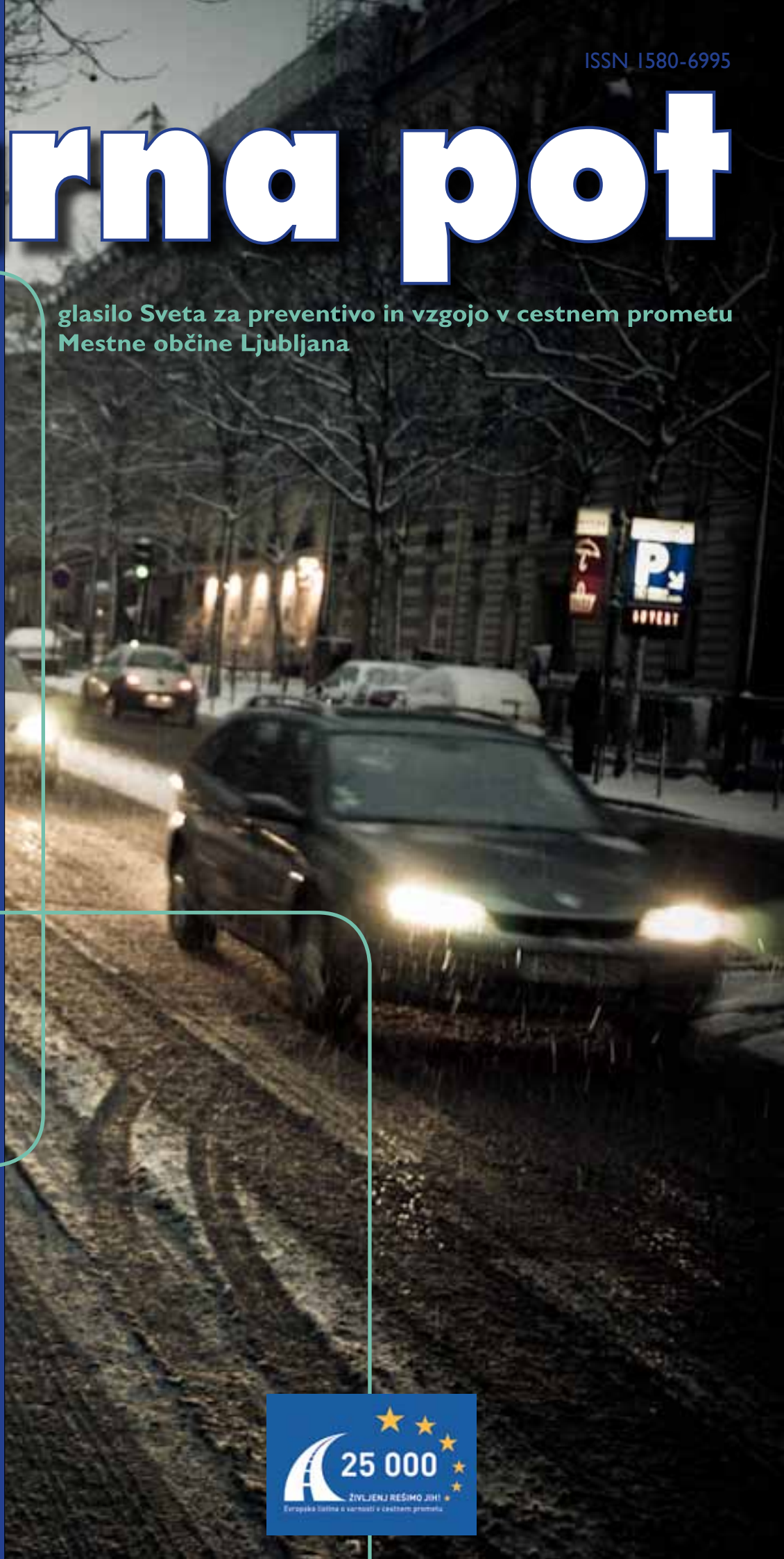
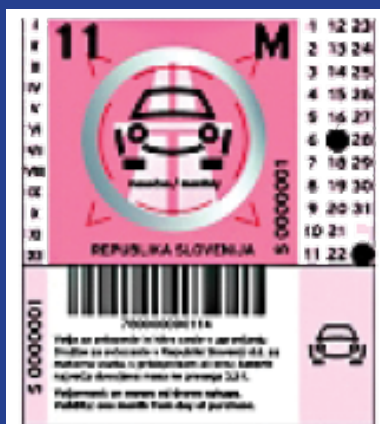


Varna pot



glasilo Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
Mestne občine Ljubljana



Kazalo

Pregled dogodkov in akcij.	3
Alkohol o, o šofer	4
Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč.	5
Poročilo o delovanju SVP MOL v letu 2010.	7
Stanje prometne varnosti na območju MOL za leto 2010 v primerjavi z letom 2009.	12
Sprejeta nova prometna zakonodaja 14 Cesta	14
Ljubim življenje.	17
Potujmo prijetno in varno z našimi najmlajšimi	21
Botanični vrt Univerze v Ljubljani – skriti biser našega mesta	22
V Ljubljani delili zloženke in opozarjali na tragične posledice neprevidne uporabe pirotehničnih sredstev	23
Projekt pasavček 2010/2011.	26
Pešec – bodi pre-Viden	27
Otroški kotichek	30
Donatorji.	31

Imenovanje novega predsednika SPVCP Mestne občine Ljubljana

Mestni svet je imenoval nova predstavnika iz vrst mestnih svetnikov v Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, in sicer Borisa Makoterja in Antona Kranjca za mandatno dobo štirih let. Imenovanje je bilo na 1. Izredni seji Mestnega sveta MOL, dne 29.11.2010.

V zvezi z imenovanji novih članov iz vrst Mestnega sveta je bil imenovan za predsednika Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu – Boris Makoter, ki je prevzel vodenje Sveta na 8. Seji Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, dne 8. decembra 2010.

Za preteklo mandatno obdobje od 2006 do 2010 se zahvaljujemo za uspešno vodenje in predstavljanje Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL g. Slavku Slaku.

Formalno mandat Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu poteča 25. maja 2011 na podlagi Odloka o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL z dne 26. marca 2007 in Sklepa o imenovanju Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL z dne 21. maja 2007. V zvezi z novimi imenovanji za novo mandatno obdobje je potrebno izvesti postopek za nove člane iz vrst članic Sveta.

Zvone Milkovič

Naklada

600 izvodov

Naslov uredništva

SPV MOL, Trg MDB 7, 1000 Ljubljana

Tel.: 01/306 17 70, 306 17 71

e-mail: zvone.milkovic@ljubljanasi.si

www.ljubljana.si/mestnaobcina/publikacijeMOL

ISSN 1580-6995

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

Spoštovane bralke in bralci!

Leto, ki se je zaključilo, je bilo v našem boljše, kot so bila prejšnja. Na slovenskih cestah je bilo ubitih manj ljudi. To je velik dosežek. Ubitih? Prav ste prebrali. Kako pa naj imenujemo drugače to morijo? Morijo morilci. Govorimo o žrtvah na cesti. Človek, ki umre naravne smrti, menda ni žrtev. So ti ljudje na cesti umrli naravne smrti? Torej vsa poimenovanja nesrečnikov, ki so bili ob napačnem trenutku na napačnem kraju, napeljujejo k besedi uboj. Nekoga ubiješ s pištolo, palico, udarcem z roko, ga zadaviš, na cesti pa ubijaš, moriš z vozilom. In svojo neodgovornostjo in objestnostjo. Kako je lahko pijan voznik, ki je zapeljal v nasproti vozeči avto, kaznovan zaradi tega, ne pa obsojen zaradi pijanosti? Kakšna je razlika med morilcem, za katerega natančno vemo, kaj mora storiti, da ga tako imenujemo in dobi kaznen prav za to dejanje, in pijanim voznikom, ki je povzročil smrt? Veste kaj, nobene! Morila sta oba. Samo orožje je bilo drugačno. Pravniki boste morda odkimavali z glavo, ampak kaj, ko je zaradi pijače toliko hudega.

Mnogokrat se sprašujem, zakaj ima naša družba tako blagohoten odnos do pijancev. Menda se tudi ne spodobijo, da jih tako poimenujemo. Lepše se sliši alkoholiziranih. Ampak samo sliši. Dejanja »obojih« so popolnoma ista. Nasilna, nedostojna, prazna, bebava, če

hočete. V družini, v službi, na cesti. Povsod puščajo svoje sledi - eno samo gorje!

Kaznovalna politika je ena izmed metod, ki naredi nekaj reda na cesti. Ne bi bilo pošteno in zrelo od nas, če bi to zanikali. Kazen je pač vzgojna, tako pravi tudi stroka – psihologija, pedagogika, penologija in še druge. Primerna kazen v pravem času za določeno dejanje. Ne pa kaznovanje kar vse povprek. Če tako vzgajamo otroke, bodo izdelali veliko strategij, da se bodo kaznim izognili, predvsem pa ne bodo več vedeli, kaj so naredili prav in kaj narobe, postali bodo zmedeni. Z vedenjem, ki ga ne odobravamo, ki ni zaželeno, moramo otroke natančno seznaniti, ravno tako s kaznimi, ki sledijo ob neupoštevanju dogovorov. Verjetno imajo prekrški različno težo, zato so temu primerne tudi kazni.

Pijanih voznikov pa zakonodaja ne obravnava tako. Kar ni prav. Z dovoljenjem oblasti hodijo in vozijo po svetu. Jim vzameš avto in vozniško dovoljenje, kupijo drugo vozilo, ponovno jim ga vzameš, ponovno kupijo drugega ... Zakaj jih ne zaprejo, zakaj jim ni treba na zdravljenje od odvisnosti od alkohola? Ali pa od drugih opojnih substanc? Brez možnosti izbire. Tudi morilec, ki je ubijal s pištolo, je obsojen in mora v zapor. Nima izbire. Pijanec pa jo ima. Rešili bi mnogo življenj, gorja družin, otrok solza, žena modric. In tudi moja prijateljica Tanja bi še danes imela svojo nogo!

Srečno in varno pot!

Mira Vidmar

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.

Glasi Varna POT

Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Boris Makoter

Zvone Milkovič

Cvetka Škof

Mira Vidmar

Odgovorni urednik

Zvone Milkovič

Lektorica

Vanda Bedenk

Tehnično urejanje in oblikovanje

PANCOPY printstudio

PREGLED DOGODKOV IN AKCIJ SVETA ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU V LETU 2011

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je v skladu z dogovorom na posvetu mentorjev dne 14. decembra 2010 v Kongresnem centru MONS poslal preglednico dogodkov mentorjem prometne vzgoje na osnovnih šolah zaradi lažjega planiranja in izvajanja preventivno-vzgojnega dela na osnovnih šolah.

DOGODEK – AKCIJA	TERMIN	OPOMBA
Glasilo Varna pot – prispevki	1. januar - 31. december	
Varna pot v šolo – načrti - dopolnitve	1. januar - 31. december	
Prva vožnja, varna vožnja	1. januar – 31. december	
Pešec bodi preVIDEN	10. januar - 31. januarja 1. oktober - 22. oktober	
CIVITAS ELAN	1. januar - 31. december	MOL MU SRPI
Delavnice na osnovnih in srednjih šolah	1. februar - 1. junij 1. september - 30. november	Javna agencija RS za varnost prometa SPVCP Zavod varna pot
Varnost na železniških prehodih	14. februar – 28. februar	
Usposabljanje za vožnjo kolesa – kolesarski izpiti	1. marec - 31. maj oktober	
Zaščitna čelada – Bistro glavo varuje čelada	1. marec - 31. maj oktober	
Varno kolo – pregled koles - nalepke	1. marec - 31. maj oktober	
CINDI	1. marec - 15. junij 1. september - 31. december	Inštitut za varovanje zdravja
Mentor	Konec marca – začetek aprila	
40 dni brez alkohola	marec - april	Slovenska Karitas
Varnost voznikov enoslednih vozil (motoristi)	21. marec – 7. april	
Hitrost	18. april - 29. maj 27. junij - 4. julij	
Varno s kolesom v šolo	15. april – 20. maj	Policijska uprava Ljubljana
Tekmovanje Kaj veš o prometu	12. maj – OŠ Sostro 28. maj – OŠ Sostro	občinsko tekmovanje državno tekmovanje
Uporaba varnostnega pasu	16. maj – 30. maj	ZŠAM
Posvet občinskih predsednikov in tajnikov	junij	Javna agencija RS za varnost prometa SPVCP
Alkohol	6. junij - 13. junij 8. november do 14. november 1. december - 31. december	
Maraton Franja – Družinski maraton	10. junij - 12. junij	
Rumene rutice – prvi koraki v svetu prometa – kresničke	15. junij – 31. avgust	
Začetek šolskega leta – Varna pot v šolo – prostovoljci	20. avgust – 15. september	
Varno na poti v šolo in domov	1. september - 10. oktober	Policijska uprava Ljubljana
Šolska prometna služba – prostovoljci	1. september – 20. junij 2012 1. september – 15. september	stalna šolska prometna služba začetek šole
Otroški bazar	8. september - 11. september	
Evropski teden mobilnosti	16. september - 22. september	
Dan brez avtomobila	22. september	
Oprema šolskih kabinetov in prometnih kotičkov	16. september - 22. september	
Kolesarki krog	16. september - 22. september	
Teden otroka – Ulice otrokom	3. oktober - 9. oktober	

DOGODEK – AKCIJA	TERMIN	OPOMBA
Evropski teden prometne varnosti	drugi teden v oktobru	večja preventivna akcija
Pasavček – varnostni pas	1. oktober – 31. maj 2012	
Brezhibno vozilo je varno vozilo – preventivno tehnični pregledi	oktober - november	
Prometni dnevi na osnovnih šolah	3. oktober - 9. oktober	prvi polni teden v oktobru
Sprejem otrok pri županu	3. oktober - 9. oktober	
Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč	20. november	Zavod varna pot
Posvet z mentorji	10. december - 15. december	
Petarde, ne hvala	15. december - 20. januar 2012	Policijska uprava Ljubljana Svet za varnost MOL

Zvone Milkovič

ALKOHOL 0,0 ŠOFER

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je tudi letos vključen v akcijo Alkohol 0,0 šofer, katera je vključena v Nacionalni program varnosti cestnega prometa in jo pokriva Javna agencija RS za varnost prometa, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Nosilec akcije je Ministrstvo za zdravje in je namenjena voznikom in ostalim udeležencem v cestnem prometu z namenom predstavitve škodljive in pretirane uporabe alkohola kot enega glavnih vzrokov za povzročitev prometnih nesreč s smrtnim izidom in težkimi posledicami.

Akcija je potekala od 1. do 31. decembra 2010 in jo je medijsko pokrila Javna agencija RS za varnost prometa, SPVCP.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je zagotovil izvajanje akcije s predstavitvijo video spota na GEM portalu, ki je nameščen v mestnih avtobusih javnega prevoznika Ljubljanski potniški promet. Družba PRUMARO iz Ljubljane je prispevala donacijo v obliki brezplačne objave spota na portalu GEM od 15. 12. 2010 do 10. 1. 2011. V okviru akcije smo še razdelili plakate zainteresiranim družbam in ustanovam.

Namen in cilji akcije po obdobjem načrtu Ministrstva za zdravje

Število povzročiteljev prometnih nesreč, ki so pod vplivom alkohola, v zadnjih letih upada sorazmerno z zmanjševanjem števila prometnih nesreč. Delež alkoholiziranih povzročiteljev je pa ostaja skoraj nespremenjen.

Najpogostejše je alkohol sovzrok skupaj s hitrostjo in nepravilno smerjo ali stranjo vožnje. Število alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom se je zmanjšalo od leta 2008 za 3,5%. Še vedno pa ostaja 30% povzročiteljev pod vplivom alkohola (160 povzročiteljev, od teh 48 pod vplivom alkohola). Gledano po obdobjih preko leta so najbolj problematični konci tedna, poletni meseci ter martinovanja in prednovoletni čas.

Namen akcije je zlasti spodbujanje celovitega pristopa k problemu zlorabe alkohola, ki se šele v zaključni fazi kaže z vidika varnosti cestnega prometa. K celovitemu pristopu spada

predvsem sprejem dvehletnega akcijskega načrta na področju alkohola, širša javna razprava o alkoholni politiki, večplastne medijske kampanje, razdeljevanje obstoječih preventivnih gradiv (npr. plakatov, spotov itd.), poostrene aktivnosti pristojnih inšpekcijskih služb in nenazadnje poostren nadzor s strani policije. Z akcijo se želi zlasti manjšati uporabo oziroma zlorabo alkohola v povezavi z varnostjo v cestnem prometu. Ker je akcija potekala v kritičnih obdobjih (pred letno turistično sezono, martinovanjem ter predbožičnim oziroma prednovoletnim časom), je še toliko bolj pomembno, da se je pri izvedbi te akcije delovalo dosledno in učinkovito.

Glede na namen akcije sta v njej opredeljena naslednja cilja:

- ZMANJŠANJE DELEŽA ALKOHOLIZIRANIH UDELEŽENCEV PROMETNIH NESREČ NA SLOVENSKEH CESTAH

V zadnjih treh letih se število voznikov pod vplivom alkohola med povzročitelji prometnih nesreč zmanjšuje, pri tem pa so še vedno najbolj problematični zlasti povratniki (t. i. »kronični« pivci). Če želimo zmanjšati število vinjenih voznikov, moramo k problemu pristopiti celovito in ne zgolj z nadzorom v cestnem prometu s strani policije, temveč z usklajeno akcijo vseh pristojnih ministrstev in inšpektoratov, medijev ter nevladnih organizacij.

- ZMANJŠANJE ŠTEVILA PROMETNIH NESREČ, PRI KATERIH JE KOT SEKUNDARNI DEJAVNIK PRISOTEN ALKOHOL

Tudi število prometnih nesreč, pri katerih je kot sekundarni dejavnik prisoten alkohol, se v zadnjih letih zmanjšuje. Najpogostejše je alkohol kot sovzrok prisoten skupaj s hitrostjo v 38%,



pri nepravilni smeri ali strani vožnje pa 27%. Zaskrbljujoč je delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, kjer je skoraj tretjina (30%) le-teh pod vplivom alkohola. Med vsemi obdobji leta so najbolj problematični vikendi ter obdobji martinovanja in prednovoletni čas.

Eden od ključnih problemov, ki je povezan z uporabo alkohola, je število prometnih nesreč.

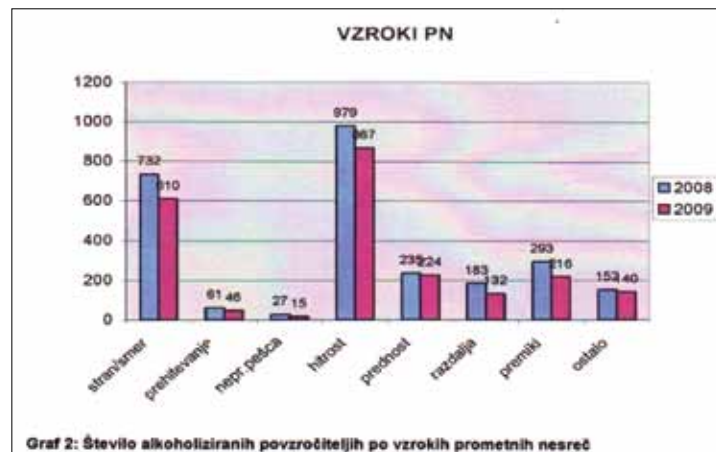
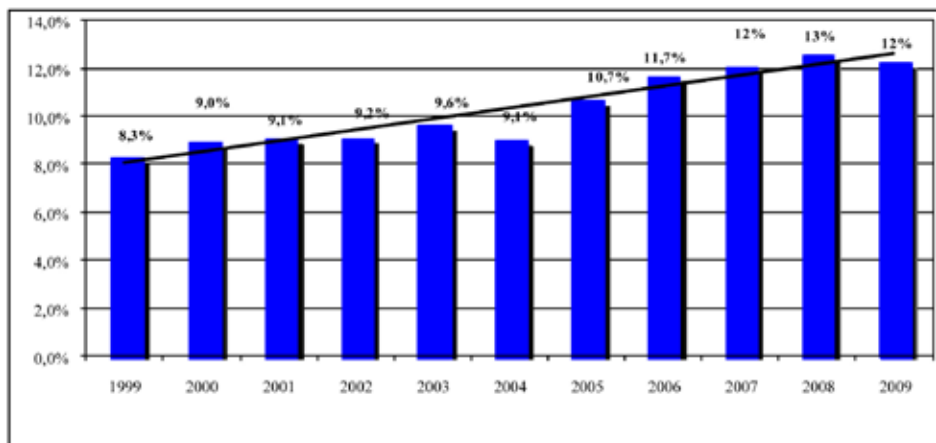
Po podatkih iz analize stanja na tem področju so ključne ugotovitve naslednje:

- približno vsaka tretja prometna nesreča nastane kot posledica uporabe alkohola;
- alkohol vsako leto samo v Evropi povzroči 17.000 mrtvih v prometnih nesrečah;
- posebej izpostavljeni tveganju za smrtno prometno nesrečo so mladostniki v starosti od 18 do 24 let;
- polovica udeležencev, ki vozijo pod vplivom alkohola, je stara od 16 do 34 let, pri tem pa je velika večina moških.

Na slovenskih cestah se je v letu 2009 zgodilo 20.604 (v letu 2008 kar 23.193) prometnih nesreč, kar je 11 (27) odstotkov manj kot leta 2008. V njih je 171 (214) oseb izgubilo življenje, 1035 (1105) je bilo hudo in 11 083 (11 658) lahko telesno poškodovanih. Število prometnih nesreč s smrtnim izidom se je v primerjavi z letom 2008

zmanjšalo za 23 odstotkov, s telesnimi poškodbami se je zmanjšalo za 6 odstotkov, z materialno škodo pa se je zmanjšalo za 14 odstotkov. Število mrtvih oseb v prometnih nesrečah je bilo manjše za 43 oseb ali 20 odstotkov. Število alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč se je v zadnjem letu zmanjšalo za 15 odstotkov. Delež alkoholiziranih povzročiteljev v skupnem številu obravnavanih prometnih nesreč pa se je kljub temu v letu 2009 glede na leto 2008 zmanjšal za 0,3 odstotka, in sicer z 12,6 na 12,3 odstotkov.

Graf 1: Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč na slovenskih cestah glede na vse povzročitelje prometnih nesreč



Kot sovzrok se je alkohol pojavil prav pri vseh primarnih vzrokih prometnih nesreč (najpogostejše skupaj s hitrostjo in nepravilno smerjo ali stranjo vožnje) (Graf 2). V primerjavi z ena-

kim predhodnim obdobjem pa se je delež alkohola kot sovzrok zmanjšal. Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč v povezavi s posameznim vzrokom je največji pri hitrosti

(3%), nepravilni strani ali smeri vožnje (27%), nepravilni premiki vozila (10%), neupoštevanje pravil prednosti (10%) itd.

Zvone Milkovič

SVETOVNI DAN SPOMINA NA ŽRTVE PROMETNIH NESREČ

Prvo organizirano obeleževanje spomina na žrtve prometnih nesreč je že leta 1993 organizirala bitanska nevladna organizacija Road Peace. Sledile so aktivnosti, podprte s strani Evropskega združenja žrtev prometnih nesreč, ki so žrtvam posvetile Evropski dan spomina. Z idejo francoske nevladne organizacije Esperanza - prižiganjem lučk v spomin in sloganom »Spomni se in premisli« pa je gibanje dobilo nov zagon in se razširilo po vsem svetu.

V letu 2005 so gibanje podprli tudi Združeni narodi, leta 2007 pa je Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) na podlagi Resolucije ZN 60/5 imenovala tretjo nedeljo v novembru za Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč.

Vrsta nevladnih organizacij, ki združujejo žrtve prometnih nesreč, že vrsto let po številnih državah sveta organizira aktivnosti, ki so jih podprle tako vladne kot tudi nevladne organizacije. Tudi Zavod varna pot se je leta 2007 pridružil mednarodnemu gibanju in obeležil ta dan z aktivnostmi v Ljubljani in prižiganjem svečk po celi Sloveniji.

Razlog za posvetitev tega dne žrtvam prometnih nesreč je veliko število mrtvih in poškodovanih na cestah po svetu. Z razvojem motorizacije se namreč v ospredje vse bolj postavljajo tudi temne posledice napredka.

Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč je dan, ob katerem se spomnimo vseh umrlih in poškodovanih v prometnih nesrečah skupaj z njihovimi bližnjimi, prijatelji, sodelavci, znanci. To je tudi odgovor na potrebo žrtev

prometnih nesreč po javnem priznanju njihovega trpljenja in izgube.

V zvezi s tem se je Zavod Varna pot skupaj s številnimi vladnimi in nevladnimi organizacijami ter Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem





prometu MOL že četrto leto zapored pridružil mednarodnemu gibanju in obeležitvi Svetovnega dne spomina na žrtve prometnih nesreč.

Aktivnosti so potekale pod sloganom »Dobre želje urešničujemo z dejanji!« in so se pričele s prižiganjem svečk in programom v soboto, 20. novembra 2010, z osrednjo prireditvijo, ki je potekala v Ljubljani na Prešernovem trgu.

Na prireditvi so spregovorili: Aleš Čerin, podžupan Mestne občine Ljubljana, Katarina Kresal, ministrica za notranje zadeve, Ljubo Zajc, predstavnik Ministrstva za promet, Lilijana Mavec, žrtev prometne nesreče, Robert Štaba, predsednik Zavoda Varna pot. Ob koncu je kantavtor Adi Smolar s pevskim zborom Dekleta in žene dveh vasi ter otroki OŠ Golo zapel pesmico Na cesti nikdar nisi sam.

Zvone Milkovič

POROČILO O DELOVANJU SVETA ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU MOL V LETU 2010

DOLGOROČNI CILJI

Osnovni cilji so bili usposabljanje otrok in mladostnikov ter ostalih udeležencev v cestnem prometu za varno vključevanje v promet in spoštovanje prometnih predpisov. Posebno pozornost pri takem usposabljanju so imeli mentorji – koordinatorji prometne vzgoje na osnovnih šolah, ki so bili izvajalci prometne vzgoje in nosilci aktivnosti. Poglavitni cilj je bil zagotavljanje pogojev za delo v osnovnih šolah na področju prometne vzgoje, pomoč mentorjem na osnovnih šolah in vzgojiteljem v vrtcih, svetovanje pri umirjanju prometa pred vrtci, osnovnimi šolami in ustanovami ter pomoč upravi MOL in osnovnim šolam pri zagotovitvi varnih poti v šolo in vrtec. Velika večina teh aktivnosti je potekala v okviru programa rednih dejavnosti, programa prometno vzgojnih akcij, programa ostalih dejavnosti in programa na področju medobčinskega in mednarodnega sodelovanja.

LETNI CILJI

Letni program in cilji so bili usklajeni z dolgoročnim načrtovanjem Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL in Ministrstva za promet, Direkcijo RS za ceste, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je predvsem pomenil približevanje **viziji nič** – nič poškodovanih in nič mrtvih v prometnih nesrečah na slovenskih cestah. V zvezi s tem tudi usklajenost programa z Nacionalnim programom varnosti cestnega prometa Republike Slovenije, ki predvideva, do konca leta 2010 zmanjšati število mrtvih in težko poškodovanih zaradi posledic prometnih nesreč na cestah v Republiki Sloveniji za 50 odstotkov.

REDNE DEJAVNOSTI

Kolesarski izpiti: skupaj z našim svetom so jih pripravili mentorji za prometno vzgojo za učence četrtil in petih razredov osnovnih šol. V teh razredih se otroci podrobneje seznanijo s kolesom, njegovo opremo in pravili vožnje. Pri izvedbi izpitov so šole sodelovale še s policijo, nekaterimi avto-moto društvi oz. avtošolami in Združenjem šoferjev in avtomehaničnikov ljubljanske regije. Nekatere šole so usposabljanje za pripravo za kolesarski izpit izvedle na poligonu za avtošole na Centru varne vožnje na biviši deponiji Barje – sedanji avtosejem.

Zagotovili smo ves potreben material za prometno vzgojo v osnovnih šolah in za opravljanje izpitov za kolo. Prometne vsebine so utrjevali s pomočjo zgoščenke. Zagotovili smo še zapisnike o pregledu koles, nalepke za varno kolo, odsevne telovnike (Adriatic Slovenica – 500, Zavarovalnica Triglav – 100), prometne stožce, odsevne trakove, odsevne – kresničke, brošure, učbenike, knjige, poligone

Varna pot v šolo: Tudi letos je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne ob-

čine Ljubljana v sodelovanju s šolami, policijo, ZŠAM ljubljanske regije, Inšpektorat – Mestnim redarstvom, prostovoljci in donatorji, izpeljal v času od 1.9. do 19.9.2010 akcijo Varna pot v šolo. Zagotovili smo varovanje otrok na kritičnih mestih, izobesili transparente, plakate in obešanke ter šolam zagotovili dodatne plakate in letake za opozorilo voznikom, da so šolarji spet na cesti.

Natisnili smo: 150 kosov trikotnih plakatov na opralonu (trajnejša oblika) v velikosti 60 x 60 x 60 cm, na 17 dogovorjenih lokacijah smo čez ceste izobesili transparente s prometno vzgojno vsebino, 60 obešank z prometno vzgojno vsebino na drogove javne razsvetljave in 200 plakatov 100 x 70 na plakatnih mestih JP Snaga Ljubljana. Osnovne šole so imele že potrebno število tripanov in so dodatno dobile plakate in letake.

Letos smo opozarjali voznike s plakatom »Varna 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:

- 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.

Sodelovali smo z donatorjem Creativ Media v akciji Varna pot v obliki podpore pri zagotavljanju okvirjev za obešanke na drogovih javne razsvetljave.

Nadaljevali smo v sklopu projekta CIVITAS ELAN, varovanje otrok na poti v šolo na OŠ Vrhovci in OŠ Vič s prostovoljci in sicer z ZŠAM Dolomiti in ZDTK. (odziv staršev in ostalih ni bil dober)

Varno kolo: na nekaterih osnovnih šolah smo preverili tehnično brezhibnost koles s pomočjo članov ZŠAM ljubljanske regije predvsem z ZŠAM Dolomiti, in jih opremili z nalepko »varno kolo«.

Kresnička, odsevni trak: sta postala nepogrešljiva pripomočka otrokom v vrtcih, prvem in drugem razredu devetletke. Zagotovili so jo donatorji: Daimler AC Leasing – 1.200, Papir servis – 1.000, odsevni trak A1 d.d. – 500, Zavarovalnica Triglav – 500. Kresničke in odsevne trakove smo zagotovili tudi za druge udeležence v prometu – starejšim.

Prometni prti za vrtce in osnovne šole: Nekaterim vrtcem in osnovnim šolam smo zagotovili

prometne preproge s prometnimi vsebinami za igro najmlajših in s tem pripomogli, da otrok z igro doživi prometne vsebine. Donacija Slovenijales 40 prtov.

Priprave na izpite »H« kategorije: V ta namen smo dali v uporabo kolo z motorjem, ki ga imamo na SPVCP eni od Avtošol v Ljubljani.

Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu: na Osnovni šoli Savsko naselje smo izvedli, 12. maja 2010, XIV. Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu pod pokroviteljstvom župana MOL. Kolesarskega tekmovanja se je udeležilo 58 tekmovalcev iz 29 osnovnih šol, tekmovanja kolo z motorjem pa 4 tekmovalci iz 2 osnovnih šol. Sodelovala je tudi OŠ Škofljica s 2 tekmovalca za kolo in 2 tekmovalca za kolo z motorjem.

Državno tekmovanje Kaj veš o prometu: Pet naših najboljših tekmovalcev se je udeležilo 19. državnega tekmovanja Kaj veš o prometu v Murski Soboti dne 29. maja. V kategoriji kolo smo dosegli povprečne rezultate. Z uvrstitvijo tekmovalcev v drugo polovico med tekmovalci smo bili v kategoriji kolo povprečni, najboljši tekmovalec je dosegel 33 mesto, v kategoriji kolo z motorjem smo bili dobri, uvrstili smo se na 5 mesto.

Rumena rutica: rumene rutice smo s pomočjo Zavarovalnice Triglav preskrbeli vsem učencem prvih in drugih razredov devetletke. Tam kjer zavarovalnica ni uspela zagotoviti rutic, smo te zagotovili na Svetu. Rumena rutica podnevi zagotavlja boljšo prepoznavnost, kresnička in odsevni trak pa ob zmanjšani vidljivosti in predvsem v nočnem času večjo vidnost.

Sodelovanje z vrtci koordinirali smo republiški projekt in akcije namenjene prometni vzgoji v vrtcih (PASAVČEK), sodelovali smo z nekaterimi vzgojitelji, zagotavljali ustrezno literaturo ter potrebne didaktične pripomočke (prometni prti), ter umirjali promet pred nekaterimi vrtci. V skupnem projektu CINDI pri Inštitutu za varovanje zdravja smo bili prisotni v vrtcu Jelka z izobraževanjem in usposabljanjem vzgojiteljev ter vključevanjem otrok v projekt kolesarjenja in zdravega načina življenja.

Mentor: dobro delo mentorjev prometne vzgoje na ljubljanskih osnovnih šolah je za našo dejavnost zelo pomembno. Organizirali smo tako kot vsa leta prej strokovni seminar, posvet z mentorji, sprejem za mentorje in strokovno potovanje v Varšavo.

PREVENTIVNOVZGOJNE AKCIJE:

Prometnovzgojne akcije je povezoval slogan »Vozimo pametno« ki združuje prizadevanja za večjo prometno varnost, varnejše ravnanje udeležencev prometa, predvsem glede hitrosti,

vožnje pod vplivom alkohola in za večjo odgovornosti pri zagotavljanju varnosti otrok v prometu.

3. Evropski dan varnosti v cestnem prometu - 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 in je potekal na ravni Evropske unije še 14. oktobra 2010, ko je Belgija kot predsedujoča članica EU pripravila konferenco, na kateri so razpravljali o temah, poškodovani, težave s katerimi se srečujejo različne skupine uporabnikov, in infrastruktura. 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 2011–2020.

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 Ljubljana na delu zaprte Slovenske ceste med Šubičevo ulico in Gosposvetsko cesto. Prireditve 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 Ulica otrokom, ki je v MOL potekala od začetka Evropskega tedna mobilnosti do konca Mednarodnega otroka – Tedna prometne varnosti in prometnih dnevnov 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 in mladostnikov, je uresničljiv cilj novega nacio-

nalnega 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 prevoznih 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 skupaj Javna agencija RS za varnost prometa in Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL skupaj s svojimi partnerji in sodelavci: AMZS, Zavod Varna pot, Zapelji me varno v izvedbi Andreja Jereba, Policijska uprava Ljubljana s prikazom varne vožnje motoristov, Policijska uprava Ljubljana s predstavitev dejavnosti, kjer so še sodelovali gasilci Gasilske brigade Ljubljana, reševalci Reševalna postaja Ljubljane, predstavniki RKS Območno združenje Ljubljana, predstavniki mestnega redarstva, predstavniki Civitas Elana, predstavniki LPP, Šola rolanja, Združenje šoferjev in avtomehaničnikov Dolomiti in predstavitev prometnih preventivnih vsebin Javne 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 je 37 osnovnih šol s 2.423 otrok med temi so bile 3 srednje šole s 120 dijak.

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 nagovoril v.d. direktorja AVP Stanislav Pavlič, župan MOL Zoran Jankovič 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 Bulbulja ter Branka Babiča ter kratek koncert priljubljene mladinske glasbene skupine Big foot mama, ki praznuje 20 letnico delovanja

Bistro glavo varuje čelada: donatorji so pomagali, da smo s kolesarsko zaščitno čelado opremili okoli 100 osnovnošolcev in nekaj vrtcev. Po nekaj čelad so dobile osnovne šole in nekatere vrtci že v prejšnjih letih, dodatno smo seznanjali s razlogi za nošenje čelade pri vožnji s kolesom ali kolesom s pomožnim motorjem (najpogostejše in najhujše poškodbe pri nesrečah kolesarjev so prav poškodbe glave) in s pravilno namestitvijo čelade na glavo, v akcijah in prireditvah ter na prometnih dnevih na osnovnih šolah.

Varnostni pas – pripni svoje življenje: vozniške in potniške v avtomobilih smo opozarjali na uporabo varnostnih pasov, ki rešujejo življenja. Za ponazoritev koristnosti uporabe varnostnih pasov in prikaz delovanja sil pri trku - nesreči, smo občane, osnovnošolce in srednješolce poučevali o varni uporabi varnostnih pasov na pravi »zaletavček«.

Poleg tega smo predstavljali na vseh večjih akcijah in prireditvah naprave za prikaz fizikalnih zakonitosti pri trkih v prometu – naletne teže (tehtnice) naprave za preizkus reakcijskega časa (stopko) in preizkus alkoholiziranosti (alkotesterji) in mini avto za prikaz uporabe varnostnega pasu in otroških sedežev v avtu, kombinirano z akcijo Pasavček. Osnovni namen akcije je bil spodbujanje uporabe varnostnih pasov na sprednjih in zadnjih sedežih v avtomobilih pri voznikih in sopotnikih.

V sklopu tega je SPVCP MOL zagotovil naprave – otroške sedeže za simulacijo pripenjanja za izvajanje usposabljanja staršev pri uporabi varnostnega pasu. Za porodnišnico UKC Ljubljana smo zagotovili naprave in izobraževali starše prek tečajev v projektu prva vožnja – varna vožnja, sodelovalo je cca 3.000 staršev. Podarili smo Porodnišnici komplet otroških sedežev za izobraževanje in usposabljanje staršev.

Izdelan je bil TV in Radijski spot Pripni svoje življenje.

Rezultati dosedanjih opazovanj kažejo, da se prijetost otrok med vožnjo iz leta v leto povečuje za 5 do 7 %. V projektu Pasavček se je v prvem letu prijetost povečala za 7 % (začetna prijetost 53,7 % na 60,4 %, v zadnjih dveh letih pa se je prijetost povečala na 70 % pripetih otrok).

Akcija poganjalci, ki je bila namenjena organiziranju in opremljanju prometnih koticov v vrtcih je bila ena od večjih in zahtevnejših nalog iz letošnjega programa dela Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL. Zaključili smo jo septembra 2010 v sklopu akcije Dan brez avtomobila – Teden mobilnosti, ki je potekal od 16. do 22. septembra 2010 na prireditvi v Vrtcu CICIBAN, dne 21.9.2010. Prisotne so pozdravili gostiteljica ravnateljica vrtca Ciciban, predsednik SPVCP MOL, predstavnik Javne agencije za varnost prometa in župan MOL.

Pasavček – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL že peto leto sodeluje v projektu PASAVČEK, ki ga na področju RS koordinira in vodi Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Namen je spodbujanje pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev ter

varnostnih pasov med vožnjo v avtomobilu. Otroci v Sloveniji poznajo akcijo pod imenom priljubljene figurice Pasavček.

Osnovna ciljna skupina so otroci 4 – 12 let, ter njihovi starši. Osrednja figura projekta je lik Pasavčka, ki na zabaven način opozarja otroke: Red je vedno pas pripet!

Gradiva, ki smo jih prejeli smo razdelili in sicer otrokom v vrtcih (5-6 let) in učencem osnovnih šol (oddelki prve triade):

za vrtce: 1 plakat – šolski koledar na skupino otrok v starosti 5-6 let v vrtcu (najstarejše skupine) 1 letak urnik za vsakega otroka v starosti 5-6 let v vrtcih (najstarejše skupine) nekaj brošur za starše za vsako skupino ter nekaj gradiv za delo vzgojiteljev ter vodstva vrtca (plakati, brošure itd.).

za osnovne šole: 1 plakat – šolski koledar za posamezen oddelek prve triade osnovne šole (1. do 3. razred) 1 letak – šolski koledar za vsakega otroka v prvih treh razredih OŠ. Nekaj brošur za starše za posamezen oddelek nekaj gradiv za delo učiteljev ter vodstva šole (plakati, brošure itd.).

Projektno delo je po vrtcih in šolah potekalo v oktobru, novembru in decembru in se bo končalo predvidoma aprila 2011.

Število udeležencev iz Ljubljane je bilo: 10 vrtcev z 47 enotami s cca 800 otroki in 10 osnovnih šol z 46 razredi in cca 1.200 učenci

Prometni dnevi na osnovnih šolah: Pri obeleževanju Tedna prometne varnosti smo naredili večjo vsebinsko spremembo že leta nazaj. Letos smo ponovno spodbudili mentorje in vodstva štirih osnovnih šol (Poljane, Dravje, Hinka Smrekarja, Zadobrova), da na šolah pripravijo Prometni dan. Ta večurna prireditev je vključevala različne prometnovzgojne vsebine (testiranje, risanje, oblikovanje v glini, predavanja, ogled filmov, računalniške simulacije prometnih situacij, uporabnost kolesarske čelade, razstave, predstavitev tehnične opreme in naprav (policije, mestnega redarstva, gasilcev, reševalcev, rdečega križa ...), kolesarjenje, Jumaricar.

V sklopu maratona Franja – kolesarske prireditve po Sloveniji smo soorganizirali v BTC Družinski maraton in delili udeležencem spominke kolajne.

Akcija Bodi preVIDEN je bila namenjena učencem četrtnih razredov, ki so svojim starim staršem, sorodnikom ali znancem poslali pismo v katerem je bilo poleg sporočila priložena tudi razglednica, ki je obenem bila kupon za žrebanje, katero so starši, sorodniki ali znanci pošiljali na MP DRSC SPVCP.

Ena najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu so prav pešci in sicer spadajo med ranljive udeležence, ki utrpijo kot posledice prometnih nesreč najhujše poškodbe. Tudi v letu 2010 je MP DRSC SPVCP izvajal že tradicionalno akcijo BODIPreVIDEN, s katero je opozarjal učence v šolah, njihove starše in stare starše na uporabo kresničk in drugih odsevnih materialov, ki zagotavljajo večjo varnost pešcev. Akcija BODIPreVIDEN je potekala v sodelovanju z ostalimi institucijami, ki skrbi-

jo za večjo prometno varnost: Ministrstvo za promet, Ministrstvo za šolstvo in šport, Zavod RS za šolstvo, Ministrstvo za notranje zadeve - Policija, Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Slovenska Karitas, Rdeči križ Slovenije, Zveza združenj šoferjev in avtomobilov Slovenije.

Akcija je potekala po šolah do konca januarja 2011, ko je svetli del dneva razmeroma kratek in je uporaba kresničk in drugih odsevnih materialov nujna.

Akcija je del načrtovanih aktivnosti za večjo prometno varnost v Sloveniji v okviru Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa do leta 2011, ki tečejo pod okriljem Ministrstva za promet RS. Poleg tega pa je akcija tudi del prizadevanj Republike Slovenije za večjo varnost in zmanjšanje žrtev na cestah v okviru Evropske listine o varnosti v cestnem prometu, ki pravi: 25.000 življenj, Rešimo jih! V to akcijo je vključena tudi Mestna občina Ljubljana, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet s projektom ureditve cone omejene hitrosti. SPVCP MOL je predlagal upravi, da se ponovno podpiše Evropsko listino o varnosti cestnega prometa z novim ukrepom urejanje sistema enosmernih ulic v širšem mestnem središču za obdobje 5 let.

Na podlagi predvidenega števila učencev po posameznih šolah je SPVCP MOL prejel gradiva za vsako šolo in za vsak razred kot komplet: dopis za ravnatelja, enak dopis za učitelje, zgibanke in plakate za šole, pisma, razglednice in zgibanke za učence. Na vsako šolo v MOL je poslan komplet v katerem sta po 2 pisemski ovojnici, dva vložna lista, dve razglednici in dve zgibanke za vsakega učenca, ter plakat BODIPreVIDEN in zgibanko za vsak oddelek.

Poleg gradiva namenjenega za šole pa smo na SPVCP MOL dobili še zgibanke in plakate BODIPreVIDEN, ki smo jih uporabili za svoje preventivne aktivnosti. Poleg teh gradiv je SPVCP MOL zagotovil tudi razna odsevna telesa: kresničke, odsevne trakove, odsevne nalepke, s katerimi so pešci bolj varni v prometu.

Novost v akciji je tudi napihljiv prenosni šotor – »VIDKO« v katerem na jasen in preprost način vsak udeleženec lahko preveri uporabo odsevnih teles v zatemnjenem prostoru. Šotor si je možno sposoditi za potrebe preventivnovzgojnega delovanja na občinskem oz. mestnem nivoju, kar smo s pridom izkoristili.

Dan brez avtomobila: K evropskemu dnevu brez avtomobila se je Ljubljana pridružila že trinajstič. Evropski dan brez avtomobila, 22. septembra je bil organiziran širše, tako da so aktivnosti potekale še pod nazivom Teden mobilnosti od 16. do 22. septembra, kjer smo pripravili Kolesarski dan po ljubljanskih ulicah in vključili stalne sodelavce v program. Avtošole, Policijo, ZŠAM ljubljanske regije, Šolo rolanja, VELO, TOP Stil, Rdeči križ, CINDI, Zavod za zdravstveno varstvo Ljubljana, AMD Društva in nekatere donatorje, kjer smo na izobraževalnih točkah svetovali kako se varno kolesari po mestnem središču, zaradi slabega vremena je prireditev odpadla oz. smo jo izvedli 13.

Oktobra na 3. Evropski dan prometne varnosti. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL v sodelovanju z Ministrstvom za promet, Direkcijo RS za ceste in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS je pripravil predstavitev in preizkus posebnih naprav (posebne tehtnice, mini vozilo za preizkus uporabe varnostnih pasov), ki nazorno prikazujejo fizikalne zakonitosti in možne posledice trkov v prometu.

Akcijo smo organizirali skupaj z JP LPT in Policijsko upravo Ljubljana še dodatno na Centru varne vožnje poligon za avtošole, sedanji Avtošole, ki je zaradi slabega vremena odpadla oz. je bila izvedena na 3. Evropski dan prometne varnosti v mestnem središču na zaprti Slovenski cesti.

Slogan akcije v ETM in DBA je bil »Potuj pameetneje, živi bolje«

Na dan zapore dne 22.9.2010 se je na zaprtem delu Stritarjeve ulice izvedla osrednja prireditev od 9.00 do 18.00 ure.

Predstavljene so bile vsebine SPVCP MOL, CIVITAS ELANA, Družinske ure AMZS, Zavoda Varna pot, Slovenskih železnic, JP LPP, invalidskih organizacij, IVZ – CINDI.

Stop! Prednost ima življenje – v mesecu marcu smo bili vključeni v preventivno akcijo namenjeno ozaveščanju glede varnosti na nivojskih prehodih ceste in železniške proge s sloganom »STOP! Prednost ima življenje«. Namen akcije je bil vplivati na voznike in udeležence v cestnem prometu s plakatom, da dosledno spoštujejo prometno signalizacijo še posebej na prehodih zavarovalnih z Andrejevim križem, ki je ključno pri prečkanju železniške proge.

Ne spreglej. 3x Poglej – za večjo varnost motoristov, ena izmed najbolj ogroženih skupin voznikov so motoristi, v zvezi s tem je policija izvajala akcijo in nadzirala hitrost motoristov enoslednih vozil. V sklopu tega je SPVCP MOL sodeloval skupaj s policijo, JP LPT, Avtošole AMZS, Avtošole Brulc in Izpitnim centrom, na Centru varne vožnje – poligon za avtošole, kjer je bila pripravljena akcija Policijska izkušnja kot nasvet, kjer so policisti z motorji prikazali varno vožnjo z motorji.

Akcija Hitrost – V akcijo Hitrost smo bili vključeni tako, da smo razdeljevali plakate Ministrstva za notranje zadeve, Generalne policijske uprave. Pri tem smo udeležencem prometa zagotovili delitev knjižice Umirimo promet in pregledni kartonček o zavornih poteh pri različnih hitrostih Zveze ZŠAM.

S policijsko upravo Ljubljana smo izvedli odmevno akcijo Varno s kolesom v prometu z zaključkom na Policijski postaji Grič v mesecu juniju, kjer so izžrebanci nagradne igre prejeli priznanja iz rok župana in direktorja Policijske uprave, ter si skupaj z svojimi razredi ogledali lutkovno igrice na temo prometa ter opremo policije, Reševalne postaje, Gasilske brigade, Mestnega redarstva in MP DRSC SPVCP.

Policijska uprava Ljubljana v sodelovanju SPVCP je ob začetku šolskega leta poslala prvim razredom osnovnih šol pobarvanko, na temo Varno na poti v šolo in domov, v kateri je med drugimi bilo potrebno odgovoriti na nagra-

dno vprašanje. Prispeli odgovori so izžrebali na Policijski upravi Ljubljana. Zaključek s podelitvijo nagrad s strani predstavnika MOL in predstavnikov PUL je bil na Policijski postaji Grič v mesecu novembru.

40 dni brez alkohola Slovenska Karitas je v sodelovanju z MP DRSC SPVCP in Zavodom med.over.net pripravila akcijo 40 dni brez alkohola, v katero se je vključil tudi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.

Akcija 40 dni brez alkohola je bila namenjena vsem, ki trpijo zaradi bolezni, ki so posledica prekomernega uživanja alkohola in v zvezi s tem povzročene prometne nesreče na cestah in zaradi nasilja v družinah. Akcija je potekala od februarja do aprila 2010.

V akciji se je še posebej prizadevalo, da bi se širšo javnost seznanilo, da je problem alkoholizma problem naše celotne družbe, ki je preveč tolerantna do pitja alkohola. S povprečno popitimi 16 l čistega alkohola (za primerjavo je to približno 160 l vina) na leto, na prebivalca starejšega od 15 let se Slovenija uvršča v sam evropski vrh po količini popitega alkohola, temu primerne so seveda tudi posledice na naših cestah, v družinah in na našem zdravju.

Pripravljen je bil material v obliki plakata, zloženka, letaka in solzice, ki smo ga na SPVCP MOL razdelili šolam, združenjem, zavodom in širši javnosti.

Otroški bazar Med 9. in 12. septembrom 2010 je na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani potekal 5. Otroški bazar. Prireditelj je bila namenjena otrokom do 15. leta, staršem, učiteljem in vsem tistim, ki se v vsakdanjem življenju srečujejo z mladimi. Pripravili so raznovrsten program, tako da je vsak od njih našel nekaj zase.

Otroci so imeli možnost kreativnega izražanja v najrazličnejših ustvarjalnih delavnicah, kjer so ustvarjali iz odpadnega materiala, lončarili, risali in se izražali še na številne druge načine. Na prireditvenem prostoru je SPVCP v sodelovanju z MP DRSC SPVCP predstavil posebne tehtnice za prikaz naletne teže pri določenih hitrostih in zakaj moramo biti med vožnjo pripeti z varnostnim pasom, ustrezna in varna uporaba otroških varnostnih sedežev, obiskovalcem se je delilo preventivna gradiva, možno se je bilo preizkusiti na spretnostnem poligonu v vožnji s kolesom in slišati nekaj koristnih nasvetov vezanih na preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Študentska arena MP DRSC Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu se je tudi letos predstavil na prireditvi Študentska arena, ki poteka že devet let na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani.

Svet se je na Študentski areni predstavljal z demonstracijskimi napravami (tehtnice za prikaz naletne teže, alkoskopi, naprave za reakcijski čas)

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL se je vključil kot partner v akciji MP DRSC Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

OSTALE NALOGE:

Ažuriranje načrtov - Varna pot v šolo: Šole imajo načrte varnih poti v šolo, ob začetku novega šolskega leta jih spomnimo in prosimo, da jih vsako leto dopolnijo, pri tem jim pomagamo s strokovnega in vsebinskega vidika. Načrte varnih poti je Mestna občina Ljubljana OPV skupaj SPVCP objavila na spletni strani MOL-a pod domeno: www.ljubljana.si/vzgojainizobrazevanje/portalvzgojeinizobrazevanja Pri tem je SPVCP sodeloval z Oddelkom za predšolsko vzgojo izobraževanje pri izdelavi podlag za karte in v sodelovanju s šolami oblikoval novo podobo načrtov varnih poti. Potrebno je še v sklopu projekta izdelati seznam nevarnih mest z opisom nevarnosti. Aktivnosti so vključene v Evropski projekt CIVITAS ELAN.

Center varne vožnje - prvi del centra – prva faza za poligona za avto šole je bila zgrajena s strani JP Parkirišča. Kjer je SPVCP MOL predstavljal glavnega nosilca oz. pobudnika. Aktivnosti za izgradnjo II. in III. faze izgradnje poligona varne vožnje in spremljajočih objektov so prenesene na JP Parkirišča, ki je pripravilo predstavitveni program za izgradnjo Centra. Nekatere osnovne šole so uporabile poligon za pripravo na kolesarske izpite, kjer imamo kolesa, poligon in opremo (kolesarske čelade, odsevni telovniki, odsevni trakovi ...).

Program varnosti cestnega prometa MOL V skladu z evropskimi usmeritvami je bilo potrebno pripraviti novi Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 – 2011 »Skupaj za večjo varnost«. V skladu s tem je bilo potrebno sprejeti Program varnosti cestnega prometa MOL, Naloga Sveta je bila koordinacija, ki ni bila uspešno zaključena zaradi pomanjkljive koordinacije med Mestnim redarstvom, ki je pripravljalo Program varnosti MOL in bi moralo pripraviti osnutek Programa varnosti cestnega prometa MOL, ki ga je pripravil Svet vključiti v Program kot sestavni del Programa MOL pa se to zaradi nesporazuma ni zgodilo.

Varna pot v šolo po zimskih počitnicah: V sodelovanju s Policijsko upravo Ljubljana, ZŠAM ljubljanske regije in Mestnim redarstvom ter prostovoljci, smo zagotovili več varnosti na poti v šolo v prvih dneh po koncu zimskih počitnic na nekaterih osnovnih šolah.

Glasilo VARNA POT: V skladu z željo, da se obstoječi program prometne vzgoje obogati, razširi, vnese novih spoznanj ter tako uporabi tudi drugačen način komunikacije se je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL odločil za izdajo glasila VARNA POT. Čas katerega živimo zahteva več znanja, informacij, vedenj in spoznanj, kar je novo nastalo glasilo prav gotovo prineslo, saj ga redno izdajamo na 30 do 36 straneh v štirih izdajah na leto v nakladi 600 izvodov že deseto leto. Zaradi zdravstvenih težav sekretarja je bilo nekaj števil združenih.

CIVITAS ELAN – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je vključen v Evropski projekt z delom ukrepa, ki se nanaša na izdelavo načrtov varnih poti in zagotavljanje varnosti otrok na poti v šolo s prostovoljci. Zraven je

vključen tudi Oddelek za predšolsko vzgojo in izobraževanje. Pri projektu gre za posodobitev obstoječih načrtov varnih poti z interaktivnim načrtom na spletnih straneh.

Akcija mladi v prometu - delavnice na srednjih šolah: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana se je vključil v akcijo MLADI V PROMETU, ki jo je pripravil MP DRSC Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in je predvsem namenjena dijakom III. oz. IV. letnika srednjih šol. Uspešno smo delovali s projektom na nekaj srednjih šolah v Ljubljani. Akcijo smo nadgradili oz. obogatili z delavnicami, ki jih izvaja Zavod varna pot. Delavnice so bile uspešno izvedene na 1 srednji in 9 osnovnih šolah (skupaj 1.200 učenec in dijakov).

Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč, v novembru je Zavod varna pot, katerega osnovna vizija je združevanje žrtev prometnih nesreč in njihovih svojcev ter priprava različnih akcij in aktivnosti, ki bi v prihodnosti opozarjale na problematiko žrtev prometnih nesreč in v zvezi s tem zmanjševanje teh na slovenskih cestah.

Skupaj z Zavodom varna pot smo na Prešernovem trgu v Ljubljani dne novembra 2010 organizirali prižiganje svečk s krajšim predstavitvenim programom kot obeležitev Svetovnega dne spomina žrtev prometnih nesreč. Dan je bil posvečen spominu na številne sorodnike, prijatelje in znance, ki so svoja življenja izgubili v prometnih nesrečah. S tem se je želelo okrepiti zavezo, da je potrebno storiti vse za preprečitev nadaljnjih tragičnih in nesmiselnih izgub življenj na cestah v Svetu.

Alkohol ubija – največkrat nedolžne - s strani Ministrstva za zdravje in MP DRSC SPVCP smo dobili plakate, letake in radijske ter TV spote, ki so bili namenjeni spodbujanju celovitega pristopa v zvezi s problemi zlorabe alkohola, ki bistveno vpliva na varnost cestnega prometa. Z akcijo se je želelo zmanjšati porabo oz. zlorabo alkohola in je potekala v jesenskem delu novembra in decembra, ko je prisotnost alkohola povečana, akcija je potekala s sloganom »ALKOHOL UBIJA – NAJVEČKRAT NEDOLŽNE«

Knjižica Prvi koraki v svetu prometa: V sodelovanju z MP DRSC SPVCP smo poslali vsem osnovnim šolam prenovljeno knjižico PRVI KORAKI V SVETU PROMETA, katere je namenjena staršem in učencem, ki so v jeseni prišli v prvi razred devetletke.

Skupaj z Jumicar Slovenija smo na osnovnih šolah izvedli nekaj akcij, ki so spodbujale otroke k večji rabi zaščitnih sredstev, predstavljala varno in pravilno hojo, udeležbo potnikov v avtomobilu in aktivnega udeleženca prometnega dogajanja na mini prometnem poligonu. V sklopu tega se je začel projekt kolesarček, ki je namenjen najmlajši populaciji otrok v vrtcu in na začetku osnovne šole.

Preventivni radar: Radarska tabla, je namenjena preventivnim akcijam tudi za umirjanje prometa se je dobro obnesla. Eno smo kupili na Svetu, 2 smo dobili s strani donatorjev, večji del jih je zagotovila uprava – OGD. Na ta način

uspešno zbiramo elemente za urejanje prometa in umirjamo promet predvsem pred osnovnimi šolami in vrtci, lokacije postavitve je predlagala Komisija za tehnična vprašanja Sveta.

Oprema šolskih kabinetov in prometnih koticov v vrtcih: Na posvetu z ravnatelji osnovnih šol smo leta nazaj predstavili med drugimi tudi idejo o opremitvi šolskih prometnih kabinetov, v katerega sodi poligon, kolo, prometni vzgojni material, prometna magnetna tabla, odsevna telesa, telovniki, prometni prti, modeli semaforjev in podobno. Šolam smo v kabinete zagotovili tri kolesa, poligon, prometnovzgojni material, prometno kolesarsko magnetno tablo, stojalo za servis koles, priročnik za mentorje, zgoščenke za učne vsebine za učence, semafor, komplet prometnih znakov, odsevne telovnike, komplet stožcev, letvice (lesene in PVC) za simulacijo prometnih vsebin in križišč, leseni semafor, eno manjše kolo, priročnik Pazi promet, prometne prte, brošure, priročnike in prometnovzgojni material.

Tako sodobno urejen prometni kabinet imajo že na nekaterih osnovnih šolah.

Novost je oprema prometnih koticov v vrtcih. Ob tej priložnosti smo zagotovili s pomočjo donatorjev za vse vrte leseni semafor, prometne prte, letos poganjalčke, ki smo jih podelili v vrtcu CICIBAN v času ETM.

Stalna šolska prometna služba deluje že tretje leto, pomaga na manj varnih mestih - prehodih v okolici osnovne šole učencem na poti v šolo predvsem pri prečkanju ceste smo v sklopu tega organizirali pilotski projekt, ki je temeljil na projektu VAMOS, potem na projektu CIVITAS ELAN na dveh osnovnih šolah – OŠ Trnovo in OŠ Šmartno pod Šmarno goro s pomočjo ZŠAM Dolomiti v letu 2008 in nadaljevali projekt v letu 2009 na OŠ Vič in OŠ Trnovo in v letu 2010 na OŠ Vrhovci in OŠ Vič. Gre za zgodovinski projekt saj se je uvedla šolska prometna služba skozi celo šolsko leto s pomočjo prostovoljcev. Po krajšem usklajevanju projekta je ta zaživel na obeh osnovnih šolah in sicer tako, da smo prostovoljno prometno službo organizirali v dopoldanskem času in predvidevamo, da bo trajala do konca šolskega leta 2011, z možnostjo razmisleka o uvedbi stalne šolske prometne službe tudi na ostalih osnovnih šolah v naslednjem šolskem letu.

Projekt se je formalno zaključil v letu 2009, šolsko prometno službo smo peljali naprej v sklopu projekta CIVITAS ELAN.

Predstavitev Evropske listine o varnosti v prometu Cilj Evropske listine je, da se do leta 2010 v EU zmanjša število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah za 25.000 življenj s sloganom »25.000 življenj, rešimo jih!« Med prvimi tremi podpisniki je bila tudi Mestna občina Ljubljana, predstavitev v zvezi z ukrepom na posvetih je podal predsednik SPVCP MOL.

Izveden ukrep je bil cona omejene hitrosti z napravami za umirjanje prometa. Projekt je bil izveden v Šiški in se je na ta način zaključil. Na predlog SPVCP MOL je Ljubljana ponovno podpisalo listino za obdobje 5 let s projektom urejanja enosmernih ulic v širšem mestnem središču.

Posvet tajnikov in predsednikov: Bili smo ude-

leženci strokovnega posveta predsednikov in tajnikov občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je bil 21. Junija 2010 na Brdu.

Na posvetu smo obravnavali tematike: ustanovitve Javne agencije RS za varnost prometa, novih štirih zakonov, program dela in primeri dobrih praks. Javna agencija je začela z delom 1.9.2010 na istem sedežu kot MP DRSC SPVCP – Trdinova 8 in združuje več upravnih organov z večjimi pooblastili. Zakon o varnosti cestnega prometa se deli na 4 zakone in sicer Zakon o voznikih, Zakon o vozilih, Zakon o cestah in Zakon o pravilih cestnega prometa. Sekretar SPVCP MOL je predstavil primer dobre prakse s predstavitvijo izobraževanja mladih kolesarjev v kolesarskem krogu.

Posvet z mentorji in zaključek leta – smo organizirali posvet z mentorji, kjer smo predstavili vsebine pri prometni vzgoji Varna pot v šolo – začetek šolskega leta, Šolska prometna služba – prostovoljci, Akcija Mentor – strokovno potovanje v Varšavo in pregled opravljenega dela.

Na koncu smo se zahvalili mentorjem, članom sveta in ostalim sodelavcem za pomoč pri realizaciji programa v letu 2010, ki so s svojim delom pomagali k uveljavljanju in delovanju Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Podelitev priznanj: Predlagali smo podelitev nekaj priznanj »vzorni voznik«, članom ZŠAM ljubljanske regije in ostalim prejemnikom. Sodelujočim mentorjem v akcijah Sveta smo napisali potrdila o sodelovanju.

Razdelili smo nekaj knjižic: **Kdo ima prednost?** katera prijazno ponuja znanja na prometnem področju, ki jih moramo osvežiti, prinaša izkušnje strokovnjakov, kako ravnati in kaj lahko storimo, da se izognemo prometnim težavam in **Dober voznik bom** – priročnik na enem mestu, celovito in sistematično obravnava teoretična znanja s področja varnosti cestnega prometa, ki jih potrebuje bodoči voznik, vključno s predavanji, zavedanjem tveganja in defanzivnim ravnanjem. Za izkušene voznike pa predstavlja vsebina priročnika dobrodošlo, če ne že kar nujno osvežitev, razširitev in posodobitev pred leti pridobljenih znanj.

Označevanje postajališč šolskih prevozov. Na predlog Komisije za tehnična vprašanja smo upravi predlagali ustrezno označitev postajališč šolskega prevoza, za šole ki imajo organiziran šolski prevoz.

Sklicana je bila Komisija za tehnična vprašanja in sicer dvakrat, kjer se je predlagalo upravi precej rešitev za urejanje prometa, predvsem umirjanje in izboljšanje prometnih situacij.

Komisija za vzgojno delo se je sestala dvakrat in obravnavala problematiko vezano na prometno vzgojo in akcije sveta ter podelitev priznanj.

Cilj izvajanega programa 2010 je bil zagotoviti večjo varnost v cestnem prometu. Izvajanje je temeljilo na izobraževanju in ozaveščanju za zmanjševanje števila nesreč in njihovih posledic, posebej, da med temi ne bi bilo otrok.

Pri tem je bilo potrebno vzpostaviti strokovno, usklajeno, učinkovito in usklajeno delo ter nadzor na področju prometne varnosti v Mestni občini Ljubljana.

Glede na sprejete cilje nam je v letu 2010 zlasti ob začetku leta, ko se je oblikoval nov proračun primanjkovalo sredstev, katere smo dopolnili v sodelovanju z uspešnimi ljubljanskimi gospodarskimi družbami in ustanovami v obliki donacij. Vse donatorje smo v skladu s prispevki in pogodbami objavljali redno v glasilu Varna pot.

Vse zastavljene naloge iz programa smo v celoti realizirali, z dodatnimi sredstvi donatorjev še presegli, in upamo, da bomo lahko podobno naredili v naslednjih letih, saj so proračunska sredstva iz leta v leto ista oz. relativno jih je manj.

Za celotne aktivnosti, ki smo jih opravili v skladu s programom dela in dodatnimi nalogami smo porabili vsa planirana sredstva na proračunski postavki 016003 v višini 96.200,00 €, od tega je bilo pridobljenih donatorskih sredstev v višini 27.190,00 €.

Zvone Milkovič



STANJE PROMETNE VARNOSTI NA OBMOČJU MESTNE OBČINE LJUBLJANA ZA LETO 2010 V PRIMERJAVI Z LETOM 2009

V letu 2010 se je zgodilo¹ skupaj 3.682² (3.681; +/- 0%) prometnih nesreč. Od tega 9 (14; -36%) nesreč s smrtnim izidom, 1.162 (1.184; -2%) prometnih nesreč s telesno poškodbo in 2.511 (2.483; +1%) prometnih nesreč z materialno škodo.

Pri tem je 9 (14; -36%) oseb izgubilo življenje (ali 22,5% mrtvih od skupnega števila mrtvih oseb celotne PU Ljubljana), 121 (161; -25%) jih je bilo hudo in 1.434 (1.382; +1%) lahko poškodovanih, brez poškodb pa je bilo v nesrečah udeleženih 5.622 (5.488; +2%) oseb.

Največ prometnih nesreč se je pripetilo zaradi nepravilnega premika z vozilom. Prometne nesreče s smrtnim izidom so se največkrat pripetile zaradi neupoštevanja pravil o prednosti, sledijo pa prometne nesreče zaradi nepravilne strani oziroma smeri vožnje. Iz tabele je razvidno, da se je povečalo število prometnih nesreč zaradi hitrosti, vendar pa v njih ni nihče umrl. Prav tako ni nobena oseba v primerjavi z letom 2009 umrla v nesrečah, ki so se zgodile zaradi nepravilnega prehitevanja in vožnje na prekratki varnostni razdalji za drugo vozilo.

Smrtne nesreče na območju MOL:

- križišče Zaloške in Kajuhove ceste, vzrok - izsiljevanje prednosti (umrl pešec),
- Kajuhova ulica, vzrok - izsiljevanje prednosti (umrl kolesar),
- Šmartinska cesta, vzrok - nepravilna stran in smer vožnje (umrl kolesar),
- Goriška ulica, vzrok - ni ustavila OA pred prehodom c. čez železniško progo (umrl VOA),
- križišče Celovške in Ruske ceste, vzrok - vožnja v rdečo luč (umrl voznik KzM),
- križišče Dolenjske in Vrečarjeve ceste, vzrok - izsiljevanje prednosti (umrl voznik KzM),
- Ižanska cesta, vzrok - izsiljevanje prednosti (umrl kolesar),
- križišče Jamnikarjeve in Ceste na Brdo, vzrok - izsiljevanje prednosti (umrl potnik BUS),
- Dunajska cesta - vzrok nepravilna stran in smer vožnje (umrl kolesar).

Največkrat so bili v smrtnih prometnih nesrečah udeleženi vozniki osebnih avtomobilov

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 MNZ, dne 24. 1. 2010

Najbolj pogosti vzroki prometnih nesreč:

VZROK / LETO	Število nesreč		Število mrtvih	
	2009	2010	2009	2010
premiki z vozilom	1408	1349	0	0
neupoštevanje prednosti	768	740	5	5
neprilagojena hitrost	556	589	4	0
varnostna razdalja	396	479	2	0
ostalo	264	236	1	2
nepravilna stran /smer vožnje	193	199	0	2
nepravilno prehitevanje	46	38	2	0
nepravilnosti pešca	33	38	0	0

(5x), vozniki tovornih avtomobilov pa so bili udeleženi v dveh primerih. V prometnih nesrečah je umrlo največ kolesarjev (4 osebe).

V primerjavi s preteklim letom je bilo število prometnih nesreč z udeležbo pešcev 150 (163) in kolesarjev 249 (302) približno enako (mila zima). V teh prometnih nesrečah so življenje izgubili 4 (5; -20%) kolesarji in 1 (2; -50%) pešec.

V primerjavi z lanskim letom se je povečalo število prometnih nesreč z udeležbo voznikov MK, za 36%, vendar pa smrtnih žrtev v primerjavi z lanskim letom, ni bilo.

Za 3% so bile v padcu prometne nesreče z udeležbo voznikov avtobusov.

Posledice v prometnih nesrečah po mesecih: Največ prometnih nesreč se je pripetilo maja, marca, oktobra in januarja. Največ oseb je umrlo marca in junija (4 osebe, v letu 2009 - avgusta in septembra 6 oseb).

Po dnevih se je pripetilo največ nesreč ob petkih, kateremu sledijo četrtek, sredo, ponedeljek, torek, sobota in nedelja. Največ oseb je umrlo ob ponedeljkih (3 osebe, v letu 2009 - sredo 6 oseb).

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	2009	5.342	1	29	657	4.655	2.432	0	19	221	2.192
	2010	5.573	2	27	682	4.862	2.628	1	21	253	2.353
Potnik	2009	376	5	29	311	31	7	0	0	1	6
	2010	405	1	19	361	24	5	0	0	2	3
Voznik TA	2009	367	0	1	16	350	243	0	1	8	234
	2010	395	0	0	13	382	225	0	0	5	220
Kolesar	2009	302	5	48	202	47	110	4	18	63	25
	2010	249	4	25	180	40	110	3	10	76	21
Pešec	2009	163	2	31	119	11	31	0	8	21	2
	2010	150	1	27	115	7	35	0	12	19	4
Voznik BUS	2009	126	0	0	3	123	49	0	0	0	49
	2010	122	0	0	2	120	55	0	0	1	54
Voznik KZM	2009	50	0	8	31	11	24	0	5	13	6
	2010	44	1	6	25	12	18	0	4	8	6
Voznik MK	2009	60	1	12	32	15	26	1	8	10	7
	2010	82	0	17	44	21	40	0	10	18	12

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	2009	24	0	0	19	5	2	0	0	2	0
	2010	24	0	0	22	2	1	0	0	1	0
7-14 let	2009	32	0	2	26	4	6	0	0	4	2
	2010	34	0	1	28	5	12	0	0	12	0
14-16let	2009	23	0	3	16	4	10	0	2	5	3
	2010	28	0	2	19	7	10	0	1	4	5
16-18let	2009	49	0	5	29	15	20	0	3	9	8
	2010	54	0	1	45	8	22	0	0	15	7

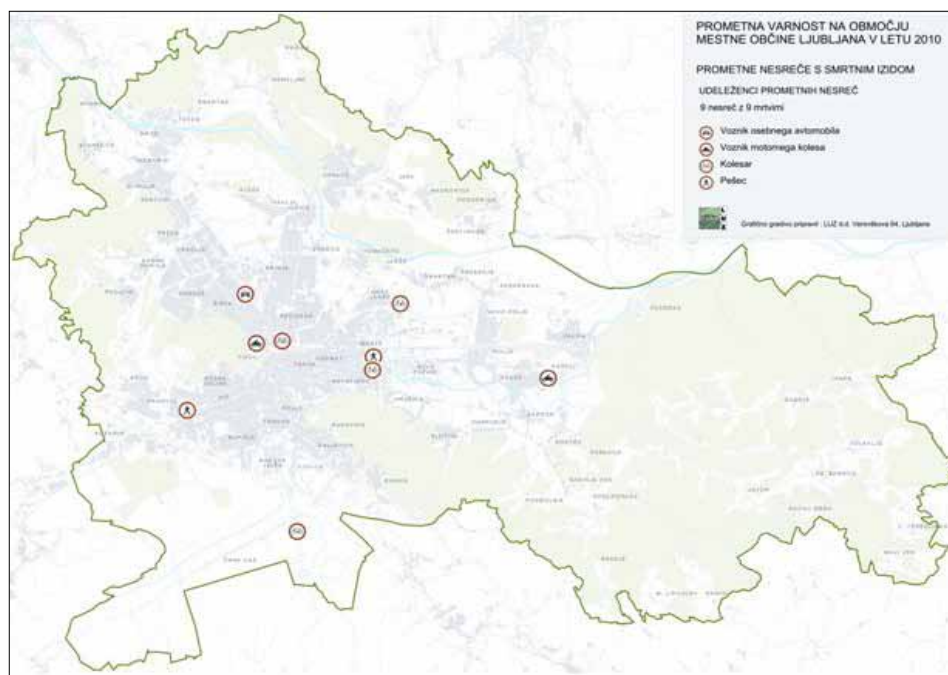
Število udeleženih otrok in mladotletnikov je v letu 2010 primerljivo z letom 2009. Tako v število udeleženih, kot v posledicah.

Nekateri ukrepi policije glede na nekatere vzroke prometnih nesreč:

leto		Ukrepi po nekaterih vzrokih							
		Hitrost	prednost	Stran smer	alko	rdeča luč	Var. pas	Čelada	Nep. pešca
2009	2009	18.077	1.035	1.934	3.094	3.053	15.428	638	2.086
	2010	11.936	1.040	2.203	2.772	3.824	13.403	445	2.597

Skupaj je policija na območju MOL v letu 2010 izvedla 83.623 represivnih ukrepov (80.356 ukrepov v letu 2009).

LOKACIJE PROMETNIH NESREČE S SMRTNIM IZIDOM NA OBMOČJU MESTNE OBČINE LJUBLJANA 1.1. - 31.12.2010		
LOKACIJA	PN IV.kat (smrtna)	svojestvo pokojnega
1. Ljubljana, Zaloška - Kajuhova (6. 3. 2010)	1	Pešec (pobeg R)
2. Ljubljana, Kajuhova 57 (18. 5. 2010)	1	kolesar
3. Ljubljana, Goriška 39 (10. 6. 2010)	1	Voznica OA
4. Ljubljana, Smartinska - H3 (11. 6. 2010)	1	Kolesar
5. Ljubljana, Celovška 26 (13. 7. 2010)	1	Kolo z motorjem
6. Ljubljana, Ižanska 339 (23. 8. 2010)	1	Kolesar
7. Ljubljana, Dunajska 8 (30. 8. 2010)	1	Kolesar
8. Ljubljana, Jamnikarjeva 1 (18.10. 2010)	1	Potnik BUS
9. Ljubljana, Kašeljjska 80 (18.11. 2010)	1	Kolo s pom. mot.
Skupaj	9	



Aleksander Vrabič, mag. prav.
SUP PU Ljubljana

Stanje prometne varnosti v letu 2010 je bilo glede na obravnavane prometne nesreče IV. kategorije boljše. V prometnih nesrečah je življenje izgubilo 9 (14) oseb, 115 (145) oseb je bilo hudo telesno poškodovanih. Beležimo manjše povečanje oseb, ki so se v nesrečah lahko telesno poškodovale.

V letu 2010, nismo obravnavali prometne nesreče s smrtnim izidom, v kateri bi bil udeležen otrok ali mladotletnik.

Kot najbolj obremenjene ceste na območju MO Ljubljana bi lahko izpostavili vse vpadnice v mesto (Zaloška, Dunajska, Celovška, Tržaška in Dolenjska cesta), zaradi večjega prometa se na teh cestah pojavlja tudi večje število kršitev, kot tudi večje število prometnih nesreč. V mestu Ljubljana predstavljajo veliko varnostno problematiko, bolj ali manj tudi vsa križišča, kjer promet urejajo semaforji, saj predstavlja, predvsem ob prometnih konicah, voznja v rdečo luč eno najbolj množičnih kršitev.

Na področju mirujočega prometa največjo problematiko predstavlja center mesta Ljubljana, poleg tega pa se vse večja problematika glede mirujočega prometa kaže tudi na obrobju samega centra mesta, saj vozniki iščejo parkirna mesta čim bližje središču. Tu se kot najbolj problematična pojavljajo naslednja območja: Rožna dolina, Mirje, Krakovo, Trnovo, Poljane, Vodmat in Župančičeva jama. Problematika glede nepravilnega parkiranja pa je zaradi pomanjkanja parkirnih prostorov prisotna tudi v spalnih naseljih (npr. Štepanjsko naselje, Fužine, Jarše, BS3, Savsko naselje, Bratovševa ploščad,...), kjer stanovalci parkirajo na zelenicah, pločnikih in intervencijskih poteh.



SPREJETA NOVA PROMETNA ZAKONODAJA

Državni zbor je na seji 16. in 20. decembra 2010 sprejel paket nove zakonodaje na področju varnosti cestnega prometa, ki obsega Zakon o motornih vozilih (ZMV) Uradni list 106/10 z dne 27. 12. 2010, Zakon o voznikih (ZVoz) Uradni list 109/10 z dne 30. 12. 2010, Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) Uradni list 109/10 z dne 30. 12. 2010 in Zakon o cestah (ZCes-1) Uradni list 109/10 z dne 30. 12. 2010.

Zakoni stopijo v veljavo s 1. aprilom 2011, uporabljati se začnejo od 1. julija 2011. Celotno področje prometne zakonodaje tako prehaja na Ministrstvo za promet. Sprejeta nova zakonodaja nadomešča prejšnji Zakon o varnosti cestnega prometa, v kateri je bolj pregledno in manj obsežno zajeto področje prometnih vsebin.

Poglavitne novosti:

Zakon o voznikih (ZVoz) se osredotoča predvsem na izpopolnjeno usposabljanje izvajalcev, za usposabljanje voznikov, uvedbo možnosti zdravstvenega pregleda s svetovanjem pri osebnem zdravniku za voznike pod vplivom alkohola do 0,8 grama alkohola na kilogram krvi, možnost udeležbe na rehabilitacijskih programih za vožnjo pod vplivom alkohola ali hujše kršitve, povezane s prehitro vožnjo, na preurejen sistem kontrolnih zdravstvenih pregledov ter organiziranost Javne agencije RS za varnost prometa. Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu so po novem posvetovalna telesa županov.

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCPC) strožje sankcionira voznike, ki so zaloteni pri storitvi prekrškov, ki so neposredno vezani z najhujšimi posledicami prometnih nesreč (alkohol, prepovedane droge in psihoaktivne snovi, prekoračitve hitrosti ...), ter znižuje globe za prekrške, ki bistveno ne vplivajo na varnost cestnega prometa, natančno opredeljuje pristojnosti mestnega redarstva, uvaja milejše pogoje za pridrževanju voznikov, uvaja nov inštitut – odložitev izvršitve prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja, obvezno uporabo zaščitnih motorističnih oblačil za voznika in potnika, začasen odvzem vozniškega dovoljenja, obvezno pisanje zapisnika tudi v primeru odklonitve preizkusa za ugotavljanje alkoholiziranosti. Ostaja urejeno varstvo otrok, pešcev, starejših oseb, prevozi oseb in otrok ter vožnja kolesa.

Zakon o cestah (ZCes – 1) razširja pridobitev služnosti na cestah, ureja kolesarske povezave, podrobno ureja mejo cestnega sveta, opredeljuje vzdrževalna dela in služnosti ter ureja nje polj preglednosti, ureja temeljna pravila za

gradnjo, vzdrževanje in varstvo občinskih cest, ureja inšpekcijski nadzor pooblastila policije in mestnega redarstva, na novo opisuje prekrške in določa globe.

Zakon o motornih vozilih (ZMV) celovito uvaža pogoje za dajanje vozil na trg, njihovo registracijo, njihovo udeležbo v cestnem prometu, opravljanje nadzora nad kmetijsko mehanizacijo, ureja vodenje zbirk podatkov, ureja naloge tehnične službe in strokovne organizacije, ki po pooblastilu opravljajo strokovno tehnično opravila. Za izvajanje določenih nalog so prekrškovni organi tudi Upravne enote. Zakon skratka ureja celotni življenjski cikel vozila, dajanje vozil na trg, izdajo dokumentov, registracijo ter pregled tehničnega stanja do njegove deregistracije (razgradnja ostaja še naprej na Ministrstvu za okolje in prostor).

Zvone Milkovič

CESTA

Danes se nam zdi samoumevno, da so različne geografske lokacije povezane z načrtno speljanimi potmi – cestami. Cesto pojmuje kot tlakovano, asfaltirano ali makadamsko traso, namenjeno predvsem prometu z vozili.

Najstarejša cesta, ki je bila v Babilonu, datira v leto 3000 pred našim štetjem. Ceste s preprosto asfaltno prevleko so v tem času verjetno obstajale tudi na Vzhodu. Z razvejano mrežo poti so se ponašale nekatere stare civilizacije na indijskem podkontinentu, kjer so že 4000 let pred našim štetjem poznali tlakovane ulice. Kot nam je znano iz zgodovine, je imela gradnja cest včasih drugačen pomen, kot ga ima danes.

Vprazgodovinski dobi ni bilo pravih cest. Ljudje so s stalnim odhajanjem po vodo ali na lov sčasoma naredili utrjene steze oz. poti. Tudi živali so se gibale po določenih poteh in puščale za seboj sledi. Tako nastale prve poti v najzgodnejši dobi človeštva so bile posledica stalnih smeri gibanja. Ko so ljudje začeli te poti izboljševati in graditi nove, lahko pričnemo govoriti o zgodovini cest. Na podlagi arheoloških izkopavanj je moč opaziti prve zametke gradnje cest predvsem na gorskih prelazih ali močvirjih, kjer je bil prehod brez določenih posegov nemogoč. Cesta je pomenila skupek naloženega materiala, ki je omogočal človeku prehod skozi močvirje brez pogrezanja in prečkanje prelaza, brez kotaljenja po pobočju. Karavanske poti zgodnjega srednjega veka so bile smeri, v katerih se je odvijala menjava dobrin. Predvsem je šlo za gibanje pešcev (trgovcev) in tovarne živine. Najbolj znane karavanske poti so bile: Jantarna pot od Baltika do Sredozemlja, Dišavna pot čez Arabski polotok do pristanišč na Kitajskem, Svilena pot od Kitajske do Črnega morja, Pot zlata in soli od Hadramauta čez Arabijo do Male Azije. Ob Balt-



Tlakovana rimska ulica v Pompejih z značilnimi prehodi za pešce (<http://www.sl.wikipedia.org>, 23. 1. 2011)

skem in Severnem morju je potekala živahna trgovina s krznom. Evropska trgovska središča na severu in jugu so bila povezana s potmi čez alpske prelaze. Trgovina med Evropo in Azijo je znova zacvetela po križarskih vojnah ter mongolskih osvajanjih v 13. stoletju. Na ozemlju od Črnega morja do Kitajske so Mongoli vzpostavili red in tako so bili potniki relativno varni. Italijanski trgovci so v Evropo po Svileni poti prinašali svilo, čaj in porcelan. Po Dišavni poti so v Evropo prihajale dišave iz Indije, Cejlona, Molukov. Z razvojem trgovine oz. trgovskih poti sta bila povezana tudi nastanek in razvoj evropskih mest.

Prvo dobro cestno omrežje so gradili že prebivalci starih kultur: Egipčani, Asirci, Babilonci. Perzijci so gradili dolge ceste, ki so jih za hitre premike potrebovale njihove vojaške enote. Dobri graditelji cest so bili tudi Etruščani in Latini, ki so bili v tej spretnosti vzor Rimljanom. Ti so leta 450 pred našim štetjem izdali zbirko predpisov, imenovano *Lex Duodecim Tabulae* (Zakonik dvanajstih plošč), v kateri zasledimo tudi določila o cestah: pravila za tlakovanje, širino cestišča in pravico do rabe privatnih zemljišč. Zakonik je predvideval brezpogojno razlastitev privatnih zemljišč za gradnjo ceste in dovoljeval prehod preko obdelanih polj, če bi bila cesta poškodovana. Razlastitev zemljišča je bila popolna, saj so se upoštevale koristi, ki jih bo cesta prinesla bivšemu lastniku. Določena je bila tudi širina cestišča, ki je znašala na ravnih odsekih 2,45 m, na ovinkih pa 4,90 m. Cesta, ki ni ustrezala temu, se ni smela imenovati via, kar je pomenilo, da ni državna. Širina ceste se je kasneje spremenila, in sicer se je ustalila med štirimi in šestimi metri. Tako sta se na njej brez težav srečala dva voza. Zgodilo se je, da so bili nekateri odseki cest ožji (težave pri gradnji) ali širši (nekakšna počivališča). Sprva so bile ceste brez ovinkov. Manjše ovire, npr. grmičevje, so pri gradnji odstranili. Ko je bila določena lokacija ceste in izvedene meritve, je sledilo kopanje terena do trdne podlage. Tako nastali jarek je bilo potrebno napolniti. Običajno je bila prva plast iz peska oz. iz kamnov, sledila je plast debelega in nato plast drobnega gruščja, ki je bil natančno potlačen in poravnan. Na njej je bila plast večjih ploščatih kamnov, vmesne praznine pa so bile zapolnjene z grobim betonom. Ko se je posušil, so ga prekriili s plastjo finega betona in vanj potisnili ploščate kamne; ti so vidni še danes. Ker se je vmesni beton obrabil, se nam zdijo dane rimske ceste grobe. V resnici so bile gladke in čiste, hoja in vožnja po njih zato prijetna, pa tudi deževnica je zaradi vbočenosti cestišča z njega odtekala. Pridelki in blago, ki so jih v mesta vozili kmetje in obrtniki, so zato prispeli tja čisti in brez blatnih primesi.

Glavna rimska cesta v začetku 3. stoletja pred našim štetjem je bila Via Appia. Opremljena je bila z obcestnimi kamni, na katerih je bila vklesana tudi oddaljenost od rimskega obzidja. Kasneje so Rimljani sprejeli odlok, ki je predpisal obcestne kamne za vse ceste. Po letu 20 pr.n.št. so razdaljo merili od zlatega miljnika (*miliarium aureum*) v središču Rima. Miljniki so bili izdelani iz ene same skale in imeli obliko okroglega stebra na kvadratnem podstavku, zakopanem globoko v tla. Tehtali so približno 500 kg in bili visoki okoli 2 m. Postavljeni so bili na razdalji tisoč rimskih korakov (1478,5 m). Cestno omrežje, ki so ga zgradili Rimljani, je pokrivalo skoraj vso srednjo Evropo, segalo pa

je do obale Atlantika in Severnega morja. Presegalo je dolžino 100 000 km. Na ozemlju Slovenije so bile najpomembnejše rimske ceste naslednje:

- Aquileia – Emona – Atrans – Poetovio – Flavia Solva,
- Aquileia – Emona – Neviodunum – Siscia,
- Aquileia – Emona – Atrans – Celeia – Virunum.

Zaradi trdno zgrajene mreže cest je pri Rimljanih hitro napredoval tudi razvoj vozov. Poznali so jih več vrst. Najstarejši so bili vozovi *plaustrum*, ki so bili namenjeni prevozu tovarov. Njihove osi so se vrtele skupaj s trdno nataknenimi kolesi. Prevozu ljudi sta bila namenjena *carpentum* in *carruca*. V *carruci* se je dalo tudi prespati. Za kmečka dela so uporabljali nepokrite lojtrnike, v katere so vpregali govedo. Dvoosni potovalni voz, ki je služil kot najpogostejše vozilo v državni poštni službi, pa se je imenoval *raeda*.



Rimski milnik v Mokricah
(vir: <http://www.kraji.eu>, 23. 1. 2011)

Prvi uporabniki rimskih cest so bili vojaki. V 5. stoletju pred našim štetjem je vojska prevzela skrb za ceste. Ker so si vojaki na svojih premikih zvečer postavljali tabore, ob cestah niso potrebovali počivališč. Kasneje, ko so ceste vedno bolj uporabljali trgovci, so na vsakih 20 do 30 km postavili nekakšne postaje za pregledovanje potnih listin. Potniki so medtem lahko počakali v vili z gostiščem. Ob teh državnih postajah so ponekod zrasle vojaške postojanke, vasi ali celo mesta. Potniki, ki si niso mogli privoščiti počitka v vilah, so se ustavili v zasebnih hišah poleg teh postaj. Po zakonu je morala vsaka hiša ob cesti sprejeti popotnike. Bivanje v skromnejših zasebnih hišah je bilo lahko zaradi roparjev tudi nevarno.

Ulice v Rimu in drugih mestih niso sodile v mrežo cest. To so bile *viae vicinales*, kar pomeni poti do sosedov. Za njihovo gradnjo je bila zadolžena mestna uprava. Večinoma so bi-

le opremljene s pločniki, odtočnimi kanali in prehodi za prečkanje, kar je bilo pri cestah zelo redko. Bistvena razlika med cesto in ulico pa je bila v namembnosti. Ceste so bile predvsem sredstvo za hitro in neizprosno vojaško napredovanje, zato so bile brez ovinkov. Mestne ulice pa so pogosto vodile po ozkih, obokanih prehodih in bile brez izhoda.

Obdobje gradnje cest s propadom Rimskega imperija za nekaj časa zastane. V srednjem veku so ljudje zelo redko gradili nove ceste. Te so bile še najbolj podobne današnjim poljskim potem in v glavnem prevozne le v suhem vremenu. Večje luknje na cestah so odpravili tako, da so vanje iz samokolnic stresali zemljo. Čez blato so polagali veje oz. dračje. Tlak je bil zelo redek, razen v mestih. Pa tudi mestne ulice so bile sprva netlakovane. Ob suhem vremenu se je z njih dvigal prah, ob dežju pa so bile blatne in polne luž. Ulico so lahko prečkali le po ozki brvi ali s skakanjem s kamna na kamen. Poleg tega so bile polne nesnage, ki so jo meščani metali skozi okna. Stisnjene so bile med visoke mestne hiše in temačne. Tako kot ulice v mestih so bile tudi ceste med mesti in trgi v slabem stanju. Marsikje se je promet odvijal po starih rimskih cestah. Prevladuje mnenje, da je razvoj cest in vozil zaostajal za splošnim napredkom. Ceste so bile tako slabe, da jih je daljše deževje ali močna nevihta kar zbrisalo s površja in njihovih robov ni bilo več videti. Kakšna so bila potovanja pozimi, si lahko le predstavljamo. Kljub omenjenim slabim prometnim razmeram je bil srednjeveški promet kar živahen. Ljudje vseh slojev so se premikali iz različnih vzrokov, nekateri tudi na dolge razdalje. Temelj srednjeveške mobilnosti so predstavljali trgovci. Potovali so kralji po svojih kraljestvih, diplomati, cerkveni dostojanstveniki, redovniki in pridigarji, plemstvo, vojaki, tovarniki, rokodelci, kramarji, kmetje kolonisti, študenti, igralci, roparji, berači, romarji, vojni ujetniki, sužnji...

Ohranjeni so tudi nekateri pisni viri srednjeveških popotnikov, iz katerih se da razbrati, kje vse so potovali. Tako je npr. krošnjar, ki je živel v 15. stoletju v Munchnu, v svojih poslovnih knjigah zabeležil, v katerih mestih je nakupoval in potoval. Mnogi trgovci so se zaradi varnosti združevali v karavane. Diplomatske skupine ali nekateri posamezniki so imeli na potovanjih s seboj garantna pisma za varnost. Med popotniki so bili tudi možje, ki so potovali kot vojaški najemniki. Mnogi takratni vladarji so znani po tem, da so v času vladanja prepotovali svoje kraljestvo po dolgem in počez. Ferdinand Katoliški in Izabela I. sta prepotovala celo Španijo in se preselila več kot štiridesetkrat. O Karlu Velikem govori izročilo, da je v času vladanja prepotoval razdaljo, enako obsegu Zemlje. Ko se je angleški kralj Henrik VIII. leta 1520 odpravil v Francijo, je vzel s seboj veliko zalogo hrane: 2000 ovc, 1600 rib, 1300 piščancev, 800 telet, 700 jegulj, 300 čapelj, 17 srn, 13 labodov, vino, pivo in še kaj.

Najprestižnejše potovalno sredstvo je bil konj. Vendar si zaradi dragega vzdrževanja oz. potnih stroškov konja ni mogel privoščiti vsak. Nekoliko cenejši in počasnejši je bil osel, najcenejša pa mula. A že takrat so ljudje pogosto postavili prestiž na prvo mesto in si privoščili konja. Večina ljudi pa se je premikala peš: reveži iz kraja v kraj, romarji po romarskih poteh,



Tovorniki, kakor so upodobljeni v Valvasorjevi Slavi Vojvodine Kranjske (vir: <http://sl.wikipedia.org>, 23. 1. 2011)

prva tudi poti in potovke, ki so prenašali razna sporočila. V zgodnjem srednjem veku, v času preseljevanja ljudstev, so za prevoz žensk, otrok in bolnih zagotovo uporabljali tudi vozove, cize ipd. Izdelani so bili iz lesa, saj je bil povsod. Kolesa vozov so bila velika s špicami, njihova nadgradnja pa preprosta; imela so streho iz rebaste ponjave in stranice, ki jih je bilo mogoče odstraniti. Po letu 1470 so se pojavili vozovi s sprednjo premo, ki je dovoljevala obračanje prednjih koles in sledenje cestnim ovinkom. Tako se je promet z vozovi, predvsem na daljše razdalje, vse bolj uveljavljal. Vozovi so postali številčnejši, raznovrstni in bolj izpopolnjeni. Premer koles potovalnih vozov je bil večji, obdana so bila z železnimi obroči, vozovi so bili pokriti s ponjavo, ki je ščitila popotnike pred mrazom, padavinami, soncem in prahom. Na Madžarskem so v kraju Kocs razvili zaprt štirikolesnik z notranjimi sedeži in zvišanim delom za kočijaža. Ta oblika voza, ki je po kraju nastanka dobila ime kočija, je kmalu postala prevozno sredstvo kraljev in plemičev in se razširila po Evropi.

Ob koncu 15. stoletja so se pričele cestne razmere spreminjati na bolje. Ljudje so gradili in utrjevali ceste ter postavljali mostove. V 16. stoletju so se že osnovala stalne pešpotne in jezdne poštne zveze. Tako je bila leta 1573 ustanovljena redna pošta, ki je šla peš iz Gradca v Ljubljano in obratno, leta 1588 pa redna pošta s konjem iz Gradca v Ljubljano in čez Goriško do Benetk. V Valvasorjevem času je vsak četrtek prihajala pošta z Dunaja in šla še isti dan naprej na Vrhniko, proti Gorici in Benetkam. Pošta iz Benetk je vsak delavnik prihajala v Ljubljano ter potovala naprej proti Gradcu in Dunaju. Pošta je potovala tudi v Karlovac in nazaj prek Višnje Gore, Novega mesta in Metlike. Valvasor je zapisal, da so bile v začetku 17. stoletja v Ljubljani le 4 kočije, sredi istega stoletja pa jih je bilo že petdeset. Konec 15. stoletja so se izboljšale tudi prometne poti čez gorske prelaze. Na samih prelazih so postavili prenočišča; nekateri prelazi so jih imeli že v 13. in celo 11. stoletju. Tudi čez Ljubelj se je že v 13. stoletju odvijal živahen promet. Ljudje, ki so živeli ob cestah, ki so vodile čez prelaze, so zaslužili kot vodniki, nosači oz. tovarniki ali pa so posojali svojo živino. Potovalne hitrosti tega časa so bile tako odvisne od samih cest, vremena, telesne kondicije ljudi, spočitosti konj, vzdrževanja potovalnih sred-

stev, pa tudi od sreče. Ob cestah so pogosto prežali cestni razbojniki, ki jih ni motilo, da so npr. prenašalci sporočil veljali za nedotakljive. Če je prišlo do okvare na vozu, npr. da se je polomilo kolo ali voz prevrnil, se je potovanje še zavleklo. Povprečna potovalna hitrost pri jezi je bila med 20 in 30 km na dan, več pa le, če je bilo možno na poti menjati konje. Z volovsko vprego so na dan prepotovali med 10 in 15 km, ob menjavi volovske vprege pa največ do 20 km dnevno.

Težko natovorjeni vozovi s konjsko vprego so potovali s hitrostjo do 30 km dnevno. Za pot iz Ljubljane skozi Postojno do Reke so potrebovali štiri dni, tja in nazaj pa do 10 dni. Pot iz Ptujke skozi Ljubljano in Trst v Koper, Izolo in Piran ter nazaj je trajala približno tri tedne. Ob cestah so bile zato nujne servisne storitve: gostinske, kolarske, kovaške, tudi zdravstvene. Šele v 18. stoletju pričnevo v Evropi znova posvečati pozornost gradnji cest. Ceste pričnejo graditi na osnovi novih spoznanj s področja tehnike. Leta 1747 je bila v Franciji ustanovljena posebna šola za gradnjo cest in mostov. Obnavljal in gradil jih je tudi Napoleon, in sicer na vsem osvojenem ozemlju. V 19. stoletju so pri gradnji cest pričeli uporabljati poseben postopek utrjevanja – makadamiziranje. Izumil in v praksi razvil ga je škotski inženir in graditelj cest v Angliji John Loudon McAdam. Zanimalo ga je, kaj je tisto, kar za vozove oz. kočije predstavlja največjo nevarnost na cestah. Ugotovil je, da se pri določeni velikosti kamnov na zgornjem sloju ceste (premer kamnov 6,5 cm) pričnejo lomiti kolesa vozov in nastajajo poškodbe na kopitih konj v teku. Svoje ideje o spremembi načina gradnje cest je tudi zapisal in leta 1816 objavil v članku *The Present System of Roadmaking*, čez tri leta pa nadgradil v eseju *Scientific Repair and Preservation of Public Roads*. Njegov postopek utrjevanja cest je temeljil na treh slojih kamnin različnih granulativ. Na dno ceste so namestili večje kamne, nanje zdrobljeno kamenje in na vrh pesek, pomešan s posebno zemljo. Kasneje so ta postopek izboljšali tako, da so vrh njo plast ceste polili s katranom in onemogočili prodiranje vode v spodnje plasti ceste. Taka cesta je bila predhodnica današnjih asfaltiranih cest. Način gradnje cest, kakršnega je razvil McAdam, se je razširil po Evropi, Ameriki in drugod. Najpomembnejši mejnik v razvoju gradnje cest in pripadajočih objektov pa je bil povezan z izumom motornih vozil. Zanje so bile mehke, neravne in prašne ceste neprimerne. Pričeli so graditi ceste, tlakovane s kockami, asfaltne in betonske ceste. Najprej so jih gradili v ZDA (parkways) in Nemčiji (autobahn). Prve cestninske avtoceste so gradili v Ameriki že pred 2. svetovno vojno, po njej pa z gradnjo nadaljevali in tako oblikovali sistem cest, ki povezujejo večja središča in so namenjena prometu na daljše razdalje. V Evropi

so prvo avtocesto odprli leta 1932, in sicer med Kolnom in Bonnom. Že pred tem je bila leta 1921 v bližini Berlina zgrajena avtocesta, dolga 10 km. Gradnja avtocest s cestninskimi postajami, izvennivojskimi križišči ter dvema ali več fizično ločenima smernima voziščema se je razširila tudi v drugih evropskih državah. Na voziščih mora biti več prometnih pasov: vozni, prehitevalni, počasni, pospeševalni, zaviralni in odstavni pas oz. odstavne niše. V Sloveniji smo prvo štiripasovno avtocesto dobili leta 1972, in sicer med Vrhniko in Postojno; njena dolžina je bila 32 km. Sedanji slovenski avtocestni križ obsega:

- avtocesto Šentilj – Maribor – Ljubljana – Koper,
- avtocesto proti Italiji: razcep Gabrki pri Divači – Fernetiči,
- avtocesto proti Hrvaški: razcep Slivnica – Gruškovje,
- avtocesto proti Madžarski: Pesnica – Vučja vas – Beltinci – Pince z odcepom za Dolgo vas,
- avtocesto Predor Karavanke – Ljubljana – Obrežje.

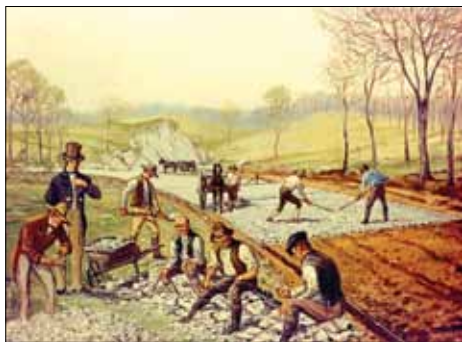
Naša nekdanja domovina SFRJ je takoj po 2. svetovni vojni pričela z gradnjo avtoceste Bratstvo in enotnost (Auto-cesta bratstva i jedinstva), pomembne prometne transverzale, ki je povezovala Jesenice z Gevgelijo. Na nekaterih odsekih je bila to cesta, rezervirana za motorna vozila. Imela je eno vozišče z dvema prometnima pasovima, izvennivojska križišča z lokalnimi cestami in železnico, ni pa imela ločenih vozišč. Tekla je od Jesenic preko Ljubljane, mimo Novega mesta in Brežic, skozi Zagreb in Slavonski Brod, mimo Vinkovcev do Beograda, nato skozi Niš do Skopja in makedonsko-grške meje.

Predvojna povezava v državi je bila slaba in sestavljena v glavnem iz lokalnih neutrujenih cest. Pri gradnji avtoceste Bratstvo in enotnost so največji kos dela opravile mladinske delovne brigade, sestavljene iz jugoslovanskih in tujih mladincev, ter vojaki. Skupaj jih je bilo skoraj 300 000. Najprej je bil dokončan odsek od



Mačje glave – originalno tlakovanje ljubljanske Ribje ulice iz leta 1821

(vir: <http://ponpet.blog.si>, 23. 1. 2011)



Gradnja makadamske ceste v Ameriki leta 1823 (vir: <http://sl.wikipedia.org>, 23. 1. 2011)

Zagreb do Beograda, dolg 382 km in uradno odprt leta 1950. obremenitev ceste je predvidevala okrog 9000, kasneje do 40 000 vozil dnevno. Večinoma so pri gradnji uporabili betonske plošče z vmesnimi razmaki, nekaj odsekov je bilo asfaltiranih oz. tlakovanih s kockami. Cesta, po kateri se je vil gost osebni in tovorni promet, je kmalu prešla v slabo stanje. Zato je bila večkrat obnovljena, na nekaterih odsekih pa razširjena in nadgrajena. Po osamosvojitvi Hrvaške je bil promet zaradi vojne po njej nekaj let prekinjen (1992 – 1995). Večji del te ceste na Dolenjskem je bil v času gradnje slovenske avtoceste A2 zrušen, na Gorenjskem pa je večinoma ostala. Sedanja Avtocesta bratstva in enotnosti je del evropskih cest E61 (Avstrija – Ljubljana), E70 (Ljubljana – Beograd) in E75 (Beograd – Grčija).

V današnjem času je cestni promet podrejen zahtevi prevažati ljudi in tovar hitro, gospodarno, udobno in varno. Graditelji avtocest, sodobnih prometnih žil, se srečujejo tudi z okoljevarstvenimi zahtevami in ostanki prete-



Avtocesta bratstva in enotnosti v bližini Otočca na Dolenjskem (vir: <http://sl.wikipedia.org>, 23. 1. 2011)

klosti. Slovenija je država na prepihu, skozi katero so že v preteklosti vodile mnoge poti in tako je tudi danes.

Cvetka Škof

Literatura in viri:

- Enciklopedija Leksikografskog zavoda, Zagreb, 1969
- Sodobna ilustrirana enciklopedija, Tehnika, MK Ljubljana, 1969

- Sitar Sandi: Z vozili skozi čas, Prešernova družba, Ljubljana, 1995
- Ovsec J. Damjan: Turizem v srednjem veku, v GEA, januar 2011
- Hanželič Marko: Vodi me pot v daljavo, dostopno na <http://avtomanija.si>, 23. 1. 2011
- Rimska cesta, Avtocesta, Avtocesta Bratstvo in enotnost, dostopno na <http://sl.wikipedia.org>, 23. 1. 2011

LJUBIM ŽIVLJENJE TAJA METLIČAR IZ TRBOVELJ ŽRTEV HUDE PROMETNE NESREČE

Med vožnjo na intervju sem razmišljala, kakšno je dekle, ki je doživela tako hudo prometno nesrečo. Ali bom dovolj pazljiva in tenkočutna v pogovoru, da je ne bom še jaz prizadela? Je občutljiva? Žalostna? Nesrečna? Kajti njena življenjska preizkušnja je bila res težka in ne potrebuje še kakšne moje nerodnosti.

Toda človeka s toliko volje, pozitivne energije in optimizma, ki jih nosi v sebi to dekle, ne srečaš pogosto. In to na oblačen dan, ob polni luni, v času katere ima veliko ljudi težave s počutjem. Ne glede na okoliščine takšno osebo lahko vsak dan srečaš v Trbovljah – vsaj zadnja tri leta. Za prej se namreč ne spomni dobro, kakšna je bila. Nekaj ve po pripovedovanju svojih bližnjih. Danes pravi, da se je verjetno morala odpočiti od dotedanjega »napornega« življenja, da je v novo vstopila sveža in spočita. To je triindvajsetletna Taja Metličar iz Trbovelj, ki se je leta 2007 tako rekoč ponovno rodila.

Kaj se je dogajalo tistega usodnega dne?

Prometna nesreča se je zgodila 18. junija 2007 zjutraj na cesti skozi Blagovico pri avtobusni postaji. Zjutraj sem svojega prijatelja Tomaža peljala v službo. Ko sem se vračala nazaj domov, se je zgodilo. Nenadoma sem zapeljala na nasprotno stran vozišča in čelno trčila v vozilo avtovleke. Menda je ravno takrat posijalo močno sonce in sem se sklonila po sončna očala, kar je še opazil nasproti vozeči voznik. Ljudje, ki so bili prvi na kraju samem, mi sploh niso mogli pomagati in so mislili, da sem umrla, dokler me gasilci niso izrezali iz razbitin.



Sama se ničesar ne spomnim, vse to so mi povedali. Vozila sem po predpisih, hitrost je bila bistveno nižja od dovoljene, nisem telefonirala med vožnjo, nisem bila alkoholizirana ali pod vplivom droge. Zgodilo se je, vzrok pa še danes ni popolnoma jasn. Me je morda zaslepilo sonce? Je bilo kaj drugega?

Vaše življenje je viselo na nitki. Kakšne so bile poškodbe?

Bila sem klinično mrtva. Imela sem hude poškodbe glave in polomljeno telo. 17 dni sem bila v komi. Najprej v umetni, nato pa se iz nje ni-

Moje življenje pred nesrečo

Končala sem srednjo šolo Ekonomsko gimnazijo. Sodelovala sem v Mladinskem centru Trbovlje, kjer sem vodila delavnice. Tako v osnovnih kot v srednjih šolah. Pomagala sem pri različnih projektih za mlade. Rada sem hodila na koncerte in v gledališče. Skoraj vsak vikend sem hodila v hribe na različne konce Slovenije, saj imamo prelepe gora in podeželje. Narava okoli nas ima poseben čar. S prijatelji sem preživela veliko prostega časa. Imeli smo veliko vprašanj in iskali odgovore. Zanimale so me verstva in kulture drugih ljudstev. Redno sem prebirala knjige, ki so me veliko naučile. Imela sem željo delati z ljudmi.

Napisala Taja 10 mesecev po prometni nesreči

sem prebudila še en teden. Možganske poškodbe so bile hude, predvsem je bil prizadet center za spomin. Tudi druge telesne poškodbe, kot so zlomi, tako da sem za nekaj mesecev pristala na invalidskem vozičku.

Dnevi po nesreči?

Ne spomnim se ničesar o sami nesreči, o zdravljenju v kliničnem centru, tudi rehabilitaciji v Soči bolj medlo. Vse, kar se je dogajalo okoli mene – delavnice, terapije, obiski, je bilo nekaj, kar je bil pač moj vsakdan, kako sem takrat razmišljala, pa ne vem.

Nisem poznala staršev, brata, prijateljev, spomnila se nisem življenja pred prometno nesrečo. V moji glavi je bila praznina. Tako kot je bilo tisti trenutek, je bilo zame v redu.

Kako ste se zopet spoprijeli z vsakdanjim življenjem?

V svoje staro novo življenje sem se vrnila 26. oktobra 2007, ko sem zapustila Sočo - rehabilitacijski center. Začela sem se učiti stvari, ki sem jih pred nesrečo znala, ki so bile samoumevne, se spoprijemati s tem, kdo sploh sem, ker »prejšnje« življenje v mojem spominu tako rekoč ni obstajalo, zevala je velika praznina. Še sreča, da sem še znala pisati in brati, čeprav razumela nisem vsega. Računati sem namreč pozabila. In še mnogo drugega.

V tistem času sem vsako dopoldne odšla k mami v službo v vrtec, kjer sem otrokom brala, skupaj smo se igrali. Potrebovala sem njihovo družbo. Toliko sem zmogla. Med vrstnike si namreč še nisem upala. Za njihovo družbo sem potrebovala več časa.

Vam je do danes uspelo pozabljeno priklicati v spomin?

Ne in mi verjetno vsega ne bo nikoli. Spomnim se, da smo s prijatelji kakšen petek šli zvečer v disko, ne spomnim pa se, kaj se je dogajalo, kako je bilo. Pri branju naletim na mnogo besed, katerih pomena ne razumem več, zato moram po razlago v slovar. Prej sem omenila računanje. Najpreprostejše račune sem nekako izračunala, npr. tri plus dve, pri deljenju pa sem čisto odpovedala. Ko mi je po nešteto poskusih uspelo, sem stekla k staršema in vriskala: »Deliti znam, deliti znam!«, se jima vrgla v objem, potem pa smo se veselili kot majhni otroci. Pri mojih dvajsetih letih! In ravno na dan nesreče bi morala opravljati maturitetni izpit iz matematike. Vse, kar se znova naučim, moram trenirati, uporabljati, sicer pozabim. Moram veliko brati, govoriti, spoznavati nove stvari, sicer bom obstala na mestu.

Še danes sestavljam posamezne dele življenja. Ne spomnim se dogodkov, čustev in kako je potekalo moje življenje. Kakšno je bilo moje otroštvo? Ob fotografijah in pripovedovanju se

določenih stvari spomnim, vendar ne podrobnosti, dogodkov, vse je zabrisano. Vem, kdo so moji sošolci, ker jih kar nekaj živi v isti stolpnici, ne vem pa, kaj smo počeli skupaj, kaj smo doživljali. Večinoma se spomnim vragolij.

Vam je zaradi vsega izgubljenega kdaj težko?

Sploh ne! Moje življenje je sedanjost, ki je en sam napredek, razvoj, učenje, spoznavanje novega, radost ob vsakem doseženem cilju. Vprašanj, kako je bilo pred tem, si nisem zastavljala, ker življenja pred nesrečo v mojem spominu ni bilo in ga je še danes bore malo. Drži pa, da se mnogo ljudi v enakem položaju zapre vase. To ni dobro.

Kje naj začnem? Aja, tukaj!

Živim na novo!

In to dobesedno. Kajti pred dvema letoma in pol sem imela življenjsko nevarno prometno nesrečo. Prizadet center za spomin in zlom celotne desne strani telesa. V preteklih dveh letih se mi je zgodilo toliko novih stvari, da se včasih čudim hitrosti življenja. Verjetno sem dosti stvari že doživela, videla, slišala, a zame je večina novost. Zato po novi življenjski poti hodim z optimizmom, smehom in z ogromnim vprašanjem. Sam »firbec« me je!

Dostikrat pri ljudeh opazim, da jim je življenje preveč enolično. Da dnevi potekajo enako in brez zanimanja za novosti. Upam, da svojega »firbca« ne bom nikoli potešila. Včasih ne razumem njihovega razmišljanja, ker se ne obremenjujem z nepomembnimi malenkostmi. S tem si le otežujejo življenje. Preveč se posvečajo okolici in pozabijo nase. A če sam nisi 100 %, tudi drugim, kljub želji, težko priskočiš na pomoč. Ker to nisi ti. Ti si na prvem mestu! Jaz vedno zadovoljim svoje potrebe, saj tako ostanem jaz, brez pretvarjanja. Bolje je živeti pestro in z dnevnim novim znanjem.

Ko sem prišla s prvega predavanja na fakulteti, je oči rekel: »Ko si prišla ven, so te bili sami zobje«. To predavanje in potem še naslednja so mi vedno znova na obraz risali nasmeh. Večina besed in pomen predavanja je bilo zame novo. Kljub temu, da še nisem naredila mature (zgodovina), sem si želela učenja. Ko sem imela pogovor z dekanico, ni mogla verjeti, da HOČEM študirati. In da sem prva, ki je s tako željo pristopila k njej. Večina jih hodi na faks, ker morajo. Starši, poklic, naziv, ... Dosti tudi zaradi »žura«. Tega ne bom spustila niti jaz. Ker tudi pri tem prideš do ogromno vprašanj. A včasih ostaneš brez odgovora. A saj veste, kaj pravijo: »Kdor išče, ta najde«. In naj vas ne ustavi nič.

S svojimi besedami in dejanji moramo zavestno postavljati oder za življenje, ki ga želimo živeti.

3FAJLER – iz zloženke Mladinskega centra Trbovlje, napisala Taja Metličar

Kaj so vam povedali tisti, ki vas poznajo, kakšni ste bili prej?

Danes sem trmasta in vztrajna, za prej pa težko rečem. Starša pravita, da sem bila tudi trmasta, ampak bolj v negativnem smislu. Kot večina pubertetnikov in mladih, ki odrasčajo, se upirajo, razvijajo svojo osebnost, iščejo svoj košček neba. Menda sem bila tudi jokava, mimogrede me je kaj spravilo iz tira, hitro sem postala nervozna. Danes mi je čustvo žalosti neznano. Med zdravljenjem je psihologinja prosila starše, naj me poskusita sprovcirati, a jima ni uspelo.



Ste kdaj razmišljali, kako bi potekalo vaše življenje, če se nesreča ne bi pripetila?

Ne razmišljam, kaj bi bilo, če bi bilo ... Tega pravzaprav nihče ne more vedeti. Življenje bi pač sprejemala takšno in ga živela. Po nesreči so obstajale možnosti, da bom priklenjena na invalidski voziček. Kakšno bi bilo takrat moje življenje? Sanja se mi ne. Sem pa na morju razmišljala, da z vozičkom ne bi mogla iti na skalnato plažo, ne bi mogla skočiti s pomola ... Zato zdaj s toliko večjim užitkom skočim v vodo. Ljubim namreč življenje takšno, kot ga imam, kot je. Navsezadnje se življenje lahko v treh sekundah popolnoma spremeni.

Torej se vaše je življenje spremenilo?

Najprej moram povedati, da imam zlate starše! In brata! Hvala jim! Brez njihove požrtvovalnosti ne bi toliko napredovala, kot sem. In še brez mnogih drugih – zdravnikov, sester, psihologinje, fizioterapevtov, logopedinje, prijateljev ...

Da se je moje življenje spremenilo, lahko rečem, ker tako čutim. Na primer: na določene stvari drugače reagiram kot vrstniki, ki se obremenjujejo z mnogimi stvarmi. Jaz za razliko od njih slabega sploh ne vidim. Čeprav tu-

di to težko trdim. Morda bi pred poškodbami enako razmišljala, videla, ravnala. Ne morem vedeti. Tako kot je zdaj, tako je. To je moje življenje. Hodim po poti, ki mi je namenjena. Tudi prometna nesreča mi je bila. Kdo ve, kakšna bi bila moja pot sicer? Morda bi bila slaba, lahko bi zabredla v kaj slabega, se izgubila. Prometna nesreča pa življenja ne spremeni le ponesrečencu, ampak tudi bližnjim. Zelo!

Zakaj poudarjate besedo prometna nesreča?

Zato, ker sem doživela prometno nesrečo, ki mi je nekaj nesrečnega prinesla, to je poškodbe, sicer pa do mene ni prišlo nič nesrečnega, moje življenje se zaradi tega ni spremenilo v nesrečno. Hodim po življenjski poti, ki jo imam rada, ki mi je všeč. Kljub vsemu, kar sem doživela in preživljala, zdaj živim lepo in sem srečna!

Na dan nesreče bi morali opravljati matematiko na maturi. Niste je takrat, ste jo pa kasneje. Kako je potekalo učenje?

Zaradi prometne nesreče sta mi ostala še dva predmeta, to je matematika in zgodovina. Mami mi je povedala, da bi maturo do takrat že morala imeti, toda bila sem polna drugih načrtov in želja. Bila sem »pametna« kot vsi odraščajoči, upornica, učenje in šola pa nujno zlo. Menda se nisem kaj dosti razlikovala od vrstnikov.

Da sem opravila maturo, se morala v učenje vložiti veliko truda. Tudi vsi okoli mene, ki so mi pomagali. Tako domači kot profesorji na Gimnaziji Trbovlje, ki so imeli izjemen posluš zame. Hvala tudi njim! Matematiko sem uspešno opravila leta 2009, zgodovino pa 2010. Več težav mi je povzročila zgodovina. Toliko je podatkov! Za moj spomin res preveč.

Odločili ste se tudi za študij, vendar ste ga prekinili. Zakaj?

Oktober sem začela s študijem v Kopru, in sicer na programu Kulturne študije in antropologije. Želim si delati z ljudmi. Rada bi raziskovala življenje ljudi po svetu in pisala o tem, kako dojemajo stvari, čemu se nekje smeji, čujejo ipd. Na žalost zaenkrat še ne zmorem. Ko so se pojavile težave pri učenju oz. pomnjenju, si tega kar nekaj časa nisem priznala. Razmišljala sem: »Imam 23 let, mnogi do te starosti že diplomirajo, jaz pa na tem področju ne morem narediti ničesar.« Imela sem občutek manjvrednosti. V tem času sem si poškodovala roko, zato sem bila tri tedne doma in sem temeljito razmislila. Prišla sem do zaključka, da sem kljub temu uspešna, kajti v enem letu sem naredila tako velik korak, kot ga nekateri v vsem svojem življenju ne zmorejo. Kaj vse sem se naučila! Zato bom še nekaj časa počakala in poskusila znova. Težava je bila v tem, ker je program rednega študija na fakultetah zasnovan tako, da je v semestru po več predmetov, kar je za moj spomin poguba. En teden sem poslušala predavanje enega predmeta, naslednji teden drugega in hkrati že pozabila snov prejšnjega. Tak sistem zame in za moj spomin ni dober. Naslednjič bom poskusila na izrednem študiju, kjer poslušam en predmet, potem sledi izpit.

Težave s koncentracijo in spominom so torej še?

Seveda so in to velike. Za katerokoli dejavnost moram biti spočita. Če sem utrujena, ne morem zbrano razmišljati. Če takrat berem knjigo, ne razumem vsebine, se je kasneje ne spo-

mnim, če gledam televizijo, ravno tako ne. Vse ostane na tehničnem nivoju – berem, gledam, pomena pa ni. Zato obožujem jutra in vstajam med šesto in sedmo uro. Jutra me napolnijo z energijo, v zraku je čutiti mir. Do desetih dopoldne postorim veliko. Vsak dan moram popoldne počivati. Utrujenost se mi pozna tudi pri hoji. Tudi učenje postane brezplodno. Poslabša se mi vid. Desne strani slike zmanjka, čeprav imam občutek, da vidim vse, pa ni tako. Takrat se lahko v koga ali kaj zaletim, kar se mi je dogajalo. Zato tudi ne morem voziti avtomobila. Sem v družbi s prijatelji, pogovarjamo se npr. o filmu, ki smo ga gledali nedolgo nazaj, pa se ne spomnim določenih delov. Ali pa kopica stvari, ki so mi bile verjetno pred nesrečo samoumevne tako kot vsem ljudem še danes, jaz sem jih pa pozabila. Primer: že otroci vedo, da na leski zraste lešnik, jaz pa ne. Dostikrat se je zaradi taki situacij težko pogovarjati. Doma potem poiščem informacije v knjigi, na internetu in si jih zapišem.

Zapisovati si moram, kaj naj grem kupit v trgovino, kaj imam naslednji teden za postoriti, skratka, ob meni morata biti vedno blokec in svinčnik. Nikoli ne bo čisto v redu, nikoli več ne bo tako, kot je bilo.

Je intenzivno učenje del vašega vsakdana?

Točno tako. Rada se učim, hočem se učiti. Zame je namreč učenje življenjskega pomena. V treh letih sem dosegla res veliko. Ampak le z učenjem in podporo ljudi okoli sebe. Po nesreči sem naredila res velik korak. Zdaj si postavljam manjše in natančne cilje, do katerih stopam korak za korakom. Zgodilo se je to, da manjših uspehov sploh nisem opazila več, ker je bil prej napredek v tako kratkem času tolikšen. Moje načelo je, da moram čim več poskusiti narediti sama, če res ne zmorem, šele prositi za pomoč. Pomembno je, da stopam proti cilju počasi in po načrtovani poti. To počnem z veseljem!

Kako živite danes?

Učim se, se družim s prijatelji, že nekaj let delujem v Mladinskem centru Trbovlje, kjer vodim delavnice, delam v dnevnem centru Sonček, sodelujem pri različnih projektih, potem v Zavodu varna pot, v katerem sodelujem na delavnicah po šolah. Zelo veliko berem. Uživam pri branju! In hoja je moja strast. Dva meseca po rehabilitaciji v Soči, kjer sem bila še na vozičku, sem se s Tomažem mamom odpravila na 17 kilometrov dolg pohod. Mam, očeta in njo je bilo strah, če bom zmogla. Bilo je težko, a prišla sem na cilj. Zame je bil to tolikšen uspeh, tolikšno veselje, da se ne da opisati z besedami. Velik del dneva preživim z očetom, ki je že upokojen. Zelo sva povezana.

Ne morete voziti le zaradi zdravstvenih težav ali tudi sicer nečete? Vas je strah? Kaj pa kot sopotnica? V moj avto ste prisledli sproščeno. Vsaj tako se mi je zdelo.

Želje po vožnji avtomobila nimam. Pravim, da lahko povsod pridem peš, s kolesom, vlakom ali avtobusom. Ko sem maturirala, sem si kupila kolo. Pa tudi »taksi Toni« je pri hiši, tako da težav, kako kam priti, res nimam (verjetno ji je moj pogled povedal, da rabim dodatno razlago o takšiju, zato - Toni je Tajin oče, ki ji je za prevoz vedno na razpolago, zato mu tako pravi). Ko so me po zdravljenju peljali domov, sem bila celo pot tiho. Strahu nimam, če vozi ose-

ba, ki ji zaupam. Če se s kom ne bom počutila varno, bom povedala in izstopila. Življenja cesti zaradi nepravilne in nevarne vožnje ne bom podarila. Sedim rajši na prednjem sedežu, da spremljam vožnjo, situacijo na cesti, da vidim na števec za hitrost. To mi daje večjo gotovost. Strah pa me je vedno, ko vidim, kako nekateri vozijo. Takrat postanem nervozna. Zakaj ljudje tako ravna? Adrenalin naj sproščajo drugje, ne pa da ogrožajo tako sebe kot druge. Zakaj ne pomislijo na nas, ki smo takrat v njihovi bližini? Nesreče na cesti se dogajajo tudi brez divjanja, precenjevanja sposobnosti in objestnosti, ni jih treba še dodatno izzvati.

Razmišljate o zaposlitvi in osamosvojitvi?

Seveda si želim obojega kot vsak odrasčajoč človek. Ampak zaenkrat bo še ostalo tako, kot je. Osemurni delovnik je zame preveč. Ne bi zmogla toliko časa delati. Tudi moj spomin se bo do konca življenja obnavljal.

Kako je nesrečo in vse, kar je ta potegnila za seboj, sprejel Tomaž? Sta še skupaj?

Razšla sva se. Ko sem začela prepoznavati ljudi, sem vedela, da je to Tomaž, da je moj fant. Ampak kaj pomeni, da je nekdo tvoj fant? Nekega dne me ja mama vprašala, kaj čutim do njega. Nisem vedela odgovora. Čutila sem isto, kot do vseh, ki so mi bili blizu, nič drugače. To pa ni bila ljubezen. Ljubezenskega čustva do nasprotnega spola, do partnerja nisem več poznala in ga še danes ne. Pogovorila sva se, sprejel je to dejstvo. Razšla sva se kot prijatelja. Mislim, da ga je bilo celo nekoliko strah, ker sem bila drugačna – kot prej in kot danes. Razumem ga. Danes ima drugo dekle, smo pa še vedno prijatelji tudi z njegovo družino, predvsem z njegovo sestro in mamom. Z mamom veliko hodiva, saj hojo, kot sem že rekla, obožujeva obe. Zato je v knjigi opisala prehojeno pot v Camino (Moja samotna pot, avtorica Staša Lepej Bašelj, op. p).

Kaj pa prijatelji? So vam ostali zvesti? Ste jih prepoznali v nesreči?

Vem, kdo so moji prijatelji, kdo znanci. Zdaj to že ločim. Po nesreči so mi prijatelji stali ob strani, me sprejeli takšno, kot sem, niso me poskušali spreminjati. So z menoj takšno, kot sem.

Vam je kdo obrnil hrbet?

Ne, to pa ne.

Moje življenje sedaj

Od nesreče mi ni pritekla nit ena solzica, saj je ne vidim kot nesrečo v mojem življenju, ampak le nov življenjski korak. Dobila sem nova razmišljanja in videnja. Veliko stvari, ki sem jih počela, so ostale iste in jih ponovno izvajam. Sicer pa je moja življenjska pot dobila nove stezice.

Še vedno sem rada v družbi ljudi, tako da ponovno vodim delavnice. Še vedno se mi zatakne pri izgovorjavi. Vem, kaj hočem povedati, a ko spregovorim, včasih to ni tisto, kar hočem povedati.

Bila sem na prvem pohodu. Prehodila sem 20 km, tako da sem pohodništvu odprla nove poti. Poslušam reggae in spiritualno glasbo. Še vedno me zelo zanimajo verstva in kultura. Knjige še vedno ostajajo moja za-

kladnica.

Imam srečo v življenju in nekdo v meni hoče doživeti še nekaj novega, ker še ni vsega spoznal.

Naše življenje se spremeni na dva načina: prek ljudi, ki jih spoznamo in s knjigami, ki jih preberemo.

Napisala Taja 10 mesecev po prometni nesreči

Ali se mladih po šolah, ko v delavnicah Zavoda varna pot poveste svojo zgodbo, ta dotakne?

Zdi se mi, da ko le slišijo pripoved, ne toliko. Ko pa vidijo fotografije razbitin avtomobila, se mi zdi, da uzavestijo, da se zaradi prometne nesreče ne spomnim prejšnjega življenja, da nisem poznala svojih najdražjih, ne staršev, brata, prijateljev. Takrat mislim, da se v njih nekaj premakne. Takrat začutijo, da prometna nesreča ni šala, da so posledice hude. Pravim, da če samo en mladostnik na vsaki šoli spremeni svojo miselnost o ravnanju na cesti, je namen dosežen.

V Zavodu varna pot so res čudoviti ljudje: Robert, Katja, Urška ... in čisto vsi, ki sodelujejo. Ne morem vseh naštetih po imenu. Lahko se jim

zahvalimo za to, kar delajo. Njihovo delo je pomembno. Res je dobro, da se nekdo ukvarja s temi problemi. Kajti na cestah je preveč žrtev. Vedno, kadar me povabijo na delavnice, se z veseljem odzovem.

Ste doživljali usmiljenje?

Težko kaj povem o tem, ker se ne spomnim, kaj sem pri ljudeh opazila, čutila. Morda je bilo, ali pa je še kdaj koga strah ob meni, ker ne vedo, kakšne poškodbe točno sem utrpela.. Lahko sem se tudi komu smilila, vendar ne vem. Tudi zdaj tega ne zaznam.

Najboljše nasvete lahko da človek, ki ima o določeni stvari izkušnje. Vaša je bila res velika. Kaj predlagate, kako bi še dodatno izobrazili voznike vseh starosti, da bi bila njihova vožnja bolj varna?

V Sloveniji bi morali narediti poligone, na katerih bi predvsem mladi lahko sproščali adrenalina. To predlagajo tudi sami, ko se srečujemo na delavnicah ipd. Tudi vsak voznik, ko naredi izpit, bi obvezno moral za nekaj dni oditi v Sočo in se soočiti s posledicami poškodb, dobljenih v prometnih nesrečah. Veste, jaz sem lahko vsaj govorila, marsikdo od ponesrečencev pa ne more niti z mezinom migniti. Dobesedno!

Kaj vas danes poleg življenja samega še osrečuje?

Moja enoletna nečakinja Naja, bratova hči. Ob njenem rojstvu se je v meni porodilo novo čustvo, ki se ga od prej ne spominjam.

Z bratom sva bila kot otroka navezana drug na drugega, imela sva skupno sobo, čeprav je šest let starejši od mene. Razumela sva se, pa tudi ušpičila marsikakšno vragolijo. Kot vsi bratje in sestre. Ob moji nesreči je bil tako meni kot staršem v veliko oporo. Čeprav jo je tudi sam potreboval.

Torej nekaj najlepšega se je zgodilo, ko je prišla na svet Naja. Ko jo vidim, me napolni s srečo, veseljem, s pozitivno energijo. Zelo sem navezana nanjo. Tudi ona me ima zelo rada. Res sva si v veliko veselje.

»Prometna nesreča pa življenja ne spremeni le ponesrečencu, ampak tudi bližnjim. Zelo!« je rekla Taja.

Zato bomo v naslednji številki objavili pogovor z njenimi starši.

Mira Vidmar

Fotografije: Družina Metličar



POTUJMO PRIJETNO IN VARNO Z NAŠIMI NAJMLAJŠIMI

Zbranost za volanom in osredotočenost na promet je prav gotovo eden bistvenih elementov varne vožnje.

Kateri momenti pa so tisti, ki lahko odvrtačajo voznikovo pozornost? In kaj je tisto, na kar moramo biti pozorni, še preden sedemo v avto?

Voznikovo pozornost lahko od zbrane vožnje odvrne marsikaj, bodisi je to pogovor preko mobilnega telefona, preglasna glasba, zamišljenost, utrujenost, ali pa nemiren otrok v avtomobilu, ki lahko vznemiri tudi voznika.

Če želimo s svojim najmlajšim družinskim članom varno in prijetno potovati, se je potrebno na pot skrbno pripraviti.

Vozilo, s katerim želimo potovati, mora biti brezhibno; če se odpravljamo na daljšo vožnjo je dobro, da ga temeljito pregleda strokovnjak - avtoserviser. Možno pa se je včlaniti tudi v enega od avtoklubov (AMZS), ki nam v sodelovanju z drugimi evropskimi avtomobilističnimi organizacijami priskoči na pomoč ob morebitni okvari vozila po vsej Evropi.

Ko potujemo z otrokom, je dobro vnaprej preveriti pot, na katero se podajamo. Tako se izognemo morebitnemu čakanju in drugim nevšečnostim na cesti. Na dolgem potovanju je potrebno načrtovati postanke za hranjenje otroka.

Z dojenčkom ali mlajšim otrokom je smiselno potovati v času njegovega spalnega termina. Poleti okno na njegovi strani zaščitimo s senčnikom in ga varno namestimo v zanj prirejen otroški avtomobilski sedež oz. lupinico, če je še dojenček. V vročih poletnih mesecih je priporočljiva vožnja ponoči, zgodaj zjutraj ali pozno zvečer, ko je bioritem otroka takšen, da zagotovo zaspi, hkrati pa v avtomobilu ne bo pretirane vročine. Pomembno je, da se pred nočnim potovanjem voznik dobro spočije.

Dojenčki so najsrečnejši, ko vidijo enega od svojih staršev. Če le imamo prostor na zadnjem sedežu, naj eden od staršev sedi zadaj. Nekoliko starejšemu otroku lahko popestrimo potovanje tako, da pripravimo različne igre, s katerimi ga bomo zamotili. Ena od iger je lahko iskanje določenih črk ali števil na registrskih tablicah. S starejšimi otroki lahko štejemo avtomobile različnih znamk. Zmaga tisti, ki jih našteje največ. S seboj lahko vzamemo tudi različne družabne igre ali igrače, vendar je treba paziti, da te ne vsebujejo majhnih delcev. Če pa otrok izredno težko prenaša pot, mu na enakovrednih razdaljah na poti lahko podeljujemo kakšne nagrade.

Starejšemu otroku lahko izdelamo poseben zemljevid, da bo lahko spremljal naše napredovanje na poti. Otroku lahko predvajamo različne pravlјice na kasetah ali CD-jih, lahko poslušamo tudi glasbo.

V primeru slabosti na vožnji je treba poskrbeti tudi za to, da otrok pravočasno zaužije tabletko proti slabosti.

S seboj ne smemo pozabiti vzeti dovolj tekočine, najboljša je voda, in hrano, predvsem zdrave prigrizke.

Medtem ko nekatere otroke vožnja z avtomobilom pomirja, je za druge precej stresna. Nemirni otroci ponavadi vznemirijo tudi starše in potovanje kmalu postane vse prej kot prijeten dogodek.

Zaradi voznikove vznemirjenosti in odvrtačanja pozornosti od zbrane vožnje, se lahko zgodi tudi prometna nesreča.

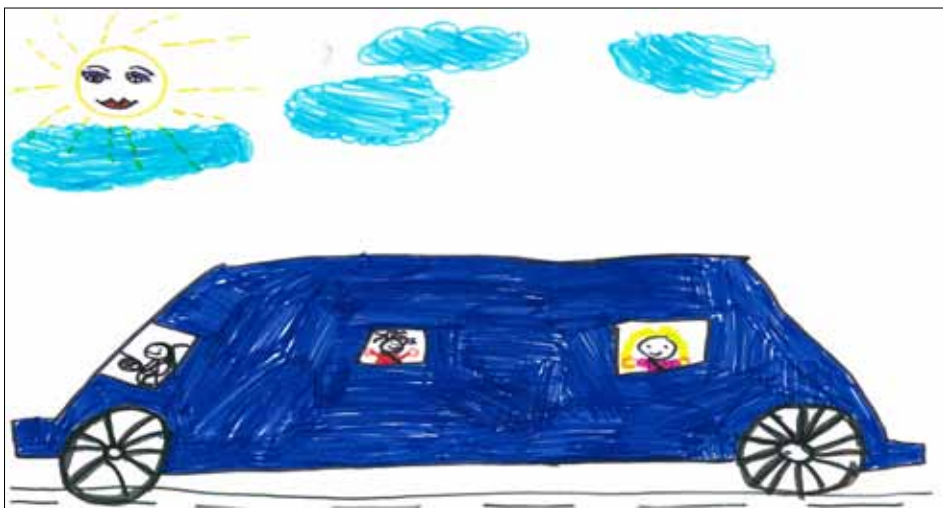
In tako kot svetuje Pasavček: »Red je vedno pas pripet!« dajmo svojim otrokom zgled in se najprej sami pripnimo z varnostnim pasom. Ta še

vedno lahko obvaruje marsikatero življenje ali prepreči poškodbe, hkrati pa pripenjanje z varnostnim pasom kaže na našo prometno kulturo.

V zadnjih letih veliko osnovnih šol in vrtcev, tudi preko projekta Pasavček, uspešno ozavešča in vzgaja otroke in njihove starše o prometni varnosti.

Potovanje z našimi najmlajšimi je lahko prav prijetno, če se na pot dobro pripravimo in upoštevamo navodila prometne varnosti.

Ida Krušič Smrekar



BOTANIČNI VRT UNIVERZE V LJUBLJANI – SKRITI BISER NAŠEGA MESTA

Na Izanski cesti 15 v Ljubljani že vse od leta 1810 deluje Botanični vrt. Je naša najstarejša kulturna, znanstvena in izobraževalna ustanova z neprekinjenim delovanjem. Ustanovljen je bil v času Ilirskih provinc kot Vrt domovinske flore in deloval v okviru Ecoles Centrales (visoke šole). Na omenjeni šoli je kot predavatelj za naravoslovje in botaniko deloval Franc Hladnik.

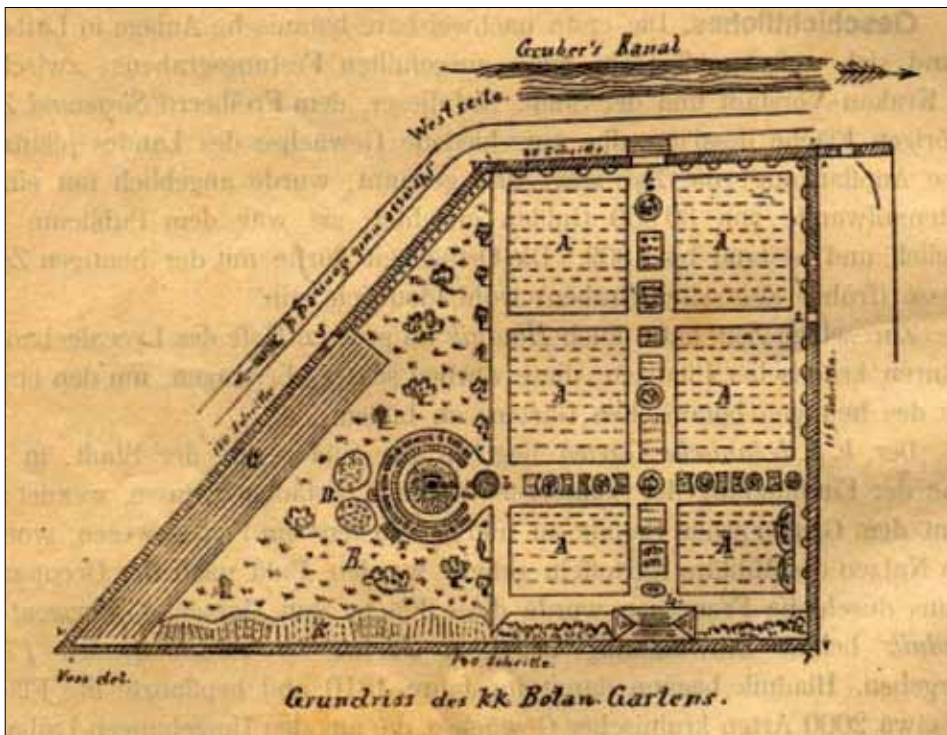
Franc Hladnik se je rodil leta 1779 v Idriji, kjer je bil njegov oče rudniški čuvaj. Bil je dober učenec. Z naravoslovnimi zbirkami se je seznanil v Zoisovi hiši; tam je začutil tudi zanimanje za raziskovanje narave, ki sta ga gojila brata Žiga in Karl Zois. Hladnik je bil po končanem študiju filozofije in teologije leta 1795 v Ljubljani posvečen za duhovnika. Delal je kot skriptor v licejski knjižnici, nato kot učitelj in ravnatelj na normalki ter gimnazijski prefekt.

Franc Hladnik je zasnoval vrt, ki je v začetku meril 33 arov oz. 919 klafter. V njem je najprej zasadil rastline, ki jih je gojil že na licejskem vrtu (nasad kranjskih rastlin). Za nastanek vrta je bilo poleg Hladnikovega navdušenja za botaniko pomembno tudi njegovo srečanje s francoskim guvernerjem Augustom Marmontom. Ta ga je določil za vodjo Vrta domovinske flore ter mu dovolil, da sam izbere lokacijo zanj. Zasaditve prvih rastlin spomladi leta 1810 se je udeležil tudi ilirski guverner ter zasadil lipo. Število rastlin se je hitro večalo. Tako je v inventarnem spisu za leto 1812 navedenih 768 domačih vrst, ki so rasle v vrtu. Vrt je imel odobreno letno donacijo 1000 frankov ter vrtnarja s 500 franki letne plače.

Ko je po propadu Ilirskih provinc prišlo do obnove avstrijske oblasti, je vrt ostal odprt predvsem zaradi Hladnikovega prizadevanja ter poznanstva z avstrijskimi botaniki. Tako so ga po letu 1822 povečali za približno 16 arov ter ga ogradili z zidom. Leta 1829 je bilo v vrtu že več kot 2000 rastlin.



Franc Hladnik



Načrt Vrta domovinske flore

Hladnik je deloval v vrtu in prinašal rastline vse do leta 1834. Začele so mu pešati oči in na starost je popolnoma oslepel. Takrat je vodstvo vrta prevzel Janez Nepomuk Biatzovsky, za njim pa Hladnikov učenec Andrej Fleischmann. Leta 1843 je izšlo njegovo delo Pregled kranjske flore. Za njim je ravnateljaval Vladimir Konšek, ki se je usmeril v vzgojo sadnih dreves, kar je vplivalo na zmanjšanje števila rastlinskih vrst.

Leta 1886 je postal ravnatelj Alfonz Paulin in z njim je vrt doživel nov razcvet. Tri leta kasneje je namreč pričel izdajati vsakoletni seznam semen Index seminum ter ga pošiljati sorodnim ustanovam po svetu. Med leti 1901 in 1936 je izhajala Paulinova herbarijska zbirka *Flora exsiccata Carniolica*.

Leta 1920 je prišel vrt pod okrilje leto dni prej ustanovljene Univerze. Po drugi svetovni vojni so vrt povečali na velikost 2,35 ha, dobil pa je tudi prvi rastlinjak. V tem času ga je vodil Jože Lazar. Poleg rastlinjaka je vrt dobil tudi laboratorijski prostor, obnovili so pomožne vrtnarske naprave ter skopali bajer, v katerem so opazovali procese zaraščanja. Urejen je bil skalnjak z rastlinami z goratih delov in Krasa. Njegov naslednik je bil Vinko Strgar, ki je še izboljšal sodelovanje s sorodnimi svetovnimi ustanovami. Zaradi širitve ceste in dolenjske železnice se je vrt kasneje nekoliko zmanjšal, sprejeta pa je bila tudi odločitev o ureditvi novega vrta v okviru Biološkega središča pod Rožnikom nasproti

Živalskega vrta Ljubljana. Uresničitev tega cilja bo zagotovo težka, saj so stalne dejavnosti vrta in celo njegov obstoj že nekaj let ogrožene. Nedopustno je, da finančna plat delovanja tako pomembne ustanove še ni sistemsko urejena. Leta 1991 je bil botanični vrt zavarovan kot spomenik oblikovane narave na lokalni ravni, leta 2008 pa je dobil status spomenika državnega pomena. Minulo leto pa je praznoval 200 let



Blagajev volčin – zaščitena slovenska rastlina

neprekinjenega delovanja. Ob tej priložnosti je izšla knjiga dolgoletnega ravnatelja vrta dr. Jožeta Bavconca *Botanični vrt Univerze v Ljubljani – 200 let*. Danes meri vrt 2 ha, v njem pa raste več kot 4500 rastlinskih vrst, podvrst in oblik.

Vrt ima v vsakem letnem času drugačno podobo. Je tudi dom mnogim živalim. Zato ga je vredno večkrat obiskati, se v njem sprehoditi in sprostiti ter ga tako bolje spoznati. Danes ima več enot. Del, v katerem so predstavljena pred-

vsem drevesa in grmovnice, je arboretum. Večji del le-tega je v starem delu vrta. V delu, imenovanem rastlinski sistem, so rastline razvrščene po sorodstvenih kriterijih. Okrog 80 različnih družin je predstavljenih na gredah v osrednjem delu vrta. V bazenih z vodnimi in močvirskimi rastlinami ter bajerju rastejo predvsem vodne in močvirske rastline, ki za rast izven naravnih rastišč potrebujejo posebne razmere. Rastline gorskih predelov in Krasa so razporejene v skalnjaku. V rastlinjaku rastejo predvsem tropske rastlinske vrste, ki zahtevajo predvsem višjo zračno vlago in ves čas enakomerno temperaturo. V velikih loncih so zasajene sredozemske rastline, ki prezimijo v rastlinjaku. V gojitvenem delu (grede) se ukvarjajo z vzgojo in množenjem rastlin, namenjenih za nasaditev v različnih delih vrta. To je tudi prostor za raziskovalno delo. Zadnja pridobitev vrta je bil tropski rastlinjak, katerega otvoritev je bila decembra 2010.

Cvetka Škof



Tropski rastlinjak

Literatura:

- Kladnik, Darinka. *Ljubljana z nostalgijo: 70 zgodb o slavnih ljudeh, pomembnih dogodkih, skrivnostih, posebnostih mesta*. Cankarjeva založba – Založništvo, d.o.o., Ljubljana 2009.

- Spletna stran <http://www.botanicni-vrt.si>, dostopno 20. 1. 2011

V LJUBLJANI DELILI ZLOŽENKE IN OPOZARJALI NA TRAGIČNE POSLEDICE NEPREVIDNE UPORABE PIROTEHNIČNIH SREDSTEV

Na Policijski upravi Ljubljana smo skupaj z Mestno občino Ljubljana 21. decembra 2010, organizirali akcijo ozaveščanja ljudi o neprevidni in nepremišljeni uporabi pirotehničnih sredstev.

Policija v sodelovanju z drugimi državnimi organi: z Inšpektoratom RS za notranje zadeve (IRSNZ), Tržnim inšpektoratom RS (TIRS) in Carinsko upravo RS (CURS) izvaja številne preventivne akcije, s katerimi poziva k varni uporabi pirotehničnih sredstev, predvsem petard. Po besedah direktorja PU Ljubljana so tovrstne akcije prispevale k večji ozaveščenosti ljudi o posledicah, ki jih lahko povzroči nevarna uporaba pirotehničnih izdelkov.

»Danes delimo letake, ki opozarjajo ljudi, kako nevarno je napačno ravnanje s pirotehničnimi

izdelki, kjer lahko pride tudi do hudih telesnih poškodb,« pa je ob tej priložnosti povedala ministrica Katarina Kresal in poudarila: »Pamet v roke, previdno!«

Ivan Mezek, inšpektor, PU Ljubljana



Direktor Policijske uprave Ljubljana **mag. Stanislav Vrečar**, ministrica za notranje zadeve **Katarina Kresal** in ljubljanski župan **Zoran Janković** so mimoidočim delili zloženko z naslovom Skupaj za vašo varnost.



LJUBLJANSKI POLICISTI SMO OB ZAKLJUČKU PROJEKTA VARNO NA POTI V ŠOLO IN DOMOV 18. NOVEMBRA 2010 LJUBLJANSKIM OSNOVNOŠOLCEM PODELILI NAGRADE IN JIM PREDSTAVILI DELO POLICISTOV.

Na Policijski upravi Ljubljana smo v sodelovanju z Oddelkom za preventivo v Generalni policijski upravi in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana pripravili preventivno akcijo in pobarvanko Varno na poti v šolo in domov.



Ljubljanski prvošolčki in policisti smo se zabavali ob zaključku projekta Varno na poti v šolo in domov

Vodje policijskih okolišev so septembra obiskali najmlajše šolarje, jim razdelili pobarvanke in predavali o tem, kako poskrbeti za varnost na poti v šolo in domov. Pobarvanka je razdeljena na dva dela. V prvem delu so otroci skozi igro spoznavali nekatera prometna pravila, v drugem pa odgovarjali na dve vprašanji.



Podelitev nagrad je bila na Postaji prometne policije Ljubljana. Vsi izžrebani učenci so na slovesni podelitvi prejeli praktične nagrade (kolesarsko čelado, policista medvedka in igrice Policija 113). Nagrade sta podelila župan Mestne občine Ljubljana **Zoran Jankovič** in vodja Sektorja uniformirane policije Policijske uprave Ljubljana **Vinko Trebše**. Nagrade sta prispevala Policijska uprava Ljubljana in Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana.



Med 3417 pravihnimi odgovori, ki so do 3. novembra 2010 prispeli na Policijsko upravo Ljubljana, je posebna komisija izžrebala devet nagrad. Izžrebani so bili naslednji učenci prvih razredov:

- Matic Lukek, OŠ Log - Dragomer, Brezovica pri Ljubljani
- Klemen Pust, OŠ Stara Cerkev, Stara Cerkev
- Luka Urbanija, OŠ Moravče - podružnica Vrhpolje, Moravče
- Maša Rus Golobič, OŠ Zalog, Ljubljana
- Bine Jerič, OŠ Poljane, Ljubljana
- Eldin Baftiroški, OŠ Dravlje, Ljubljana
- Ines Osojnik, OŠ Bežigrad, Ljubljana
- Sian Mešič, OŠ Vič, Ljubljana
- Klara Drolc, OŠ Šmartno v Tuhinju - podružnica Motnik, Moravče

Na podelitev nagrad smo povabili tudi vse sošolce izžrebanih učencev, njihove razrednike in ravnatelje šol. Za popestritev obiska smo pripravili tudi lutkovno igrco Promet ni hec, ki je navdušila otroke in njihove učitelje. Poleg tega smo jim predstavili delo policistov konjenikov, vodnikov službenih psov, prometnih policistov, policistov kolesarjev, pa tudi delo reševalcev, gasilcev in mestnih redarjev. Otroci so med drugim lahko preizkusili različne naprave Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.



Dogodka se je udeležilo skoraj 500 otrok in njihovih spremljevalcev. Zabavali so se ob različnih aktivnostih, ki smo jih zanje pripravili, si ogledali službene živali policije, obiskal pa jih je tudi Pasavček. Ob odhodu smo zanje in njihove spremljevalce pripravili tudi preventivno gradivo (odsevnik trak in kresničko za boljšo vidnost, plakat Pasavčka z urnikom za šolsko leto 2010/2011 in zloženke s preventivnimi nasveti).

Prvošolčki so bili ob obisku policistov navdušeni, uživali pa smo tudi policisti, saj nam je takšna oblika preventivnih aktivnosti popestrila si-



cer zahteven delavnik. Upamo, da se še kdaj srečamo, ko bomo v prijetnem in sproščenem vzdušju ponovili vsa prometna pravila, ki smo se jih skupaj učili.

Ivan Mezek, inšpektor, PU Ljubljana

PROJEKT PASAVČEK 2010/2011

Javna agencija RS za varnost prometa, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu organizira projekt PASAVČEK – uporabo varnostnih pasov in otroških sedežev v avtomobilih, ki poteka že šesto leto. V projekt se vključuje tako kot vsako leto tudi letos Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.

Projekt se je že začel septembra in bo trajal celo šolsko leto, predvidoma se bo zaključil maja oz. junija 2011.

O začetku projekta je v glasilu Varna pot št. X/3 že bilo napisano s strani Javne agencije RS za varnost prometa, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Na občinske svete za preventivo in vzgojo v cestnem prometu smo dobili vsa gradiva, ki so bila pripravljena v okviru projekta, in sicer za vse otroke plakate – šolski koledar in letake – urnike s pobarvanko. Vsa gradiva smo poslali osnovnim šolam in vrtcem na področju Mestne občine Ljubljana.

V sklopu tega je bilo predstavljeno projektno delo za vrtce in osnovne šole, v katerega se je bilo potrebno prijaviti.

Projektno delo je namenjeno v vrtcih za skupine od 4 do 6 let in v osnovnih šolah za prvo triado, od 1. do 3. razreda.

V projekt se je bilo možno prijaviti od 6. do 20. oktobra 2010 direktno na Javno agencijo RS za varnost prometa, SPVCP. Iz Mestne občine Ljubljana se je v projektno delo prijavilo 9 osnovnih šol s 45 enotami (razredi) in 11. vrtcev s 46 enotami.

Za vse prijavljene smo dobili dodatna gradiva, ki smo jih razdelili, in sicer kazala za knjige, metre, pasavčke kopitljčke, obešanke za vrata, brošure. Obenem je zagotovljena možnost za sodelovanje na pripravljeni prireditvi z demonstracijskimi napravami za prikaz in svetovalje o ustrezni uporabi otroških sedežev, prikaz naletnih tež ter obisk prireditve z maskoto PASAVČEK. Zagotovljeno in izvedeno je bilo izobraževanje v mesecu novembru za vodje projektov na osnovnih šolah in v vrtcih.

Projektno delo je potekalo oz. še poteka po naslednjem programu:

- oktober; prijava k sodelovanju v projektu
- november; dvodnevno izobraževanje učiteljev in vzgojiteljev

- december 2010 – marec 2011; izvajanje projekta in aktivnosti v sodelovanju z Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, starši, društvi in združenji
- april 2011; oddaja končnih poročil o izvedenih projektih
- maj – junij 2011; pregled končnih poročil in izbor, podelitev priznanj in nagrad za otroke in potrdil o sodelovanju za učitelje oz. vzgojitelje

Kot nagradico za aktivno delo sodelujočim skupinam, ki bodo poslale končno poročilo, bodo otrokom v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu podeljena priznanja najboljšim (tristo) iz prvega do tretjega razreda osnovnih šol, oz. oddelkom vrtcev bodo podeljene figurice PASAVČKA in druge simbolične nagrade ostalim otrokom. Sodelujoči učitelji oz. vzgojitelji bodo ob koncu projekta prejeli potrdila.



PEŠEC – BODI PRE-VIDEN

Že nekaj let zapored Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL sodeluje v akciji Pešec – bodi preVIDEN, s katero se spodbuja ukrepe za večjo varnost pešcev in pri tem opozarja na dve najbolj ogroženi skupini, na osnovnošolske otroke in starejše od 65 let, ki so najpogostejši udeleženci v prometnih nesrečah.

Akcija je vključena v Nacionalni program varnosti cestnega prometa, ki se izteče konec leta 2011 in poteka v sodelovanju med Ministrstvom za promet, Ministrstvom za šolstvo in šport, Ministrstvom za notranje zadeve, Ministrstvom za zdravje, Rdečim križem Slovenije in Zvezo združenj šoferjev in avtomobilistov Slovenije ter občinskimi sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

V akciji je poudarjeno temeljno pravilo, da je v prometu VIDNOST - VARNOST. Pešci morajo tudi sami poskrbeti, da bi bili v prometu bolj vidni in tako tudi bolj opazni in varni.

Akcija je potekala v dveh delih, in sicer prvi del od 1. 10. 2010 – 22. 10. 2010 in drugi del od 10. do 31. januarja 2011.

Za prvi del akcije so bili pripravljeni kompleti gradiv – pisma, razglednice, zgibanke in plakati, ki smo jih prejeli na Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in jih razdelili osnovnim šolam. Osnovne šole so dobile za vsak oddelek – razred komplet gradiv, dopis za mentorja, zgibanko in plakate za šolo ter pisma, razglednice in zgibanke za učence. Vsak razred je dobil komplet, ki je bil sestavljen iz dveh pisemskih ovojnic, dveh vložnih listov, dve razglednici, dve zgibanki za vsakega učenca ter plakat Bodi preVIDEN in zgibanko za vsak oddelek.

Akcija je bila namenjena učencem četrtilih razredov ter posredno njihovim starim staršem oz. starejšim od 65 let in je potekala tako, da so učenci pisali svojim starim staršem, sorodnikom in znancem pismo, ki so jim ga poslali. V njem je bila poleg sporočila priložena razglednica in zgibanka. Razglednica je bila tudi kupon za žrebanje, ki so jih stari starši, sorodniki ali znanci poslali nazaj na Javno agencijo RS za varnost prometa, SPVCP do vključno 11. januarja 2011. Vse vrnjene razglednice bodo vključene v žrebanje nagrad za starejše (1000 odsevnih trakov). S poslano razglednico stari starši pomagajo tudi otrokom, da se bodo potegovali za nagrade najbolj uspešnih razredov, saj bodo učenci 50 razredov, ki bodo uspešno izvedli akcijo, dobili odsevne trakove.

Z akcijo se je želelo spodbuditi učence in njihove starše ter stare starše, da upoštevajo najvažnejša pravila za pešce ter da generaciji starih staršev to sporočijo otroci, vnuki, saj bodo zaradi čustvene povezanosti v veliki meri upoštevali te nasvete.

V preteklih letih je akcija nedvoumno prispevala, da se je število mrtvih pešcev zmanjševalo. Tako se je tudi število mrtvih pešcev občutno zmanjšalo glede na lansko leto; pri tem se je zabeležilo tudi manjše število prometnih nesreč z udeleženci pešcev v nočnem času oz. pri zmanjšani vidljivosti.

V namen boljše predstavitve akcije s strani Javne agencije RS za varnost prometa, SPVCP je bil izdelan TV spot, ki smo ga s pomočjo donatorja PRUMARO iz Ljubljane predvajali na

GEM Portalu, ki je nameščen v mestnih avtobusih javnega prevoznika LPP in sicer od 15. 1. 2011 do 31. 1. 2011.

V sklopu akcije smo skupaj z Javno agencijo RS za varnost prometa, SPVCP izvedli v mestnem središču na Prešernovem trgu, Figovcu – Ajdovščini posebne aktivnosti, namenjene mladim, ki so potekale 1. 12. 2010 in so sovpadale s svetovnim dnem boja proti AIDSU.

Mladim smo delili posebne odsevne kondome z logotipom akcije Bodi preVIDEN. Poleg kondomov so mladi, ki so izpolnili kratko anketo o vedenju v prometu kot pešci, prejeli odsevni trak in letak.

Z vsebinami smo želeli mlade opozoriti na nevarnost v prometu in pri spolnosti ter jim jasno sporočiti, da v prometu kot pešci uporabljajo odsevna telesa in odsevne materiale, da bodo bolj vidni, pri spolnih odnosih pa uporabljajo kondom, da bodo varni pred spolno prenosljivimi boleznimi.

Na Prešernovem trgu so materiale delile posebno oblečene demonstratorke Javne agencije RS za varnost prometa SPVCP, na za to prirejenih kolesih; pri Figovcu so demonstratorji svetovali in predstavljali mimoidočim odsevna telesa in materiale.

Do konca januarja in v februarju 2011 ima Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu namen organizirati na Zavodih za zdravstveno varstvo, Domovih za upokojence in nekaterih društvih predstavitev z napravo VIDKO, ki nazorno predstavlja uporabo odsevnih predmetov v temi ali ponoči. Gre za prenosljiv napihljivi šotor, v katerem se udeleženec prepriča o koristni uporabi odsevnih teles in svetlejših oblačil.



Plakat Bodi preVIDEN





Letak Bodi preViden



Bodi viden - Vidko znotraj



Demonstracijski rekvizit Vidko

POVZETEK OBDOBNEGA NAČRTA

Glede na namen akcije in na podlagi analiz stanja ter nekaterih mednarodnih izsledkov sta tej akciji opredeljena naslednja cilja:

Pešci so v dolgoročnem obdobju zagotovo med najbolj ogroženimi v cestnem prometu, saj je delež mrtvih pešcev na 100 poškodovanih med najvišjimi glede na druge skupine udeležencev. Delež mrtvih je več kot dvakrat višji kot pri voznikih osebnih avtomobilov in kolesarjih.

V letu 2009 se je število mrtvih pešcev nekoliko zmanjšalo, delež pešcev med vsemi smrtnimi žrtvami prometnih nesreč pa ostaja še vedno relativno visok (skoraj 14%).

Pešci tako še vedno ostajajo ena izmed najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu (tako za vozniki in potniki v osebnih avtomobilih). Še vedno pa ostajajo najbolj ogroženi pešci, stari nad 65 let.

Večina nesreč, ki jih povzročijo starejši pešci s svojimi napakami, so posledica slabšanja psihofizičnih sposobnosti človeka, neustrezne barve oblačil ter neuporabe odsevnih izdelkov. Ugotovljeno je, da se še vedno večina nesreč pripeti v temnem delu dneva, zaradi česar je potrebno nadaljevati s preventivnimi in izobraževalnimi aktivnostmi, ki svetujejo uporabo odsevnih predmetov.

Ukrepi za večjo varnost pešcev obsegajo infrastrukturne ukrepe z urejanjem površin, namenjenih pešcem, kot ukrepe za zniževanje in umirjanje hitrosti vozil v naseljih, predvsem kjer so otroci, starejši in drugi šibkejši udeleženci. Poleg tega so pomembne preventivne aktivnosti s promocijo odsevnih predmetov za povečanje vidnosti in opaznosti pešcev ter nadzor voznikov v območjih, kjer se gibljejo pešci, pa tudi nadzor ravnanja pešcev.

Pešci so ena izmed najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu, saj spadajo med šibkejšo udeležence. Po statističnih podatkih je delež udeležnosti pešcev v prometnih nesrečah v povprečju 15,3% (v desetih letih je od skupno 2912 umrlih oseb bilo 447 pešcev).

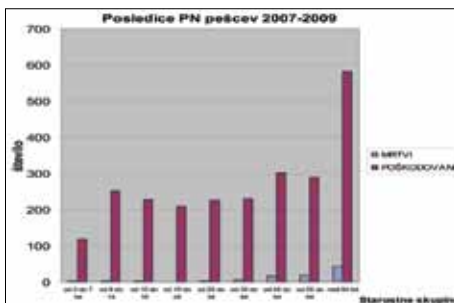
Glede na starostne skupine so najbolj ogroženi pešci v starosti nad 64 let, v večini moški, med poškodovanimi pa je tudi veliko otrok do 10. leta starosti ter najstnikov. Po statističnih podatkih se večina prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci, zgodi v zimskem in jesenskem času (februarja 16%, januarja in oktobra 13% nesreč pešcev).

1. ZMANJŠANJE ŠTEVILA PROMETNIH NESREČ, V KATERIH SO UDELEŽENI PEŠCI, TER ZMANJŠANJE TEŽE POSLEDIC TEH PROMETNIH NESREČ

2. POVEČANJE UPORABE ODSEVNIH TELES PEŠCEV, ŠE POSEBEJ PRI OTROCIH IN STAREJŠIH

Število mrtvih v prometnih nesrečah in število mrtvih pešcev

leto	skupno število mrtvih v prometnih nesrečah	število mrtvih pešcev	% mrtvih pešcev od vseh mrtvih
1999	334	61	18,3
2000	315	61	19,4
2001	278	42	15,1
2002	269	41	15,2
2003	242	38	15,7
2004	274	35	12,7
2005	257	37	14,4
2006	262	36	13,7
2007	294	33	11,2
2008	214	39	18,2
2009	173	24	13,8



Število mrtvih in poškodovanih pešcev po starostnih skupinah (za obdobje 2007-2009).

Glede na samo mikrolokacijo izstopajo predvsem nesreče na cestišču (70%), sledijo križišča (13,4%) ter na prehodih za pešce (8,7% od skupno 3475 PN v obdobju 2005 - 2009). Po podatkih o vzrokih prometnih nesreč z udeležbo pešcev izstopajo neupoštevanje pravil o prednosti (predvsem s strani vozil, 27,5%), nepravilnosti pešca (17,7%) ter premiki z vozilom (npr. na parkiriščih, dvoriščih, delo z vozili) (16,5%),

neprilagojene hitrosti vozil (13,3%) ter prehitovanja (1,2%). Med smrtnimi žrtvami in hudo poškodovanimi pešci so najpogostejši vzroki neprilagojena hitrost, nepravilnosti pešca ter neupoštevanje pravil o prednosti ter nepravilno prehitovanje, medtem ko gre pri premikih vozil v večini primerov za lažje poškodbe.

Glede na stanje vozišča se velik delež prometnih nesreč z udeležbo pešcev zgodi na zglajenem asfaltu ali betonu (35,6%), ker je drsnost veliko večja, ter v večini na suhem (70,9%), mokrem (23,5%) ali spolzkem cestišču (2%). Prav tako se največ nesreč zgodi v jasnem vremenu (52%) ter oblačnem (30,6%), ob normalni gostoti prometa (60,4%) ali celo redkem prometu (20,8%), ko so hitrosti vozil višje.

Glede na regije izstopajo predvsem osrednja Slovenija, podravska, savinjska in gorenjska regija. Glede na mesece se največ prometnih nesreč pešcev zgodi v oktobru, novembru, decembru in januarju, ko je vidljivost najslabša

in so tudi vremenske razmere slabše (mokra in spolzka vozišča).

Glede na vrsto ceste se večji del nesreč zgodi na lokalnih cestah (77% za zadnja 3 leta), ki obsegajo veliko večje število kilometrov cest v primerjavi z državnimi, prav tako pa se verjetno več pešcev pojavlja na lokalnih cestah v naseljih in njihovi bližini. Večina prometnih nesreč z udeležbo pešcev se zgodi znotraj naselij (za zadnja 3 leta kar 89% prometnih nesreč pešcev, izven naselja pa 11%).

PEŠCI V PROMETNIH NESREČAH

Umrlji pešci po starostnih skupinah za leto 2007, 2008 in 2009

starost	2007		2008		2009	
	število	%	število	%	število	%
do 7 let	1	3	2	5	0	0
7 – 14	1	3	1	3	0	0
14 – 18	2	6	0	0	0	0
18 - 24	0	0	1	3	0	0
24 - 34	3	9	1	3	0	0
34 - 44	0	0	3	7	2	8
44 - 54	5	15	5	13	4	17
54 - 64	8	24	6	15	5	21
nad 64 let	13	40	20	51	13	54
SKUPAJ	33	100	39	100	24	100

UMRLI PEŠCI PO MESECIH

Število umrlih pešcev v letu 2007, 2008 in 2009

mesec/leto	2007	2008	2009
januar	5	3	4
februar	5	9	2
marec	3	1	1
april	3	3	3
maj	4	1	2
junij	-	2	1
julij	1	1	1
avgust	3	3	2
september	-	3	-
oktober	4	6	3
november	3	2	3
december	2	5	2
skupaj	33	39	24

Glede na število umrlih pešcev v prometnih nesrečah po mesecih najbolj izstopajo januar in jesenska meseca. V teh mesecih je dan najkrajši oziroma je zaradi neugodnih vremenskih razmer (megla, dež, sneg) slabša vidljivost. Poletni meseci so bili za pešce razmeroma varni.

Število umrlih, hudo in lahko poškodovanih pešcev v letu 2007, 2008 in 2009

posledice/leto	2007	2008	2009
mrtvi	33	39	24
hudo telesno poškodovani	196	152	134
lahko telesno poškodovani	728	645	588

Število pešcev, ki so udeleženi v prometnih nesrečah, se zmanjšuje. V letu 2007 jih je bilo udeleženih 1018, v letu 2008 pa 887, kar je 13% manj. V letu 2009 se je število udeleženih

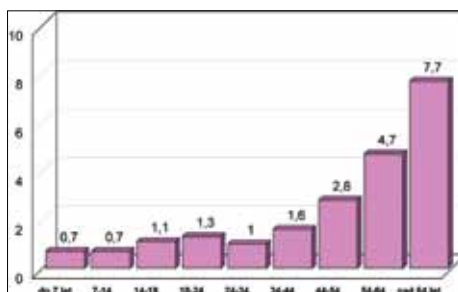
pešcev zmanjšalo za 9% v primerjavi z enakim obdobjem preteklega leta.

Starejši pešci so pogoste žrtve nesreč zaradi neustreznega ravnanja voznikov motornih vozil in svojih napak. Večina nesreč, ki jih povzroči starejši s svojimi napakami, so posledica slabšanja psihofizičnih sposobnosti (oženje vidnega polja, kratkotrajen spomin, slabšanje sposobnosti za oceno hitrosti in oddaljenosti vozil), neustrezne barve oblačil, neuporabe odsevnih predmetov in nenazadnje tudi hoje pod vplivom alkohola.

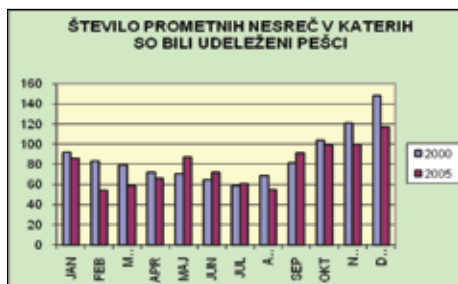
V preteklem letu kot pešec ni umrl noben otrok ali mladoletnik, kar je zelo ugodno glede na prejšnja leta. Kljub temu velja, da sta starostni skupini od 7 do 14 let (otroci) in od 14 do 18 let (mladoletniki) med bolj ogroženimi.

Delež mrtvih pešcev glede na skupno število žrtev za izbrane države (1995-2005). Vir IRTAD

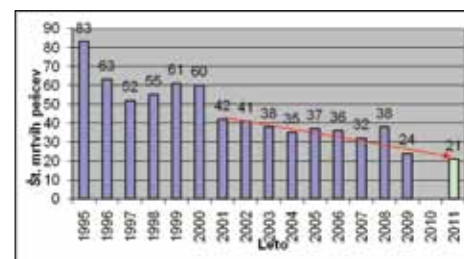
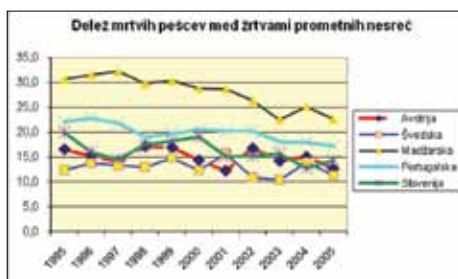
OGROŽENOST PEŠCEV



Število mrtvih pešcev po starosti na 100.000 prebivalcev (1995 - 2005).



Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev po mesecih (leti 2000 in 2005).



Število mrtvih pešcev v prometnih nesrečah za obdobje 1995 – 2008 s predvidenim ciljem za leto 2011



Število mrtvih pešcev po mesecih in delu dneva (1995 - 2005).

Vir za podatke in tabele: Javna agencija RS za varnost prometa SPVCP

OTROŠKI KOTIČEK

VOZILA PRIHODNOSTI – risali učenci 5. a razreda (ob dnevu Zemlje 22. 04. 2010) OŠ Božidarja Jakca, Ljubljana, mentorica Helena Boruta

Slika 1: Anita Tara

Slika 2: Laura Rot

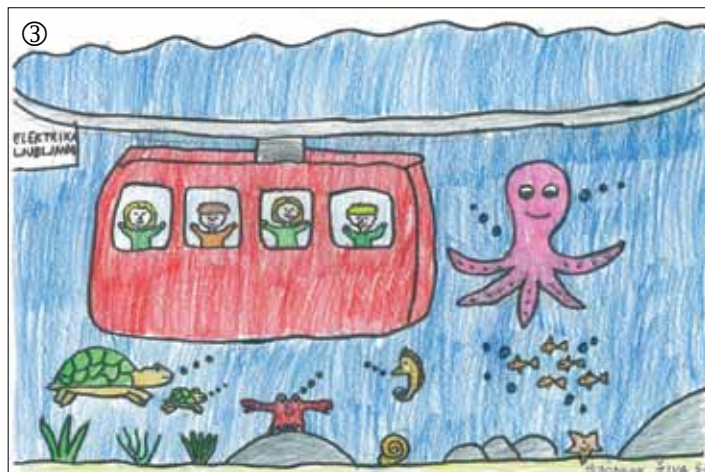
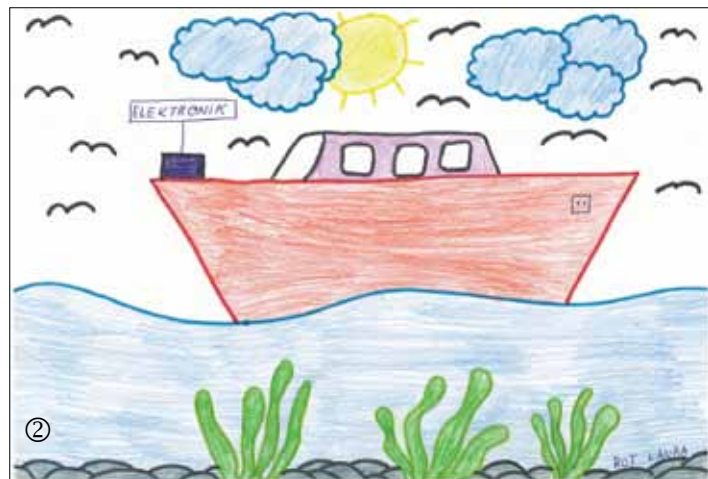
Slika 3: Živa Hudobivnik

Slika 4: Lorena Grahovič

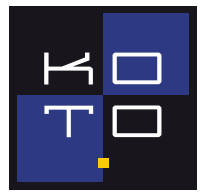
Slika 5: Aljoša Lampe

Slika 6: Kristina

Slika 7: Katarina Ilič



ADRIATIC SLOVENICA d.d.	KEMOFARMACIJA d.d.
AGROKOR d.o.o.	KOTO d.d.
ANET d.o.o.	KPL d.d.
BAUHAUS Trgovsko podjetje d.o.o. k.d.	LEK d.d.
BTC d.d.	MAGISTRAT INTERNATIONAL d.d.
BUTAN PLIN d.d.	MDM d.o.o.
CESTNO PODJETJE LJUBLJANA d.d.	EUROPLAKAT
DDC Svetovanje inženiring d.o.o.,	NOVA KUVERTA d.o.o.
DEBITEL TELEKOMUNIKACIJE d.d.	PETROL, Slovenska energetska družba d.d.
DISS d.o.o.	PRIMOTEHNA d.o.o.
ENERGOPLAN d.d.	PRUMARO d.o.o.
GEOPLIN d.o.o.	SALBATRING INTERNATIONAL d.o.o.
GOZD LJUBLJANA d.d.	SAVA IP d.o.o.
GP BEŽIGRAD d.d.	STILLMARK d.o.o.
IMOS d.d.	TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA d.o.o.
IMPAKTA HOLDING d.o.o.	ZAVAROVALNICA TILIIJA, d.d.
JP LPT d.o.o.	ZAVAROVALNICA TRIGLAV Območna enota Ljubljana

Instant Internet je poln presežkov.

Preizkusite ga brezplačno z modemom **HSPA+**.



USB-modem
Huawei E1820
Internet neomejeno

9 €**



Instant Internet, z najhitrejšim prenosom podatkov **HSPA+**,
bo presegel vaša pričakovanja, saj je v paketu Internet
neomejeno **USB-modem Huawei E1820** le **9 €****.

* Mobilno omrežje HSPA+ omogoča teoretične hitrosti prenosa podatkov do 21,6 Mb/s v smeri od uporabnika (HSUPA) in do 5,76 Mb/s v smeri do uporabnika (HSPA). Dejanske dosežene hitrosti so manjše od teoretičnih in so odvisne od kakovosti radijskega signala, povezav in naprav. Velja princip pravilne uporabe storitev prenosa podatkov, kot je opredeljeno v Splošnih pogojih uporabe. Za paket Internet neomejeno je meja za uveljavljanje principa pravilne uporabe 20 GB prenesenih podatkov znotraj posameznega obračunskega obdobja. Po preseženi meji 20 GB v Mobilnem omrežju se hitrost prenosa podatkov omeji na 384 kbit/s v smeri od uporabnika in 64 kbit/s v smeri do uporabnika. Z naslednjim obračunskim obdobjem se ponovno vzpostavi običajna hitrost prenosa podatkov, kot jo zagotavlja Mobitel, d. d.

** Akcijska ponudba velja do odprodaje zalog ob sklenitvi/podalžanju naročniškega razmerja Mobitel GSM/UMTS za naročniški paket Internet neomejeno za 24 mesecev, za vse, ki nimate veljavnega aneksa GSM št. 8/2005 oz. aneksa GSM št. 8/2005 Povezani ali aneksa UMTS št. 14/2005 oz. UMTS št. 14/2005 Povezani ali aneksa GSM št. 16/2009, ki mora biti samostojen oz. GSM št. 16/2009 Povezani, ki mora biti samostojen ali aneksa UMTS št. 17/2010, ki mora biti samostojen in upošteva ostale pogoje.

Na Mobitelovih prodajnih mestih vam brezplačno posodimo USB-modem in SIM-kartico z vključenim prenosom podatkov v Mobilnem omrežju. Za preizkus se oglašite v najbližjem Mobitelovem prodajnem mestu. Cene vsebujejo DDV. Slike so simbolične. Mobitel si pridržuje pravico do spremembe cen in pogojev. Več informacij o akciji je na voljo na www.mobitel.si ali v Mobilnem Centru za pomoč naročnikom na 041 700 700.



WWW.MOBITEL.SI