prometu, na katere morajo udeleženci cestnega prometa posebej paziti.

Zakon o pravilih cestnega prometa določa prometna pravila ravnanja v cestnem prometu ter pooblastila in sankcije, ki jih pri izvajanju Zakona izrekajo pristojni organi.

Zakon o pravilih cestnega prometa zasleduje temeljne cilje prometnovarnostne politike v Republiki Sloveniji. Glede na nacionalni program varnosti cestnega prometa je naš cilj, da do konca leta 2010 na slovenskih cestah ohranimo najmanj 1397 življenj, oz. da število mrtvih ne preseže številke 139. V letu 2011 pa je naš cilj, da bo do konca leta na slovenskih cestah ohranjenih najmanj 154 življenj, oz. da število mrtvih ne preseže številke 124. Gre za zelo ambiciozen in optimističen cilj, ki je težko uresničljiv, pa vendarle mu je treba slediti in ga z učinkovitim vodenjem in nadziranjem poskušati doseči. Poleg tega pa je temeljni cilj, ki ga zasledujemo s spremembo zakonodaje na področju varnosti cestnega prometa, povečanje varnosti vseh udeležencev cestnega prometa.

Bistvene spremembe, ki jih prinaša Zakon o pravilih cestnega prometa so predvsem:
- Strožje sankcioniranje voznikov, ki so zaloteni pri storitvi prekrškov, ki so neposredno povezani z najhujšimi posledicami prometnih nesreč (alkohol, prepovedane droge, psihoaktivne snovi, prekoračitev hitrosti, ipd.) ter znižanje glob za prekrške, ki bistveno ne vplivajo na varnost cestnega prometa (odstranitev izločenega vozila, nalaganje in razlaganje tovora na cesti …).
Najhujši prekrški po Zakonu o pravilih cestnega prometa so (globa 1.200 eurov in stranska sankcija 18 kazenskih točk):

- vožnja v nasprotni smeri na avtocesti, hitri cesti ter cesti z dvema ali več prometnimi pasovi za vožnjo v eno smer,
- prekoračitev hitrosti v območju za pešce ali območju umirjenega prometa za več kot 30 km/h,
- prekoračitev hitrosti v naselju za več kot 50 km/h,
- alkoholiziranost vseh voznikov s stopnjo več kot 1,10 g alkohola na kg krvi ali 0,52 miligramov alkohola v litru izdihanega zraka (voznik začetnik več kot 0,50 g alkohola / kg krvi),
- vožnja pod vplivom prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi ter njihovih presnovkov, ki zmanjšujejo vozniковo sposobnost za vožnjo,
- odklonitev odrejenega preizkusa alkoholiziranosti in
- pobeg s kraja prometne nesreče.

Globe se zvišujejo za naslednje prekrške:
- opustitev dolžne skrbi ali nadzorstva staršev, skrbnikov ali rejnikov nad otrokom ali mladoletnikom, ko je le ta udeležen v cestnem prometu in ravna v nasprotju s predpisi tega zakona,
- neupoštevanje prometne signalizacije, ki označuje omejitev prometa ali zimske razmere, zaradi katerih je omejen ali prepovedan promet in je zaradi te kršitve oviran promet,
- kršitev določb o strani in smeri vožnje z vozilom po cesti,
- kršitev določb o vožnji z vozilom na prehodu ceste čez železniško progo ter prehodu za pešce,
- kršitev določb o vzvratni vožnji ter varnostni razdalji med vozili,
- kršitev določb o hitrosti, prehitevanju, obračanju, vključevanju v cestni promet, prednosti na križišču, označitvi ustavljenih vozil ter varstvu otrok,
- uporaba posebnih prevoznih sredstev, ki jih poganja motor, in ki presegajo hitrost pešcev v cestnem prometu (kot so gokarti, motorne sani, miniaturna motorna vozila…). Uporaba je izjemoma dovoljena, če je to potrebno za reševanje človeških življenj ali premoženja, preprečitve ali odprave velike materialne škode ali odprave posledic onesnaženja okolja,
- neupoštevanje prometne signalizacije, ki označujejo omejitve, prepovedi ali obveznosti udeležencev cestnega prometa,
- kršitev določb o psihofizičnem stanju udeležencev cestnega prometa (alkohol, prepovedane droge, psihoaktivna zdravila ali druge psihoaktivne snovi) in
- pobeg s kraja prometne nesreče.

Globe se znižujejo za naslednje prekrške:
- neupoštevanje znaka ali ukaza oziroma odredbe pooblaščene uradne osebe (policista, redarja…),
- kršitev določb o odstranitvi izločenega vozila s ceste (znižanje globe za odgovorno osebo),
- neupoštevanje znaka, s katerim pooblaščena uradna oseba ustavlja voznika ali neupoštevanje odredbe o prepovedi nadaljnje vožnje,
- ravnanje v nasprotju z odredbo o omejitvi ali prepovedi prometa,
- kršitev določb o nalaganju in razlaganju tovora na cesti (znižanje globe za odgovorno osebo),
- kršitev določb o prevozu skupine otrok (znižanje globe za odgovorno osebo),
- kršitev določb o posebnih svetlobnih znakih vozil s prednostjo in vozil za spremstvo (znižanje globe za odgovorno osebo),
- kršitev določb o posebni opozorilni svetilki, ki oddaja svetlobo rumene barve na vozilu (znižanje globe za odgovorno osebo).

- Natančna opredelitev pristojnosti občinskega redarstva

V predlogu zakona so pooblastila občinskega redarstva našteta taksativno, s čimer odpravljamo različna tolmačenja o obsegu njihovih pristojnosti.

- Razširitev instituta začasnega zasega motornega vozila na druge hujše kršitve cestnega prometa.

Institut začasnega zasega motornega vozila se razširja tudi na druge hujše kršitve v cestnem prometu, kot so npr. vožnja v času, ko se storilcu izvršuje kazen oziroma sankcija prepovedi vožnje motornega vozila, vožnja v času, ko je storilcu začasno odvzeto vozniško dovoljenje ali se mu izvršuje varnostni ukrep odvzema vozniškega dovoljenja ali sankcija prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja oziroma prepoved uporabe vozniškega dovoljenja …).

- Milejši pogoji za pridržanje voznikov

Novost glede na dosedanjo ureditev predstavlja izenačitev pogojev za pridržanje pri različnih kategorijah voznikov (več kot 1,10 grama alkohola na kilogram krvi ali več kot 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka) ter diskrecija policista, da v določenih primerih pridržanja ne odredi (kadar se vozniku ob izpolnjevanju zakonskih pogojev zaseže motorno vozilo in če je kraj postopka neposredno pred objektom, v katerem voznik dejansko biva).

- Obvezno pisanje zapisnika tudi v primeru odklonitve preizkusa za ugotavljanje alkohola.

- Uvedba novega instituta - odložitev izvršitve prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja.

Posameznik, kateremu je že bilo izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja, bo lahko ob izpolnitvi določenih pogojev lahko zaprosil za odložitev prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja (pogoji bodo: opravljen kontrolni zdravstveni pregled in določen rehabilitacijski program, prav tako pa v preizkusni dobi ne bo smel storiti hujšega prekrška).

- Obvezna uporaba zaščitne kolesarske čelade za vse kolesarje.

Predlog zakona določa obvezno uporabo zaščitne kolesarske čelade za vse kolesarje, torej tako za otroke, kot tudi za mladoletne in polnoletne kolesarje in ne samo za otroke, kot to predpisuje trenutno veljavni Zakon o varnosti cestnega prometa.

- Obvezna uporaba ustreznih zaščitnih motorističnih oblačil za voznika in potnika motornega kolesa.

S predlogom želimo spodbuditi voznike in potnike motornih koles k uporabi zaščitnih motorističnih oblačil, pri čemer je namen določbe zgolj preventivne narave (za kršitev ne predvidevamo sankcije – gre predvsem za preventivno zaščito).

- Dodatni pogoji za opravljanje gospodarske vožnje – prevoz oseb s cestnim turističnim vlakom;
- dodatni pogoj: najmanj vozniško dovoljenje za vožnjo motornega vozila kategorije D1 ter da voznik ni voznik začetnik po predlogu zakona, ki ureja voznike.
- Dodatni pogoji za prevoz oseb z vozilom, s katerim se lahko poleg voznika prevaža več kot osem oseb; dodatni pogoji:
- oseba, ki v zadnjih treh letih ni bila pravnomočno obsojena za kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti, ki je imela za posledico smrt ene ali več oseb, ali za kaznivo dejanje zapustitve poškodovanca v prometni nesreči brez pomoči ter
- v evidenci kazenskih točk nima več kot 7 kazenskih točk.

- Začasen odvzem vozniškega dovoljenja

Postopek o začasnem odvzemu vozniškega dovoljenja, če voznik stori prekršek, za katerega je predpisano tolikšno število kazenskih točk, ki ima za posledico prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja oziroma prepoved uporabe vozniškega dovoljenja, bo uredil Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o prekrških (po predlogu Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prekrških bo o vrnitvi začasno odvzetega vozniškega dovoljenja odločalo sodišče).

- Črtanje določbe o povzročitvi prometne nesreče kot kvalificirane oblike prekrška

Predlog Zakona o pravilih cestnega prometa ukinja pojem prometne nesreče z neznatno nevarnostjo, prav tako je črtana povzročitev prometne nesreče kot kvalificirane oblike prekrška.

Udeleženec cestnega prometa bo v primeru povzročitve prometne nesreče I. ali II. kategorije kaznovan le za temeljni prekršek (npr. neprilagojena hitrost, rdeča luč, nepravilna stran/smer vožnje,…), kar pomeni, da se za navedene prometne nesreče vzročna zveza med kršitvijo in nastalo posledico ne bo ugotavljala, temveč se bo v hitrem postopku ugotavljalo samo ali je kršitelj storil dejanje, ki je določeno kot prekršek, ali ga ni storil.

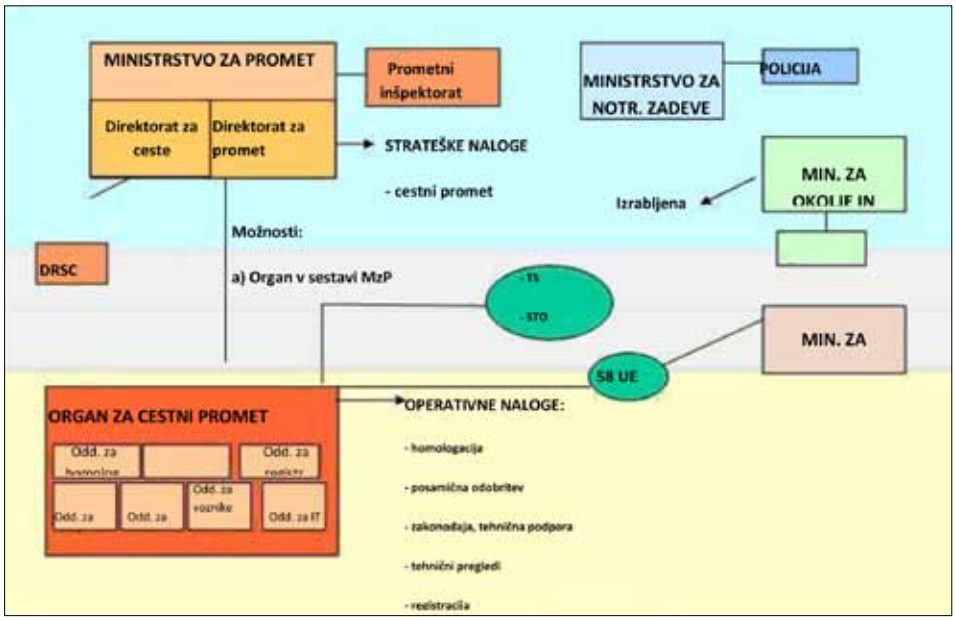
Predlog Zakona povzet po predlogu za obravnavo EVA 2010-2411-0017

PREDLOG ZAKONA O MOTORNIH VOZILIH (ZMV)

Priprave za sprejem posebnega Zakona o motornih vozilih so se začele že v letu 2004, ko je dozorela potreba po posebnem krovnem zakonu, ki bi združeval vse dejavnosti v zvezi z motornimi vozili in dajal pravno osnovo za vse potrebne podzakonske predpise.

Ocena stanja in razlogi za posamezne rešitve, ki jih vsebuje zakon, temeljijo predvsem na ugotovitvah in priporočilih Twinning projekta (optimalna struktura sistema motornih vozil v Sloveniji).

V dosedanjem sistemu so pristojnosti na področju vozil bile razdeljene med več ministrstev in tehničnih organizacij, kar je povzročalo podvajanje in neučinkovito izkoriščanje delovnih zmožnosti, s tem pa neposredno tudi pre-



Slika 1: Predlog možne ureditve spremenjenih pristojnosti ključnih dejavnikov

Legenda:

TS	tehnična služba	TP	tehnični pregled	IC	izpitni center
STO	strokovna organizacija	AŠ	avto šola	UE	upravna enota
IT	informacijska tehnologija				

visoke stroške za državljane. V pristojnosti Ministrstva za promet je preverjanje skladnosti vozil s predpisi pred dajanjem na trg, v pristojnosti Ministrstva za notranje zadeve registracija vozil in tehnični pregledi vozil v uporabi, v pristojnosti Ministrstva za okolje in prostor pa zmanjševanje vpliva izrabljenih vozil na okolje.

Na osnovi rezultatov razgovorov Twinning skupine je bilo pripravljeno poročilo »Analiza sedanjega sistema«.

Na podlagi analize je bil pripravljen predlog za bodočo organizacijsko strukturo. Predvideval je vzpostavitev posebnega organa za cestni promet, ki ne bi bil pristojen le za izvajanje vseh nalog in dejavnosti povezanih z vozili, temveč tudi za izvajanje drugih operativnih nalog s področja cestnega prometa (avto šole, vozniška dovoljenja, obnašanje v prometu), Ministrstvo za promet pa bi še naprej ostalo pristojno za prometno politiko. Kar zadeva pravni status omenjenega organa za cestni promet, je bilo predlaganih več možnosti, med katerimi so bile najbolj realne: organ v sestavi Ministrstva za promet, javna agencija ali javno podjetje.

Ministrstvo za promet s tem postane resorno ministrstvo za področje vozil. S prenosom upravnih, strokovno tehničnih in nadzornih nalog na Ministrstvo za promet oziroma na predlagani organ za cestni promet se tu združijo vse dejavnosti, ki so potrebne za učinkovito upravljanje in kreiranje politike na področju vozil ter mednarodno sodelovanje, kar bo omogočilo nadaljnji razvoj upravne organizacije, pristojne za motorna vozila v Republiki Sloveniji v prihodnosti.

Predlog Zakona o motornih vozilih je bil pripravljen že koncem leta 2007. Zaradi odločitve, da se s sprejemom zakona počaka do sočasne ureditve celotnega področja, ki ga je takrat urejal veljavni Zakon v varnosti cestnega prometa (razdelitev na štiri samostojne zakone), so bile nekatere rešitve, ki jih je zakon predvideval, zaradi nujnosti potreb že vključene v spremembe določenih izvedbenih predpisov in tudi v zadnjo novelo Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1G), s katero so bile pristojnosti za sistemsko urejanje področja vozil že prenesena na Ministrstvo za promet in s katero je bila tudi že ustanovljena Javna agencija za varnost prometa, ki prevzema operativne naloge s področja vozil. Zato določene rešitve, ki so bile sicer predvidene kot novosti tega predloga Zakona niso več popolne novosti, ampak so že uveljavljene.

Predlagani Zakon tako obsega ureditev celotnega življenjskega ciklusa motornega vozila od njegove odobritve, izdaje dokumentov in registracije, periodičnega pregledovanja tehničnega stanja vozila, do njegove deregistracije. Samo pristojnost za razgradnjo izrabljenih motornih vozil ostaja še naprej v pristojnosti Ministrstva za okolje in prostor.

Cilji, načela in poglavitne rešitve predloga Zakona

Pri pripravi Zakona so pripravljavci sledili predvsem naslednjim ciljem:

- ustvaritev splošne pravne in institucionalne podlage za centralno in enovito obravnavanje vseh tehničnih zahtev za vozila in postopkov ugotavljanja skladnosti s predpisanimi zahtevami (razen če izjemoma z drugim zakonom ni predpisano drugače),
- zagotovitev višjih standardov varnosti vozil v Republiki Sloveniji in njihovega vpliva na okolje,
- ustvaritev ustrezne pravne podlage za dodatno izboljšanje obstoječih postopkov in storitev, njihovo racionalizacijo ter posodobitev po načelu uporabniku prijazne uprave,
- uskladitev slovenskega pravnega reda s (prenovljenim) pravnim redom Evropske unije na področju vozil.

Načela

Predlog Zakona temelji na osnovnem organizacijskem načelu, da je koncentracija pristojnosti na področju vozil v okviru enega resornega ministrstva nujna za uspešno ureditev sistema na področju vozil.

Zakon uvaja tudi načelo enakovrednosti, po katerem Slovenija kot država članica EU drugim članicam prizna za enakovredne tiste tehnične zahteve za vozila, ki sicer niso enake njenim, vendar imajo enak učinek. Enako načelo se seveda v skladu s primarnim pravom EU uporablja tudi za vozila, narejena v Sloveniji, ki pridejo na trg drugih držav članic EU

Poglavitne rešitve

Zakon celovito ureja pogoje za dajanje motornih in priklopnih vozil na trg, za njihovo registracijo in njihovo udeležbo v cestnem prometu oziroma opravljanje kmetijskih ali gozdarskih del (traktorji) ter za vodenje zbirk podatkov o vozilih. Povezano z motornimi vozili ureja tudi pogoje za dajanje delov teh vozil ter zaščitnih naprav za voznike in potnike na trg. Če z Zakonom ni določeno drugače, ta Zakon in predpisi, izdani na njegovi podlagi, urejajo vse tehnične zahteve za vozila v cestnem prometu. Urejajo tudi vse postopke ugotavljanja skladnosti vozil in pogoje, ki jih morajo izpolnjevati pravne osebe in samostojni podjetniki posamezniki, ki na podlagi pooblastil sodelujejo v teh postopkih.

Zakon upošteva centraliziranost pristojnosti za sistemsko urejanje vprašanj, povezanih z vozili na Ministrstvu za promet. Pristojnosti za operativno izvajanje nalog s področja ugotavljanja skladnosti vozil, njihove registracije in tehničnih pregledov so z zadnjo novelo Zakona o varnosti cestnega prometa že prenesene na Javno agencijo za varnost prometa, pristojnosti inšpekcijskega nadzora pa na Prometni inšpektorat Republike Slovenije. Na ta inšpektorat pa se s tem Zakonom prenaša še pristojnosti inšpekcijskega nadzora na področju ugotavljanja skladnosti vozil, ki jih izvaja Tržni Inšpektorat Republike Slovenije na podlagi Zakona o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti in na njegovi podlagi izdanih predpisov. Za izvajanje določenih nalog po tem Zakonu so kot prekrškovni organ določene tudi upravne enote.

Kot novost, ki jo uvaja ta Zakon, šteje tudi nadzor traktorjev zunaj cestnega prometa, torej pri opravljanju kmetijskih in gozdarskih del. V tem delu, iz razumljivih nadzorov, opravljata inšpekcijski nadzor Inšpektorat za kmetijstvo, gozdarstvo in hrano ter Inšpektorat za delo kot tudi policija. Gre predvsem za nadzor opremljenosti traktorjev z zaščitnimi kabinami ali loki, ki pomenijo pomemben prispevek k zmanjšanju smrtnosti med traktoristi.http://www.mkgp.gov.si/index.php?id=2214

Shema organizacij, ki po državnem pooblastilu opravljajo strokovno-tehnična opravila, je bolj poenotena in pregledna. Uvajata se dve vrsti pooblaščenih organizacij:

- tehnične službe in
- strokovne organizacije.

Naloge tehnične službe oziroma strokovne organizacije smejo opravljati pravne osebe ali samostojni podjetniki posamezniki, ki pridobijo ustrezno pooblastilo Javne agencije za varnost prometa. Pooblastila tehničnim službam in strokovnim organizacijam se podeli za nedoločen čas. Pooblaščenec mora predpisane pogoje izpolnjevati trajno.

Pooblastilo tehnični službi se podeli za naslednje naloge:

- strokovne naloge v postopku homologacije vozila;

- strokovne naloge v postopku homologacije sistema, sestavnega dela, samostojne tehnične enote in zaščitne naprave;
- strokovne naloge v postopku odobritve neoriginalnih in nehomologiranih delov in opreme vozil;
- strokovne naloge v postopku posamične odobritve vozila po splošnih zahtevah;
- strokovne naloge v postopku posamične odobritve vozila po posebnih zahtevah (drugi odstavek 18. člena zakona);
- izvajanje postopka posamične odobritve predelanega ali popravljenega vozila (prvi odstavek 19. člena zakona).

Pooblastilo strokovni organizaciji se podeli za naslednje naloge:
- identifikacija in ocena tehničnega stanja vozila,
- redni in izredni pregledi po posebnih zahtevah (tretji odstavek 18. člena zakona),
- tehnični pregled vozila.

Zakon med drugim nudi podlago za pooblastila, dana ministru za promet za izdajo podzakonskih predpisov, ki so potrebni za izvajanje tega Zakona. Posebej je treba opozoriti na določbe, kjer je določeno, da se s podzakonskim predpisom lahko določi obvezna uporaba tehničnih specifikacij za vozila, ki jih ministrstvo, pristojno za promet, izda kot posebne publikacije oziroma zagotovi njihovo dosegljivost v elektronski obliki. Podobno pooblastilo za uporabo tehničnih specifikacij za vozila kot orodja za zapis podrobnih tehničnih zahtev in z njimi povezanih postopkov, vsebujeta tudi enakovrstna člena o pooblastilih ministra v IV. in V. poglavju tega zakona. Tako bodo npr. natančni opisi postopkov, vključenih v izvajanje tehničnih pregledov (npr. ugotavljanje stopnje učinkovitosti zavor) podani v tehničnih specifikacijah za vozila, na katere se bodo podzakonski predpisi zgolj sklicevali, njihova dostopnost pa bo zagotovljena preko spletne strani pristojnega ministrstva.

Pomembna novost je ponovna uvedba obvezne odjave vozila pri vsaki spremembi lastništva registriranega vozila. »Stari lastnik« vozila se razreši negotovosti, povezane z ravnanjem kupca, za katerega se je ob odpravi obvezne odjave vozila izkazalo, da v prevelikem številu primerov ni javil spremembe lastništva.
Nekatere od pomembnejših rešitev predstavljajo tudi uskladitev slovenskega pravnega reda s prenovljenim pravnim redom Evropske unije na področju vozil.
Pomembnejše novosti, ki jih skladno s tem uvaja ta Zakon in podzakonski predpisi, so naslednje:
- v koncept popolne harmonizacije je vključena tudi posamična odobritev vozil in ne zgolj homologacija, ki predstavlja odobritev tipa vozila,
- harmonizirana homologacija vozil ni več omejena na vozila kategorije M1, L in del T, temveč se zaradi boljšega delovanja notranjega trga (postopoma) širi na vse kategorije (M, N, O, T, C, R in S),
- večji poudarek in pravni pomen je dan (globalnim) pravilnikom UN/ECE, saj jih na ravni EU lahko razglasijo za vir tehničnih zahtev za vozila, katerega je treba upoštevati v postopkih odobritve vozil (poleg tega se pravilniki UN/ECE lahko razglasijo kot alternativni vir zahtev ob siceršnjemu pravu EU),
- zahteve in nadzor nad pomembnejšimi deli in opremo vozil, ki se naknadno vgrajujejo v vozila v uporabi in lahko vplivajo na varno delovanje vozila,
- uvedene so posebne določbe o odgovornosti proizvajalca za izvedbo potrebnih korektivnih ukrepov, vključno z odpoklicem, če se ugotovi, da proizvedeno vozilo predstavlja resno nevarnost. Homologacijski organ ima pravico oceniti, ali so predlagani ukrepi proizvajalca zadostni ali ne.

Predlog Zakona povzet po predlogu za obravnavo EVA 2010-2411-0015

PREDLOG ZAKONA O CESTAH (ZC)

Zakon o javnih cestah (Uradni list RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo, 45/08, 57/08 – ZLDUVCP, 69/08 – ZcestV, 42/09 in 109/09; v nadaljnjem besedilu: ZJC), ki je začel veljati 7. junija 1997, je uredil javne ceste v Republiki Sloveniji in jih razdelil na tiste, ki so v pristojnosti državnih organov (državne ceste) ter tiste, ki so v pristojnosti občinskih organov (občinske ceste). ZJC v I. poglavju (splošne določbe, 1. do 15. a člen) ureja vprašanja, ki se nanašajo na vse javne ceste, zlasti razdelitev pristojnosti med državo in občino na področju upravljanja z javnimi cestami kot javnim dobrim in gospodarjenjem z njimi in temeljna vprašanja upravljanja z javnimi cestami ter njihove graditve in vzdrževanja, kjer je določil tudi gospodarsko javno službo za vzdrževanje javnih cest. V nadaljevanju ZJC ureja zlasti državne ceste, in sicer najprej upravljanje državnih cest, nato njihovo gradnjo, vzdrževanje in varstvo državnih cest ter prometa na njih. Ureja tudi inšpekcijski nadzor nad državnimi cestami ter določa prekrške za posamezne kršitve materialnih določb zakona.
Osnovni razlog za novo besedilo Zakona o javnih cestah je prenos vsebin, ki se nanašajo na ceste iz Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1, Ur. l. RS, št. 56/2008 – uradno prečiščeno besedilo, 57/2008-ZLDUVCP in 58/2009; v nadaljnjem besedilu: ZVCP-1). V nov Zakon o cestah se iz ZVCP-1 prenašajo vsebine s področja varnosti cest (vzdrževanje cest, uporaba cest, prometne ureditve in prometna signalizacija, oprema, naprave in ukrepi za umirjanje prometa, pooblastila policistov in inšpekcijskih organov na področju varnosti cest), ki se nanašajo na državne, občinske in nekategorizirane ceste, ki se uporabljajo za javni cestni promet.

Dne 19.11.2008 je bila sprejeta in dne 29.11.2008 objavljena Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L št. 319 z dne 29. 11. 2008, str. 59; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2008/96/ES), ki mora biti prenesena v slovenski pravni red do 19.12.2010. Predlagani zakon zato vključuje temeljne zahteve direktive, ki jih je potrebno prenesti v slovenski pravni red.
Razlog za novo besedilo Zakona o cestah tudi dejstvo, da so bili po uveljavitvi ZJC sprejeti novi sistemski in področni zakoni ali njihove novele, s katerimi so posamezne rešitve v veljavnem ZJC v neskladju in je zato potrebno odpraviti ugotovljena neskladja.
Poleg navedenega je razlog za novo besedilo Zakona o cestah je tudi dejstvo, da so številne določbe v veljavnem ZJC zastarele in neučinkovite, zato jih je potrebno novelirati.
Cilji, načela in poglavitne rešitve zakona
Cilji predlaganega zakona so:
- prenos in novelacija vsebin iz ZJC, ki se nanašajo na upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo javnih cest,
- prenos in novelacija vsebin iz ZVCP-1, ki se nanašajo na varnost in varstvo cest,
- prenos temeljnih zahtev Direktive 2008/96/ES v slovenski pravni red;
- uskladitev z zakoni, ki so bili sprejeti po ZJC, predvsem s predpisi o stvarnem premoženju države, pokrajin in občin ter predpisi o graditvi objektov,
- dopolnitev oziroma sprememba nekaterih ureditev, ki so se pri izvajanju ZJC izkazale kot neučinkovite, zastarele ali pomanjkljive.

Načela predlaganega zakona so:
- odgovornost upravljavcev cest za varnost in pretočnost ter varstvo javnih cest;
- odgovornost upravljavcev cest za pravno urejenost cest kot stvarnega premoženja države in občin;
- pravna urejenost področja gradnje, upravljanja, vzdrževanja,varstva in varnosti cest na vseh cestah, namenjenih za cestni promet;
- vzpostavitev trajnostne cestne infrastrukture, ki bo zadovoljevala družbene, ekonomske in ekološke potrebe;
- dvig standardov cestne varnosti;
- optimalno izkoriščanje in racionalna uporaba obstoječe cestne infrastrukture;
- pravna urejenost javne cestne infrastrukture kot stvarnega premoženja države in občin.

Poglavitne rešitve predlaganega zakona so zlasti naslednje:
- Opredelitev obsega stvarnih pravic na javnih cestah.

Zakon razširja možnost pridobitve služnosti na javni cesti za gradnjo objektov gospodarske javne infrastrukture in priključkov nanjo, pod pogoji, določenimi s predpisi, ki urejajo javne ceste in predpisi, ki urejajo ravnanje s stvarnim premoženjem države, pokrajin in občin. Služnost v korist lokalnih skupnosti je neodplačna v primerih gradnje objektov, ki služijo izvajanju obvezne gospodarske službe lokalnega pomena.
Na vozišču javne ceste je za izvedbo športnih in drugih prireditev možno pridobiti pravico začasne uporabe skladno s predpisi o stvarnem premoženju države pokrajin in občin, ki urejajo oddajo nepremičnega premoženja v najem.
Na prometnih površinah zunaj vozišča javne ceste in na površinah ob njej, ki so določene za opravljanje dejavnosti, namenjenih udeležencem v prometu (v nadaljnjem besedilu: spremljajoče dejavnosti), je mogoče za opravljanje takšnih dejavnosti pridobiti posebno pravico uporabe.
Cestni svet, na katerem so določene površine za spremljajoče dejavnosti ter cestni svet javne ceste, ki ni prometna površina, je mogoče obremeniti s stvarnimi pravicami in najemom, skladno s predpisi, ki urejajo ravnanje s stvarnim premoženjem države, pokrajin in občin.
- Kolesarske povezave ter pogoji za vzpostavitev omrežja kolesarskih povezav
Kolesarska povezava je niz prometnih povr-

šin, namenjenih prometu kolesarjev in drugih udeležencev pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa in predpisi, ki urejajo javne ceste, ter označenih s predpisano prometno signalizacijo.

Lahko poteka kot kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarski pas ali kot prometna površina, ki je namenjena tudi drugim udeležencem v prometu. Glede na povezovalni pomen v prostoru se kolesarske povezave delijo na daljinske, glavne, regionalne in lokalne kolesarske povezave. Kot celota tvorijo omrežje kolesarskih povezav.

- Pridobitev pravice graditi za gradnjo vseh javnih cest

Zaradi gradnje javne ceste se lastninska pravica na zemljišču ali nepremičnini odvzame ali omeji, če ne pride do sporazumne pridobitve stvarne pravice.

Če je zaradi rekonstrukcije javne ceste znotraj njenega varovalnega pasu, potrebno izvesti razlastitev ali omejitev lastninske pravice na nepremičnini, pa taka rekonstrukcija ni določena s prostorskim aktom, se javna korist za to razlastitev oziroma omejitev lastninske pravice ugotovi s sklepom vlade oziroma občinskega sveta.

Če je izvedba ukrepov, ki so potrebni zaradi varstva pred hrupom in drugimi emisijami prometa, bolj učinkovita in ekonomična na sosednjih nepremičninah kot izvedba na cestnem svetu, se lahko na podlagi pravnega posla z lastnikom nepremičnine, ustanovi stvarna pravica.

- Postopek za določanje in označevanje mej javnih cest

Postopki urejanja in postopki spreminjanja mej za določitev meje ceste ter postopki za označitev meje se izvedejo kot geodetska storitev v skladu s predpisom, ki ureja geodetsko dejavnost, predpisom, ki ureja evidentiranje nepremičnin, in v skladu z določbami tega zakona.

Podlaga za določitev meje ceste je prostorski akt države ali občine, načrt parcelacije iz sklepa o ugotovitvi javne koristi, ali zunanji rob cestnega sveta. Postopki urejanja in spreminjanja mej za določitev meje ceste in postopki za označitev meje ceste ter evidentiranje sprememb v zemljiškem katastru se izvedejo na podlagi zahteve upravljavca ceste ali lastnika parcele, v primeru gradnje nove ceste pa na zahtevo pravne ali fizične osebe, ki je investitor ceste. Stranke v postopkih urejanja mej in postopkih spreminjanja mej za določitev meje ceste so lastniki parcel in upravljavec oziroma investitor ceste.

Če se meja ceste določi v postopku spreminjanja mej, se določijo samo lomi meje ceste. Če se meja ceste začne ali konča na meji parcele, mora biti v tem delu meja parcele urejena. Meja ceste se evidentira v zemljiškem katastru kot več novih delov mej parcel, pri čemer se za evidentiranje teh delov uporabijo lomi ceste in obstoječe meje parcel iz zemljiškega katastra. Novi deli meja se evidentirajo kot urejeni deli v zemljiškem katastru. Označitev meje ceste v naravi se izvede na zahtevo upravljavca ali investitorja ceste.

Če se meja ceste določi na podlagi parcelacijskega akta, se ne glede na določbe predpisa, ki ureja evidentiranje nepremičnin, in tega zakona lahko parcelacija izvede kot določitev parcelnih številk (parcelacija v pisarni), pri čemer se potek meje ceste določi na podlagi podatkov iz parcelacijskega akta. Stranke v postopku parcelacije v pisarni je treba predhodno seznaniti s potekom meje ceste v naravi, ni pa jih treba zaslišati in seznaniti z dejstvi pred izdajo odločbe o evidentiranju parcelacije v pisarni. Odločba o evidentiranju parcelacije v pisarni se izda na podlagi skrajšanega ugotovitvenega postopka. Pritožba zoper odločbo o parcelaciji v pisarni ne zadrži evidentiranje te parcelacije v zemljiškem katastru. V zemljiškem katastru se novi deli meje parcel, ki predstavlja mejo ceste, ne evidentirajo kot urejeni deli meje parcel. Če se določa meja ceste obstoječi cesti, ki ni evidentirana v zemljiškem katastru, se jo določi po zunanjem robu cestnega sveta (parcelacija na terenu). Mejo ceste določi upravljavec ceste na terenu ob upoštevanju kriterijev za določitev cestnega sveta. Na mejno obravnavo, ki se izvede v postopku parcelacije na terenu, mora geodetsko podjetje povabiti vse stranke postopka iz šestega odstavka prejšnjega člena vsaj osem dni pred njeno izvedbo. Za stranke, ki se postopka parcelacije na terenu niso udeležili, mora geodetsko podjetje dokazati, da so bili pravočasno povabljeni. Dokazilo mora biti izkazano v elaboratu parcelacije. Nenavzočnost predpisano vabljenih strank ali njihovo nestrinjanje z določitvijo meje ceste po zunanjem robu cestnega sveta ne zadrži izdaje odločbe o evidentiranju parcelacije v zemljiškem katastru. Strank ni treba zaslišati in jih seznaniti z dejstvi pred izdajo odločbe o evidentiranju parcelacije na terenu. Odločba o evidentiranju parcelacije na terenu se izda na podlagi skrajšanega ugotovitvenega postopka.

- Vzdrževalna dela v javno korist na javnih cestah ter pravila in pogoji za njihovo izvedbo in pregled

Vzdrževalna dela v javno korist je izvedba rekonstrukcijskih del javne ceste, s katerimi se spremeni zmogljivost ceste, velikost njenih posameznih delov, obseg napeljav, naprav in opreme ter druge infrastrukture v območju cestnega telesa. Z izvedbo takšne rekonstrukcije, katero območje ne sme posegati izven varovalnega pasu javne ceste, se izvedejo tudi obnovitvena dela in vse ostale izboljšave, ki so povezane z varnostjo ceste. Ob delih iz prvega odstavka tega člena se lahko zgradijo tudi nezahtevni pomožni infrastrukturni in drugi objekti, ki jih pogojuje načrtovana rekonstrukcija ceste (oporni in podporni zidovi, nadhodi, podhodi, prepusti) ter objekti gospodarske javne infrastrukture, katere je v območju ceste treba zgraditi ali prestaviti zaradi rekonstrukcije javne ceste.

Pregled izvedenih rekonstrukcijskih del iz prvega odstavka opravi komisija, ki jo za državne ceste imenuje minister, pristojen za promet, za občinske ceste pa župan. Upravljavec ceste mora zahtevo za pregled podati najkasneje v petih dneh po končanih delih. Po opravljenem pregledu izda minister, pristojen za promet in za državne ceste oziroma župan za občinske ceste, odločbo, s katero odredi odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti ali izda dovoljenje za izročitev ceste, cestnega odseka ali cestnega objekta v neomejeno uporabo, če ni pomanjkljivosti, oziroma v začasno omejeno uporabo do odprave pomanjkljivosti.

Vzdrževalna dela, ki se izvajajo zaradi odprave posledic naravnih, prometnih in drugih nesreč oziroma drugih izrednih dogodkov ali med njimi, se izvajajo na podlagi projektne dokumentacije, izdelane po nastanku nesreče oziroma dogodka, če to ne ovira odpravljanja škodljivih posledic.

- Obveznosti lastnikov nepremičnin ob javni cesti ter ustanovitev služnosti v javno korist na teh nepremičninah.

Lastniki zemljišč ob javni cesti morajo dopustiti vse posege, ki so nujno potrebni za nemoteno uporabo javne ceste, predvsem za dostop do cestnih objektov zaradi njihovega vzdrževanja, gradnjo objektov in naprav za odvodnjavanje cestišča in cestnega telesa, postavitev prometne signalizacije in prometne opreme, izvedbo ukrepov in postavitev začasnih ali stalnih naprav za zaščito ceste in prometa na njej pred snežnimi plazovi, zameti, hrupom, slepilnimi učinki in drugimi škodljivimi vplivi, če gradnja in postavitev navedenih objektov in naprav ni mogoča v okviru cestnega sveta.

Za izvedbo ukrepov navedenih ukrepov se lastninska pravica na nepremičnini ob javni cesti lahko začasno ali trajno obremeni s služnostjo v javno korist. V primeru ustanovitve sporazumne služnosti ali služnosti v javno korist služnostnemu zavezancu pripada odškodnina, ki obsega zmanjšano vrednost nepremičnine ali dejansko škodo.

- Ustanovitev služnosti v javno korist na nepremičninah v območju polj preglednosti

V bližini nivojskega križišča javnih cest, javne ceste z železniško progo ali v območju priključka nekategorizirane ceste na javno cesto (pregledno polje) ter na notranjih straneh cestnih krivin (pregledna berma) ni dovoljeno vzpostaviti kakršnekoli vegetacije ali postaviti objekte, naprave in druge predmete ter storiti kar koli drugega, kar bi oviralo preglednost cest, križišča ali priključka.

Zaradi zagotavljanja opisanega stanja se lastninska pravica lahko začasno ali trajno obremeni s služnostjo v javno korist. V primeru ustanovitve sporazumne služnosti ali služnosti v javno korist služnostnemu zavezancu pripada odškodnina, ki obsega zmanjšano vrednost nepremičnine ali dejansko škodo.

- Zakon natančno določa odgovornost za varnost cest in nemoten potek prometa ter postavljanje in vzdrževanje prometne signalizacije in prometne opreme.

Prometno ureditev na državnih cestah določa upravljavec državnih cest, prometno ureditev na občinskih cestah občina, na nekategoriziranih cestah , ki se uporabljajo za javni cestni promet, pa lastnik oziroma od njega pooblaščeni upravljavec. Prometna ureditev mora biti označena s predpisano prometno signalizacijo in opremo. Prometna signalizacija in prometna oprema mora ustrezati odrejeni prometni ureditvi in prometnotehničnim ter prometnovarnostnim razmeram na cesti oziroma delu ceste.

Prometno signalizacijo in prometno opremo postavlja in odstranjuje izvajalec rednega vzdrževanja ceste, v primeru kratkotrajne ustavitve prometa pri opravljanju izrednega prevoza pod pogoji dovoljenja za izredni prevoz izvajalci izrednega prevoza, v primeru začasne označitve kraja nadzora tudi delavci organov in organi-

zacij, ki so pristojni za nadzor predpisov, s katerimi so določeni prekrški. V skladu s svojimi pooblastili opravljajo nadzor v prometu, v primeru označitve kraja, na katerem se opravlja nadzor prometa, označitve in zavarovanja kraja prometne nesreče ter za pošiljanje drugih nujnih obvestil udeležencem prometa pa jo smejo postaviti in odstraniti tudi policisti.

- Razširitev vsebine zakona na področje občinskih cest

Zakon ureja temeljna pravila upravljanja, graditve, vzdrževanja in varstva občinskih cest. V zakonu je dodano novo poglavje, v katerem so določena temeljna pravila upravljanja, graditve, vzdrževanja in varstva občinskih cest. Zakon določa upravljavca občinskih cest. Občine morajo pri načrtovanju, projektiranju, gradnji in načrtovanju občinskih cest upoštevati zakon o javnih cestah in podzakonske predpise zakona o javnih cestah. Zakon določa varovalni pas občinske ceste, v katerem je raba prostora omejena, določa polje preglednosti na občinskih cestah, določa temeljna pravila graditve, rekonstrukcije, prilagoditve in ukinitve priključkov nekategoriziranih cest na občinske ceste. Na občinskih cestah prometno ureditev določi občina. Zakon ureja tudi zapore občinske ceste zaradi del ali prireditev na občinski cesti. Zakonska obveznost občine je vodenje podatkov o občinskih cestah. Upravljavec občinske ceste je obvezen voditi evidence o občinskih cestah in objektih, skladno s predpisi o načinu označevanja javnih cest in o evidencah o javnih cestah in objektih na njih ter jih brezplačno posredovati Direkciji Republike Slovenije za ceste.

Zakon na občinske ceste razširja pravila izvedbe in pregleda vzdrževalnih del v javno korist ter določbe, ki opredeljujejo prepovedi ogrožanja varne uporabe ceste in določbe, ki opredeljujejo obveznosti lastnikov nepremičnin ob cesti.

- Nova vsebina poglavja o inšpekcijskem nadzorstvu

Poglavje, ki ureja inšpekcijsko nadzorstvo, je napisano na novo. Zakon določa pogoje za opravljanje inšpekcijskega nadzorstva na občinskih in nekategoriziranih cestah, obseg inšpekcijskega nadzorstva, način vodenja inšpekcijskega postopka, način prisilne izvršbe inšpekcijskih ukrepov in opredeljuje splošne inšpekcijske ukrepe. Vodenje inšpekcijskega postopka, izrekanje ukrepov in vročanje inšpekcijskih odločb zakon opredeljuje kot nujne ukrepe v javnem interesu, zato se v smislu določb ZUP odločba lahko izda v skrajšanem postopku brez zaslišanja strank. Odločba se lahko izda ustno, za kraj vročanja in mesto, na katerem se pusti obvestilo o poskusu vročanja, se šteje tudi gradbišče, objekt oziroma kraj izvajanja del, v zvezi s katerim se vodi postopek. Zoper odločbo inšpektorja za ceste je dovoljena pritožba v osmih dneh od dneva njene vročitve. Pritožba zoper odločbo ne zadrži njene izvršitve. Prisilna izvršba inšpekcijskih ukrepov se opravlja po določbah ZUP, če ZJC ne določa drugače. Inšpektor za ceste ukrepa z opozorilom, če oceni, da je to zadosten ukrep, ali z odločbo. Podrobneje so opredeljene vse vrste inšpekcijskih ukrepov, ki lahko pridejo v poštev ob opravljanju inšpekcijskega nadzorstva javnih cest. Naprej zakon še določa, da izvršbo inšpekcijskega ukrepa po drugih osebah zagotovi upravljavec državne ceste oziroma upravljavec občinske ceste v okviru izvajanja javne službe rednega vzdrževanja cest.

- Pooblastila in ukrepi policije in občinskega redarstva ob ugotovljenih pomanjkljivostih na cesti

V posebnem poglavju zakon določa začasne ukrepe policistov in občinskih redarjev ob ugotovljenih pomanjkljivostih na cesti. Policija in občinsko redarstvo sta prekrškovna organa za prekrške v zvezi z nedovoljeno uporabo cest in prepovedanimi posegi v cestno telo, cestni svet, cestno telo oziroma varovalni pas javne ceste pa tudi nad obremenitvami javnih cest in izrednimi prevozi po javnih cestah.

- Prenovljene kazenske določbe

Zakon na novo opisuje prekrške ter določa globe za kršitelje, ki storijo opisani prekršek v zvezi s stanjem in uporabo cest, v zvezi z vzdrževalnimi deli na cestah, v zvezi s prometno ureditvijo, prometno signalizacijo in opremo na cestah ter napravami in ukrepi za umirjanje cestnega prometa, prekrške v zvezi z zaporo ceste zaradi del ali prireditev na cesti, prekrške v zvezi s posegi v cestno telo, cestni svet, cestno telo oziroma varovalni pas ceste, prekrške v zvezi s cestnimi priključki, prekrške v zvezi s poljem preglednosti ceste.

- Minimalne zahteve varnosti cestne infrastrukture, s katerimi se v slovenski pravni red prenašajo temeljne zahteve Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L št. 319 z dne 29. 11. 2008)

V posebnem poglavju je določen obseg uporabe teh zahtev, ki se nanašajo le na državne ceste, ki so del vseevropskega cestnega omrežja brez predorov na teh cestah. Nadalje je opredeljeno področje uporabe zahtev direktive. Preverjanje varnosti ceste je potrebno zagotoviti v vseh fazah načrtovanja ceste do pričetka obratovanja. Pregledovanje varnosti cest je potrebno zagotoviti tudi za obstoječe ceste. Vlada bo določila ustrezne smernice, ki bodo določale izvedbo posameznih aktivnosti za izboljšanje varnosti. Presojo varnosti ceste je potrebno zagotoviti že v fazi idejnega projekta. Natančneje je predpisana izdelava ocen učinka posameznih variant na prometno varnost, ki pomeni pomemben argument za končno odločitev pri izbiri najustreznejše variante. Naprej je določen način preverjanja varnosti v cestnem prometu, ko je potek nove ceste ali potek rekonstrukcije obstoječe ceste že določen. S pregledovanjem projektne dokumentacije in preverjanjem varnosti projektnih rešitev v vseh fazah projektiranja, se zagotavlja kontinuirano upoštevanje varnosti ceste. Zahteva direktive glede razvrščanja cestnega omrežja glede na število nesreč je vsebina naslednjega člena, ki določa način ter obveznosti upravljavca cest pri razvrščanja cestnih odsekov glede na število nesreč. Naslednji člen obravnava pregledovanje varnosti obstoječih cest, to je cest v obratovanju. Osnovni namen takšnega pregledovanja je ugotoviti pomanjkljivosti cestnih odsekov, ki s stališča prometne varnosti narekujejo izvedbo vzdrževalnih del za preprečevanje prometnih nesreč. Zahteva se, da je prometne nesreče s smrtnim izidom potrebno obravnavati individualno in za vsako posebej izdelati posebno poročilo. Za izvedenca za varstvo cest bo lahko imenovan posameznik ali posameznica z univerzitetno ali visoko strokovno izobrazbo s področja gradbeništva ali prometa; najmanj 6 let izkušenj na področju projektiranja cest ali revidiranja cestnih projektov ali izdelave prometno varnostnih analiz oziroma analiz cestnih nesreč in uspešno opravljeno strokovno usposabljanje za izvedenca za varnost cest.

Predlog Zakona povzet po predlogu za obravnavo EVA 2010-2411-0005

Sekretar SPVCP MOL Zvone Milkovič

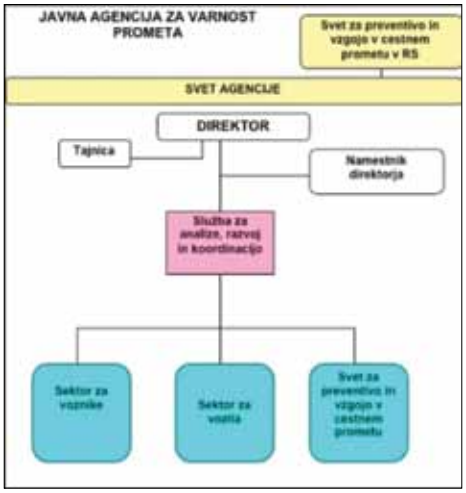
JAVNA AGENCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA VARNOST PROMETA

S prvim septembrom 2010 je začela delovati Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. V ta namen so ministrica za notranje zadeve Katarina Kresal, minister za promet dr. Patrick Vlačič in v.d. direktorja Stanislav Pavlič (sicer generalni sekretar Ministrstva za promet) simbolično obeležili začetek delovanja Javne agencije RS za varnost prometa z odkritjem table na Trdinovi ulici 8 v Ljubljani, kjer je sedež Javne agencije in ki bo s povezovanjem različnih strokovnjakov s področja varnosti prometa in njihovo združitvijo v tem skupnem organu odslej osrednja institucija za varnost prometa v državi.

Javna agencija RS za varnost prometa postaja osrednja nacionalna organizacija za varnost prometa, v kateri so skoncentrirane vse strokovne naloge s področja varnosti cestnega prometa.

Javna agencija Republika Slovenije za varnost prometa ima skrajšani naziv AVP in logotip v obliki kroga. Sedež ima na Trdinovi ulici 8, telefonsko številko 01 400 88 70 in faks 01 400 88 75. Naslov elektronske pošte je: info.avp@avp-rs.si, spletne strani pa www.avp-gov.si. Matična številka je 3788164000, davčna številka pa 23272856. Vodi jo v.d. direktorja Stanislav Pavlič, predsednik sveta agencije pa je Vinko Može. Organi upravljanja so Svet agencije in direktor.

Agencija RS za varnost prometa prevzema naloge s področja voznikov in vozil, ki jih je opravljalo Ministrstvo za notranje zadeve, naloge s področja vozil, ki jih je opravljala Direkcija Republike Slovenije za ceste kot organ v sestavi Ministrstva za promet, naloge s področja preventive in vzgoje v cestnem prometu, ki jih je opravljala Direkcija Republike Slovenije za ceste - SPV, naloge s področja varnosti prometa, ki jih je opravljalo Ministrstvo za promet in naloge s področja izpitnih centrov za voznike, ki jih opravljajo upravne enote, kjer so izpitni



centri za voznike motornih vozil. Povezovanje različnih strokovnjakov, ki lahko pomembno vplivajo na varnost prometa in njihova združitev v skupnem organu za varnost prometa je, ključna prednost ustanovitve agencije.

Cilj vzpostavitve javne agencije je poenotenje pristojnosti in odgovornosti med različnimi upravnimi organi ter s tem zagotavljanje večje učinkovitosti delovanja sistema. Neodvisnost delovanja, poenotenje informacijskega sistema, racionalizacija stroškov, možnost večjega vpliva strokovne in civilne družbe so temeljna ideja in razlogi za njeno ustanovitev.

Združevanje pristojnosti na področjih, ki so pomembna za varnost prometa lahko, kljub pomanjkanju strokovnega kadra ob ustanovitvi agencije, zagotavlja optimalno učinkovitost pri zagotavljanju varnosti, pri racionalni rabi virov (finance, zaposleni, informacijski sistemi) in prilagodljivosti. Ustanovitev agencije pa omogoča, poleg povezovanja in združevanja virov, tudi izvajanje treh pomembnih dejavnosti, ki so bile v preteklosti zapostavljene oziroma se niso izvajale. Prva je organizacija in izvajanje analitsko - raziskovalnega dela na področju varnosti prometa, kjer ni bilo načrtnega povezovanja različnih zbirk podatkov, njihovo povezovanje, analiziranje in raziskovanje, da bi zagotavljali boljše podlage za odločitve pri pripravi nacionalnih programov, strategij, obdobnih načrtov preventivnih in vzgojnih programov in akcij, nadzora ter sprememb zakonodaje. Druga nova dejavnost agencije je organizacija in izvajanje neodvisnega preiskovanja prometnih nesreč, s čimer bi dobili poglobljene informacije o ključnih dejavnikih za nastanek prometnih nesreč. Tretja dejavnost pa je presoja varnosti cestne infrastrukture, ki se nanaša na vse faze načrtovanja, gradnje in vzdrževanja cest v skladu z Direktivo o varnosti prometne infrastrukture (Direktiva 2008/96/ES) in na podlagi zakona, ki ureja javne ceste.

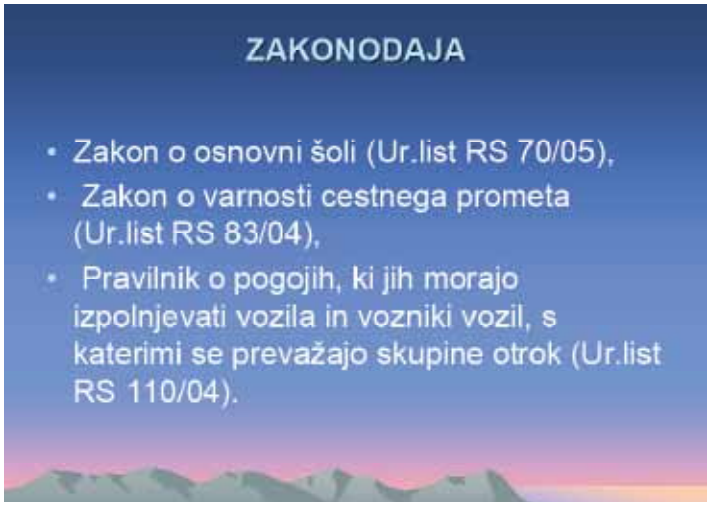
Agencija poleg tega prevzema strokovne naloge izvajanja nacionalnega programa varnosti cestnega prometa in obdobnih načrtov. Agencijo mora po določbah Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 36/10; v nadaljnjem besedilu: ZVCP–1G) ustanoviti vlada v treh mesecih od uveljavitve ZVCP–1G. S 1. septembrom 2010 naj bi agencija delovala na področjih preventive in vzgoje v cestnem prometu, izvajanju projektov in skrbi za izvajanje Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa, na področju voznikov in vozil in analitsko raziskovalnega dela. Področje izpitnih centrov se v agencijo vključi 1.1. 2012, novi področji, neodvisno raziskovanje prometnih nesreč in presoja prometnic z vidika varnosti, pa bosta zaživeli v dveh letih po ustanovitvi agencije.

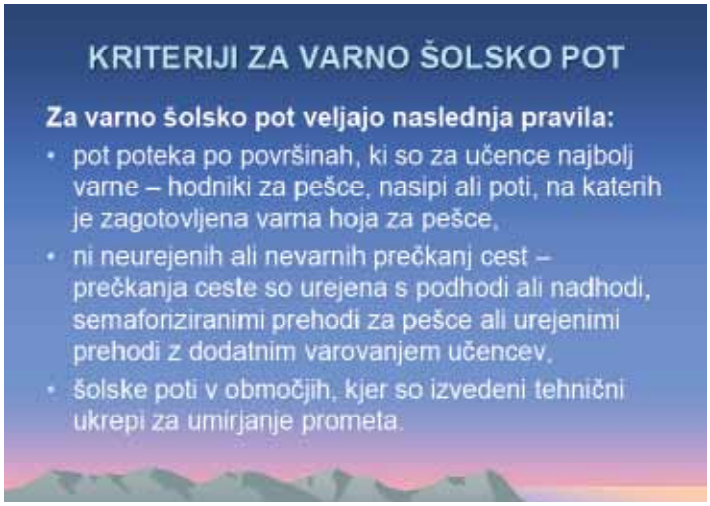
V okviru Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa deluje tudi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki ohranja vse enake naloge na področju prometne preventive kot do sedaj ter vodenje in izvajanje načrtovanih aktivnosti iz Nacionalnega programa in drugih tradicionalnih akcij ter sodelovanje z občinskimi SPV.

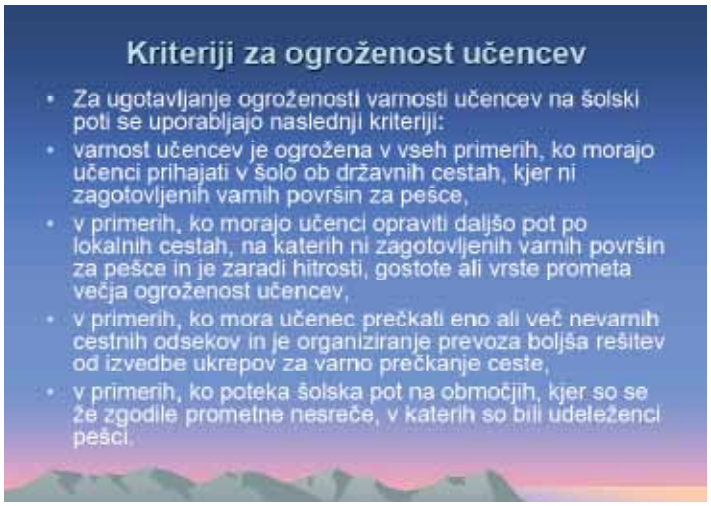
Sekretar SPVCP MOL Zvone Milkovič

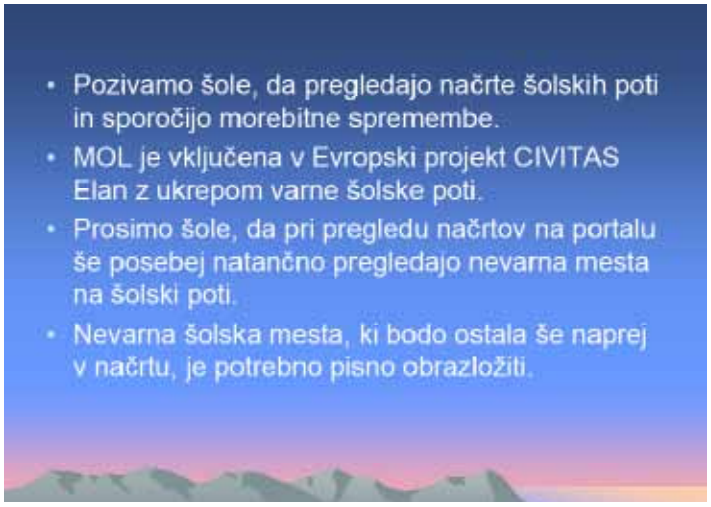
SEMINAR ZA MENTORJE PROMETNE VZGOJE- 26.8.2010

Seminar- posvet za mentorje prometne vzgoje na osnovnih šolah-je bil 26. Avgusta 2010, na sedežu Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, Trg MDB 7. Med drugimi so bile obravnavane teme, Varna pot v šolo - načrti in šolska prometna služba - prostovoljci. Te teme niso bile obravnavane na zaključku leta 2009.
Mentorji za prometno vzgojo na osnovnih šolah so želeli pridobiti gradivo v pisni obliki, zato smo se odločili, da predstavitve v Power pointu objavimo v glasilu Vama pot in na ta način dodatno seznanimo mentorje oz. osnovne šole z vsebino. Gradivo objavljamo v obliki, kot je bilo predstavljeno na posvetu.









- Nevarna mesta so označena s trikotnikom, ki bo dodatno šifriran (OŠ – 1).
- Pri ugotavljanju nevarnega mesta se bo na portalu s klikom na trikotnik oz. nevarno mesto odprlo okno, kjer bo natančno napisano, zakaj je mesto nevarno.
- Opis nevarnega mesta je informacija o izogibanju le tega oz. opozorilo o pravilnem ravnanju, predvsem pa informacija za MOL oz. Mestno upravo, da nevarno mesto odpravi ali ga preuredi tako, da bo s prometno signalizacijo zagotovljeno otrokom varno prihajanje v šolo in domov.

- Podatke bo obdelal in vnesel na portal Ljubljanski urbanistični zavod.
- Podatke v zvezi z nevarnimi mesti s strani šol pričakujemo do dogovorjenega roka.
- Za več informacij se obrnite na Oddelek za predšolsko vzgojo in izobraževanje (Gregor Debevec, 306 4028, elektronski naslov gregor.debevec@ljubljana.si).

PREDLOGI ZA VSEBINO NAČRTA VARNIH POTI:

- otroci v prometu,
- povzetki iz zakonodaje,
- šolski okoliš,
- kako prihajajo učenci v šolo,
- načrt varnih šolskih poti OŠ ,
- vozni red šolskega avtobusa OŠ,
- prometne situacije na poti v šolo OŠ,
- vrisana pot šolskega avtobusa z označenimi avtobusnimi postajališči – šifrirano.

OTROCI V PROMETU

- Vstop v šolo je za otroke pomemben življenjski mejnik.
- Dnevno se vključujejo v promet.
- Nimajo širokega vidnega polja.
- Ne znajo dobro presojati.
- Ne zmorejo dolgotrajne koncentracije.
- Ne razlikujejo dobro pojmov levo/desno.

OTROCI V PROMETU

- Njihova pozornost se hitro preusmeri.
- Ne zmorejo posploševanj in uporabe splošnih pravil.
- Mlajši od 7 let ne smejo samostojno sodelovati v prometu.
- Samostojno sodelovanje v prometu – morajo jim pomagati starši in vse okolje.
- S svojim obnašanjem v prometu smo odrasli otroku **vzor.**

POMEMBNI POVZETKI IZ ZAKONODAJE

- Otroci smejo samostojno sodelovati v prometu, ko so starši prepričani, da zmorejo razumeti nevarnosti.
- Na poti v vrtec in prvi razred OŠ je obvezno spremstvo odraslih.
- Ob zmanjšani vidljivosti morajo obvezno nositi kresničke oz. odsevnike.

- Med potjo v šolo morajo učenci 1. in 2. razreda obvezno imeti okrog vratu rumeno rutico.
- V primeru otrokove kršitve v prometu se kaznuje njegove starše.
- Do 6. leta lahko otrok vozi kolo le na pešpoti.
- Otrok, ki nima kolesarskega izpita, lahko med 6. in 8. letom vozi kolo v cestnem prometu le v spremstvu staršev.

- Samostojno lahko otrok vozi kolo, ko opravi kolesarski izpit in je star najmanj 8 let.
- Kolo s pomožnim motorjem lahko vozi v cestnem prometu otrok od 12. do 14. leta starosti ter oseba, starejša od 14 let.
- Otroci do 12. leta lahko sedijo med vožnjo le na zadnjih sedežih.

ŠOLSKI OKOLIŠ OŠ

- Šolski okoliš osnovne šole je potrebno opisno še opredeliti iz ustanovitvenega akta po ulicah in naseljih.
- Šolski okoliš je potrebno vrisati v načrt varnih poti v grafični obliki.
- Načrt šolskega okoliša je potrebno izobesiti na vidnem mestu v osnovni šoli.

KAKO PRIHAJAJO UČENCI V ŠOLO

Učenci prihajajo v šolo:

- peš,
- pripeljejo jih starši,
- s kolesom,
- s kolesom z motorjem,
- s šolskim avtobusom.

UČENCI - PEŠCI

Če ni pločnika, hodijo pešci ob levem robu vozišča.

- Med hojo se ne prerivajo, igrajo, lovijo.
- Hodijo drug za drugim.
- Ovire na cesti zahtevajo večjo previdnost.
- Cesto prečkajo na prehodu za pešce.
- Pred prečkanjem ceste najprej pogledajo levo in nato desno.
- Ceste ne prečkajo na mestih, kjer je vidljivost slaba (ovinki, križišča, zoženi deli ceste).

UČENCI - KOLESARJI

V 5. razredu opravijo učenci kolesarski izpit. Vožnja s kolesom zahteva:

- obvezno uporabo varnostne čelade,
- tehnično brezhibno kolo,
- čim varnejšo pot (izbira manj prometnih površin) in
- upoštevanje prometnih predpisov.

UČENCI, KI JIH STARŠI PRIPELJEJO V ŠOLO

- Pripeti morajo biti z varnostnim pasom (učenci in starši).
- Upoštevati morajo prometne predpise in pravila pri parkiranju in izstopanju.
- Na parkirišču se zadržujejo le kratek čas.
- Paziti morajo, da ne zaparkirajo dovoznih in interventnih poti.

Starši so zgled in vzor otrokom tudi v prometu .

UČENCI – VOZAČI S ŠOLSKIMI AVTOBUSI

- So učenci od 2. do 9. razreda.
- Upoštevati morajo pravila obnašanja na avtobusu.
- Podpišejo izjavo, da so s pravili seznanjeni in da bodo pravila upoštevali.
- Enako velja za starše.
- Kršenju pravil sledi začasna prepoved vožnje.

IZJAVA – ŠOLSKI AVTOBUS

IZJAVA
Podpisani starš/skrbnik učenca/ke, _____,
____razreda, OŠ _____, s podpisom potrjujem, da sem seznanjen s
PRAVILI ZA UČENCE, KI SE VOZIJO S ŠOLSKIM AVTOBUSOM.

Podpis starša/skrbnika:

_____

Podpisani učenec/ka potrjujem, da sem seznanjen/a s pravili. Pravila čakanja na postajališčih šolskega avtobusa in obnašanja na avtobusu bom upoštevali/a in s tem pripomogel/a k varnosti vseh, ki se vozimo s šolskim avtobusom.

Podpis učenca/ke:

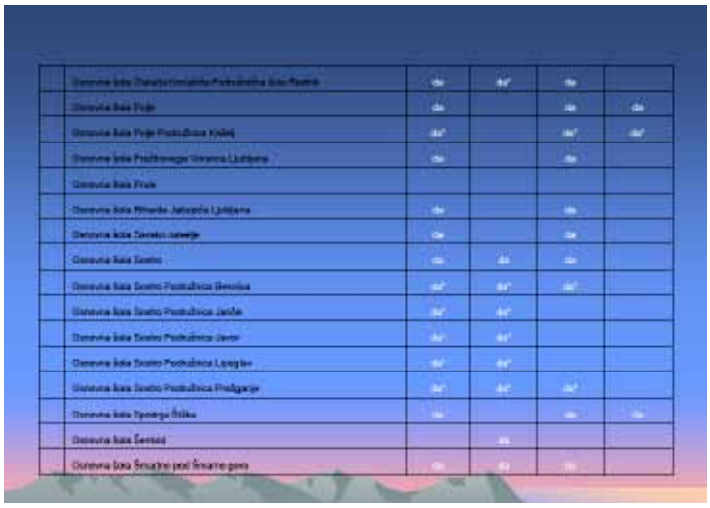
_____

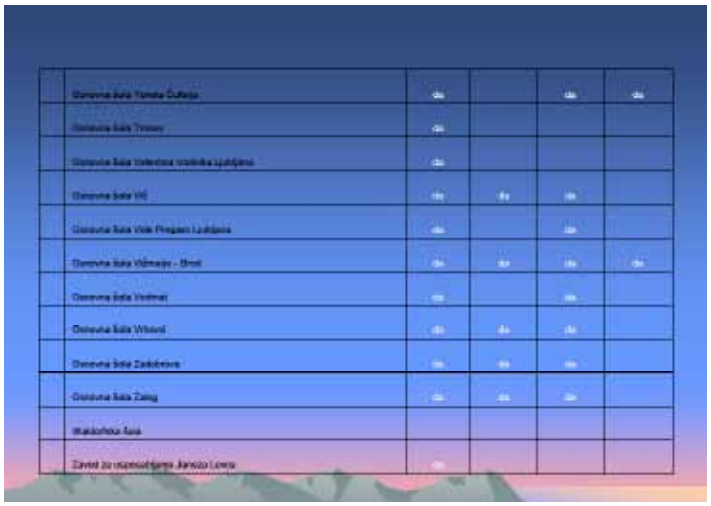
V Ljubljani _____

PREGLED OŠ, KI IMAJO NAČRT VARNIH POTI NA SPLETU

	Naziv				
	[illegible]	da		da	
	[illegible]	da		da	
	[illegible]	da	da	da	
	[illegible]	da		da	da
	[illegible]	da	da	da	da
	[illegible]	da	da	da	
	[illegible]				
	[illegible]				
	[illegible]	da	da	da	
	[illegible]	da	da	da	da

	[illegible]	da		da	da
	[illegible]	da		da	
	[illegible]	da	da		
	[illegible]	da		da	
	[illegible]	da		da	
	[illegible]	da		da	
	[illegible]	da	da	da	
	[illegible]	da		da	
	[illegible]	da	da		
	[illegible]	da		da	da
	[illegible]	da		da	
	[illegible]	da		da	
	[illegible]	da		da	da
	[illegible]	da	da	da	
	[illegible]	da	da		
	[illegible]				
	[illegible]	da	da	da	da
	[illegible]	da	da	da	





Vozimo pametno!

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

ŠOLSKA PROMETNA SLUŽBA PROSTOVOLJCI

Zvone Milkovič, SPVCP MOL

Posvet z mentorji 26. avgusta 2010

Trg MDB 7

zvone.milkovic@ljubljana.si

- Vključitev v Evropski projekt CIVITAS ELAN – delovanje prostovoljcev na lokalni ravni.
- Spodbujanje šolske prometne službe v osnovnih šolah (v okviru šolske prometne službe med drugimi prostovoljci za pomoč učencem na poti v šolo).
- Projekt na dveh osnovnih šolah, in sicer na OŠ Vič in OŠ Vrhovci.
- Začetek projekta ob začetku novega šolskega leta 2010/2011.

- V sklopu tedenskih aktivnostih ob začetku šolskega leta pri prostovoljcih vključitev šolske prometne službe – prostovoljcev in začetek projekta.
- Izobraževanje 18 prostovoljcev, pomoč prostovoljcev s strani Združenja šoferjev in avtomehanikov Ljubljanske regije.

- Oprema prostovoljcev:
- telovnik z vdelanimi odsevnimi trakovi,
- znak USTAVI na 2 m visokem drogu,
- pelerina ob slabem vremenu oz. zimsko dobro vidno dežno oblačilo,
- zagotovitev opreme SPVCP MOL ,
- po 2 prostovoljca na vsaki osnovni šoli,
- pomoč prostovoljcev in vrst ZŠAM do vključitve staršev, starih staršev, društev upokojencev in drugih pripravljenih na sodelovanje.

- Koordinacijski sestanki na osnovnih šolah, ki so nosilci prostovoljstva – šolske prometne službe.
- Centralno dogajanje je šola, koordinator na osnovni šoli, koordinator s strani ZŠAM.
- Dogovor na šoli o določitvi lokacije in smeri prihodov, oprema prostovoljcev na šoli, evidenca prisotnosti z vpisom, skrb za prostovoljca s strani šole.

- Predstavitev projekta na roditeljskih sestankih, svetu šole, svetu staršev in v domovih starejših, društvih, združenjih, ki delujejo v šolskem okolišu.
- Poziv staršem, starim staršem, upokojencem, članom društev …… za aktivno sodelovanje v projektu – šolski prometni službi kot prostovoljci. **OSNOVNI NAMEN PROJEKTA: VKLJUČITEV STARŠEV, STARIH STARŠEV IN OSTALIH.**

- Slab odziv s strani staršev, starih staršev in ostalih, ni bilo pripravljenosti razen posameznih vprašanj, kaj pomeni sodelovanje v šolski prometni službi – različni pogledi na prostovoljce.
- Težave z zagotavljanjem prostovoljcev.
- Težave pri izvajanju šolske prometne službe na daljše obdobje.

Pozitivno pri uvajanju šolske prometne službe

- Pomoč otrokom na poti v šolo celo šolsko leto.
- Delovanje na manj varnem prehodu čez cesto, ki ni semaforiziran oz. urejen s svetlobno napravo.
- Delovanje prostovoljcev v paru.
- Sprejem projekta in prostovoljcev na osnovni šoli.

- Pozitiven odnos staršev do šolske prometne službe.
- Zadolžena oseba na osnovni šoli – koordinator projekta.
- Zadolžena oseba za izvajanje projekta SPVCP MOL "drugi koordinator".
- Predstavitev projekta s strani šole staršem, društvom in prebivalcem v šolskem okolišu.

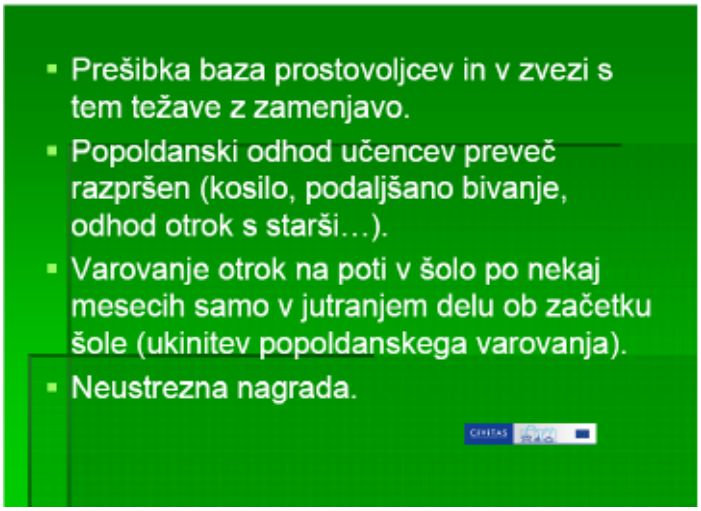
- Določitev lokacij varovanja otrok na poti v šolo in smeri prihodov učencev, skupaj s svetom, šolo, Policijo, ZŠAM.
- Pomoč Policije pri uvajanju projekta – nadzor voznikov pri spoštovanju znakov prostovoljcev.
- Medijska podpora projektu, predstavitev na novinarski konferenci v medijih, TV, na radiu, v časopisih.

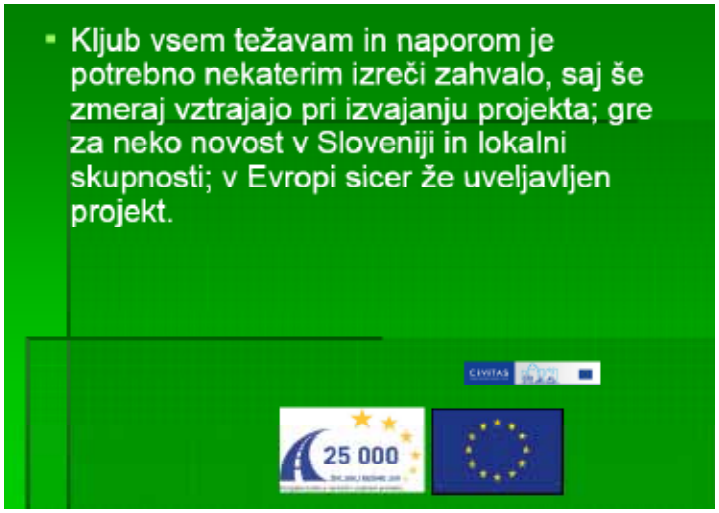
- Hranjenje opreme prostovoljcev na osnovni šoli.
- Pomoč javnega prevoznika z donacijo letnih kart za prostovoljce.
- Minimalna nagrada za opravljeno prostovoljno delo.

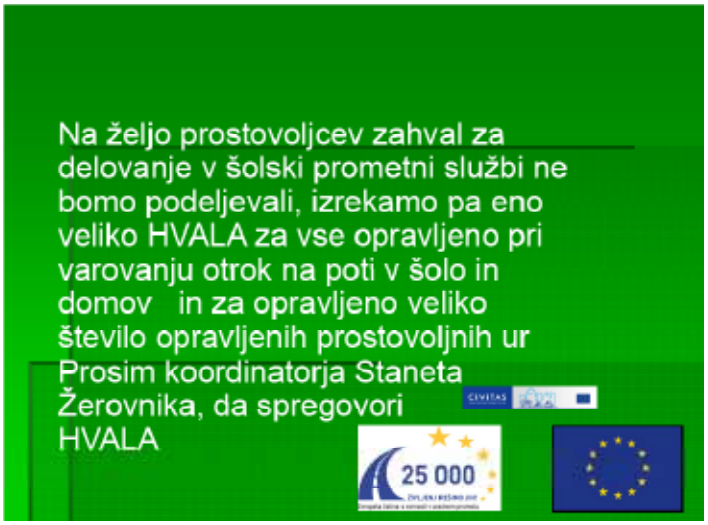
Negativno pri uvajanju šolske prometne službe

- Slab odziv staršev, starih staršev, članov društev in združenj, ki delujejo v šolskem okolišu.
- Razpršeni prihodi in odhodi v šolo – dopoldan in popoldan.
- Osebni prevoz kljub zagotovitvi letnih kart javnega prevoza – slaba izkoriščenost kart.

- Preveliki znaki "USTAVI".
- Pomanjkljiva oprema v slučaju slabega vremena - dež (pelerina).
- Kljub izobraževanju delno pomanjkanje znanj in spretnosti pri delovanju na prehodu.
- Več samoiniciativnosti in koordiniranega dela delujočega para prostovoljcev na mestu varovanja.







PASAVČEK

Uvodna prireditev Pasavček

V sredo, 1. septembra 2010, je na **OŠ Spodnja Idrija** potekala **uvodna prireditev Pasavček**, na kateri so sodelovali učenci in učitelji OŠ Spodnja Idrija, sodelavci Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa in študentje demonstratorji.

Minister za promet dr. Patrick Vlačič se je v spremstvu v. d. direktorja Javne agencije RS za varnost prometa Stanislava Pavliča in njegovih najožjih sodelavcev udeležil sprejema prvošolčkov. Ob tej priložnosti jim je čestital za »velik in pomemben korak«, ki so ga s tem storili v življenju, in jim zaželel, da bi bila njihova pot v šolo vsak dan čim bolj prijetna in kar se da varna, ter vsakemu predal rumeno rutico.

OŠ Spodnja Idrija je bila izbrana med približno 20 šolami in vrtci, ker so v preteklem šolskem letu izpeljali eno izmed najbolje organiziranih prireditev Pasavček. V projektu so sodelovali vsi oddelki prve triade (skupno 61 otrok), projektno delo pa je bilo dobro izpeljano in ocenjeno.

Projekt Pasavček

Projekt Pasavček v Sloveniji poteka že šesto leto, vsako leto v okviru projekta sodeluje prek 1.000 vrtčevskih skupin in šolskih oddelkov prve triade, kar pomeni več kot 20.000 otrok. Samo v lanskem letu je bilo vključenih 1.217 skupin in oddelkov iz 146 slovenskih občin s 23.366 otroki, 2.327 učitelji in vzgojitelji. Po vrtcih in šolah potekajo projekti z izredno pestrimi vsebinami in aktivnostmi, SPV izvaja po šolah, vrtcih in občinah tudi prireditve Pasavček z demonstracijo in svetovanjem glede pravilne uporabe otroških sedežev in varnostnih pasov. Samo v lanskem šolskem letu je potekalo več kot 150 dogodkov Pasavček. Vsako leto se izvede tudi obsežna evalvacija rezultatov projekta, tako na ravni evalvacije projektnega dela po šolah in vrtcih, kot tudi prek opazovanja dejanske uporabe otroških sedežev in varnostnih pasov. V lanskem letu je pripetost otrok znašala v povprečju že 80 %, kar je za približno 25 % več kot v letu 2005 (53,7 %).

Vsebina projektov

Osnovna tema projekta je varna vožnja otrok v avtomobilu in uporaba otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov (pri odraslih in otrocih nad 12 let), vsako leto pa aktivnosti projekta vključujejo tudi opozarjanje odraslih glede uporabe varnostnih pasov s pomočjo otrok. Otroci tako skrbijo ne samo, da so sami ustrezno pripeti v otroškem sedežu, ampak da so tudi vsi drugi v avtomobilu ustrezno pripeti z varnostnimi pasovi na vseh vožnjah in na vseh sedežih v vozilih.

Z dosledno uporabo varnostnih pasov in otroških sedežev bi lahko zmanjšali število mrtvih v hudih prometnih nesrečah za polovico, kar kažejo študije iz tujine. Uporaba varnostnih pasov in otroških sedežev je tako poleg hitrosti in alkohola še vedno eden izmed najpomembnejših dejavnikov, s katerim lahko bistveno izboljšamo stanje.

Potek projektov

Projekti naj bi tako potekali po vrtcih in šolah v obdobju od novembra do 18. aprila 2010 (rok za oddajo poročila) v skladu z naslednjimi smernicami, ki se upoštevajo pri ocenjevanju končnih poročil o izvedenih projektih:

Aktivna vključenost učiteljev/vzgojiteljev, otrok, staršev v projektno delo (tako pri izbiri problema, načrtovanju, izvedbi in evalvaciji) - aktivna vključenost staršev je izredno pomembna za uspešnost projektov, saj tako lahko dosežemo dolgotrajnejše rezultate pri več otrocih

Uporabljeni različni pristopi in metode dela pri obravnavi teme (npr. likovno ustvarjanje, pogovor, branje, poslušanje, razlaga, delo na terenu itd. z namenom, da čim bolj celostno zajamemo področja otrokovega razvoja)

Vključevanje vsebin pri različnih predmetih, aktivnostih (pri slovenskem jeziku, spoznavanju narave in družbe, telesni, likovni, glasbeni vzgoji itd. z namenom, da posameznik določeno temo spozna z različnih vidikov)

Kontinuirano izvajanje projekta dalj časa (obdobje od novembra 2010 do aprila 2011,

da se osnovna sporočila in spremembe vedenja utrdijo)

(aktivna) vključenost drugih v izvajanje projektov (starši, policija, občinski SPV, drugi z namenom, da je uspešnost učinkov večja, če npr. starši spremenijo ali utrdijo svoje varno ravnanje)

Izpeljava posebnih dogodkov na temo pripetosti med vožnjo v osebnih avtomobilih (srečanja za starše, demonstracija pravilne uporabe otroških sedežev, razstave izdelkov itd.)

Elektronski obrazci

Novost v letošnjem letu je elektronska prijava k sodelovanju v projektu, ki deluje na spletni strani www.pasavcek.si. Na tej spletni strani so dostopni tudi drugi obrazci za prijavo na uvodno izobraževanje za dogodek Pasavček in vsi vprašalniki za evalvacijo.

Gradiva

Na šole in vrtce bodo v oktobru poslani letaki, plakati in brošure, skupine oz. oddelki, ki se bodo prijavili k sodelovanju v projektu, pa bodo kasneje prejeli še:

- **Obešanke Pasavček** za vse otroke v skupini/oddelku, ki jih otroci lahko obesijo na vrata sobe ali v avtu na naslonjalo sprednjega sedeža
- **Pasavčke Kopitljačke** za vsakega otroka, ki jih lahko otroci izstrižejo naokrog (mlajši) ali pa posamezne dele (večji), da vadijo finomotoriko
- **Kazalo za knjige** s sloganom Red je vedno dosti brat!
- **Meter Pasavček** za vsako skupino/oddelek, ki se ga lahko obesi na steno in se izmeri otroke, do katere višine morajo uporabljati določeno vrsto otroškega sedeža
- Nekaj **dodatnih brošur Red je vedno pas** pripet za delo vzgojiteljev in učiteljev, zainteresirane starše

Uvodno izobraževanje

Tudi letos bosta organizirani dve ponovitvi uvodnega izobraževanja, ki bo predvidoma potekalo 15. – 16. novembra ter 29. in 30. novembra 2010. Uvodnega izobraževanja se lahko udeležita 2 predstavnika ene ustanove, ki v preteklih letih še nista bila udeleženca in sodelujeta v projektu Pasavček. Prijava za izobraževanje poteka preko elektronskega obrazca na spletni strani www.pasavcek.si .

Figurice in druge nagradice Pasavčki

Vsi otroci, ki bodo s svojimi skupinami in oddelki sodelovali v projektu do konca (poslali končno poročilo in evalvacijo), bodo prejeli **priznanja Pasavčka** za svoje aktivno sodelovanje in trud.

Kot nagradico za aktivno delo bo Javna agencija RS za varnost prometa – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu **otrokom iz 300 oddelkov oziroma vrtčevskih skupin** ob koncu projekta podelila figurice Pasavčka. Projekt Pasavček temelji na **pozitivni spodbudi in nagrajuje ustrezno ravnanje** (ko otrok že uporablja otroški sedež in varnostni pas). Nagrada je figurica Pasavčka, ki je narejena tako, da se lahko z ježki pripne na varnostni pas in jo ima otrok tudi v avtu ali v prostem času kot igračo. Lik pasavca je bil izbran, ker ima ta žival v jezikih vseh sodelujočih držav v svojem imenu tudi besedo **pas** in z besedno igro še poudarja uporabo varnostnega pasu. Vse ostale sodelujoče otroke v projektu pa bomo nagradili z **drugo simbolično nagradico**.

Vsi prijavljeni učitelji in vzgojitelji, ki bodo do konca sodelovali v projektu in poslali za svojo skupino oz. oddelek končno poročilo ter izvedli evalvacijo, bodo ob koncu projekta prejeli **potrdila o sodelovanju**. Potrdilo o sodelovanju je odvisno tudi od kvalitete in izčrpnosti končnega poročila.

Spletna stran

V okviru projekta deluje tudi posebna **spletna stran** **www.vozimo-pametno.si/pasavcek**, na kateri so dostopna vsa gradiva in informacije o pravilni uporabi otroških sedežev. Na spletnih straneh najdete tudi nekatere aktivnosti za otroke, in sicer igrica s povezovanjem številk, spletna pobarvanka ali pa e-kartice.

AVP SPV
Mateja Markl
Barbara Krašovec

POTUJOČE KNJIŽNICE

Potujoča knjižnica opravlja svojo službo oz. deluje tako, da se premika iz kraja v kraj. Knjižno in drugo gradivo vozi s seboj in tako zagotavlja aktualen izbor in vsebine tudi ljudem, ki živijo na obrobju mest ali v posebnih skupnostih.

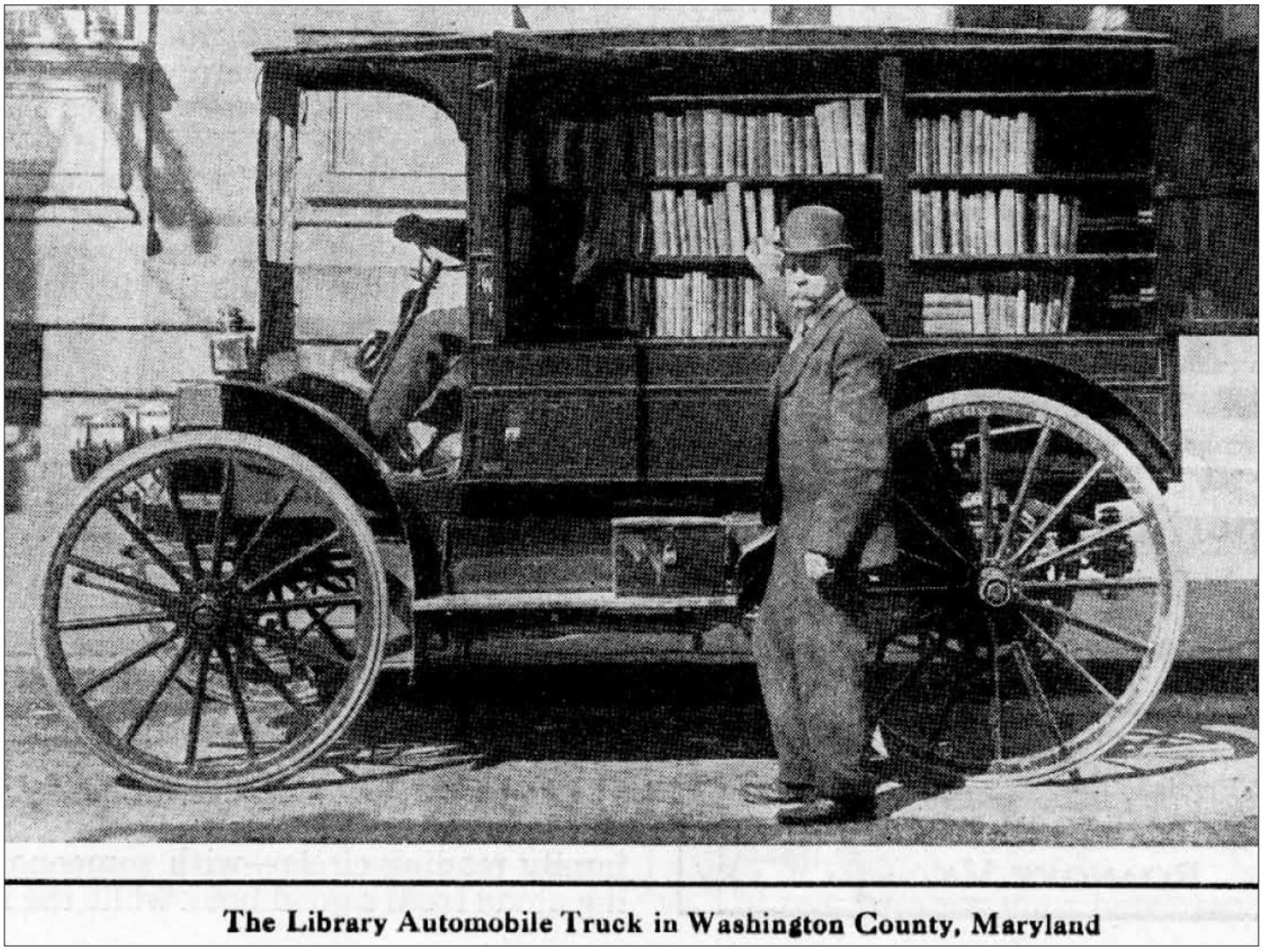
Predhodnice današnjih bibliobusov so bile potujoče knjižnice na vprežnih vozovih. Pojavile so se v 19.stoletju v Veliki Britaniji, v začetku 20. stoletja pa tudi v ZDA. Za bibliobus se začnejo kmalu vse bolj uporabljati motorna vozila. Pravi razcvet doživijo po 2. svetovni vojni, ko se potujoče knjižnice pojavijo v številnih državah sveta.

Ljubljanska potujoča knjižnica je začela delovati leta 1973 kot oddelek Delavske knjižnice. Oktobra 1974 je prvič krenila na svojo pot med ljudi. Pridobila je veliko bralcev in do danes se je vanjo vpisalo več kot 10 200 ljudi. Knjižnico so obiskali 300 000-krat in si izposodili okoli 2 milijona enot gradiva.

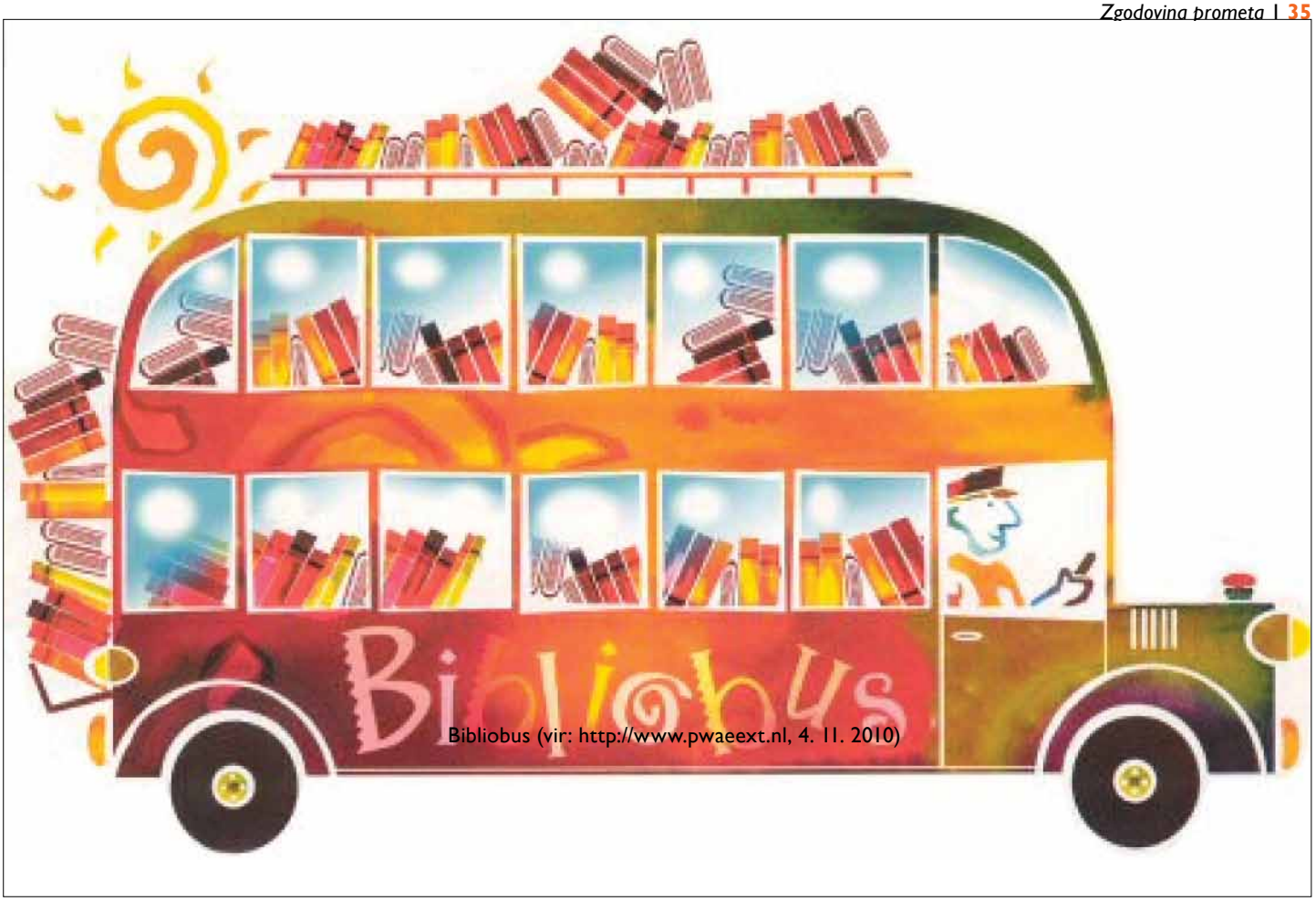
Potujoča knjižnica Ljubljana ponuja bralcem pester izbor knjižnega gradiva z različnih področij v slovenskem, angleškem, italijanskem in francoskem jeziku ter tudi veliko neknjižnega gradiva: avdio kasete za otroke, kasete za učenje tujih jezikov, video kasete, zgoščenke s klasično in z zabavno glasbo, zgoščenke s poučno vsebino, DVD zgoščenke. Omogoča dostop do interneta oz. elektronske pošte, tiskanje in fotokopiranje gradiva. Gradivo je seveda moč naročiti oz. rezervirati, in sicer najmanj en dan pred prihodom v določeni kraj. Zaradi bogatega gradiva so uporabniki potujoče knjižnice tako predšolski kot osnovnošolski otroci, dijaki in študenti, starši, ki želijo otroke navaditi na branje, in ljudje, ki zaradi različnih vzrokov ne obiskujejo stalnih knjižnic.

Potujoča knjižnica je posebno vozilo (predelan avtobus, tudi kombi), opremljeno s policami za knjige in drugo gradivo, in je namenjeno prevozu in izposoji tega gradiva ob strokovni pomoči knjižničarja oz. knjižničarke. Kljub vsej sodobnosti in napredku žal še vedno obstajajo manjša naselja, kjer ni stalnih knjižnic oz. posebna okolja, kjer je ljudem iz različnih razlogov onemogočen dostop do knjižnic (zapori, bolnišnice, domovi za ostarele…). Lahko bi rekli tudi, da je potujoča knjižnica pomanjšana splošna knjižnica, ki deluje v avtobusu. Je sestavni del mreže narodnih knjižnic; s svojim delovanjem potujoče knjižnice podpirajo knjižnično mrežo. Za delovanje potujočih knjižnic je velikega pomena povezanost knjižničarjev z lokalnim okoljem in njihova odzivnost na spremembe v njem. Tako se uresničuje tudi temeljni cilj delovanja potujočih knjižnic, to pa je razširjanje znanja in kulture, razvijanje kulture branja in bralnih navad ter dostopnost do informacij za vse uporabnike ne glede na oddaljenost od središčnih naselij, socialni položaj ali premoženje. Splošno znano je, da se med osebjem potujočih knjižnic in njenimi uporabniki razvijejo posebno pristni odnosi, kar predstavlja še dodatno kvaliteto te dejavnosti.

Poleg ljubljanske vozi po Sloveniji še 11 potujočih knjižnic, in sicer v Ajdovščini, Kopru, Mariboru, Murski Soboti, Novi Gorici, Novem mestu, Postojni, Tolminu in na Ptuju. V Domžalah in Tržiču imajo bibliokombi. Če bi zapeljale v vrsto, bi bila le-ta dolga 120 metrov. Delujejo v 81-ih slovenskih občinah, v katerih imajo 647 postajališč. Obiskujejo tudi Sloven-



Bibliobus iz leta 1916 v Marylandu v ZDA (vir: http://hr.wikipedia.org, 4. 11. 2010)



Bibliobus (vir: http://www.pwaeext.nl, 4. 11. 2010)

ce v Zamejski Italiji in na Madžarskem. Na vsakem postajališču imajo praviloma enourni postanek. Bibliobusi se pri obisku krajev držijo urnika; pripeljejo se na določen datum in čas ter vozijo po določeni poti. Nekatere kraje obiščejo vsak teden, nekatere vsaka dva tedna ali enkrat mesečno. Gradivo je namenjeno izključno bralcem potujoče knjižnice. Zaposlujejo 34 ljudi (knjižničarje in voznike). Na vseh slovenskih bibliobusih sta vpis in izposoja gradiva brezplačna.

Potujoča knjižnica Ljubljana
(vir: http://www.radioantena.si, 4. 11. 2010)

Osnova vsakega bibliobusa so serijsko izdelani avtobusi različnih dolžin in moči motorja. V Sloveniji se od leta 2004 s predelavo avtobusov v potujoče knjižnice ukvarja družba Dumida iz Maribora. Pri izbiri avtobusa je pomembna tudi notranja višina in dostopnost za invalide. Imeti mora dovolj elektrike, ki je potrebna za delovanje računalnikov, luči, klime, avdio-video opreme, kopirnega stroja in hladilnika. Vir elektrike lahko predstavljata akumulator ali agregat oz. oba. Notranjost bibliobusa praviloma načrtujejo arhitekti z ustreznimi izkušnjami. Notranjo opremo predstavljajo nepremične in vrtljive police, odlagalna mesta, mizice, stoli, oblazinjeno pohištvo, po želji pa tudi stranišče in mini kuhinja. Vsak bibliobus je tako nekaj posebnega in pritegne poglede ljudi že s svojo privlačno zunanjo podobo.

Kot prvi slovenski potujoči knjižničar se omenja Lovro Stepišnik, narodni buditelj in bukovnik. Rodil se je leta 1834 v Arclinu pri Vojniku, umrl pa leta 1912 v Slovenski Bistrici. Bukovniki so bili nešolani, vendar literarno delujoči ljudje. Tudi Lovro Stepišnik se je v nedeljski šoli sam oz. ob pomoči župnika Križeta naučil brati in pisati.

Življenjsko delo Lovra Stepišnika je bilo povezano z njegovo ljubeznijo do slovenske pisane besede. V njegovem mlinu so se zbirali vaščani, pripovedovalci in potujoči pevci. Stepišnik je knjige prepisoval in jih posojal svojim sosedom. Leta 1863 je spoznal dr. Josipa Vošnjaka in ga nato večkrat obiskal. Vošnjak mu je ob vsakem obisku podaril slovensko knjigo in tako je Stepišnik pridobil svojo zbirko knjižnega gradiva.

Leta 1867 sta Stepišnik in Vošnjak ustanovila Bralno društvo pod Pohorjem, štiri leta prej (1863) pa knjižnico Bukvarnico. To je bila prva slovenska potujoča knjižnica, kajti Stepišnik je knjige nosil v košu od hiše do hiše in jih posojal neukim kmetom. Čez mesec dni se je znova odpravil na pot in knjige zamenjal. Bukvarnica je delovala do leta 1870, z njo pa je želel vzpodbuditi branje slovenskih knjig. Na svojih poteh je Stepišnik spoznal veliko ljudi; rad se je z njimi pogovarjal, spoznaval ljudske običaje, zbiral pripovedke, ljudske pregovore o vremenu in uganke. Zbrano gradivo je tudi objavil.

V spomin na Lovra Stepišnika, prvega slovenskega potujočega knjižničarja, je bil leta 1998 ustanovljen Stepišnikov sklad, in sicer z namenom razvijati potujoče knjižničarstvo in strokovno delo na tem področju.

Lovro Stepišnik, prvi slovenski potujoči knjižničar (vir: http://sl.wikipedia.org, 4. 11. 2010)

Cvetka Škof

Viri:

- *Bibliobus. Dostopno: http://hr.wikipedia.org, 5. 11. 2010*
- *Po Sloveniji vozi 12 potujočih knjižnic. Čibron Kodrin Andreja. Dostopno: http://web.vecer.com, 5. 11. 2010*
- *Mestna knjižnica Ljubljana. Dostopno: http://www.mklj.si, 5. 11. 2010*
- *Bibliobusi. Dostopno: http://www.dumida.si, 5. 11. 2010*
- *Lovro Stepišnik. Dostopno: http://sl.wikipedia.org, 5. 11. 2010*

ROBERT ŠTABA

Na področju prometa je aktiven že vrsto let – kot policist, kasneje inšpektor za promet Policijske uprave Ljubljana, SekretarSveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ustanovitelj Zavoda varna pot. Zdaj je zaposlen kot sekretar Komisije za vzgojo in varnost na AMZS. Pred leti, ko je njegovo hči kot peško, na evropski dan varnosti na cestah in na šolski pot povozil opit voznik brez veljavnega vozniškega dovoljenja z neregistriranim vozilom, se mu je življenje popolnoma spremenilo.

V okviru AMZS udejanja večje strokovne mednarodne projekte s področja prometne varnosti, v Zavodu Varna pot pa se skupaj z ljudmi, ki jih je prometna nesreča zaznamovala, predano bori za pravice, pomoč in vlogo žrtev prometnih nesreč.
Za mednarodni projekt Euro RAP (European Road Assessment Programme - evropski neodvisen program ocene varnosti cest), ki poteka po 67 državah, je na letošnji Generalni skupščini v Bruslju prejel priznanje za največji strokoven napredek projekta med članicami. V letošnjem letu je postal tudi član upravnega odbora FEVR – Evropskega združenja žrtev prometnih nesreč.

Ste na obisku, odpravljate se proti domu, v avtomobilu imate dva otroka. Gostitelj, vaš prijatelj, vam tik pred odhodom, ko ste z eno nogo že v avtu, ponudi še zadnji kozarček, ki ga je »treba spiti«, saj ga zdaj dolgo časa ne bosta, ker se ne bosta videla, vsi smo namreč zelo zaposleni … Sta voznik in prijatelj ob tem pomislila, da se morda res ne bosta nikoli več videla? Ravno zaradi takih kozarčkov?
Govorimo o življenjski praksi, ki je še kako živa v slovenskem prostoru. Svojo gostoljubnost običajno začnemo izkazovati z vprašanjem: »Kaj boš spil?« Praviloma nimamo v mislih vode ali soka, temveč alkoholne pijače. Gost našo ponudbo tudi tako razume in jo ponavadi sprejme. Dejstvo je, da kljub zavedanju, da je naš prijatelj voznik, svojo prijaznost izkazujemo, kot da ne bi vedeli, da je to lahko še kako usodno za ljudi, ki jih imamo radi. Kljub vsemu se mi zdi, da vedno več voznikov reče ne. Med mladimi opažamo, da si organizirajo prevoz z zabav na način, da eden od udeležencev vozi in takrat ne pije. Take odločitve pozdravljamo. Tudi starejše generacije se odločajo podobno – če kaj spijejo, si organizirajo prevoz na drugačen način. To gotovo kaže na zavedanje posledic in višjo stopnjo odgovornosti, verjetno pa tudi kot strah pred kaznijo, ki ni več zanemarljiva.

Ko se razpravlja o prometni varnosti, smo vsi »strokovnjaki«, vsi »vemo«, kako bi rešili to problematiko. Zavedamo se napak drugih, slabe cestne infrastrukture, objestnosti nekaterih voznikov … Pri vožnji pa svojega vedenja ljudje ne upoštevamo. Kaj je to v nas? Egoizem? Prelaganje odgovornosti?
Gre za širši problem, kajti področje prometne varnosti in dejavniki, ki nanjo vplivajo, so interdisciplinarno razpršeni. Sam rad rečem, da je varnost na cestah odraz stanja duha v družbi. Da ne upoštevamo pravil, smo nestrpni, se nam ne zdi narobe, če voziš alkoholiziran itd. samo potrjuje pomanjkanje odgovornosti. Samoodgovornost je zagotovo prvi ključ v odnosu do prometne varnosti, odnosu do sočloveka, medsebojnem spoštovanju. Ko dosežeš to raven, se ti mimo šole ali vrtca ne mudi več, veš, zakaj uporabiš varnostni pas, zakaj obstaja varnostna razdalja, sistem zadrge …

Kaj porečete na to: konec avgusta sem se po avtocesti vračala iz Zadra in od tam do Obrežja ni bilo nobenega dela na cesti in zapor, ko sem prestopila mejo, pa prva takoj za Brežicami, druga pred Ivančno Gorico? Tako je tudi vsak dan, ko na poti v službo in nazaj prevozim približno 190 kilometrov. Že leta trajajoča dela na cesti dvakrat v eno smer, za nameček še cestninska postaja, kolone, nervoza, zastoji, naleti, žrtve, škoda.
Cestna infrastruktura še kako vpliva na prometno varnost. Problem, o katerem govorimo, je prometno upravljanje, kamor sodi v vsebini tudi načrtovanje, vzdrževanje … Primer: vozimo po cestah, za katere imamo tri različne in odgovorne organizacije; in sicer so za lokalne ceste »odgovorne« občine, za državne Direkcija RS za ceste, za avtoceste DARS. Trije gospodarji prinašajo necelovito in žal neusklajeno sporočilnost voznikom in s tem tudi naše necelovito vedenje. V tem tiči zagotovo tudi del problema.

Se vam zdi primerno ustavljanje voznikov tako rekoč na gradbiščih na avtocesti, kjer je navsezadnje nevarno, na primer pred viaduktom Peračica na gorenjski avtocesti v smeri proti Ljubljani, pogosto merjenje hitrosti in ustavljanje vozil na cestninskih postajah, ki bi jih morali že tako ali tako odstraniti? Je to doprinos k večji varnosti?
Obljube ministrice za notranje zadeve in javno predstavljene usmeritve generalnega direktorja Policije policistom govorijo o tem, da bodo policisti sankcionirali na mestih, kjer je to neposredno povezano s prometno varnostnim stanjem. Menim, da je to način, po katerem bomo ostali udeleženci v prometu kazen razumeli kot upravičeno in ne kot nabiranje sredstev za proračun. Vse policijske postaje imajo vodje okolišev, ki na tistem območju zelo dobro poznajo stalne kršitelje in povratnike. Žal pa nemalokrat nemo strmimo, kako se »stari znanci« veselo vozijo, kazen pa doleti posameznika za katerega vemo, da je še kako vesten v prometu, pa se mu kdaj pa kdaj resnično kaj malenkostno zalomi. Prepričan sem, da bi policisti morali dobro premisliti, komu in v kašnih okoliščinah izreči globo in kdaj bo slednja dosegla svoj učinek. Nikakor ne bi smeli z izrekom izgubljati svojega ugleda in poslanstva v družbi. V tujini te policist za manjše prekrške opozori, hkrati pa jasno pove, naslednjič ko vas zalotimo, bo pesem zelo drugačna …

Država je zopet zvišala kazni, ki naj bi pripomogle k večji varnosti. Mnenja so deljena. Postregli niso z nobeno verodostojno raziskavo, ki bi podkrepila njihove trditve, da je bilo v zadnjih letih manj mrtvih in poškodovanih ravno zaradi višine kazni. Kakšno je vaše stališče?
Menim, da je bolj kot višina kazni pomembna upravičenost in učinkovitost izrečene kazni in s tem jasna sporočilnost družbe – kje in do kod je meja. Iz vzgojnega vidika je še kako pomembno, da se višina kazni stopnjuje glede na težo in nevarnost nekega prekrška oz. dejanja. Nekaj je narobe, če za prekršek nepravilnega parkiranja ali ko nismo nikogar ogrozili, plačamo nekajkrat več kot za primer, ko smo povzročili prometno nesrečo z različnimi posledicami, celo najhujšimi. Nisem penolog, izhajam pa iz zdrave kmečke pameti.

Alkohol in volan ne gresta skupaj. Zakaj je potem sploh dovoljena kakršnakoli prisotnost le-tega med vožnjo? Ali se vam zdi to prav? Za kaj se zavzemate v Zavodu varna pot?
Brez dvoma, alkohol, droge in druge prepovedane substance z vožnjo vozila nikakor ne gredo skupaj. Različne države imajo glede tega različno zakonodajo. V muslimanskih državah in v nekaterih državah nekdanjega vzhodnega bloka velja popolna prepoved alkohola v prometu. So vozniki tako globoko ozaveščeni, mogoče je to moč kulture, vere? Različno. V »bolj demokratičnih« državah poznajo nekoliko liberalnejši model, kjer je dovoljena meja 0.4 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka (0.8 promila). Vendar če povzročiš nesrečo in imaš 0,1 nad mejo, ti avtomobilsko zavarovanje ne velja, poravnati moraš vso nastalo škodo in kazensko in civilno te preganjajo … V bistvu takemu povzročitelju lahko sledi finančno uničenje. Menim, da ljudje v teh deželah niso toliko bolj odgovorni, se pa zavedajo težkih posledic. Kateri model je boljši, je težko reči. Dejstvo je, da je v Sloveniji še vedno 40% najhujših prometnih nesreč, povezanih z alkoholom. Obstaja pa še nekaj, kar nam ni v čast. V Sloveniji je alkohol dejansko sekundarni vzrok za nastanek nesreč, ne primarni. Zakaj? Če človek, ki se ga napije do onemoglosti, sede v avto in potem zapelje na nasprotni vozni pas in povzroči nesrečo, zakon pravi, da je vzrok za prometno nesrečo vožnja po napačni strani, voznik pa je vozil

pod vplivom alkohola. Na Zavodu menimo drugače: voznik je zaradi neposrednega učinka alkohola na njegove sposobnosti zapeljal na nasprotni vozni pas in povzročil nesrečo. Torej je alkohol vzrok nesreče in takega povzročitelja bi morali kazensko sankcionirati. Enak dogodek pa zelo različen pristop oz. videnje, kajne?
Zavod varna pot je organizacija, ki se nagiba k temu, da je nesreča, povzročena pod vplivom alkohola, drog ali drugih nedovoljenih substanc, kaznivo dejanje. To so storilci kot kakšni drugi, le da npr. pijani vozniki za uničevanje namesto strelnega orožja uporabljajo avtomobil.

Bliža se Dan spomina na žrtve prometnih nesreč, ko bodo ljudje po vsej Sloveniji prižigali svečke v spomin na ugasla življenja na cestah. Razmišljate, da bi se žrtvam poklonili z morda manj svečkami, drugačnim obeležjem, denar, namenjen nakupu sveč, pa bi ljudje podarili skladu Varne poti NE-JA?
Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč je gibanje, ki se je po letu 2007, ko je ta dan WHO umestila kot svetovni dan, razširilo po celotnem svetu. Gibanje s prižiganjem svečk pa je v svet ponesla francoska nevladna organizacija »Experanca«. Svečka ima tudi v Sloveniji močan simbolni pomen, v letošnjem letu pa smo kot organizator udeležencem ponudili, da lahko na posebne trakove napišejo svojo željo, sporočilo in ga obesijo na prireditvenem prostoru, oddajo na naši spletni strani …

Kar se Janezek nauči, to Janez zna, si mislim vsakič, ko slišim odgovore otrok, ki pripovedujejo, zakaj se med vožnjo pripnejo z varnostnim pasom ipd. Redki so odgovori, da ne zaradi policistov. Ali ne bi bilo smiselno več narediti tudi v sistemu izobraževanja od vrtca naprej? V srednjih šolah? Ker v tem času večina mladostnikov prične z opravljanjem vozniškega izpita. Da bo nova generacija odgovornejša? Zavod Varna pot z delavnicami aktivno deluje tudi na področju otrok in mladine. Kakšni so odzivi?
Sam osebno verjamem, da se prometna varnost prične doma, v družini, nadaljevanje v vrtcu in šoli pa služi samo še kot potrjevanje videnega pri starših. Nemalokrat je zgodba ravno obratna. Otroci se v vrtcu ali šoli nekaj naučijo in poskušajo spremeniti starše. Tam kjer to učinkuje, je učinek dosežen, tam, kjer starši s svojim ne/vzorom poteptajo učitelje pa nastopi problem. Poleg osnovnega poslanstva v zavodu izvajamo tudi preventivno-izobraževalne vsebine za vrtce, prvo, drugo in tretjo triado in srednje šole. Gre za pedagoško in psihološko strokovno pripravljene vsebine, ki trajajo od ene do štirih ur, evalvacija s strani otrok in učiteljev pa kaže, da so zelo zadovoljni tako z vsebino kot izvedbo.

Kaj pa avtošole? O njihovi kvaliteti se razpravlja vrsto let. Menite, da se je njihova kakovost dvignila?
Pri avtošolah je najbolj pereči problem v tem, da je trg s svojimi zakonitostmi privedel panogo v položaj, kjer vlada nelojalna konkurenca. Praviloma ne gre vse to na račun kvalitete. Tiste šole, ki temu niso podlegle in najdejo na trgu ljudi, ki jim je za to, da njihovi otroci poslušajo in so deležni najboljšega znanja, lahko preživijo, ostalo se mi zdi, da je resnično borba preživetja in vse kar slednja prinaša s seboj.

Kaj pa Javna agencija? Je njena ustanovitev smiselna?
Z njeno ustanovitvijo naj bi država spravila vse, kar je povezano s prometno varnostjo pod eno streho. S tega vidika je njena ustanovitev še kako pomembna. Potrebno ji bo vdahniti primerne strokovne vsebine, vlogo in pomen. Ustanovitveni cilj bo dosežen, če se bodo vsebine razvijale in zagotavljale pogoje za doseganje ciljev za večjo prometno varnost, če se bodo s strokovnimi analizami poiskali dejanski vzroki za nastanek nesreč, izdelala učinkovita strategija za njihovo odpravo, iskal širši dialog in spodbujala kvalitetna in strokovna civilna družba.

Vaše vrednote so se spremenile po hčerini nesreči. Za povzročitelja nesreče pravite, da ne. Takih je na naših cestah veliko. Kako bi take ljudi spremenili vi, če bi imeli to moč, pooblastila?
Gre za globalno opravljanje varnosti in prevencije s strani policije – t. i. rajonskega policista. Ta naj bi svoj okoliš in povratnike poznal. Slediti bi morala visoka verjetnost, da bo storilec pri svojih nečednih poslih na cesti zaloten, sledi globa, odvzem vozniškega dovoljenja, zaplemba vozila, odvzem prostosti in v najhujših primerih zaporna kazen z obveznimi oblikami zdravljenja (alkohol, droge …), rehabilitacijskih programov (sprememba mišljenja, vedenja; agresivnost, rizična vedenja …). V družbi je preprosto postaviti nove norme in vrednote, kar kasneje vpliva na naša ravnanja v prometu.

Žrtve prometnih nesreč in njihovi svojci so v javnosti dostikrat obsojani, ker zahtevajo svojo pravico, sliši se celo, da jim gre pri tožbah le za denar in naj že odnehajo, saj je povzročitelj navsezadnje le človek, ki je drugače v redu, nikomur noče nič žalega, enkrat se mu je to zgodilo in podobno, ima družino, ali je še zelo mlad. Žrtev postane storilec. Kako v Zavodu pomagate pravim žrtvam?
Ko govorimo o žrtvah prometnih nesreč, se moramo zavedati, da v trenutku, ko je nekdo v nesreči udeležen – kot povzročitelj ali kot oškodovanec, so žrtve na obeh straneh. Prične se zdravljenje, žalovanje, dolgi sodni postopki, socialni problemi in še in še. Na obeh straneh. V Zavodu varna pot strokovnjaki žrtvam prometnih nesreč v okviru projekta Skupaj iz stiske ponujajo svetovanje in psihosocialno pomoč. V tej pomoči se prvenstveno najdejo svojci in bližnji umrlih, poškodovanih, občasno pa tudi povzročitelji; tisti, ki so že v fazi soočenja svojega dejanja in ga obžalujejo.

Služba? Vas izpolnjuje?
Vsekakor. Pred Slovenijo je na tem področju še veliko izzivov in ker verjamem, da imamo pogoje in možnosti, da postanemo država z najvišjo varnostjo v cestnem prometu v EU, nam dela ne bo zmanjkalo.

Vaš vsakdan?
Jutro se prične z obveznim sprehodom štirinožne pasje prijateljice. Sledi služba in z njo številne obveznosti, sestanki, analize na AMZS. V popoldansko-večernem času srečanja, pogovori ali odgovori na e-maile žrtvam prometnih nesreč. Za sprostitev pa poskrbi prijetno druženje s prijatelji, knjiga in ponovno štirinožna pasja prijateljica.

Najlepše mesto na svetu in njegova prometna ureditev?
Absolutno Berlin, Barcelona pa kot mesto.

Mira Vidmar

PRVOŠOLČEK V PROMETU

Ena od prelomnic v življenju otroka in staršev je prav gotovo vstop v šolo. Ni malo otrok, ki nestrpno čakajo, da nastopi ta »čarobni« dan, ko bodo prestopili šolski prag, sedli v šolske klopi, postali učenci in se tako približali svetu starejših. Na drugi strani pa smo starši, stari starši, učitelji tisti, ki se zavedamo, da ta dan s seboj prinese tudi vrsto obveznosti in odgovornosti. Ena takšnih nalog, ki je moramo otroka naučiti in ga bo spremljala vse življenje, je tudi ta, da ga naučimo odgovornega in varnega vedenja in sodelovanja v prometu (najprej kot pešca, nato kot kolesarja in kasneje kot voznika).

Kot aktivni udeleženci v prometu se odrasli vsak dan srečujemo s situacijami, ki bi lahko neveščemu udeležencu v prometu pomenile resno grožnjo za njegovo varnost in življenje. Kot pešci smo tako ali tako najšibkejši člen v prometni verigi, če pa smo pri tem še pešci-otroci, pa smo zaradi svoje velikosti in nepredvidljivosti še toliko bolj ogroženi. Tega se še kako dobro zavedamo učiteljice in učitelji na naši šoli, ki v prvem triletju veliko pozornosti namenimo učenju otrok pravilnega in varnega vedenja v prometu. Pri tem redno sodelujemo s Policijsko postajo Moste-Polje, s katere je tudi policist Marko Turk, ki prvošolce popelje po varni poti v šolo in jih pri tem opozori na morebitne nevarnosti in posebnosti na poti.

Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP) v 91. členu določa, da mora imeti prvošolec na poti v šolo spremstvo polnoletne osebe, izjemoma tudi otroka, starejšega od 10 let, zato je še kako pomembno, da v prvem triletju prometu pri pouku namenimo veliko pozornosti in otroke naučimo, da je varna pot edina prava pot. "Otroci morajo imeti na poti v vrtec in prvi razred osnovne šole ter domov spremstvo polnoletne osebe. Spremljevalci so lahko tudi otroci, starejši od 10 let, in mladoletniki oziroma mladoletnice (v nadaljnjem besedilu: mladoletniki), če to dovolijo starši, posvojitelji oziroma posvojiteljice (v nadaljnjem besedilu: posvojitelji), skrbniki oziroma skrbnice (v nadaljnjem besedilu: skrbniki) oziroma rejniki oziroma rejnice (v nadaljnjem besedilu: rejniki) otroka. Otroci, ki obiskujejo prvi razred osnovne šole, lahko prihajajo v območju umirjenega prometa in v območju za pešce v šolo tudi brez spremstva, če to dovolijo starši, posvojitelji, skrbniki oziroma rejniki." (ZCVP – 1, Uradni list RS, 91. člen 5. točka)

Pri večji varnosti in vidnosti v cestnem prometu prvošolcem pomaga tudi rumena rutica. "Rumena barva je simbol začetnikov v prometu, ki sami še ne zmorejo realizirati vseh zahtev prometa. Vozniki in drugi udeleženci v prometu jih tako lažje opazijo in vedo, da morajo biti nanje še posebej pozorni. Rutice že 36 let simbolizirajo pozornost, posvečeno začetnikom v prometu, ki potrebujejo posebno skrb in pomoč.
Dokazano je namreč, da šestletniki in sedemletniki v zahtevnih prometnih okoljih ne zmorejo obvladati vsega, kar bi bilo nujno za njihovo varnost. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je uporabo rumene rutice priporočal za otroke v mali šoli in za otroke v prvem razredu osnovne šole že od leta 1974. Od leta 1982 je bila za otroke v mali šoli in prvošolčke rumena rutica obvezna. Z uvedbo devetletne osnovne šole pa jih morajo uporabljati tudi drugošolci." (www.ringaraja.net/clanek/rumena-rutica)

PO VARNI POTI S POLICISTOM

Naša šola stoji v naselju in večina poti, ki vodijo do šole, je neprometnih. Vseeno pa je naš šolski okoliš tako širok, da zajema tudi del naselja, ki je na drugi strani zelo prometne Zaloške ceste. Prečkanju le-te posvetimo veliko pozornosti, zato si jo s policistom vsako leto v septembru ogledamo.

Tako je bilo tudi letos. 16. septembra 2010 nas je obiskal policist PP Moste-Polje Marko Turk. Prvošolce je prijazno pozdravil, se jim predstavil, povedal, kakšno je njegovo delo in čemu je prišel. Učenci so z zanimanjem poslušali, spraševali in odgovarjali na njegova vpašanja. Učence je opozoril na obvezno uporabo rumenih rutic. "Učenci oziroma učenke prvega in drugega razreda osnovne šole morajo na poti v šolo in iz nje nositi poleg odsevnika iz prejšnjega odstavka tudi rumeno rutico, nameščeno okoli vratu."(ZVCP – 1, Uradni list RS, 93. člen 2. točka)

Po uvodnem delu v razredu smo se oblekli in obuli, si nadeli rumene rutice ter se v spremstvu policista sprehodili po varni poti. Na poti smo se ustavili pred stezo za kolesarje, ki jo moramo prečkati na poti. Policist je učence opozoril na pravilno ravnanje pred stezo: obvezno preveriti, ali je prečkanje varno – pogled levo, desno in ponovno levo. Vsak učenec je moral demonstrirati prečkanje kolesarske steze in pri tem upoštevati pravila varnega prečkanja. Vzelo nam je kar nekaj časa, vendar je pomembno, da se učenci zavedajo, da je tudi prečkanje kolesarske steze lahko nevarno. Nadaljevali smo po varni poti do velikega semaforiziranega križišča na Zaloški cesti. Tu je policist učencem povedal, na kaj vse morajo biti pozorni pri prečkanju ceste in zakaj je pomembno tudi takrat, ko je na semaforju zelena luč za pešce, pogledati levo in ne kar stopiti na cesto. Križišče smo prečkali v skupinah, saj je interval za pešce prekratek, da bi ga hkrati prečkalo 35 učencev. Zelo smo morali biti pozorni tudi na morebitne kolesarje, saj je pred prehodom za pešce potrebno prečkati tudi kolesarsko stezo. Policist je opozoril učence, da morajo biti pozorni tudi na to, da kadar prečkajo cesto v skupini in se na semaforju prižge rdeča luč za pešce, ne smejo stopiti na cesto, čeprav je pred njimi še pol skupine. Potrebno se je ustaviti in počakati, da se zelena luč ponovno prižge in se šele tedaj priključiti skupini. Dostikrat se namreč zgodi, da učenci kar pozabijo na svetlobni signal in nadaljujejo prečkanje, tudi če se je že prižgala rdeča luč.

Ko smo se vračali v šolo, nam je policist pokazal tudi, kako se prečka cesta tam, kjer ni prehoda in zopet je moral vsak učenec demonstrirati prečkanje. Ko smo se varno v spremstvu policista in učiteljic vrnili v šolo, smo se policistu zahvalili za prijaznost in obljubili, da bomo upoštevali pravila varnosti v cestnem prometu ter nasvete starejših.

Ja, in zapomnimo si, tako majhni kot veliki, da je varna pot – prava pot!

Alenka Plevnik
OŠ Karla Destovnika – Kajuha
Ljubljana

PROMETNI DAN NA OŠ ŠKOFLJICA

V čudovitem pomladnem dnevu smo na OŠ Škofljica 16. aprila 2010 izvedli »Prometni dan«, ki je bil krona »Globalnega tedna prometne varnosti« na naši šoli.
Nosilki projekta Draga Košak in Lucija Erčulj želiva s Prometnim dnem, predvsem s preventivnim delovanjem, izboljšati vedenje učencev naše šole v prometu. Promet jim želiva približati na način, ki ga lahko sprejmejo in se jih dotakne…

Meniva, da v Sloveniji k dvigovanju prometne kulture in k zasledovanju »Vizije 0« pristopamo na napačen način - z rigoroznim kazenskim ukrepanjem. Z le-tem pač ne bomo dosegli dolgoročnejših vizij. Sami sva mnenja, da je potrebno že z zgodnjim »prometnim vzgajanjem« otrok razviti strpnega in disciplinirana prometnega udeleženca, ki mu bo varno udejstvovanje v prometu vrednota zato, ker bo s tem zaščitil sebe - in s tem posledično tudi vse ostale udeležence v prometu - ne pa zato, da se bo izognil visoki kazni.

Zato zagovarjava idejo, da se prometna vzgoja kot samostojen predmet vpelje v predmetnik in se ji posveti ena ura na teden. Veliko večja verjetnost je, da bi s tem vzgojno vplivali tudi na starše, saj bi bili slednji prisiljeni vzgajati z zgledom že zato, ker bi jih sicer mali nadebudneži pogosto opozarjali na nepravilno vedenje v prometu, o katerem bi se informirali v šoli.

In ker temu ni tako, se skušava najini viziji na nek način približati s prometnim dnevom. Vsebine prometnega dne se razlikujejo in so skrbno izbrane, tako da se navezujejo na vlogo, ki jo otrok kot udeleženec v prometu dejansko živi.

Učenci od 1. – 3. razreda se s prometom spopadejo kot pešci in kot sopotniki v avtomobilu. Uvod v prometno dogajanje je nakazal lutkar Boris Kononenko s predstavo »Otroci v prometu«, nato pa so se na prometnem dnevu s pomočjo zunanjih sodelavcev iz Zavoda Varna pot in Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu najmlajši poučili tudi o tem, kako se moramo gibati po prometnih površinah, kakšen je varen sedež za otroka sopotnika, kako moramo biti privezani, kakšna je naša naletna teža pri različnih hitrostih – obiskal pa jih je tudi Pasavček.

Učenci od 4. – 6. razreda v prometu postanejo najranljivejši, saj se v promet vključijo kot kolesarji, zato so se pod mentorstvom razredničark pomerili na prometnem in spretnostnem poligonu, s fanti iz Kolesarske zveze Slovenije spoznali, kakšne vrste kolesarjenja poznamo, spoznali so zgodovino kolesa, preučili teorijo vožnje s kolesom, izdelali plakate o kolesarjenju, za popestritev programa pa so poskrbeli še »oldtimerji« iz »Oldtimer kluba iz Škofljice« s svojimi starodobnimi vozili.

Učenci od 7. – 9. razreda postajajo v prometu motoristi in pogosto vse bolj objestni, zato so pod mentorstvom članov AMZS osvežili znanje CPP, se s simulatorjem vožnje popeljali z motorjem, z zavodom »Varna pot« sodelovali na delavnicah »5xSTOP = COOL«, se soočili z žrtvijo prometne nesreče Tajo, ki je s svojo zgodbo želela povedati predvsem to, da so ranljivi tudi oni sami. Izkusili, kako je hoditi po črti, če imaš v krvi 2 promila alkohola in se pod nadzorom sodelavcev iz Rdečega križa teoretično in praktično usposabljali za prvo pomoč.

S prometnega dne smo se z novimi spoznanji odpravljali vsi in če smo z njim rešili vsaj eno življenje in vsaj za kanček izboljšali ravnanje malih udeležencev v prometu, je to dovolj velika motivacija, da s svojim delom nadaljujemo.

Naj se na koncu v imenu obeh nosilk projekta zahvalim vsem, ki ste nam pomagali pri izvedbi prometnega dne:

- ZAVODU VARNA POT,
- KOLESARSKI ZVEZI SLOVENIJE, še posebej g. MILANU KNEZU,
- KOLESARSKEMU KLUBU RAJD,
- RDEČEMU KRIŽU SLOVENIJE,
- DRUŠTVU OLDTIMER CLUB ŠKOFLJICA,
- REPUBLIŠKEMU SPV,
- KOLEGICAM IN KOLEGOM UČITELJEM TER MOJSTRICAM IZ KUHINJE.

Nazadnje naj se zahvalimo še gospe ravnateljici Jadvigi Avsenak za zaupanje in podporo, ker nam je omogočila, da se je ideja prelevila v stvarnost.

Mag. Lucija Erčulj

Fotografije: Mateja Lunder

STROJI TEŽKE GRADBENE MEHANIZACIJE ZA IZVAJANJE ZEMELJSKIH DEL

Gradbena mehanizacija so najrazličnejši stroji, ki se uporabljajo pri gradbenih delih. Ker so zelo številni, jih v gradbeništvu delimo na štiri velike skupine: stroje za izvajanje zemeljskih del, stroje za transport materiala, stroje za pridobivanje in pripravo gradbenih proizvodov in druge stroje. Do danes je moralo preteči mnogo let, da si je človek naredil orodje in se naučil preprostih gradbenih načinov. Veliko let je preteklo, da je odkril gradbeni material, s katerim je lahko zamenjal les in kamen. Z napredkom vsega tega znanja je gradbeništvo prenehalo biti le gola obrt. Skozi zgodovino pridobljeno tehniško znanje je človek uporabil tudi pri razvoju strojev, ki mu v gradbeništvu pomagajo še danes. Med temi stroji so tudi stroji za izvajanje zemeljskih del, ki sem jih predstavil v tej nalogi. Nekaj pozornosti sem posvetil tudi izobraževanju strojnikov, prevozom strojev gradbene mehanizacije in vzdrževanju le-teh.

To temo sem si izbral, ker mislim, da v gradbeništvu brez gradbene mehanizacije ne gre več. Vsaka gradnja stavb ali drugih objektov se začne s pomočjo gradbene mehanizacije. Že kot otrok sem rad opazoval gradbene stroje pri delu kjerkoli je bila priložnost. V spomin so se mi najbolj vtisnili bagri, buldožerji in tovornjaki. Takrat še nisem vedel, da stroje v gradbeništvu delimo glede na namen.

Tabela 1: Delitev strojev v gradbeništvu

Stroji za izvajanje zemeljskih del	Stroji za izkop, transport in vgrajevanje izkopanega materiala	Stroji za ravnanje in zgoščevanje	Stroji za specialna dela
Stroji za transport	Transportna vozila	Dvigala in žerjavi	Transporterji
Stroji za pridobivanje in pripravo gradbenih proizvodov	Stroji za pridelavo materiala v kamnolomih in separacijah	Stroji za izdelavo in vgradnjo betona	Stroji za izdelavo in vgradnjo asfalta
Drugi stroji	Stroji za rušenje	Stroji za vzdrževanje cest	Pomožni stroji in naprave na gradbišču

TEŽKA GRADBENA MEHANIZACIJA

Gradbena mehanizacja

Stroji se delijo na mobilne in stabilne. Večina jih ima mobilno konstrukcijo in se lahko samostojno premikajo po terenu oz. gradbišču. Sestavljeni so iz sestavnih sklopov.
Stroji so sestavljeni iz naslednjih sklopov: pogonski sklop, delovni sklop, vozni sklop, upravljalni sklop.

Pogonski sklop sestavlja motor z notranjim izgorevanjem (dizelski motor), ki je mehansko ali hidravlično povezan z delovnim in voznim delom stroja. Dizelski motorji so zanesljivi in imajo dolgo uporabno dobo. Prenos moči na kolesa je lahko mehanski za večjo hitrost vozila ali hidravlični, kar velja zlasti za težja in počasnejša vozila.
Delovni sklop sestavljajo konstrukcija stroja z glavnim in pomožnim orodjem in hidravličnim sistemom za premikanje orodij (dviganje, spuščanje, vrtenje, nagibanje).
Vozni sklop sestavljajo elementi, ki sodelujejo pri premikanju stroja. To so gosenice, saj so na njih stroji stabilnejši in primernejši za mehkejši teren, ker velika površina gosenic preprečuje ugrezanje, in kolesa oz. pnevmatike, ki so namenjene vožnji po urejenih podlagah in omogočajo večjo hitrost in gibljivost vozila. Na gibljivost vpliva tudi podvozje. Lahko je gibljivo ali togo.
Delovanje delovnega in voznega stroja sklopa je krmiljeno preko upravljalnih ročic in stopalk. Upravljanje stroja je lahko zunanje - daljinsko ali iz kabine stroja. Ročica mora biti ergonomsko oblikovana, da je upravljanje stroja manj naporno in hkrati tudi hitrejše in varnejše.
Pod upravljalni sklop sodi tudi elektronika, ki skrbi za pravilno in varno delovanje stroja. Pri planiranju večjih površin je lahko podprta z laserskim merilnim sistemom ali sistemom GPS.

Varnostni predpisi

Vsi stroji in njihovi deli morajo biti izdelani znotraj strogih predpisov. Ti so zajeti v izjavi o skladnosti - oznaka CE.
Pomembnejši varnostni predpisi so:
- predpisi o varnosti stroja pred prevračanjem – ROPS (roll over protect system) in pred padajočimi predmeti – FOPS (falling object protect sistem),
- predpisi o hrupu (EU – smernica Noise 2000/14/EC) in
- predpisi o izpušnih plinih.

Stroji morajo biti redno pregledovani in ustrezno vzdrževani glede varnosti. Vsi stroji morajo biti opremljeni z gasilnim aparatom in prvo pomočjo. Če se stroji gibljejo po javnih cestah, morajo biti opremljeni s svetlobnimi in drugimi oznakami. Ko stroje po končani izmeni zapustimo, se moramo držati naslednjih predpisov:
- stroj mora biti odmaknjen od roba brežine,
- njegovo orodje mora biti spuščeno,
- aktivirano mora imeti vzvratno zavoro,
- imeti mora podložena kolesa in izklopljen dovod goriva,
- zaščiten mora biti pred nepoklicanimi osebami.

Usposobljenost za upravljanje strojev težke gradbene mehanizacije

Delavec, ki je usposobljen za varno delo s težko gradbeno mehanizacijo, je strojnik težke gradbene mehanizacije. V Ljubljani izobraževalni program za strojnike opravljajo ustrezno opremljena podjetja z izkušenimi inštruktorji. Izobraževalni program obsega teoretični in praktični del.
Teoretično usposabljanje obsega več vsebin, in sicer:
- Varstvo pri delu s stroji težke gradbene mehanizacije,
- Motoroznanstvo,
- Osnove mehanike in hidravlike,
- Montaža, vzdrževanje in transport TGM,
- Pisno preverjanje znanja.

Teoretično usposabljanje obsega 20 ur in poteka v obliki predavanj in strokovnih pogovorov. Udeleženci prejmejo tudi pisno gradivo. Teoretični del preizkusa znanja se preverja pisno s pisanjem testnih pol ter z odgovarjanjem kandidata na ustrezna vprašanja. Testi vsebujejo 33 vprašanj.
Praktično usposabljanje poteka 40 ur. Začne se s spoznavanjem TGM, predstavitveno vožnjo inšpektorja, nadaljuje pa se s preizkusnimi vožnjami pod vodstvom mentorjev. Na koncu praktičnega usposabljanja mora kandidat pred komisijo opraviti še praktični del izpita.
Ta obsega naslednje sklope:
- vizualni pregled stroja,
- nameščanje pomožnih naprav,
- vožnja po gradbišču,
- izkop
- nakladanje materiala,
- parkiranje stroja,
- namestitev stroja na kamion in pripravo na transport.

Praktični del izpita kandidat opravlja pred komisijo, ki jo sestavljajo predsednik, strojnik težke gradbene mehanizacije z najmanj petletnimi delovnimi izkušnjami kot inšpektor in nadzorni član.
Oblika izobraževanja, ki sem jo opisal, je tečajna. Strojnik težke gradbene mehanizacije, ki želi ali mora premikati delovni stroj po javnih poteh oz. cestah, mora imeti vozniški izpit kategorije B oz. izpit za voznika traktorja. Imeti mora zaključeno osnovnošolsko obveznost,

dopolnjeno starost 18 let in opravljen zdravniški pregled. Nekateri kandidati se v to izobraževanje vključijo po že končanem triletnem izobraževanju.
Strojnik gradbene mehanizacije mora znati upravljati bagre, buldožerje, nakladače, vrtalne stroje, grederje, skreperje, valjarje, različna dvigala in črpalke ter asfaltne stroje. S temi stroji, od katerih so nekateri pravi velikani, strojnik gradbene mehanizacije odstranjuje material, planira teren, koplje jame, utrjuje, valja teren, polaga asfalt na cestišča, vrta predore ali pridobiva kamenje iz kamnolomov.
Za strojnika gradbene mehanizacije pa je samo upravljanje s stroji premalo. Marsikdaj ni pri roki mehanika, ki bi uspel napravo popraviti, in tako si mora upravljalec pomagati sam. Nihče od njega ne pričakuje, da bi opravil delo izučenega avtomehanika, usposobiti pa se mora za pravilno vzdrževanje vsaj najmanj zahtevnih delov stroja, kamor sodita tudi primerna nega in čiščenje.
Delo, ki ga opravlja, je hrupno. Izpostavljen je tresenju in vibracijam, kar seveda ni prijetno. To je tudi eden od razlogov, da se ženske ne odločajo za ta poklic.

Prevoz težke gradbene mehanizacije

Težka gradbena mehanizacija presega s predpisi dovoljene obremenitve in omejene nosilnosti v cestnem prometu ter tudi prevoznost cest. Proizvajalci prevoznih vozil so razvili posebna transportna sredstva za prevoze težke gradbene mehanizacije. Ustrezno vozilo za transport izberemo glede na višino, dolžino in maso stroja oz. gradbene mehanizacije. Najboljša oz. optimalna izbira je ustrezno vozilo s prikolico ali polprikolico: triosni ali štiriosni prekucnik s triosnim ali štiriosnim priklopnikom. To je najpogstejša kompozicija, ki se uporablja za prevoz gradbene mehanizacije. Običajno imajo podjetja temu prilagojen vozni park in sama poskrbijo za prevoz težke gradbene mehanizacije. Triosni prekucniki imajo lahko pogon na zadnji dve osi (6x4), ali na vse tri osi (6x6), štirikolesni pa na zadnje dve osi (8x4), redko na vse štiri osi (8x8). V keson prekucnika se pogosto naloži oprema, npr. mobilna žlica, udarno kladivo, s tem pa se doseže ustrezna obremenitev prekucnika. Za prevoz težke gradbene mehanizacije se uporabljajo tudi polprikolice, ki imajo poglobljeni nakladalni plato, večje število osi in jih je mogoče raztegniti. Dvignjeni del je pripet na sedlo vlečnega vozila.

Triosni prekucnik z štiriosno prikolico

Tehnična izvedba prevoza težke gradbene mehanizacije

Prevoz težke gradbene mehanizacije je zahtevno delo. Poleg prevoza samega je potrebno poskrbeti tudi za pravi način nakladanja, zavarovanja stroja ter razkladanje pa tudi za ustrezno označevanje tovora.
Izvedba prevoza TGM obsega:

- nakladanje,
- pritrditev gradbene mehanizacije na transportno vozilo,
- zavarovanje gradbene mehanizacije,
- prevoz,
- razkladanje.

Pri nakladanju je treba paziti, da gradbena mehanizacija obremeni vse osi na prikolici oz. na vozilih enakomerno. Rampe prikolice morajo imeti leseno podlago, da ne pride do zdrsa (nikoli ne nakladamo »železo na železo«). Gradbeno mehanizacijo in prikolico je treba povezati, da ne pride do zdrsa oz. premikov na platoju prikolice ali celo do zvračanja v ostrih zavojih. Gradbena mehanizacija se pritrdi z jeklenimi vrvmi, ki morajo biti dovolj močne, nepoškodovane in podložene z lesom, če povezujemo na oster rob. En konec vrvi mora biti vezan na napenjalec vrvi ali napenjalni vijak, pritrjen na prikolici.
Med samim prevozom mora biti gradbena mehanizacija označena s potrebnimi oznakami:

- s svetlobno tablo z napisom IZREDNI PREVOZ,
- s predpisano tablo za izredni prevoz z napisano dolžino,
- s tablami za označitev tovora (50cm x 50cm).

Gradbena mehanizacija mora biti naložena in pritrjena tako, da med prevozom:

- ne predstavlja nevarnosti oz. ovire za ostale udeležence prometa,
- ne povzroča škode na cesti in objektih,
- ne onesnažuje okolja,
- ne povzroča več hrupa, kot je dovoljeno,
- ne zmanjšuje preglednosti vozniku,
- ne zakriva naprav vozil, registrskih tablic in predpisanih označb.

Voznik mora namestiti na vlečno vozilo rumeno luč. Opremljeno mora biti s tablo IZREDNI PREVOZ (400mm x 600mm). Če je dolžina prevoza izredna, mora biti to označeno na dopolnilni tabli. Obe tabli morata biti prevlečeni z odbojno folijo oranžne barve, napisi pa morajo biti črni. Običajno so na vozilu nameščena še dodatna vzvratna ogledala. Voznik mora imeti pri sebi še komplet ustreznih prometnih znakov. Ko je gradbena mehanizacija na cilju, sledi raztovarjanje, in sicer v obratnem vrstnem redu, kot je potekalo nakladanje.

Izredni prevoz - štiriosni priklopnik prevaža demper

Operativna izvedba prevoza težke gradbene mehanizacije

Potrebna je izbira transportnih sredstev, ustrezna skupina delavcev ter uskladitev vseh postopkov. Potrebno je določiti pot in čas prevoza, pri čemer se je treba zavedati, da s prevozom posegamo v redni promet. V ustrezno skupino delavcev sodijo voznik, spremljevalci, organizator izrednega prevoza ter strojnik težke gradbene mehanizacije. Vsi morajo biti duševno in telesno zmožni oz. ustrezno usposobljeni ter imeti izkušnje. O izrednem prevozu je treba pravočasno opozoriti ostale udeležence v prometu. Spremljevalci prevoza v spremljevalnih vozilih pomagajo pri vključitvi izrednega prevoza v promet in spremljajo prevoz na ustrezni razdalji pred prevozom (na avtocesti za njim). Za vsak izredni prevoz mora biti izdano ustrezno dovoljenje, ki ga izda Direkcija Republike Slovenije za ceste.

STROJI ZA IZVAJANJE ZEMELJSKIH DEL

Gradbeni stroj	Območje delovanja	Vrsta dela
Bager	/	izkop materiala
Verižni rezkalnik	/	izkop materiala
Buldožer	do 80 m	izkop in transport materiala
Nakladalnik na gosenicah	do 80 m	nakladanje in transport materiala
Nakladalnik na kolesih	do 150 m	nakladanje in transport materiala
Skreper	od 200 m do 3000 m	izkop, transport in deponiranje materiala
Demper oz. tovornjak	od 800 m do 10 km	transport materiala

Tabela 2: Vrste strojev za zemeljska dela

Buldožerji (dozerji)

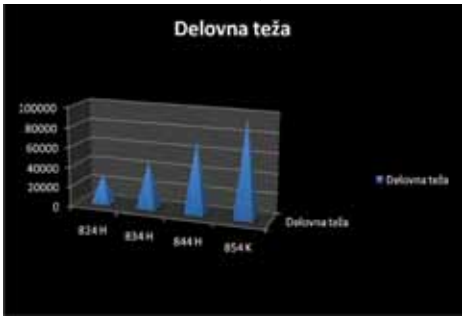
Buldožerji so namenjeni premikanju zemljin s potiskanjem. Primerni so za kopanje in odstranjevanje humusa in kamnitih plasti, za podiranje dreves, zasipavanje jarkov ter do neke mere tudi za utrjevanje in planiranje terena. Uporabljajo se pri izdelavi cest, železnic, nasipov, za zbiranje razstreljenega materiala v kamnolomih in za razstiranje materiala na deponijah.
Stroj je sestavljen iz traktorja goseničarja in okvirja z odrivno desko.
Glavno orodje stroja je odrivna ali dozerska deska. Širina in višina deske sta odvisni od moči motorja, vrste zemljine in vrste dela, ki ga s strojem izvajamo. Stroj deluje tako, da spusti desko na tla in se začne premikati naprej. Deska reže v podlago in odriva material v smeri

vožnje. Ko je deska zapolnjena z materialom, se transportira na deponijo. Dodatna orodja na dozerjih so lahko tudi rijač, vitel in vlečni drog. Sodobni dozerji na kolesih so oblikovani tako, da imajo dolga življenjsko dobo ter nizke stroške vzdrževanja. Sestavni deli imajo zagotovljeno veliko število delovnih ur in visoko zanesljivost. Ergonomska oblika omogoča, da se strojniki dobro počutijo. Kabina je boljša, komandna palica pa le ena. Oblikovani so tako, da varujejo ljudi, ki jih upravljajo in delajo v okolici stroja. Med srednjimi in velikimi dozerji je razlika predvsem v moči in delovni teži stroja.

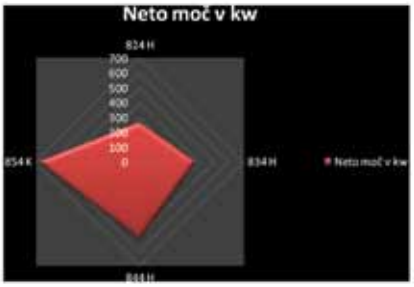
Tabela 3: Različni dozerji

Model	Motor
824 H	C 15 ACERT
834 H	C18 ACERT
844 H	C27 ACERT
854 K	C18 ACERT

Graf 1: Delovna teža dozerjev iz tabele 3.



Graf 2: Neto moč dozerjev iz tabele 3.



Dozer na gosenicah

Bagri

Bagri se uporabljajo za vse vrste izkopov, nalaganje gradbenega materiala na vozila in za planiranje terena. So najbolj razširjeni gradbeni stroji zelo različnih konstrukcijskih izvedb. Poznamo univerzalne in specialne bagre.

Bagre delimo glede na:
- časovnost delovanja (prekinjeno, neprekinjeno delovanje),
- način gibanja (goseničar, kolesnik),
- glede na velikost (mini, mali, srednji, veliki, posebni),
- glede na način delovanja (mehansko, hidravlično).

Univerzalni bagri so najpogostejši gradbeni stroji in so v osnovi namenjeni kopanju in nakladanju gradbenega materiala. Bager je sestavljen iz dveh osnovnih delov, in sicer iz podvozja z zobniškim vencem, ki stoji na kolesih ali gosenicah in zgornjega dela, ki se vrti na zobatem vencu okoli navpične osi. Stroj deluje tako, da s pomočjo hidravlike upravlja roko in zajemalko. Napolnjeno zajemalko nato dvigne in jo izprazni na deponijo ali na vozilo.

Specialne bagre pa delimo na:
- bagre s čelno zajemalko,
- bagre z grabežno zajemalko (grajferji),
- bagre z vlečno (skrepersko) zajemalko,
- bagre pajke,
- bagre z dolgo roko in planirno zajemalko,
- bagre za rušenje,
- predorske bagre in
- rotacijske bagre.

Bagri na kolesih so zelo mobilni in vsestransko uporabni. Omogočajo, da za delo ne potrebujemo še več strojev. Idealni so za čiščenje kanalov ali za vzdrževanje cest, kjer je potrebno med opravljanjem dela stroj premikati. Njihova največja hitrost je do 37 km/h. To omogoča hitre premike iz enega delovnega mesta na drugo in zniža stroške transporta.
Sodobni bagri imajo možnost reprogramiranja tudi do 10 različnih hidravličnih delovnih priključkov. Bagri na kolesih imajo dobro preglednost naprej, navzgor, na obe strani in vzvratno kamero s prikazom na zaslonu v kabini. Za izkope, nasipanje ali prenašanje materiala so zelo primerni bagri nakladalci. Za delo v rudnikih uporabljamo predvsem bagre – čelne nakladalce. Okvir in šasija teh strojev sta oblikovana za najtežja dela. Za manjše izkope pa uporabljamo manjše hidravlične stroje.

Bager z čelno zajemalko

Rovokopači – kombinirke

Rovokopači so namenjeni kopanju in nakladanju materiala. Sestavljeni so iz traktorskega vozila (4x4) in dveh orodij. Spredaj imajo pritrjeno nakladalno zajemalko, zadaj pa bagrsko roko z izkopno zajemalko. Običajno je ta roka teleskopska in se jo da podaljšati. Rovokopači lahko zamenjajo izkopno zajemalko z drugim orodjem in tako opravljajo enaka dela kot univerzalni bagri.

Rovokopač oz. kombinirka

Verižni rezkalniki

Verižni rezkalniki so stroji za kopanje in poglabljanje ozkih kanalov in jarkov. Glavno orodje stroja je meč z verigo. Veriga z rezili se giblje po meču. Ta potuje po zgornjem robu meča v globino, kjer zareže v material in ga na spodnji strani meča prinaša navzgor proti stroju.

Skreperji

Ti stroji se uporabljajo za rezanje oz. strganje mehkejšega materiala s površine in za prevoz le-tega na daljše razdalje. Stroj material samodejno raztovori in razprostre po površini. Uporablja se pri gradnji cest, železnic, nasipov ali preusmeritev rečnih strug. Ločimo dvignjene in odprte strgalce. Dvignjene strgalce uporabljamo za natovarjanje nastrganega materiala, prevoz le-tega na kratke razdalje in raztresenje materiala. Nastrgan material se zbira v kesonu. Naložen stroj lahko prepelje razdaljo od 150 do 1000 metrov. Zmore precizno dviganje majhnih količin materiala. Odprti skreperji omogočajo hitro nakladanje in razkladanje ter enakomerno razprostiranje materiala med vožnjo. Prostornina zvrhanega kesona doseže pri nekaterih modelih tudi do 30 kubičnih metrov.

Nakladalniki

Nakladalniki se uporabljajo za nakladanje razsutega ali kosovnega materiala na vozila, v drobilnike ali sita. Uporabljajo se v kamnolomih, peskokopih in na deponijah gradbenega materiala. Glavno orodje nakladalnikov je čelna nakladalna zajemalka. Le-ta se lahko nadomesti tudi z orodjem za nakladanje kosovnega materiala ali hlodov ali pa s krtačami za čiščenje terena. Delu na neravnem in mehkem terenu so namenjeni nakladalniki na gosenicah. Praviloma so večji, težji in imajo močnejši motor. Zaradi svoje velikosti pa so bolj počasni in manj okretni. Nakladalniki s teleskopsko roko so največkrat opremljeni z vilicami za dvigovanje bremen, težkih do 4 tone, na višino tudi do 18 metrov. Za delo pri gradbenih in vzdrževalnih nalogah v ozkih ulicah in na majhnih dvoriščih pa so najprimernejši mini nakladalniki. Odlikujejo se po robustnosti in okretnosti. Uporabljajo se tudi za čiščenje snega.

Nakladalnik v peskokopu

Demperji

Ta vozila so namenjena prevozu materiala po gradbiščih in kamnolomih. Kljub podobnosti tovornjakom zaradi svoje velikosti in večjega osnega pritiska niso primerni za vožnjo po javnih prometnicah.
Lahki demperji imajo velikost kesona do 5 kubičnih metrov in nosilnost do 7 ton. Uporabljajo se za prevoz peska, betona in zemlje. Keson je na sprednjem, motor z upravljalnimi elementi pa na zadnjem delu vozila. Velikost kesona pri težkih demperjih dosega tudi do 120 kubičnih metrov. Uporabljajo se tudi v rudnikih za delo v dnevnem kopu. Konstrukcija podvozja je zaradi velikih obremenitev vozila večinoma zglobna. Posledica tega je manjši radij obračanja.

V to skupino vozil sodijo vlačilci z ustreznimi prikolicami za prevoz strojev gradbene mehanizacije, najrazličnejše cisterne, avtomešalci, črpalke betona, vozila za prevoz gradbenih nosilcev in tovornjaki s samorazkladalnimi napravami.

Kolona demprejev, ki odvažajo material

VZDRŽEVANJE STROJEV TEŽKE GRADBENE MEHANIZACIJE

Podjetja, ki prodajajo stroje težke gradbene mehanizacije, imajo organizirano tudi službo servisiranja, vzdrževanja in zagotavljanja rezervnih delov.
Tehnologija v strojih je zelo napredovala. V gradbenih strojih so tako številni elektronski sklopi, računalniške podpore in elektronsko vodeni motorji. S tem je povezano tudi vzdrževanje, ki zahteva posebno orodje in vrhunsko znanje. Strojniki sami lahko poskrbijo le še za osnovno vzdrževanje, kot je menjava olja, filtrov in podmazovanje, ostala zahtevnejša vzdrževalna dela pa opravijo pooblaščeni servisi.
Večje servisne posege opravijo, ko ima stroj manj dela ali je kakorkoli razbremenjen. Pomembni so tudi preventivni pregledi, ki vključujejo analizo tekočin stroja. Tako lahko npr. analiza olja pokaže določeno nenormalno dogajanje v menjalniku in s pravočasnim servisiranjem je mogoče preprečiti popolno uničenje menjalnika. Podobno velja tudi za druge sklope. V takih primerih je pomembno dobro sodelovanje strojnika in serviserja: serviser naj upošteva strojnikovo mnenje in opažanja, povezana z delovanjem stroja. Odnos lastnikov do strojev se odraža tudi v podobi oz. zunanjem izgledu stroja. Podoba podjetja, ki pride na gradbišče s strojem, ki komaj še stoji skupaj, je bistveno slabša od podobe podjetja, ki pride na gradbišče z odličnim strojem in delo opravi brezhibno in v dogovorjenem roku.
Pri vzdrževanju gradbene mehanizacije velja kar nekaj načel. Če želimo imeti dobro vzdrževane stroje, je potrebno ta načela spoštovati.

- Ni več vzdrževanja strojev v lastni režiji.
- Mehaniki so vrhunsko strokovno usposobljeni.
- Organizirana je servisna služba v obliki mobilnih delavnic (delo na terenu).
- Potrebna je pravilna taktika pristopa k popravilu.
- Dosledno se upošteva garancijska doba stroja.
- Vedno so zagotovljeni rezervni deli strojev in obnovljeni deli strojev.
- Organizirana je pestra servisna ponudba v obliki servisnih paketov (popravilo pred okvaro, pregled, pogodbeno vzdrževanje, celotno vzdrževanje in popravilo).
- Intervali servisiranja so vedno daljši (menjava olja nekoč na 250 ur, danes na 500 ur).

ZAKLJUČEK

O velikih spremembah, ki so se zgodile v gradbeništvu, se lahko prepričamo, če nekaj časa opazujemo sodobno gradbišče. Časi, ko so ljudje ročno kopali temelje, nosili gradbeni material, ročno mešali beton ali odvažali odvečno zemljo, so že zdavnaj minili.
Zemljo odkopavajo z bagri in kopači, jo ravnajo z buldožerji, odvažajo z demperji, beton pripeljejo na gradbišče avtomešalci... Ob pisanju sem se še bolj prepričal, da je danes delo strojev v gradbeništvu nenadomestljivo. Za njihovo pravilno delovanje je pomembno tudi znanje strojnikov. Menim, da je njihovo delo še vedno premalo cenjeno, saj mnogi še mislijo, da je to umazano in dolgočasno delo, ki ga lahko prav vsak opravlja.
Vsakemu, ki se odloči za individualno gradnjo ali kakršnokoli gradbeno delo, priporočam, da si pri tem pomaga z gradbenimi stroji. Finančni stroški bodo nekoliko večji, vendar bo delo opravljeno kvalitetno, z manj napora in v krajšem času.
Zaradi svojega videza in gibljivih sestavnih delov je gradbena mehanizacija zelo zanimiva tudi za otroke. Tudi sam se zelo rad sestavljal gradbene stroje z lego technic gradniki. Če je priložnost, pa stroje še vedno zelo rad opazujem pri delu.

Urban Škof
SGGEŠ Ljubljana
Mentorica: Nežka Bešter, prof.

LITERATURA IN VIRI

1. Žitnik, Janez et. al. Gradbeniški priročnik. Tehniška založba Slovenije. Ljubljana. 2008.
2. Kastelic, Boštjan. Cestni prevoz težke gradbene mehanizacije. Diplomsko delo. Portorož. 2007. Dostopno: http://www.fpp.edu/files, 24. 1. 2010
3. Izobražujmo se za poklice. Strojnik gradbene mehanizacije. Dostopno: http://www2.arnes.si, 1. 2. 2010
4. Program usposabljanja TGM. Dostopno: http://www.varstvopridelu.si, 24. 1. 2010
5. TG Slovenija servis – Vzdrževanje je temelj uspešnega dela. Dostopno: http://www.teknoxgroup.com/si, 1. 2. 2010
6. Slike: - www.podrzaj.eu/podrzaj_caterpillar_galerija.html, (dostopno: 22. 2. 2010)
- www.asfaltek.si/si-p-gradbena-mehanizacija, (dostopno: 22. 2. 2010)
- www.mascus.si/Gradbenistvo/Rovokopaci-Gradben..., (dostopno: 22. 2. 2010)
7. Tabele: - Gradbeniški priročnik, 2008, TZS, str. 385
- Gradbeniški priročnik, 2008, TZS, str. 387

ROBBOV VODNJAK – LJUBLJANSKA ZNAMENITOST

Lahko bi rekli, da je postal eden od simbolov Ljubljane. Svojega prednika je imel zagotovo že v 16. stoletju, ko je bila pred rotovž po lesenih ceveh napeljana voda z Rožnika. Leta 1660 je bil na vodnjak postavljen lesen pozlačen kip, delo kiparja Gasparja Tolmezzingerja. Mestni očetje so želeli z njim polepšati mesto še pred obiskom cesarja Leopolda I. Avstrijskega. Nekaj let kasneje (1675) pa je bil postavljen kamnit vodnjak z marmornatim kipom Neptuna, delo Janeza Khumerstainerja.

Mestna uprava je s kiparjem Robbo sklenila pogodbo za nov vodnjak leta 1743. Takrat je bil Francesco Robba že približno 20 let prebivalec Ljubljane, v katero je prišel iz Benetk, kjer se je rodil. Pravico do meščanstva je dobil s poroko s hčerko kamnoseškega mojstra Luke Misleja. Po smrti svojega tasta je postal naslednik kamnoseške obrti in lastnik njegovega imetja. Dobro vpeljana delavnica je dobivala veliko naročil in Robba je tako zapustil Ljubljani čudovito kiparsko dediščino.

Pogodba za izdelavo novega vodnjaka je natančno določala obveznosti mestne oblasti in mojstra Robbe. Kljub temu Robba vodnjaka ni dokončal v obljubljenem času. Pred Trstom je ladja, ki je prevažala beli marmor, potonila. Tudi prevoz obeliska iz kamnoloma na Lesnem Brdu je bil naporen in je trajal kar trinajst dni, tovor pa je vleklo do dvajset parov volov. Za prestavljanje težkih kamnitih gmot je Robba potreboval tudi do 12 ljudi. Robba je imel še druga naročila, a je z njimi pogosto zamujal; tako si je nakopal mnoge tožbe in pritiske sodišča. Magistratu je pojasnjeval svoje težave in prenagljeno obljubo, da vodnjaka za 2400 goldinarjev ne bo mogel postaviti. Mesto je želelo pospešiti dela in odobrilo dodaten denar. A Robba ni bil zadovoljen in je po postavitvi vodnjaka zaprosil mesto za odškodnino. Bil je v velikih dolgovih in moral je prodati tudi svoje tri hiše.

Leta 1751 so Ljubljančani na stičišču treh mestnih ulic pred Magistratom vendarle dobili nov vodnjak – Robbov vodnjak. Robba se je pri izdelavi vodnjaka zgledoval po rimskih vodnjakih, zlasti po sto let starejšem Berninijevem Vodnjaku štirih rek. Kipar je upodobil Donavo, Nil, Ganges in La Plato, ki so predstavljale štiri znane celine sveta. Robba je nad stopnice postavil vodno korito iz sivkastega apnenca v obliki triperesne deteljice z vrisanim trikotnikom. Sredi korita je dvignjen 10 metrov visok tristrani obelisk iz rdečkastega apnenca z Lesnega Brda. Tri krepke moške figure iz marmorja predstavljajo kranjske reke Savo, Krko in Ljubljanico, verjetno pa tudi teritorialne enote Vojvodine Kranjske: Gorenjsko, Dolenjsko in Notranjsko. Vsaka ima ob nogah delfina, v roki pa vrč, iz katerega teče voda. Vsaj na začetku postavitve je vodnjak simboliziral tudi pomen mestne oblasti, imel pa je še praktično funkcijo, saj je bil vir pitne vode.

Ko je bil vodnjak postavljen, je mestna oblast sprejela sklep, da mora vodnjak noč in dan čuvati posebna straža. Kljub temu je bil večkrat fizično poškodovan. Nanj je vsa leta vplivalo tudi vreme, zato so ga večkrat popravljali. Zaradi ogroženosti so leta 2005 original odstranili z Mestnega trga, ga restavrirali in naslednje leto zamenjali s kopijo iz enakih materialov. Originalni Robbov vodnjak pa je leta 2008 dobil svoje mesto v Narodni galeriji v Ljubljani.

Vodnjak treh kranjskih rek (vir: http://www.slovenia.info, 6. 11.2010)

Cvetka Škof

Viri in literatura:

- *Kladnik, Darinka. Ljubljana z nostalgijo: 77 zgodb o slavnih ljudeh, pomembnih dogodkih, skrivnostih, posebnostih mesta. Cankarjeva založba – Založništvo, d.o.o. Ljubljana. 2010.*
- *Savnik, Roman. Krajevni leksikon Slovenije. Državna založba Slovenije. Ljubljana. 1971.*
- *Kermavner, Simona. Robbov vodnjak v Ljubljani. Dostopno: http://www.dedi.si, 6. 11.2010*
- *Robbov vodnjak. Dostopno: http://sl.wikipedia.org, 6. 11. 2010-11-07*

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI IN DAN BREZ AVTOMOBILA 16.9 do 22.9.2010

Evropski teden mobilnosti je zagotavljal idealno izhodišče za izpostavitev osrednje vloge trajnostne mobilnosti ter obveščanje občanov o ukrepih, ki jih je Ljubljana že uvedla za okolju prijaznejšo in bolj zdravo prihodnost, hkrati pa je nakazal, kaj lahko posameznik naredi za manj onesnaženo okolje, svoje zdravje in zdravje svojih bližnjih. Prav mestne uprave so tiste, ki morajo prve razmisliti o konkretnih rešitvah za zmanjšanje onesnaženosti zraka ter začeti uresničevati trajne ukrepe, ki bodo izboljšali mobilnost v mestih.

Prostorsko načrtovanje, trajnostna mobilnost in skrb za zdravje so tista kombinacija, ki izboljšuje kakovost življenja v mestih, saj zmanjšuje onesnaženost zraka, obremenjenost s hrupom, manjša število prometnih nesreč, odpravlja cestne zastoje ter omogoča več prostora za srečevanje ljudi. S sodelovanjem v ETM in DBA in osrednjo temo Potuj pametneje, živi bolje, je Ljubljana spodbudila aktivno sodelovanje občanov pri izboljšanju telesnega in duševnega počutja.

Mestna občina Ljubljana se je s podpisom listine Evropskega tedna mobilnosti in Dneva brez avtomobila zavezala, da bo naredila nekaj več za trajnostno mobilnost.
Evropski teden mobilnosti je vabil, da se v prizadevanju za telesu in okolju prijaznejše načine mobilnosti pridružimo desetinam milijonov ljudi po vsej Evropi. Spodbujal je zamenjavo avtomobila za hojo ali kolo in potovanje »na lastni pogon« vsaj 30 minut na dan ter se tako pridružimo vsem, ki spretno in kar spotoma poskrbijo tako za lastno zdravje kot za manjšo obremenjenost okolja s hrupom in škodljivimi izpusti.

Potuj pametneje, živi bolje je osrednja tema Evropskega tedna mobilnosti, ki je letos potekala v 31 slovenskih občinah, kar je rekordno število sodelujočih v Sloveniji. Številna mesta in kraji so zaprli del svojih ulic za avtomobile in izvedli različne ukrepe za trajnostno mobilnost z namenom spodbuditi večjo telesno dejavnost, odpravljati čezmerno telesno težo in debelost, večati kakovost življenja v mestih, zmanjševati onesnaženost zraka, blažiti podnebne spremembe, zmanjšati hrup, število prometnih nesreč in zastojev ter povečati prostor, namenjen srečevanju ljudi, ne pa vožnji z motornimi vozili.
V današnjem času ljudje potujemo več in dlje, večino poti pa naredimo z avtomobili. Prav zato je v večjih mestih prevoz z avtomobilom med najpočasnejšimi, ker se jih v prometnih konicah na cestah znajde preveč. Kot da to ne bi bilo dovolj, morajo v velikih mestih vozniki za vsak kilometer prevožene poti prevoziti še dodatna dva do tri kilometre za iskanje parkirnega prostora. Potovanje z avtomobilom škoduje tudi našemu zdravju, saj prepogosto zanemarjamo gibanje, med potjo pa smo tudi veliko bolj izpostavljeni strupenim plinom kot pešci ali kolesarji.
Sodoben življenjski slog od ljudi zahteva večjo mobilnost, zaradi česar se povečuje odvisnost od avtomobilov. V preteklih letih se je opazno povečalo število registriranih motornih vozil in obseg motoriziranega prometa. Najhitreje narašča osebni potniški promet, predvsem zaradi zmanjšanega zanimanja ljudi za javni potniški promet in železniški promet. Kljub tehničnim izboljšavam avtomobilov se s povečevanjem števila registriranih motornih vozil iz leta v leto povečujejo tudi izpusti toplogrednih plinov v ozračje.
Javni prevoz, ki prispeva k zmanjšanju izpustov, je ena od žrtev naše odvisnosti od avtomobilov. Navdušenje nad avtomobili je zmanjšalo zanimanje za uporabo javnega prevoza, kar posledično vpliva na ekonomijo javnega potniškega prevoza in otežuje obnavljanje voznega parka. Zaradi tega javni prevoz postaja manj privlačen za uporabnike, kar še dodatno povečuje odvisnost od avtomobilov. Tako se je od leta 2002 do leta 2008 število potnikov v cestnem javnem potniškem prevozu zmanjšalo za 37 %, število potnikov na mestnih avtobusih pa se je v enakem obdobju zmanjšalo za 20%.
Promet vedno intenzivneje obremenjuje okolje. Prometna infrastruktura, namenjena motoriziranim vozilom, omejuje druge oblike mobilnosti, promet na njej pa obremenjuje okolje z izpusti škodljivih snovi. Promet porabi tretjino vse primarne energije in je eden največjih ter najbolj razpršenih porabnikov neobnovljivih virov energije.
Zaradi porasta števila motornih vozil in povečane mobilnosti so se ustrezno povečali tudi izpusti ogljikovega dioksida kot najpomembnejšega toplogrednega plina. Podatki so skrb vzbujajoči in zahtevajo uvajanje učinkovitejših ter čistejših načinov prevoza, s katerimi bi zmanjšali onesnaževanje zraka, hrup, segrevanje ozračja in s tem vplive avtomobilskega prometa na zdravje ljudi ter kakovost življenja v mestih.
Promet ustvari največ različnih zdravju nevarnih snovi. Večinoma jih najdemo v zraku, ki ga dihamo, in sicer kot kapljice, delce ali pline.
Ogljikov dioksid ni edini plin, ki ga proizvaja promet. Dušikovi oksidi dražijo dihalne poti, zmanjšujejo imunsko odpornost, povečujejo pogostost astmatičnih napadov in nastanek pljučnih infekcij. Trdni delci v zraku povzročajo napade astme, kašlja, težko dihanje, kronični bronhitis, zmanjšanje pljučne funkcije in so lahko vzrok prezgodnje smrti. Ogljikovodiki dražijo dihalne poti in oči ter imajo lahko kancerogen učinek. Ogljikov monoksid povzroča dihalne in kardiološke težave, glavobol, vrtoglavico, slabost in težave z vidom. Troposferski ozon povzroča vnetje dihal, draži oči ter poslabšuje stanje pri astmatikih in srčnih bolnikih. Benzen je kancerogen in ima depresiven učinek na človeka ter vpliva na centralno živčevje.
Avtomobili lahko tudi ubijajo. Vsako leto vozila poškodujejo in ubijejo več deset tisoč ljudi, vključno z otroki. Od deset nenadnih smrti se štiri zgodijo v prometnih nesrečah. Dve tretjini nesreč s smrtnim izidom se zgodita na cestah in ulicah, vsak deseti, v nesreči udeležen pešec, pa je otrok. Mesta so v tem pogledu bolj tvegana, saj se v njih zgodi 60 % hujših nesreč.
Pogostejša uporaba javnega prevoza je eden ključnih ukrepov za izboljšanje kakovosti zraka; pri tem ima največjo vlogo ravno aktivna prometna politika lokalnih skupnosti. Napredne skupnosti tako že spodbujajo uporabo javnih prevoznih sredstev in hkrati poskrbijo za sodoben javni prevoz, ki je konkurenčen glede časa prevoza, cene in tudi udobja.
Tako je Ljubljana jeseni 2008 postala vodilno mesto štiriletnega projekta Evropske komisije Civitas Elan, katerega glavni cilj je razvoj trajnostno usmerjenega, čistejšega in energetsko učinkovitega transportnega sistema. Projekt namenja veliko pozornosti razvoju javnega prometa, kolesarjenju in hoji, alternativnim virom energije, uporabi informacijske tehnologije v prometu, povečanju dostopnosti javnega prometa za vse ter vključevanju javnosti v načrtovanje mobilnosti.

Zelo pomembno je sodelovanje prebivalcev. Pobude – kot je na primer tudi Evropski teden mobilnosti – intenzivno ozaveščajo javnost glede trajnostne mobilnosti in pri prebivalcih sprožajo potrebo po spreminjanju njihovih potovalnih navad.

Biogoriva so alternativna pogonska goriva, ki lahko pod pogojem, da so trajnostno pridobljena, predstavljajo delček rešitve problema. Lahko se uporabljajo v čisti obliki ali mešanici. Pridobljena so s predelavo rastlinskih olj ali predelavo drugih bioloških materialov in ne onesnažujejo okolja toliko kot običajna motorna goriva. Proizvodnja in raba biogoriv morata biti kljub temu pogojeni s trajnostnimi kriteriji.
Trajnostna mobilnost pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne mobilnosti za vse ob zmanjšanju nezaželenih stranskih učinkov. Z ukrepi prometne politike moramo zagotoviti, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih, tveganju in porabi naravnih virov.

Vodilo trajnostne mobilnosti je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet ter njegove škodljive posledice.
Tako imenovano upravljanje mobilnosti je pristop, ki postaja v več evropskih državah vse bolj odločilen element trajnostnega razvoja mest.

Pri tem gre za porazdelitev načinov prevoza v korist trajnostnih oblik prevoza, kot so kolesarjenje, skupni avtomobili oz. najem avtomobilov, moderniziran in povezan tradicionalni javni prevoz, prevoz, ki ustreza povpraševanju, skupna vožnja z avtomobilom, storitve »parkiraj in se pelji«, nakup ekološko manj oporečnih vozil, nižja parkirnina, če se v avtu pripeljejo najmanj trije, potovalni načrti ter vrsta drugih, tudi »neprometnih« pripomočkov, kot so telekonference, možnost dela doma, nakupi preko spletnih strani in podobno.

Kako lahko osebno pripomoremo k zmanjšanju škode, ki jo povzroča vožnja z avtomobilom? Rešitve so preproste in ne zahtevajo velikih naporov. Vozniki ravnamo pozitivno, kadar upoštevamo tri osnovne napotke.

Prenehajte biti del problema

- Ne sodelujte v prometnih konicah – najbolj onesnažen zrak dihajo prav vozniki, ujeti v koloni.
- Ne puščajte avtomobila v prostem teku – vsak postanek, daljši od 10 sekund, je potratnejši od ponovnega vžiga motorja.
- Ne vozite se sami – v službo se peljite skupaj s sodelavci. Z družino organizirajte opravke, da lahko greste skupaj in se čimmanjkrat peljete. Z drugimi starši se dogovorite za prevoz več otrok skupaj.
- Ne vozite agresivno – zelo boste znižali količino izpustov, porabo goriva in raven hrupa.
- Ne glede na to, kako pametno vozite, bo parkiran avtomobil prihranil največ goriva in zmanjšal onesnaževanje.
- Peljite se z javnimi prevoznimi sredstvi, uporabljajte kolo ali se sprehodite vsakič, ko je to mogoče.

Prihranite čas in denar

- Vozite manj – povprečen slovenski avtomobil na leto »popije« za 1400 evrov bencina in izpusti 3120 kg ogljikovega dioksida.
- Uporabljajte noge ali javni prevoz – vsako osmo potovanje z avtomobilom je krajše od 500 metrov.
- Znižajte hitrost – z agresivno vožnjo pridobimo 10 minut na 100 km, pri čemer v okolje izpustimo za 80 odstotkov več ogljikovega dioksida.
- Potujte lahki – shranjujte prtljago na pameten način, namesto na streho prtljago zložite v avtomobil. Dodatnih 50 kilogramov poveča porabo goriva za 2 %.
- Pospešujte postopno – hitro zaviranje in pospeševanje povečata porabo goriva do 40 %.
- Premislite o vklopu klimatske naprave – ta lahko poveča porabo goriva tudi do 12 odstotkov. Pri visoki hitrosti raje zaprite okno, da ne boste poslabšali učinkovitosti vozila.
- »Očistite« motor – zlasti je treba biti pozoren na vžig, vplinjač in vbrizgavanje goriva. Preverite vžigalne svečke, senzorje za pretočnost zraka, zračne filtre, cevi in jermene.
- Preverite pnevmatike – poskrbite za pravilno nastavljeno optiko podvozja in ustrezen tlak v pnevmatikah. Premajhen tlak v pnevmatikah je vzrok za zmanjšanje učinkovitosti vašega avtomobila, saj že za 0,4 bara nižji tlak poveča porabo goriva za 10 %.

Počutite se bolje

- Gibajte se. Namesto z avtomobilom se na krajše poti odpravite s kolesom ali peš.
- Veselite se. Namesto za vožnjo uporabite prosti čas za družino, konjičke, šport ali zabavo.
- Uživajte. Namesto za gorivo denar namenite za vire boljšega počutja.
- Družite se. Namesto v nakupovalno središče družino povabite na kolesarski izlet ali izlet z vlakom.

Ljubljana je imela letos izveden zajeten program aktivnosti:

DAN	NOSILEC	VSEBINA
TEDENSKA AKTIVNOST OD 16. DO 22.9.2010	JP LPT MR MOL OVO MOL Eko potepanje na štirih kolesih Predstavništvo Evropske komisije in Informacijska pisarna Evropskega parlamenta MOP CIVITAS ELAN	• Brezplačno parkiranje na parkiriščih P+R na Dolgem mostu • Poostren nadzor mirujočega prometa • Meritve onesnaženosti zraka in hrupa • Vožnja s štirikolesnimi kolesi po neprometnih površinah od 9.00 do 18.00 • Informativna stojnica na Bregu 14 od 9.00 do 17.00 • Promocijski material (odsevni trakovi, vrvice, baloni in letaki) in medijske aktivnosti na področju RS • Razstava trajnostne mobilnosti v Mestni hiši - otvoritev 15.9.2010 ob 18.00
ČETRTEK,16.9.2010 JAVNI PREVOZ	JP LPP CIVITAS ELAN PU Ljubljana IVZ RS - CINDI KZS, Društvo Sloga	• Kolesarski izziv – Tivoli od 17.00 do 19.00 Dan odprtih vrat MPP od 9.00 do 16.00 - prostori LPP • Javna tribuna »Seja CIVITASveta« Mestna hiša od 16.30 do 18.00 • Poostren nadzor hitrosti in zaščitnih čelad med 13.00 in 17.00 • Hoja na 2 km, start v Kosezah pri bajerju od 15.00 do 17.00 • Otroški
PETEK , 17.9.2010 KOLESARJENJE	SPVCP MOL OPVI MOL IVZ RS (CINDI) Velo in Bauer Lacky Luka CIVITAS ELAN PU Ljubljana MOL	• Informiranje, svetovanje in opozarjanje na nevarnosti v prometu za kolesarje – informativne točke – kolesarski krog od 9.00 do 13.00 • Sodelovanje MOL + OŠ v »Kolesarskem krogu« • Svetovalnica o zdravstvenih vidikih kolesarjenja v sklopu »Kolesarskega kroga« • Brezplačni servis koles v sklopu »Kolesarskega kroga«, Prešernov trg in Prežihova ulica • Sodelovanje v kolesarskem krogu • Okrogla miza »S kolesarsko strategijo do naslova 'Ljubljana – kolesarsko mesto'« Breg 14 ob 16.00, po končani okrogli mizi lutkovna predstava za otroke »Bicikleta« od 18.00 do 18.30 ure • Poostren nadzor na kolesarskih površinah med 8.00 in 12.00 • Kolesarjenje s podžupanom prof. Janezom Koželjem od 15.00 do 16.00 – kolesarski krog
SOBOTA, 18.9.2010 MOBILNOST IN ZDRAVJE	CIVITAS ELAN PU Ljubljana	• Kolesarska parada »KOLO = 'KOOL'« Ljubljana – Center ob 10.00 na Bregu, po končani paradi ustvarjalna delavnica »Kolosalno« od 12.00 do 14.00 – Društvo SMETUMET • Poostren nadzor enoslednih vozil med 10.00 in 16.00
NEDELJA, 19.9.2010 PROSTI ČAS	Javni zavod Turizem Ljubljana JP LPT + MR MOL, SPVCP MOL, PU Ljubljana	• Brezplačni ogledi Mestne hiše, mesta, mesto s kolesom in turističnim vlakcem Ljubljana od 10.00 do 21.00 • Poligon s preventivnimi vsebinami - Center varne vožnje – poligon, Vič od 9.00 do 15.00

PONEDELJEK, 20.9.2010 ZELENE POTI	CIVITAS ELAN: KIS (CIVITAS ELAN) PU Ljubljana IVZ RS (CINDI)	• Seminar in okrogla miza »CIVITAS razpreda mrežo CIVINET« ,Center Evropa od 10.00 do 13.00 • Predstavitev vozil na pogon z rastlinskim oljem in tehnologija proizvodnje olja ter predavanje Zadružni dom Dobrunje od 10.00 do 12.00 • Nadzor nad parkiranjem na kolesarskih stezah med 7.00 in 13.00 • Preizkus hoje na 2 km in nordijska hoja od 15.00 do 17.00 ure – Fužinski grad in od 17.00 do 19.00,Taborska piramida - Vižmarje
TOREK, 21.9.2010 ODGOVORNA RABA AVTOMOBILA	ORP – SRPI + Predstavništvo Evropske komisije + Urad vlade RS za komuniciranje Hiša eksperimentov CIVITAS ELAN + MR MOL+PUL SPVCP MOL CIVITAS ELAN CIVITAS + MOL+ UIRS	• Okrogla miza z naslovom Okoljski kazalniki strategija Evropa 2020 in vpliv okolja na kakovost življenja v Ljubljani – Center Evropa od 10.00 do 13.00 • Odprtje interaktivnega eksperimenta »Več kot ga spiješ, boljše se zabiješ« ob 15.00 »CIVITASOVA patrulja« , poostren nadzor na rumenih pasovih in avtobusnih postajališčih od 8.00 do 12.00 • Podelitev 105 poganjalčkov ljubljanskim vrtcem ob 13.00 v Vrtcu CICIBAN • Varčna vožnja, predavanje v Mestni hiši od 15.30 do 17.00 • Odprta akademija na temo skupne rabe avtomobila (car sharing) v Mestni hiši od 17.00 do 18.30
SREDA, 22.9.2010 DBA	MESTNA OBČINA LJUBLJANA TRAJEN UKREP POZIV ŽUPANA CIVITAS ELAN Predstavništvo Evropske komisije + Urad vlade RS za komuniciranje IVZ RS (CINDI) + Vrtec Jelka + SPVCP MOL IVZ RS (CINDI CIVITAS ELAN + Slovenske železnice + SPVCP MOL in RS + Planet zemlja + AMZS + ZZVL+ZVP Društvo planet zemlja Lucky Luka – šola rolanja ŠOU Ljubljana OVO MOL PU Ljubljana + Mestno redarstvo Kabinet župana OOJ Predstavništvo Evropske komisije	• Zapora Slovenske ceste na odseku med Šubičevo ulico in Gosposvetsko cesto od 0.00 do 24.00 za vsa vozila razen LPP, intervencijska vozila in dovoljenjem MOL, dostava dovoljena do 9.30 • Urejena cona za pešce – Ciril Metodov trg, Stritarjeva ulica, Breg • Prihod v službo z javnim prevozom in alternativnim prevozom • CIVITAS dan na Stritarjevi ulici – uporabljajmo javni prevoz in kolo, vedno pogosteje od 9.00 do 18.00, Radio CIVITAS, risanje na tleh na temo trajnostne mobilnosti, zabavni kviz • Vrtiljak mobilnosti na Ajdovščini med 10.00 in 14.00 v izvedbi Centra Evropa • Orientacijsko kolesarjenje za predšolske otroke vrtca JELKA, razstava kolesarskih pravljic v Mestni hiši, start ob 16.30 do 17.00, zaključek ob 18.00 po zaprtem mestnem središču • Hoja na 2 km ob 16.30 do 18.00 , Koseški bajer • Stojnice na Stritarjevi ulici, Prešernovem trgu, Pogačarjevem trgu, Ciril Metodovem trgu, Bregu, med 9.00 in 18.00 • Kulturne točke – Šušterski most, Prešernov trg, Stritarjeva ulica od 11.00 do 13.00 • Šola rolanja in drsanja – Pogačarjev trg med 10.00 in 13.00 ter med 15.30 in 18.00 • Kulturni dogodek na Bregu s travnato podlago med 11.00 in 20.00 • Dan odprtih vrat na merilni postaji na Tivolski cesti med 9.00 in 15.00 • Poostren nadzor prometa, vključenost na urejanju prometa – zapora med 0.00 in 24.00 • Medijske aktivnosti • Izid biltena Predstavništva Evropske komisije v Sloveniji EUekspres, ki bo posvečen prometu in mobil • nosti. Elektronska izdaja EUekspresa je objavljena na spletni strani www.eukspres.eu

Legenda kratic:

CE – CIVITAS ELAN
IVZ RS – Inštitut za varovanje zdravja Republike Slovenije
JP LPT – Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice
KIS – Kmetijski inštitut Republike Slovenije
LPP – Ljubljanski potniški promet
MOP – Ministrstvo za okolje in prostor
OOJ – Odsek za odnose z javnostmi
ZVP – Zavod varna pot
AMZS – Avto moto zveza Slovenije
PEK – Predstavništvo Evropske komisije
MR MOL – Mestno redarstvo Mestne občine Ljubljana
ORP MOL – Odsek za razvojne projekte in investicije Mestne občine Ljubljana
OVO MOL – Odsek za varstvo okolja Mestne občine Ljubljana
PU Ljubljana – Policijska uprava Ljubljana
SVCP MOL – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana
TL – Turizem Ljubljana
ŠOU - Študentska organizacija univerze v Ljubljani
ZZVL - Zavod za zdravstveno varstvo Ljubljana
UIRS – Urbanistični inštitut RS

Povzetek po spletni strani MOP in programu ETM in DBA MOL

Sekretar SPVCP MOL Zvone Milkovič

19. DRŽAVNO TEKMOVANJE KAJ VEŠ O PROMETU

V soboto 29. maja 2010 je potekalo v Murski soboti na III. Osnovni šoli 19. državno tekmovanje KAJ VEŠ O PROMETU za učence osnovnih in srednjih šol pod pokroviteljstvom župana Občine Murska Sobota Antona Štihca ter v organizaciji Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Murska Sobota in Ministrstva za promet, Direkcije RS za ceste, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Tekmovanje je potekalo v treh kategorijah: učenci na kolesih in učenci oz. dijaki na kolesih z motorjem ter učenci oz. dijaki na skuterjih.

Na tekmovanju so lahko sodelovali najbolje uvrščeni tekmovalci s predhodnega občinskega ali medobčinskega tekmovanja s pogojem, da so dopolnili 11 let, da obiskujejo osnovno šolo in da na državnem tekmovanju še niso dosegli vidnejših rezultatov.

Tekmovanje Kaj veš o prometu za učence s kolesi in kolesi z motorjem je obsegalo:
- testiranje na posebnih testnih polah z vprašanji o cestno-prometnih predpisih, opremi kolesa in kolesa z motorjem ter etiki v prometu,
- ocenjevalno vožnjo na prometnih površinah,
- spretnostno vožnjo na poligonu.

Kolesarji, vozniki kolesa z motorjem in vozniki skutarjev so na ocenjevalni in spretnostni vožnji morali uporabljati zaščitno čelado. Tekmovalci so si v spremstvu mentorjev in organizatorjev tekmovanja ogledali tekmovalno progo in spretnostni poligon pred tekmovanjem.

Na koncu tekmovanja so nagrade prejeli tekmovalci s kolesi in kolesi z motorjem, in sicer:
- prvi trije tekmovalci zlato, srebrno ali bronasto odličje,
- vsi tekmovalci diplomo, od 1. do 15. mesta o uvrstitvi, od 16. mesta naprej za sodelovanje.

V kategoriji Kolesarji je prvo mesto zasedel Luka Zupančič, tekmovalec OŠ Bršljin, drugo mesto je zasedel David Gruden, tekmovalec OŠ Krmelj in tretje mesto je zasedel Denis Letonja, OŠ Ljudski vrt podružnica Grajena.

V kategoriji Kolo z motorjem - mopedi je prvo mesto zasedel Tilen Gomboc iz OŠ Grad, drugo mesto Matej Božič – Biotehniške šole Ptuj, tretje mesto Sašo Ribaš iz OŠ Grad.

V kategoriji Kolo z motorjem – skuterji je prvo mesto zasedel Boris Menič iz Srednje šole Krško, drugo mesto je zasedel Rene Fujs iz OŠ Grad, tretje mesto je zasedel Matej Pinterič iz Srednje prometne šole Maribor.

Tekmovalci Mestne občine Ljubljana so se uvrstili v kategoriji Kolo: Žiga Vehovec je zasedel 33. mesto, Anže Strojinc je zasedel 50. mesto.

V kategoriji Kolo z motorjem je Boštjan Černe zasedel 5. mesto.

V okviru tekmovanja je bila organizirana delavnica za učence osnovnih šol v Mestni občini Murska Sobota, na kateri so barvali kolesarsko čelado po svoji zamisli in želji. Najlepše

pobarvana čelada je bila učenca Izza Rengeo iz III. Osnovne šole Murska Sobota, druga je bila Andreja Mekicar iz I. Osnovne šole Murska Sobota, tretja Ines Merklin iz III. Osnovne šole Murska Sobota.

Organizirano je bilo kolesarjenje po zanimivih poteh Murske Sobote, na katerem so kolesarji spoznali del Pomurja in se ustavili na III. Osnovni šoli Murska Sobota ter si ogledali tekmovanje in delavnico za izdelavo kolesarskih čelad.

Sekretar SPVCP MOL Zvone Milkovič

XIV. OBČINSKO TEKMOVANJE KAJ VEŠ O PROMETU

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana je pod pokroviteljstvom župana Zorana Jankovića izvedel dne 12. maja 2010 XIV. Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu za učence ljubljanskih osnovnih šol in je letos potekalo na Osnovni šoli Savsko naselje, Matjaževa 4.

Tekmovanje, ki je že postalo tradicionalno, je potekalo v dveh kategorijah, in sicer za učence s kolesi in kolesi z motorji.

Namen tekmovanja je preverjanje znanja o varni uporabi kolesa in kolesa z motorjem na prometnih površinah in poznavanje cestnoprometnih predpisov.

Tekmovanje je potekalo posamezno in ekipno ter je obsegalo testiranje na posebnih testnih polah o vprašanjih cestno-prometnih predpisov, opremi kolesa in etiki v prometu, spretnostni vožnji na prometnem poligonu in ocenjevalni vožnji po mestnih ulicah.

Vsi tekmovalci so uporabljali zaščitno čelado in odsevni telovnik. Ocenjevanje so vodili inštruktorji avtošol in predstavniki Izpitnega centra Ljubljana.

Po tekmovanju v obeh kategorijah, kolo in kolo z motorjem, so bili objavljeni rezultati:

V kategoriji KOLO so zmagali:

	IME in PRIIMEK	Osnovna šola	Mentor/ica
1. mesto	ANŽE STROJINC	OŠ SOSTRO	Jože Drab
2. mesto	META FERJAN	OŠ dr. VITA KRAIGHERJA	Vesna Rozman Klasinc
3. mesto	MATEJ ŽAN	OŠ BEŽIGRAD	Tomaž Jurca
4. mesto	ŽIGA VEHOVEC	OŠ BOŽIDARJA JAKCA	Albina Milek

v kategoriji KOLO Z MOTORJEM

- Boštjan Černe iz OŠ SOSTRO; mentor prometne vzgoje Jože Drab.

V kategoriji Kolo z motorjem ni bilo podeljene nagrade.

V skladu z razpisom tekmovanja so bile podeljene nagrade: zlata, srebrna in bronasta medalja za kategorijo kolo in kolo z motorjem, praktične nagrade in diplome do 10. mesta po uvrstitvi, ostali pa so prejeli diplome o sodelovanju.

Ekipno je bil podeljen prehodni pokal in kolo v kategoriji Kolo Osnovni šoli Poljane, prehodni pokal in motoristična čelada ekipi Kolo z motorjem pa ni bila podeljena, ker ni bilo prijavljenih ekip.

Zmagovalci so se uvrstili na XIX.državno tekmovanje Kaj veš o prometu, ki je bilo 29. maja 2010 v občini Murska Sobota na III. Osnovni šoli.

Za uspešno izvedbo tekmovanja se zahvaljujemo naslednjim: Osnovni šoli Savsko naselje, Policijski upravi Ljubljana, Upravni Enoti Ljubljana – Izpitnemu centru Ljubljana, ZŠAM Dolomiti, ZŠAM POŠ-TEL, ZŠAM LPP, AMD Moste, Avto šoli AMZS, Avto-šoli 3 D, Avto-šoli Jaguar, Avto-šoli Brulc, Srednji poklicni in Strokovni šoli Ježica, Ministrstvu za promet, DRSC, Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, MOL MU Oddelku za zaščito reševanje in civilno obrambo, MOL MU, Mestnemu redarstvu, Mestnemu Odboru Rdečega križa, Reševalni postaji Ljubljana in Gasilski brigadi Ljubljana.

Prav tako se zahvaljujemo številnim donatorjem, med katerimi posebej izpostavljamo: BAUHAUS Trgovsko podjetje d.o.o.; BTC d.d.; BUTAN PLIN d.d. Ljubljana; CESTNO PODJETJE LJUBLJANA d.d.; ENERGETIKA LJUBLJANA d.o.o.; FACTOR BANK d.d.; GP BEŽIGRAD d.o.o.; HERVIS Sport in Moda d.o.o.; ISKRA SISTEMI; KPL d.d.; KRAŠCOMMERCE d.o.o.; LJUBLJANSKE MLEKARNE d.d.; MAN Gospodarska vozila d.o.o.; SLOVENIJALES d.d.; VELO d.o.o. in Zavarovalnica Triglav, Območna enota Ljubljana.

Sekretar SPVCP MOL Zvone Milkovič

VARNA POT V ŠOLO

Vozimo pametno!

Mestna občina Ljubljana je v preteklih letih z načrtnim in usklajenim delom institucij in posameznikov pomembno prispevala k večji varnosti otrok v cestnem prometu. Že nekaj let potekajo akcije Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL (SPVCP MOL) v sodelovanju z mestno upravo, Ministrstvom za promet - Direkcijo Republike Slovenije za ceste, šolami, starši, policijo, upravljavci cest, različnimi zvezami in društvi ter prostovoljci (Zveza združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije - ZŠAM, avtošole, Rdeči križ Slovenije, gasilci, Reševalna postaja Kliničnega centra Ljubljana, ...).

Med prometno-preventivnimi akcijami, ki potekajo v osnovnih šolah, je ena najpomembnejših prav akcija Varna pot v šolo pred začetkom šolskega leta. V zadnjih letih se je uveljavila kot skupna akcija vrste sodelujočih: od šol, policije, občine, svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, združenj šoferjev in avtomehanikov, avto-moto društev (AMD), društev upokojencev, zavarovalnic in drugih podjetij in ne nazadnje staršev otrok. Celoten sklop ukrepov ob začetku šolskega leta je razdeljen na:

- ukrepe na področju infrastrukture (urejanje varnih šolskih poti, prehodov za pešce...)
- preventivne in vzgojne akcije različnih organizacij
- represivne in preventivne ukrepe policije
- informiranje medijev in širše javnosti.

V akciji Varna pot v šolo posebno pozornost namenjamo začetnikom, ki prvič stopajo na šolske poti in ne poznajo vseh nevarnosti, kot tudi ostalim osnovnošolcem, ki se po dolgih počitnicah vračajo v šole razigrani in morajo ponoviti pravila varnega ravnanja v prometu.

Aktivnosti s strani SPVCP MOL v akciji Varna pot v šolo

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je tudi letos v sodelovanju z osnovnimi šolami, policijo, Združenjem šoferjev in avtomehanikov ljubljanske regije, MOL MU Mestnim redarstvom, ZPM – Društvom prijateljev mladine, avtošolami in drugimi prostovoljci ter donatorji, v času od 1.9. do 10.9. 2010 izvedel akcijo Varna pot v šolo.

Natisnili smo: 200 kosov plakatov (z vsebino, ki voznike opozarja, da gre za šolsko pot) v velikosti 100 x 70cm, ki so bili obešeni na plakatnih mestih JP Snaga Ljubljana; od MP DRSC SPVCP smo dobili 150 kosov trikotnih plakatov na trajnejši podlagi (opralon) v velikosti 60 x 60 x 60cm (uporabi se ga lahko večkrat in na priložnostnem stojalu), 2000 manjših letakov (ŠOLSKA POT), na 17 dogovorjenih lokacijah smo čez cesto izobesili transparente s prometno-vzgojno vsebino, 60 obešank s prometno-vzgojno vsebino za na drogove javne razsvetljave. Osnovne šole že imajo potrebno število triopanov; plakate smo jim posredovali v drugi polovici avgusta.

Letos smo ponovno opozarjali voznike s plakatom »ŠOLSKA POT«, ki je bil nameščen na 200 lokacijah v vitrinah City light (postajališča LPP).

Na »kritičnih točkah« smo v sodelovanju s policijo in že navedenimi sodelavci ter nekaterimi prostovoljci zagotovili fizično varovanje. »Kritične točke« so mesta, označena v Načrtu varnih poti, s katerimi so seznanjeni starši in učenci in predstavljajo manj varno območje na poti v šolo in domov (manjkajoči peš hodnik, manjkajoči peš prehod in podobno). Na nevarna mesta v sodelovanju s šolo, policijo in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, v skladu z možnostjo oz. številom prostovoljcev smo zagotovili prisotnost le-teh v začetku šolskega leta.

Na poti v šolo oziroma na manj varnih mestih so bili od 7. do 9. ure ob prihodu v šolo in od 11. do 13. ure ob vrnitvi iz šole prisotni prostovoljci:

- 39 uniformiranih članov ZŠAM ljubljanske regije
- 4 člani Društva prijateljev mladine Zveze prijateljev mladine Moste
- 110 policistov Policijske uprave Ljubljana
- 7 mestnih redarjev
- 5 članov Avto-moto društva (AMD) in avtošol.

Želeli smo, da aktivnosti potekajo čimbolj usklajeno, zato smo šolam predlagali naslednje:

- da v sodelovanju s policijo zaznamujejo manj varne točke na šolskih poteh – pri tem izhajajo iz izdelanih Načrtov varnih poti v šolo;
- na primernih mestih izobesijo plakate. Ob začetku šolskega leta 2010/2011 na prvih roditeljskih sestankih staršem prvošolcev razdelijo knjižico Prvi koraki v svetu prometa;
- določijo lokacijo za vsakodnevno nameščanje prostostoječega triopana, ki pa ne sme ogrožati prometne varnosti;
- ponovno pregledajo Načrte varnih poti, ki jih po potrebi dopolnijo in predstavijo osnovnošolcem in staršem. Pri tem posebej opozorijo na mesta, ki so na šolski poti nevarna, jih opišejo in posredujejo podatke, da se jih vnese v načrt, ki je že objavljen na spletni strani MOL, kot popravki. Že tretje leto zapored so načrti varnih poti objavljeni na spletni strani MOL;
- na šolah, ki imajo organizirane prevoze učencev, preverijo število vozačev, kapacitete prevoznega sredstva, skupaj s policijo tehnično brezhibnost le-teh, varnost postajališč, opravijo razgovor s starši itd.;
- pri razgovorih s starši (posebno prvošolcev) ugotovijo možnost njihovega sodelovanja pri varovanju kritičnih točk (prostovoljci), svetujejo staršem, da večkrat prehodijo pot v šolo s svojim šolarjem in ga oblečejo v odsevno oz. svetlo oblačilo.

Za vse prvošolčke in druge razrede smo zagotovili rumeno rutico v sodelovanju z Zavarovalnico Triglav, odsevno telo – kresničko ter knjižico Prvi koraki v svetu prometa. Ker morajo otroci v prvem razredu imeti spremljevalca celo šolsko leto, je pomembno, da dobijo starši knjižico z napotki, da naj to leto izkoristijo za pripravo otroka na samostojno sodelovanje v prometu. Najbolj mu pomagajo, če z njim prihajajo v šolo na enak način, kot bo prihajal

naslednje leto. Pretirana skrb in vožnja otroka v šolo mu ne pomaga veliko, če bo moral nato prihajati v šolo peš. Vaja v prometu je še vedno edini pravi način priprave otroka in le velikokrat ponovljene vaje mu zagotavljajo, da bo na šolski poti res varen.

Na 23 lokacijah so bili postavljeni preventivni radarji, ki so opozarjali na hitrost vožnje in merili hitrost ter ugotavljali število avtomobilov na najbolj izpostavljenih nevarnih mestih pred šolami.

Varna šolska pot je eden izmed pogojev za večjo varnost otrok v cestnem prometu. Prometna varnost učencev je predvsem skrb staršev ali zakonitih zastopnikov, ki morajo poskrbeti, da znajo njihovi otroci varno sodelovati v prometu. Dokler tega še ne zmorejo, pa jih morajo še spremljati ali jim zagotoviti spremstvo v prometu, tudi na šolskih poteh. Občina, šole, Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter drugi strokovni organi in organizacije pa smo dolžni poskrbeti za zagotavljanje pogojev za varno udeležbo otrok (varne prometne površine, izvajanje prometne vzgoje in drugih preventivnih dejavnosti, vzgojne akcije in pomoč pri prečkanju cest na najnevarnejših mestih na šolskih poteh).

Načrt varnih šolskih poti, poleg drugega, vsebuje opis posameznega nevarnega mesta ter ustrezno ravnanje otrok in ostalih udeležencev v prometu. Načrt varnih šolskih poti mora biti obešen na vidnem mestu na šoli.

Osnovne šole vsako leto pred začetkom pouka pregledajo šolske poti, prometno situacijo v njihovem okolišu ter na podlagi ugotovitev izvedejo vse potrebno za večjo varnost otrok. Predlagajo MOL MU obnovo prometne signalizacije, različne tehnične ukrepe za umirjanje prometa, odstranjevanje ovir za dobro preglednost v križiščih in pred prehodi za pešce ter druge tehnične ukrepe za večjo varnost učencev.

Na podlagi pregleda varnih šolskih poti se ugotovi, kje je potrebno otroke v prometu in na šolskih poteh bolje nadzorovati in zavarovati. Varna šolska pot je eden izmed pogojev za večjo varnost otrok v cestnem prometu. Zakon o varnosti cestnega prometa pravi, da smejo otroci samostojno sodelovati v prometu šele, ko so se starši oziroma drugi zastopniki otroka prepričali, da so otroci sposobni razumeti nevarnosti v prometu in da so seznanjeni s prometnimi razmerami na prometnih površinah. Otroci morajo imeti na poti v vrtec ali v prvi razred osnovne šole ter domov spremstvo.

Za oceno in izdajo mnenja o varnih ali nevarnih šolskih poti je v skladu s 56. členom Zakona o osnovni šoli zadolžen Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Pravica do brezplačnega prevoza, ki jo je uveljavil Zakon o osnovni šoli v letu 1996, je bistveno prispevala k večji varnosti otrok, saj se je varnost otrok pomembno izboljšala in v zadnjih letih sodimo pri tej starostni skupini otrok med varnejše države v Evropi. Ob začetku šolskega leta smo v sodelovanju s Policijo preverili stanje vozil, s katerimi se opravljajo prevozi otrok, pregledali in po potrebi uredili postajališča ali mesta, na katerih se ustavljajo šolski avtobusi, ter se v dogovoru s šolami in starši dogovorili o urniku šolskega prevoza.

Pravila glede varnega šolskega prevoza, potek trase ter postajališča so vključena v Načrt varnih šolskih poti. Predlagali smo, da vsebine prometne vzgoje, Načrt varnih šolskih poti ter ureditev šolskih prevozov šole vključijo v svoje vzgojne načrte, kjer posebej opredelijo tudi vse prometno- preventivne akcije in prometne dneve v šolskem letu.

V sodelovanju z zavarovalnicami zagotavljamo vsem prvošolčkom rumene rutice, simbol začetnikov v prometu, ki je po ZVCP obvezna za otroke v prvem in drugem razredu osnovne šole. Prav tako poskrbimo za kresničke in odsevne trakove, s katerimi so otroci v cestnem prometu bolj vidni in zato tudi bolj opazni.

Aktivnosti ob začetku šolskega leta vsako leto vključujejo tudi izjemno pomembno varovanje otrok na šolskih poteh. Prostovoljci pomagajo učencem pri prečkanju ceste na nevarnejših odsekih in s svojo prisotnostjo opozarjajo voznike na posebej previdno vožnjo v okolici šol. S svojim delom pomagajo policiji pri zagotavljanju večje stopnje varnosti otrok na cesti.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL že vrsto let, skupaj s svojimi stalnimi sodelavci, skrbi za organizacijo in izvedbo aktivnosti prostovoljcev. To so organizirane skupine staršev, ustanov, društev in drugih organizacij, ki spremljajo otroke na poti v šolo. Pri tem je še posebej pomembno, da morajo imeti otroci na poti v vrtec in prvi razred osnovne šole in domov spremstvo. Spremljevalci so lahko tudi otroci, stari od 10 do 14 let, če to dovolijo starši otrok.

Delo prostovoljcev urejata Zakon o varnosti cestnega prometa, ki omogoča takšno organiziranost, in Pravilnik o prometni signalizaciji in opremi na javnih cestah, ki določa opremo.

V sklopu Evropskega projekta CIVITAS Elan nadaljujemo letos v Ljubljani šolsko prometno službo skozi celo šolsko leto na dveh izbranih osnovnih šolah: Vič in Vrhovci.
Prostovoljce – stalno šolsko prometno službo, smo do sedaj zagotavljali iz vrst Združenja šoferjev in avtomehanikov Dolomiti. Želimo in pričakujemo sodelovanje staršev, starih staršev, članov društev in združenj s področja MOL.

Dvoletne izkušnje projekta bodo v pomoč za še boljše delo in organizacijo na področju šolske prometne službe – prostovoljcev na poti v šolo in domov.

Svet za preventivo in vzgojo v prometu MOL si prizadeva za čimprejšnje uvajanje območij umirjenega prometa v bližini osnovnih šol in vrtcev, na katerih je otroška igra dovoljena, zato morajo biti vozniki še posebno pozorni. Prednost na tem območju imajo pešci, hitrost vozil pa ne sme presegati hitrosti pešca oz. 10km/h. Območje umirjenega prometa je Mestna občina Ljubljana doslej uredila že pred tretjino osnovnih šol.

Sekretar SPVCP MOL
Zvone Milkovič

NE SPREGLEJ, TRIKRAT POGLEJ! - PREVENTIVNA AKCIJA ZA VEČJO VARNOST VOZNIKOV ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL

V okviru Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa je potekala v mesecu marcu in aprilu 2010 preventivna akcija za večjo varnost enoslednih motornih vozil (motoristov), ki jo je koordiniralo Ministrstvo za notranje zadeve – Policija. V okviru akcije so bili pripravljeni različni ukrepi: od širše medijske akcije, povečanega nadzora s strani policije in inšpekcijskih služb, urejanja in vzdrževanja cest, okrogle mize in izobraževalna srečanja motoristov, izdaja knjižice Ne spreglej in hitrost, namenjena motoristom.

Za naše aktivnosti smo prejeli plakate 70 x 100 cm in knjižice Ne spreglej v žepnem formatu in formatu A5, ki jih je izdala Direkcija RS za ceste. Knjižice smo uporabili za organizacijo naših dogodkov na lokalni ravni.

S pomočjo Zavoda Varna pot smo izvedli prometne delavnice na osnovnih in srednjih šolah. Naše aktivnosti smo uskladili z aktivnostmi Policije v okviru delavnice Policijska izkušnja kot nasvet za prikaz varne vožnje z motorji, ki so jo izvajali inštruktorji Policijske uprave Ljubljana na neprometni površini – poligonu v sodelovanju z moto-klubi iz območja Upravne enote Ljubljana.

Prireditev je potekala v juniju na Centru varne vožnje – deponija Barje, ki ga opravlja JP LPT. Sodelovali so še: Izpitni center UE Ljubljana, AMZS z Družinsko uro, RK Območna enota Ljubljana, nekatere avto-šole s simulacijami varne vožnje motornih vozil na simulatorju ter s predstavitvijo dela policistov in mestnih redarjev.

Sekretar SPVCP MOL
Zvone Milkovič

DOGODEK OB ZAKLJUČKU PREVENTIVNE AKCIJE VARNO S KOLESOM V PROMETU

17. junija 2010 se je uspešno zaključila akcija Varno s kolesom v prometu, ki sta jo izvedli Mestna občina Ljubljana pod pokroviteljstvom župana Zorana Jankovića in Policijska uprava Ljubljana pod pokroviteljstvom direktorja mag. Stanislava Vrečarja.

Prireditev je potekala na Postaji prometne policije Ljubljana, Grič 56, in sicer med 9. in 11. uro. Udeležilo se je je okoli 200 otrok, petošolcev osnovnih šol, ki so sodelovali v literarnem in likovnem natečaju. Namen preventivne akcije je bil opozoriti otroke na nevarnosti, ki prežijo nanje na cestah in predstaviti pravila obnašanja v prometu, saj so otroci najranljivejši udeleženci prometa. Po pozdravnem nagovoru moderatorja, priznanega slovenskega igralca Romana Končarja, je inšpektor Sektorja uniformirane policije PU Ljubljana Ivan Mezek otrokom predstavil navodila in opozorila za njihovo varno udeležbo v prometu. Preko lutkovne igrice To-ja, To-ne, pri kateri so sodelovali tudi povabljeni otroci, so bile ravno tako na zanimiv in poučen način predstavljena varnostna opozorila v prometu.

Sledila je podelitev nagrad, ki sta jih podelila župan MOL Zoran Janković in direktor PU Ljubljana mag. Stanislav Vrečar. Nagrade so prejeli:

I. KATEGORIJA - LIKOVNI DEL

Ime in priimek	NASLOV	OSNOVNA ŠOLA	MENTOR/ICA
1. ANA ŠEŠEK	Mali princ na planetu koles	OŠ Mirana Jarca	Marta Hvalec
2. DONA ZLOBKO	Pred prehodom železniške proge	OŠ Oskarja Kovačiča	Polona Reberšek Gibičar
3. LEA MILAVC	Družinski izlet v parku	OŠ Bežigrad	Ingrid Djukanović

II. KATEGORIJA – LITERARNI DEL

Ime in priimek	Naslov	OSNOVNA ŠOLA	MENTOR/ICA
1. GAŠPER ŠETINA	Kolesarska himna	OŠ Prule	Olga Debeljak Babnik
2. PAULINA PIA ROGAČ	Sedaj vem	OŠ Oskarja Kovačiča	
ANJA PEČKAJ		Podružnica Rudnik	Mateja Andrejka
3. M MATIJA TROBIŠ	Okoli Balatona	OŠ Dravlje	mag. Vanja Sorjan

Poleg nagrajencev so se zaključne prireditve udeležili njihovi sošolci, mentorji in ravnatelji šol, iz katerih so prispela nagrajena dela.

Po podelitvi nagrad so se otroci seznanili z delom policistov Postaje konjeniške policije Ljubljana, Policijske postaje vodnikov službenih psov Ljubljana, Postaje prometne Policije Ljubljana, z delom policistov kolesarjev in delom forenzikov Policijske uprave Ljubljana, Mestnih redarjev, Reševalcev Reševalne postaje in gasilcev Gasilske brigade Ljubljana.

Celotna prireditev je bila uspešna izvedena, kar je potrjevalo navdušenje otrok ob ogledu pripravljenega programa.

Ivan Mezek, inšpektor SUP
PU Ljubljana

5. OTROŠKI BAZAR NA GOSPODARSKEM RAZSTAVIŠČU LJUBLJANA

V nedeljo dne 12. Septembra 2010 (9-12 september 2010) se je uspešno zaključila štiridnevna prireditev za družine Otroški bazar, ki je letos privabila še več obiskovalcev in razstavljavcev kot leto poprej. V štirih dneh je organizator zabeležil kar 31.200 obiskovalcev, ki so si lahko ogledali prek 190 razstavnih prostorov ter 650 nastopajočih na Bazarkovem odru. V sklopu vodenih ogledov, ki so bili pripravljeni za otroke iz osnovnih šol in vrtcev v četrtek in petek dopoldan, je Otroški bazar obiskalo 1200 otrok iz vse Slovenije.

Otroci, starši in ostali obiskovalci so Otroški bazar zapuščali polni lepih vtisov, saj so na Gospodarskem razstavišču plesali, peli, si ogledali številne gledališke predstave in plesne nastope, igrali šah, 3D igre, tenis, plezali, hodili po vodi, vozili avtomobile in spoznavali cestnoprometne predpise. Mnogi so domov odnesli izvirne izdelke (igrače, zapestnice, risbice, afriške maske, okvirčke za slike, poslikane majice, praskanke), ki so jih izdelovali v ustvarjalnih delavnicah. Božali in spoznavali so lahko pse, konje, kače, ježke, pajke, pujske, koze, ovce in številne druge živali. Otroke so gasilci in policisti poučili o svojem delu, naučili pa so se tudi, kako nuditi prvo pomoč, kaj pomeni zdravo jesti, kako je sestavljeno vesolje, kako skrbeti za varovanje okolja in aktivno preživljati prosti čas.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je skupaj z Javno agencijo RS za varnost prometa imel aktivnosti in predstavitev dejavnosti na razstavnem prostoru v Hali C in na zunanjem prostoru. Obiskovalci so lahko preizkusili naprave za naletne teže, preizkus alkoholiziranosti, otroške sedeže in uporabo varnostnega pasu ter seznanitev s prometnovzgojnim materialom, ki so ga lahko vzeli s sabo. Na zunanjem prostoru so obiskovalci preizkusili spretnosti in vožnjo s kolesom ter prevozili spretnostni poligon.

Odrasli so se lahko sprehodili med razstavnoprodajnimi prostori, kjer so zbirali nove ideje in nasvete o zdravi prehrani, aktivnostih za otroke, preživljanju prostega časa, možnostih zavarovanja, opremljanju otroških prostorov, spoznavali so otroško literaturo in medije, družinske počitniške aranžmaje, igrače in igrala, oblačila za otroke in nosečnice ter ponudnike športnih in kulturnih dejavnosti za vso družino. Starši so lahko prisluhnili okrogli mizi s slavnimi starši. Izjemno dobro je bila letos obiskana Bazarkova tržnica rabljene otroške opreme, saj so imeli starši možnost izbirati med več kot 210 prinesenimi predmeti.

Otroški bazar se je zaključil z Bazarkovo rojstnodnevno zabavo, na kateri je Bazarko rajal z več kot 20 maskotami in številnimi otroki. Ob zaključku je bil razglašen tudi naj razstavljavec po mnenju obiskovalcev. Bazarko je na zabavi ob koncu upihnil pet svečk in razdelil torto velikanko med najmlajše.

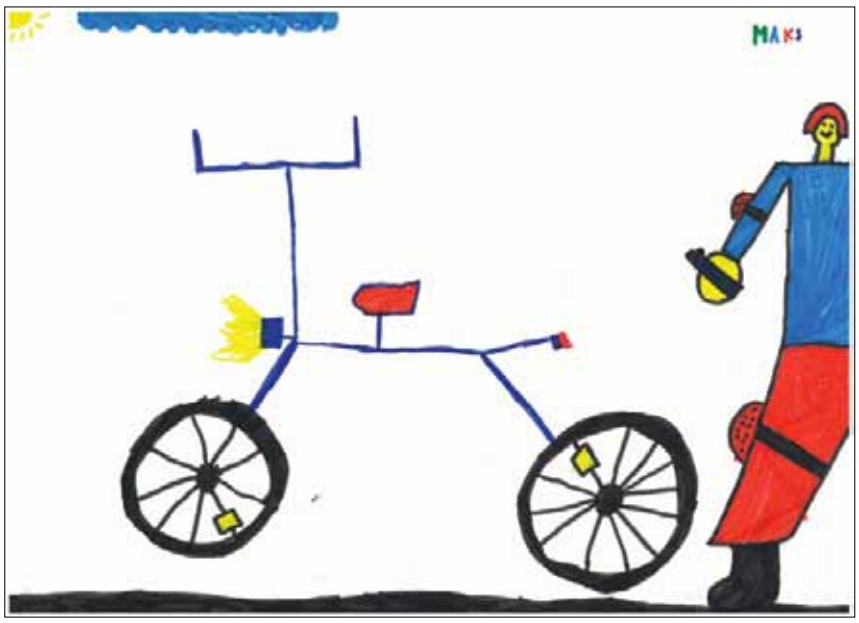
Sekretar SPVCP MOL Zvone Milkovič

OTROŠKI KOTIČEK

Risbice so narisali učenci in učenke POŠ Topol, OŠ Preska, Medvode.

Mentorica: Jasna Habjan, univ. dipl. ped.

Slika 1: Maks Pustovrh, 3.r.
Slika 2: Klara Prosen, 3.r.
Slika 3: Ana Maria Pustovrh, 2.r.
Slika 4: Urška Osredkar, 1.r.
Slika 5: Jon Šubic, 1.r.

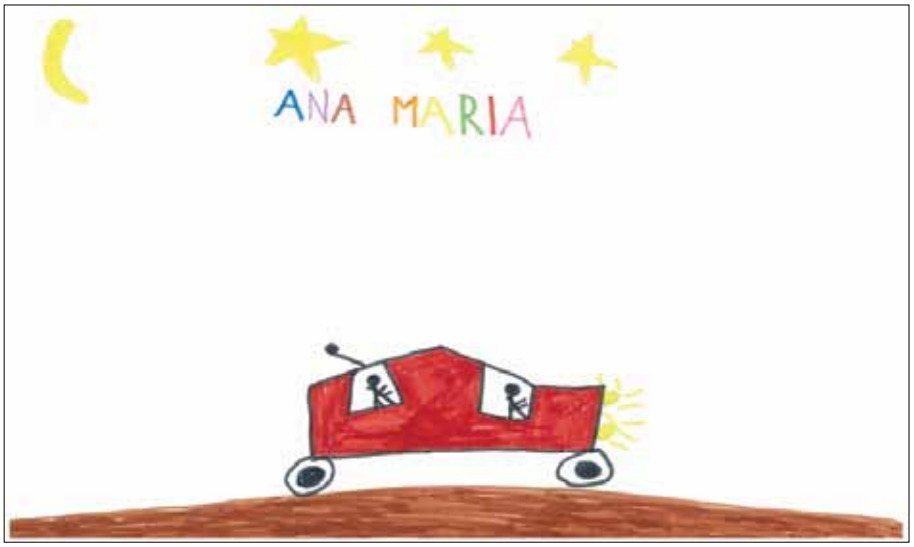


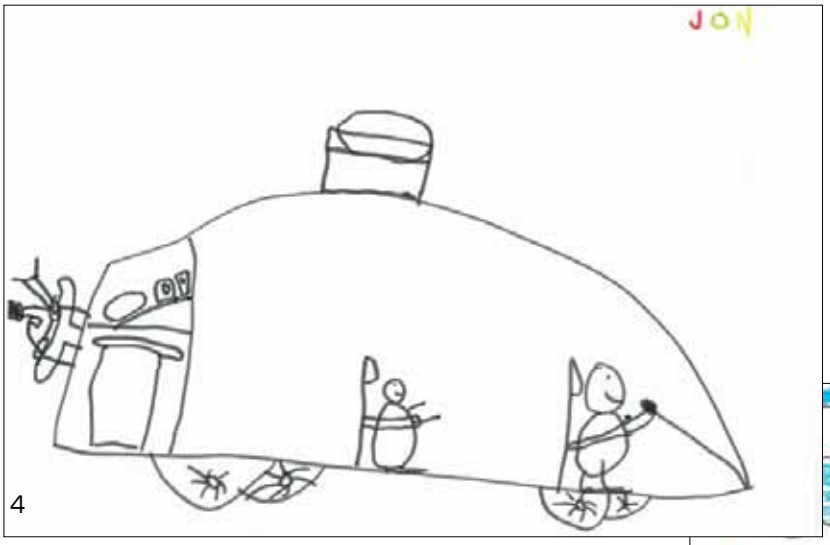
1

Vozimo pametno!
Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana
ŽELIMO VARNO POT V ŠOLO!
simobil

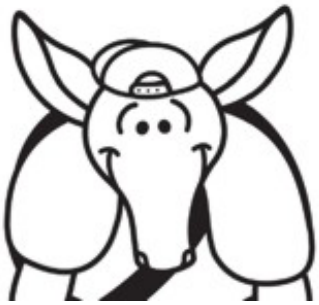
2

3





4



5

1.	A 1 d.d.
2.	AC-SISTEMI d.o.o.
3.	ADACTA d.o.o.
4.	ADRIATIC – SLOVENICA d.d.
5.	B&B PAPIRNICA VEVČE
6.	D.S.U. d.o.o.
7.	DAIMLER AC LEASING
8.	DANFOS TRATA d.o.o.
9.	DDC Svetovanje inženiring d.o.o.
10.	DEBITEL d.d.
11.	DISS d.o.o.
12.	E.D.& MAN. COFFE d.o.o.
13.	ENERGETIKA LJUBLJANA d.o.o.
14.	ERICSSON d.o.o.
15.	FACTOR BANKA d.d.
16.	G3 SPIRITIS d.o.o.
17.	HYNDAI AVTO TRADE d.o.o.

18.	HYPOGROUP ALPE ADRIA
19.	ISKRA SISTEMI d.d.
20.	KOLEKTOR ETRA d.o.o..
21.	KPL d.d.
22.	LEK d.o.o.
23.	MLADINSKA KNJIGA ZALOŽBA d.d.
24.	PAPIR SERVIS
25.	PETROL Slovenska energetska družba d.d.
26.	PODRAVKA d.o.o.
27.	PRIMOTEHNA d.o.o.
28.	RUTZ DESIGN d.o.o
29.	SALBATRING INTERNATIONAL d.o.o.
30.	SLOVENIJA LES d.d.
31.	VELO d.o.o.
32.	ZAVAROVALNICA TILIJA d.d.
33.	ZAVAROVALNICA TRIGLAV d.d.
34.	ŽALE d.o.o.

Publicis + Ajax Studio, ilustracija: Blaž Porenta MOBITEL, d.d., 1537 Ljubljana

Skozi vse leto ponosno podpiramo šport, kulturo ter družbene in humanitarne projekte.

WWW.MOBITEL.SI