

Letnik XI, številka I, marec 2011

ISSN 1580-6995

Glasilo je brezplačno

Varna pot



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



Kazalo

Contents

Preventivni radar 3

XV. Občinsko

in XX. Državno tekmovanje 6

Kaj veš o prometu v Ljubljani

na OŠ SOSTRO 6

Da bi vsak otrok praznoval

naslednji rojstni dan 7

Izobraževanje mentorjev prometne

vzgoje na Bavarskem 7

Program aktivnosti

in dela v letu 2011 8

Zagotavljanje varnosti

v semaforiziranem križišču 10

Zimska cestna služba nekoč 12

Turbokrožišče

Zakaj krožna krožišča 13

Carsharing – avto v souporabi 15

Civitas ELAN skrbi za varnejše poti

v šolo 17

(Varen) javni prostor otrokom,

ne pločevini. 17

Vedela sva, da ve, da sva mama in oče

Družina Metličar iz Trbovelj 18

Dan prometne varnosti na prometni

šoli Maribor. 20

Tim prometne vzgoje 22

Prometni dan na OŠ Savsko naselje 23

Varna pot 24

Vodnjaki v Ljubljani 26

Varnost na nivojskih prehodih 28

»Ustavite se, vlak se ne more« 28

Podelitev nagrad in priznanj 31

otroški kotiček 34

Naklada

600 izvodov

Naslov uredništva

SPV MOL, Trg MDB 7, 1000 Ljubljana

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

e-mail: zvone.milkovic@ljubljan.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!

Kar naprej govorimo in poslušamo o prometni kulturi slovenskih voznikov, ki velja za nizko (to drži) in jo je treba dvigniti na višji nivo. Toda kako? Samo z višjimi in višjimi in višjimi kaznimi? Če bi bile te tako učinkovite, bi Slovenci vizijo nič že dosegli. A do tja je še dolga pot. Ne smete misliti, da sem proti kaznovanju. Sploh ne, ker verjamem, da je primerna kazen ob pravem času za pravo stvar čisto na mestu. Na vseh področjih. A samo s kaznijo ne moremo vzgajati otrok in prevzgojiti odraslih. Učitelji na primer težko vzgajajo učence v tej smeri, če pa jim že pogled skozi okno učilnice pove, »da so pravila za to, da jih kršimo«.

Kot primer pogledimo neko šolo. Že leta in leta so pred njenim vhodom dnevno parkirani avtomobili. Približno pred dvema letoma so bili nekaj metrov od vhoda postavljeni količki, tako da je bil dostop z vozili onemogočen. Pa so enega kaj hitro poškodovali in odlomili. Parkiranje je bilo zopet zagotovljeno vsaj na enem delu površin, na katerih je tudi z znakom prepovedan promet za vsa vozila. Ta vozila otrokom, staršem, dedkom, babicam in drugim še vedno močno ovirajo pot v šolo in iz nje. V napotito so tudi stanovalcem v sosednji stolpnici, pešcem, ki hodijo na avtobus, v trgovino ali kam drugam, mladim staršem z vozički, malim kolesarjem, otrokom, ki popoldne prihajajo na igrišče ipd. Pa to od pristojnih nikogar ne moti ali skoraj ne moti. Tudi dnevno zaparkiran pločnik na drugi strani šole in zaparkiran prehod za pešce na tem delu vozišča ne. No, sem in tja se redarji res pripeljejo in razdelijo obvestila ali ka-

zni, na drugo stran šole, kjer je vhod vanjo, pa jih skorajda ni.

Nekega dne, ravno ko so imeli »akcijo na zaparkiranem pločniku« se je pripetilo, da sem se pripeljala mimo in jih prijazno napotila še na tisto drugo stran, k vhodu. Lahko si mislite, da so kaj ukrenili. Usledili so se v avto, navrgli še nekaj pripomb in se odpeljali. »Ena ženska« jim pa že ne bo solila pameti! Toliko o kulturi.

Močno verjamem, da če bi pristojni poskrbeli, da bi v takih okoljih redarji in policisti vsak dan po večkrat ukrepali, bi se red sčasoma vzpostavil. In generacija otrok bi se naučila, »prišlo bi jim v kri«, da se pravila spoštuje. Tako tudi njihovi otroci in tako naprej. Po principu, kar se Janezek nauči, to Janez zna. Janezki bi se naučili, ker bi tako živeli, Janeze pa bi nekaj časa kaznovali, da bi se naučili.

Pristojnim službam: v eni izmed novjših stanovanjskih sosesk v centru Ljubljane, na Mesarski, ste po večkrat dnevno, tudi po deveti uri zvečer in neutrudno kaznujete ali lisičite napačno parkirane avtomobile na približno petdeset metriskem delu vozišča od bifeja do uvoza v podzemne garaže. Zanimivo!

Še to: spoštujem vaše delo in ne predstavljam si kaosa, ki bi vladal brez vas. Kako lepo pa bi bilo, če bi začeli pomagati pri vzgoji naših otrok tudi tako, da bi v okolici šol in vrtcev očistili Slovenijo nepravilno parkirane avtomobilске pločevine. Dnevno!

Staršem »zaparkiranih« otrok: to so vaši avtomobili!

Želim vam varno pot in da bi vsak otrok praznoval naslednji rojstni dan!

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 VARNAPOT

Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Boris Makoter

Tajnik Zvone Milkovič

Cvetka Škof

Mira Vidmar

Odgovorni urednik

Tajnik Zvone Milkovič

Lektorica

Vanda Bedenk

Tehnično urejanje in oblikovanje

Tomaž Jevšenak

Tisk

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

PREVENTIVNI RADAR

V Mestni občini Ljubljana je za merjenje hitrosti vozil zlasti pred osnovnimi šolami in vrtci ter na lokacijah, kjer se želi ugotavljati povečanje hitrosti in število avtomobilov na razpolago 25 preventivnih radarjev – prikazovalnikov hitrosti.

Gre za napravo, ki ima vgrajen mikrovalovni radar za merjenje hitrosti vozil in izmerjene vrednosti sproti prikazuje. Podatki o hitrostih in številu vozil se beležijo v notranjem pomnilniku, kjer so na voljo za kasnejšo obdelavo. Obstajajo različni tipi preventivnih radarjev na katerih se lahko izpišejo hitrosti, maksimalne, minimalne, prometni znaki, besedila in podobno. Naprava je lahko tako narejena, da ob prekoračitvi omejene hitrosti lahko trenutna hitrost utripa in s tem dodatno opozarja voznike na prekoračitev.

Preventivni radar uvrščamo med naprave za umirjanje prometa, ki ga uporabljamo že nekaj let v Mestni občini Ljubljana. Pridobljene podatke se računalniško obdelata in se jih predstavi v obliki grafov in tabel.

Primer obdelanih podatkov.

OD 01.02.2011 DO 01.03.2011



od 01.02.2011 do 09.02.2011

do 30 km/h	3,50%	omejitev hitrosti na tem območju je 60 km/h
30 km/h - 40 km/h	9,40%	
40 km/h - 50km/h	26,50%	
50 km/h - 60km/h	42,10%	
60 km/h - 70km/h	15,40%	
70 km/h - 80km/h	2,50%	18,50 % voznikov vozi več, kot je dovoljeno
nad 80 km/h	0,60%	

Število vozil: 33.861

Maksimalna hitrost: 129 km/h

Povprečna hitrost: 53 km/h

od 09.02.2011 do 15.02.2011

do 30 km/h	4,90%	omejitev hitrosti na tem območju je 60 km/h
30 km/h - 40 km/h	12,30%	
40 km/h - 50km/h	27,80%	
50 km/h - 60km/h	38,40%	
60 km/h - 70km/h	13,80%	
70 km/h - 80km/h	2,20%	16,60 % voznikov vozi več, kot je dovoljeno
nad 80 km/h	0,60%	

Število vozil: 22.845

Maksimalna hitrost: 136 km/h

Povprečna hitrost: 42,2 km/h

od 15.02.2011 do 22.02.2011

do 30 km/h	4,90%	omejitev hitrosti na tem območju je 60 km/h
30 km/h - 40 km/h	12,00%	
40 km/h - 50km/h	28,30%	
50 km/h - 60km/h	38,90%	
60 km/h - 70km/h	13,00%	
70 km/h - 80km/h	2,20%	15,80 % voznikov vozi več, kot je dovoljeno
nad 80 km/h	0,60%	

Število vozil: 33.906

Maksimalna hitrost: 126 km/h

Povprečna hitrost: 51,9 km/h

od 22.02.2011 do 01.03.2011

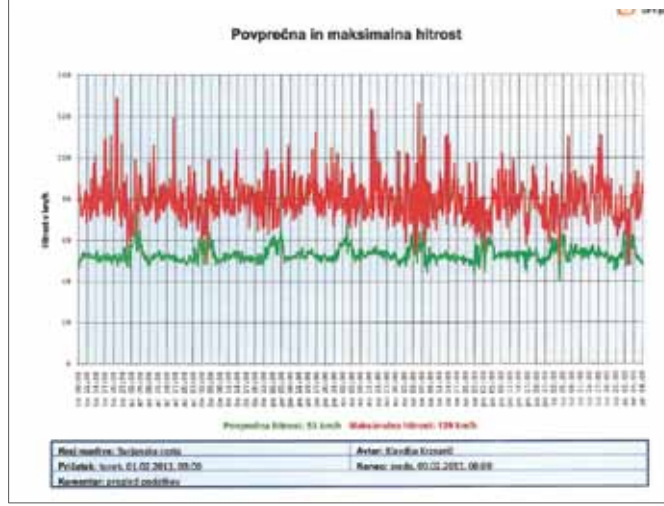
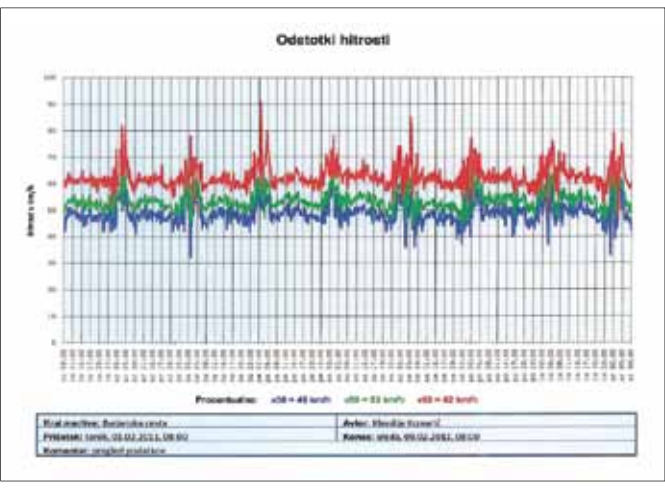
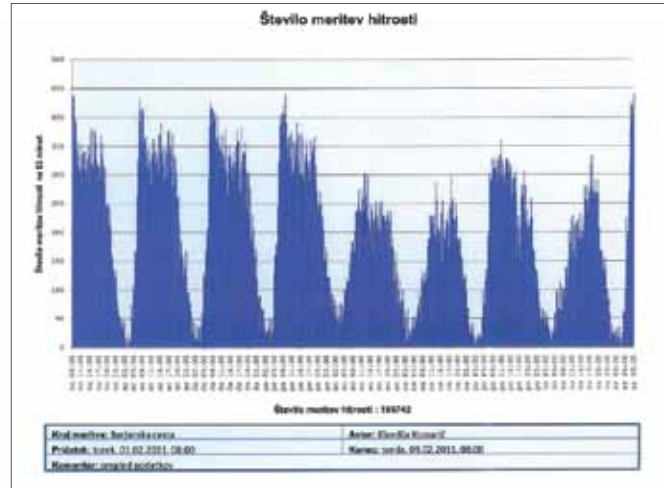
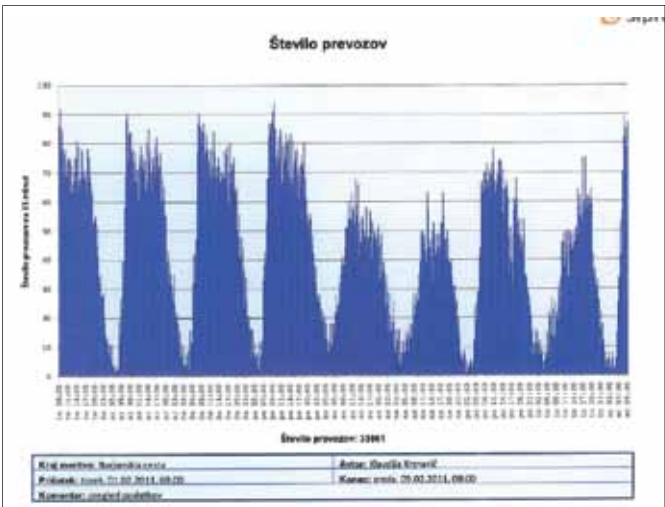
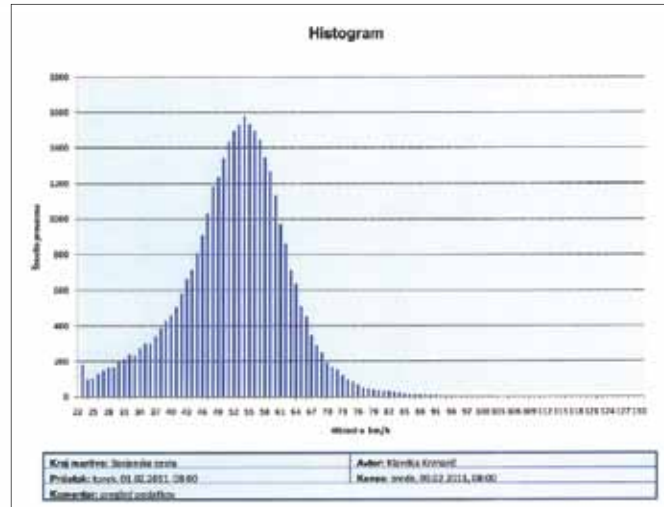
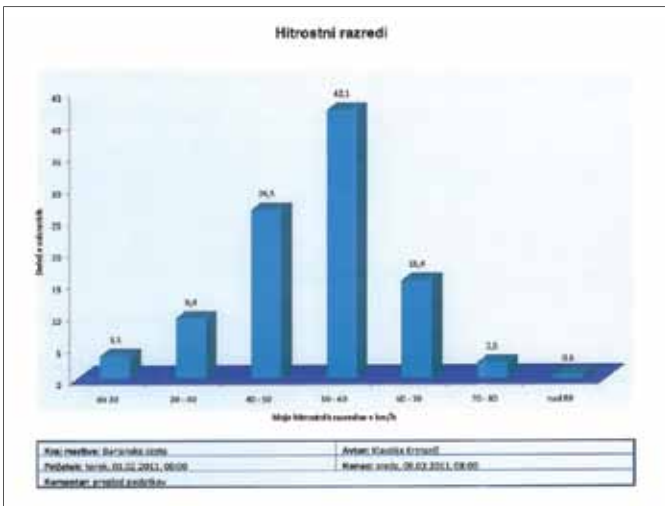
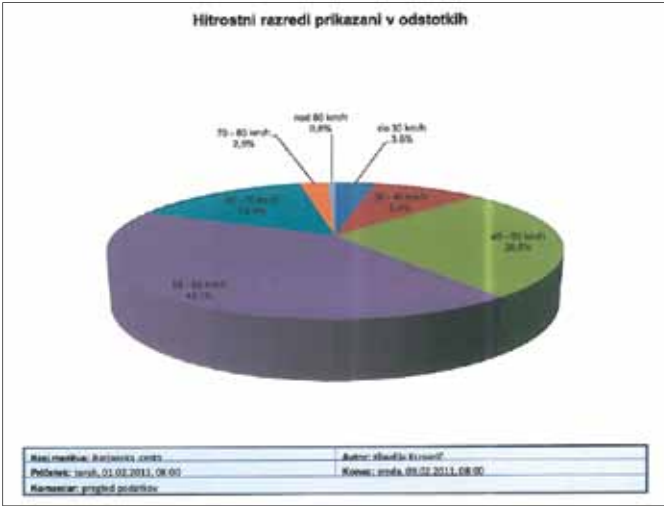
do 30 km/h	5,20%	omejitev hitrosti na tem območju je 60 km/h
30 km/h - 40 km/h	11,80%	
40 km/h - 50km/h	25,70%	
50 km/h - 60km/h	39,20%	
60 km/h - 70km/h	14,80%	
70 km/h - 80km/h	2,60%	18,10 % voznikov vozi več, kot je dovoljeno
nad 80 km/h	0,70%	

Število vozil: 34.783

Maksimalna hitrost: 154 km/h

Povprečna hitrost: 52,3 km/h





XV. Občinsko in XX. Državno tekmovanje Kaj veš o prometu v Ljubljani na OŠ SOSTRO

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL organizira

12. maja 2011 XV. Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu na OŠ Sostro in skupaj v soorganizaciji z Javno agencijo RS za varnost prometa, SPVCP,

28. maja 2011 XX. Državno tekmovanje Kaj veš o prometu na OŠ Sostro.

V letošnjem letu je pripravljen nov način izvajanja tekmovanj Kaj veš o prometu, in sicer bodo vsa teoretična preverjanja znanja na vseh tekmovanjih potekala izključno preko On-line sistema (s centralizirano bazo podatkov) preko računalnika.

Tekmovanja se bodo izvajala na treh nivojih, in sicer:

- **Šolsko tekmovanje** – tekmovanje na posameznih osnovnih šolah. Šola lahko izvede samo eno šolsko tekmovanje in se prijavi na eno kvalifikacijsko tekmovanje (Občinsko tekmovanje na področju Mestne občine Ljubljana). Šola lahko tekmovanje opravi v različnih terminih do določenega razpisnega roka za prijavo na kvalifikacijsko – občinsko tekmovanje. Zaradi lažjega opravljanja šolskega tekmovanja je zaenkrat to možno samo z izvedbo opravljanja testov na računalniku.
- **Občinsko** – kvalifikacijsko tekmovanje za udeležbo na državnem tekmovanju. Pripravljeno je samo eno kvalifikacijsko oz. občinsko tekmovanje kot vmesni nivo za državno tekmovanje in ga bo izvedel Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

MOL, tako kot smo delali do sedaj (več podatkov najdete v razpisu).

- **Državno tekmovanje** je organizirano enkrat letno in se nanj uvrstijo tekmovalci iz kvalifikacijskih oz. občinskih ali medobčinskih ter regijskih tekmovanj.

Kvalifikacijskega (občinskega) in v zvezi s tem državnega tekmovanja se ne morejo udeležiti tekmovalci, ki niso tekmovali na šolskem tekmovanju. Samo na šolskih tekmovanjih se bodo vnašali podatki o tekmovalcih, na kasnejših tekmovanjih pa se te samo izbere.

Mentor šolskega tekmovanja (skrbnik šolskega tekmovanja) se prijavi na kvalifikacijsko tekmovanje tako, da ob prijavi označi tekmovalce za napredovanje (najboljši tekmovalci) in rezerve (če bodo), ki napredujejo.

Skrbnik kvalifikacijskega (občinskega tekmovanja) bo ob pregledu prijav v sistem državnega tekmovanja le-te potrdil ali zavrnil.

Ob koncu kvalifikacijskih občinskih tekmovanj bo skrbnik tekmovanja označil tekmovalce, ki bodo napredovali na državno tekmovanje. Iz Ljubljane bomo imeli 4 tekmovalce v kategoriji kolo in enega v kategoriji kolo z motorjem.

Obljubljanske občine bodo izbirale za napredovanje tekmovalce na Občinskem tekmovanju v Ljubljani, če bodo to želele.

Če boste **organizator šolskega tekmovanja**, ki bo podlaga za napredovanje na občinsko tekmovanje (kvalifikacijsko), se morate prijaviti na obrazcu za registracijo novih uporabnikov na spletnem naslovu <https://promet.kolesar.info/edt/>.

Pri registraciji na spletnem naslovu morate označiti tip uporabnika (mentor prometne vzgoje na osnovni šoli). Pri tem morate izpolniti vse zahtevane podatke, da vam bo skrbnik poslal podatke za dostop na naslov šole. V sistemu boste našli še obsežnejša glasovna video navodila, ki vas bodo vodila pri otvoritvi tekmovanja.

Za kolo z motorjem se morate prijaviti na posebni prijavnici.

Podrobnejša navodila za udeležbo in prijavo na občinsko – kvalifikacijsko tekmovanje so osnovne šole dobile v razpisu po pošti.

Tajnik Zvone Milkovič



DA BI VSAK OTROK PRAZNOVAL NASLEDNJI ROJSTNI DAN

Izobraževanje mentorjev prometne vzgoje na Bavarskem

Strokovna usposabljanje mentorjev prometne vzgoje, članov Sveta in sodelavcev je letos potekala od 7. do 9. aprila v nemških mestih München in Dillingen. Ogledali smo si zgledno prometno urejeno evropsko mesto in bili gostje Akademije Dillingen (Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung), na kateri smo se udeležili strokovnega predavanja o izobraževanju učiteljev za izvajanje prometne vzgoje in poučevanju prometne vzgoje v šolah na Bavarskem, o opravljanju kolesarskega izpita učencev in si ogledali prikaz praktičnega dela kolesarskega izpita.

Pot nas je vodila skozi Karavanški predor - osmi najdaljši v Evropi in šestnajsti najdaljši na svetu, skozenj dnevno pelje okoli 6200 vozil, močno pa narašča tovorni promet – mimo Mozartovega mesta Salzburga naprej do prestolnice Bavarske, Münchna.

Bavarska, največja dežela današnje Nemčije, ki leži v osrčju Evrope, je slikovita. Sestavljajo jo gorski in ravninski svet, jezera, reke, obilo travnikov, gozdov, polj, množica zgodovinsko-kulturnih spomenikov.

Ogledali smo si glavno mesto te privlačne pokrajine. Je največje industrijsko središče Bavarske, je tudi gospodarski, prometni, trgovski, turistični, kulturni in športni center. V njem živi več kot 1,5 milijona prebivalcev, od tega je približno 250 000 tujcev. Je mesto s preko sto pivovarnami, velikim številom bank, univerzo s preko 42 000 študenti, knjižnico s štirimi milijoni izvodi gradiva in enim največjih muzejev, to je Tehnični muzej. Na 18 kilometrih razstavnih poti je razstavljenih 15 000 predmetov. Tu so shranjeni izumi današnje znanosti, v katerega so vse vodilne nemške tovarne dajale po en eksponat. So »živi«, saj jih mnogo deluje, lahko se jih dotikamo. V muzejski knjižnici je shranjenih preko 650 000 knjig, zbirk načrtov, revij in katalogov.

München je tudi olimpijsko mesto. Tako ga imenujejo od leta 1972, ko se je na takratnih OI zgodila tragedija.

Vsepovsod je veliko zelenih površin, nizkih stavb, urejenih kolesarskih stez in poti, pokritih parkirišč za kolesa. Prebivalci zelo veliko kolesarijo, uporabljajo podzemno železnico in tramvaj, ki se navezuje na primestno železnico. Parkiranje avtomobila na urejenih parkiriščih na obrobju mesta je že del njihove prometne kulture. Veliko je enosmernega prometa, mesto obkrožata dva cestna obroča. Promet je dobro urejen, poteka tekoče, tudi v konicah ni zastojev.

Pogled z razglednega stolpa zelenih površin pre-

priča še tako nejeverne obiskovalce mesta. Tudi visokih zgradb ni. V oči s svojo višino, ki nika- kor ni primerljiva s stolpniciami po svetu, zbudeta BMW-jev stolpič in še eden, malo višji, ki stoji poleg, sicer pa so stavbe visoke do pet ali šest nadstropij.



Predvsem pa je mesto izredno čisto! Ljudje še pljujejo v smetnjak.

Ogledali smo si še razstavnih salon avtomobilov BMW. Paša za oči! Zgradba je arhitekturno izredno zanimiva, lepa, čistih linij, zračna, prostorna – kar je pričakovano za razstavo prestižnih vozil.

Dillingen je mesto s čudovitim starim mestnim jedrom in bogato zgodovino, ki ga razmejuje Donava. Danes je to območje znano tudi po kolesarskih poteh in kolesarskih izletih.

Pred 400 leti so v Dillingenu jezuiti ustanovili teološko fakulteto. Letošnje leto je jubilejno – poleg 400-letnice bodo praznovali tudi 40-letnico ustanovitve Akademije za izobraževanje učiteljev in osebnega vodstva, katere gostje smo bili.

To je centralna akademija za vse učitelje za pokrajino Bavarsko. Na njej letno nadgradi svoje znanje od 20 do 22 tisoč učiteljev od okoli 100 000, ki jih je na Bavarskem. Prometno izobraževanje na Bavarskem sicer poteka že približno 60 let, na tej lokaciji pa od leta 2002.

Vsaka šola mora pri njih imeti varnostnega svetovaleca, ki je pooblaščen za varnost v prometu. Otroci so zanje namreč bogastvo dežele in za bodočnost, ki jo hočemo, moramo nekaj narediti, ker sicer dobimo prihodnost, ki je ne želimo. Temelji življenja današnjih otrok so mobilnost in komunikacija. Vsi se dnevno srečujemo s prometom, ne le s cestnim, z vsemi vrstami. Ker je otrok »tabula rasa«, torej nepopisan list papirja, je še kako pomembno tudi učenje o prometu. Najpomembnejše je, da otroci znajo pravila pre-



nesti v življenje, da pridobijo socialno odgovornost, da je njihovo znanje uporabno danes in bo tudi jutri.

Izobraževanje o prometu v šoli ne sme biti le dogodek, ampak proces, ki poteka od osnovne šole do poklica.

Na Bavarskem ima torej vsaka šola strokovnega sodelavca, ki se izobražuje na Akademiji. Akademija, šole in svetovalci sodelujejo še z drugimi partnerji, kot so Notranje ministrstvo, Kulturno ministrstvo, Združenje prostovoljcev Bavarske, ADAC, zavarovalnice (otroci so avtomatsko zavarovani na pot v šolo in iz nje, pri športni vzgoji, na izletih ...) in s starši. Za dosego ciljev je potrebnih več partnerjev, ker gre za celovit proces.

Z eno roko ne moreš zavezati voza.

Mongolski pregovor

Teme za prometno vzgojo so vključene v učni načrt in se integrirajo v vse predmete. Na primer: pri zgodovini je tema zgodovina prometa, učitelj fizike razloži učencem zavorno pot, vpliv teže na vožnjo vozila, pri nemščini berejo, diskutirajo o tej temi, pri športni vzgoji izvajajo vaje za koordinacijo – to so predpriprave za kolesarjenje, pri etiki debatirajo o krivdi, kako ta vpliva na človeka, če povzroči prometno nesrečo, pri matematiki izračunajo, kaj pomeni nakup avtomobila na obroke, kako izračunati ceno dopusta, ceno vožnje z vlakom, pri čemer se spodbuja le-ta, pri umetnostni vzgoji oblačila in varnost, pri biologiji se učijo o vplivu vozil na okolje ipd.

Učitelji najdejo teme in ideje za ure pouka na internetu, ki so razvrščene po strokah in po stopnjah od osnovne šole do gimnazije in naprej. Na izobraževanjih se gradivo dopolnjuje. Ravno tako je na spletu dostopnega veliko različnega gradiva za učence poleg raznovrstnega tiskane-



ga, ki je tudi na voljo vsem udeležencem učnega procesa.

Z izobraževanjem otrok začnejo v prvem razredu, v katerem je prometnim vsebinam namenjenih 20 ur, v 2. in 3. razredu po 10 ur, v četrtem 20 ur, v petem in devetem 20 ur, v 6., 7., 8. in 10. razredu pa po 10 ur na leto. Pomembno je sodelovanje šole, staršev in policije. Sodelujejo tudi prostovoljci in šolarji - pomočniki, ki pomagajo predvsem pri prečkanju ceste.

V eni izmed tamkajšnjih osnovnih šol so nam učenci, učitelji, policisti in prostovoljci prikazali tudi praktično izvedbo opravljanja kolesarskega izpita, ki ga izvajajo v četrtem razredu. Pred tem morajo seveda opraviti teoretični del izobraževanja, ki je v domeni šole. Zaščitna čelada je obvezna, imeti morajo svojo kolesa pa so šolska oz. last izobraževalnega centra. Policisti so prisotni na vseh vajah na poligonu in ostalih neprometnih površinah, pa tudi prostovoljci. Pridejo dvakrat letno, in sicer spomladi in jeseni. Policisti imajo v posebnem večjem vozilu vse pripomočke, ki jih potrebujejo za izvajanje programa – kolesa, semaforje, prometne znake ... Če kateri izmed učencev ne zna voziti kolesa, ga nauči mentorica, ki je zaposlena pri policiji.

Učitelji praktičnega dela izpita ne opravljajo, temveč policisti. Ko učenci naredijo praktični izpit vožnje kolesa na poligonu, gredo s kolesom še v promet. In sicer učence enega razreda razdelijo v dve skupini. K sodelovanju povabijo tudi starše. Mnogi starši so tudi zelo aktivni prostovoljci. Pri vožnji v prometu otroci vozijo s svojimi kolesi.



Nadzor nad izvajanjem kolesarskih izpitov po šolah vodi ministrstvo.

Izobrazbo smatrajo kot pomemben dejavnik človekove varnosti, zdravja, varovanja okolja, socialnega vidika družbe. Ne gre le za znanje, ampak tudi za počutje, sposobnosti in razumevanje. Znanje je treba uporabljati z vsemi čuti, pravila znati prenesti v življenje. Razvitih imajo mnogo projektov, s katerimi skušajo mladim privzgojiti socialno odgovornost tudi na prometnem področju.

Trudijo se zgraditi prijazno mrežo izobraževanja od otroštva naprej, da bodo dobili dobre udeležence v prometu. Za varnost smo odgovorni vsi – posamezniki, učitelji, starši, policisti in drugi, najbolj pa vsak zase.

Pri nas prometna vzgoja ni tako pomemben del vzgojno-izobraževalnega procesa kot na Bavarskem. Ni predpisanih ur v učnem načrtu, kolesarski izpit je šola sicer dolžna organizirati, udeležiti pa se ga niti ni potrebno vsem učencem. Vzgojitelji in učitelji sicer vključujejo tovrstne vsebine v pouk, pa vendar je to v največji meri odvisno od posameznikov.

Da tako pomembnega učenja pristojni ne uvrstijo v kurikulum, ni dobro. V učnih načrtih je resnično kar nekaj balasta, namesto katerega bi se lahko naši otroci naučili nekaj dobrega za življenje.

Se pa mnogi trudijo tudi na tem področju izboljšati stanje, zato imamo nekatere stvari dobre in podobne kot na Bavarskem (vseeno ne mislim, da je v tujini vse zlato, kar se sveti). Na primer izvajanje kolesarskega izpita. Do vožnje kolesa v prometu. Ta del pri njih izvajajo policisti. Odgovorno do otrok. Pridobi tudi na vrednosti. V otroških glavah namreč ni le še ena stvar, ki jo je v šoli treba opraviti (da ne bo pomote, pri nas policisti dobro sodelujejo pri opravljanju kolesarskih izpitov, op. p.).

Ker znanje širi obzorje, upam, da bomo vsi, ki smo bili na tem spopolnjevanju, pomagali tisto, kar je boljše, prenesti na naša tla in v naš izobraževalni sistem.

Mira Vidmar
Fotografije: Jože Košak

PROGRAM AKTIVNOSTI IN DELA V LETU 2011

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je oblikoval in utrdil osnovne programske usmeritve, ki obsegajo aktivnosti na področju vzgoje, izobraževanja, ukrepov tehničnega urejanja ter ureditev vertikalne in horizontalne signalizacije.

Osnovni cilji so usposabljanje otrok in mladostnikov ter ostalih udeležencev v cestnem prometu za varno vključevanje v promet in spoštovanje prometnih predpisov. Pozornost pri usposabljanju imajo tudi mentorji – koordinatorji prometne vzgoje na osnovnih šolah, ki so izvajalci prometne vzgoje in nosilci aktivnosti.

Poglaviti letni cilj je zagotavljanje pogojev za delo v osnovnih šolah na področju prometne vzgoje, pomoč mentorjem na osnovnih šolah in vzgojiteljem v vrtcih, umirjanje prometa pred vrtci, osnovnimi šolami in ustanovami ter zagotovitev varnih poti v šolo in vrtec.

Aktivnosti potekajo v okviru programa rednih dejavnosti, programa prometno vzgojnih akcij, programa ostalih dejavnosti in programa na področju medobčinskega in mednarodnega sodelovanja.

Programi in cilji so usklajeni z dolgoročnim načrtovanjem Javne agencije RS za varnost prometa s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki predvsem pomeni pri-

bliževanje 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.

REDNE DEJAVNOSTI:

Mentor - dobro delo mentorjev prometne vzgoje na ljubljanskih osnovnih šolah je za našo dejavnost zelo pomembno. Organizacija strokovnega potovanja v prometno zgledno urejeno evropsko mesto.

Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu - izvedba XV. občinskega tekmovanja Kaj veš o prometu na eni od ljubljanskih osnovnih šol, kjer preverjamo pridobljena znanja učencev osnovnih šol. V občinsko tekmovanje se bodo vključile tudi obljublanske osnovne šole iz novonastalih občin.

Državno tekmovanje Kaj veš o prometu - vključitev v XX. državno tekmovanje Kaj veš o prometu, katerega se bodo udeležili 4 najboljši tekmovalci občinskega tekmovanja Kaj veš o prometu v kategoriji kolo in en v kategoriji kolo z motorjem. Predvideno v Ljubljani.

Varna pot v šolo - sodelovanje z osnovnimi šolami, Javno agencijo RS za varnost promet SPV-CP, policijo, ZŠAM Ljubljanske regije, Inšpektoratom Mestnim redarstvom, Mestno zvezo upokojencev, prostovoljci iz društev, ustanov in zavodov ter starši ob začetku šolskega leta; izvedba 14-dnevne akcije s postavitvijo plaka-

tov, transparentov, obešank, letakov in razdelitvijo brošure Prvi koraki v svetu prometa, ki bodo opozorili širšo javnost na začetek novega šolskega leta.

Varna pot v šolo - tehnična ureditev šolskih okolišev in nadzor nad izdelavo in ažuriranjem načrtov varnih poti v šolo.

Kolesarski izpiti - program pridobivanja znanja in spretnosti na kolesu v tretjem in četrtem razredu osnovne šole in opravljanje izpita – Projekt Varno s kolesom v šolo.

Sodelovanje z vrtci - usposabljanje vzgojiteljev in zagotavljanje ustrezne literature ter potrebnih didaktičnih pripomočkov, prometno značko - program prometne vzgoje za otroke v vrtcih in učencev na razredni stopnji v osnovni šoli.

Rumene rutice, kresničke in odsevni trak - akcija v začetku šolskega leta; opozorilo voznikom na prisotnost otrok na cesti, zlasti učencev prvih razredov; zagotavljanje potrebne opreme za osnovne šole, kot so: kolesa, poligoni, prometne table, prometni prti, brošure, zgoščenke, nalepke, zapisniki o pregledu koles, odsevni telovniki, stožci, odsevni trakovi ipd.

Prostovoljci - šolska prometna služba - usposabljanje starejših in učencev višjih razredov za delovanje v okviru stalne šolske prometne službe, zagotovitev opreme, pomoč pri organiziranosti.

Prostovoljna prometna služba - še posebej na začetku novega šolskega leta in po zimskih po-

čitnicah, starši, upokojenci, člani ZŠAM, mestni redarji, policija; gre za pokrivanje kritičnih točk pred osnovnimi šolami, za zagotovitev varnostnih telovnikov in drugih tehničnih pripomočkov, za usposabljanje itd.

Varno kolo - preverjanje na osnovnih šolah v času priprav na kolesarske izpite tehnične brezhibnosti koles in oprema le-teh z nalepko »varno kolo«.

Prometni prti - zagotavljanje prometnih preprog za igro najmlajših, da otrok z igro doživi prometne situacije s pomočjo vzgojiteljev.

PROMETNOVZGOJNE AKCIJE:

Teden prometne varnosti - pri obeleževanju Tedna prometne varnosti smo naredili večjo vsebinsko spremembo že leta nazaj. Spodbudili bomo mentorje in vodstva nekaterih osnovnih šol, da pripravijo Prometni dan. Ta večurna prireditev bo vključevala od 8 do 14 različnih prometno vzgojnih vsebin (testi, risanje, oblikovanje v glini, predavanja, ogled filmov, računalniške simulacije prometnih situacij, uporabnost kolesarske čelade, razstave, predstavitev tehnične opreme, JUMICAR programa, predstavitev naprav za preizkus fizikalnih zakonitosti (zaletavček, naletne teže – vage, sedeži, alkokotester itd.). Na ta način bomo vsebinske smotre bolj približali učencem, njihovim mentorjem, vodstvom osnovnih šol, staršem in tudi tistim, ki so v ustanovah, zavodih, mestni upravi in četrtih skupnostih odgovornih za večjo varnost udeležencev v cestnem prometu.

Projekt Pasovček - Varnostni pas vez z življenjem - voznike in potnike v avtomobilih bomo opozarjali na uporabo varnostnih pasov, ki pogosto rešujejo življenja. Namen projekta je tudi spodbujanje pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev ter varnostnih pasov med vožnjo v avtomobilu. Za ponazoritev koristnosti uporabe varnostnih pasov in prikaz delovanja sil pri trku - nesreči bomo nekaj občanov, osnovnošolcev in srednješolcev posedli na posebno napravo - zaletavček. To predstavitev bomo izvedli večkrat in to na vseh prometno-vzgojnih akcijah, na prometnih dnevih na osnovnih šolah in na nekaj srednjih šolah.

Poleg tega bomo predstavljali na vseh večjih akcijah in prireditvah naprave za prikaz fizikalnih zakonitosti pri trkih v prometu – naletne teže, naprave za preizkus reakcijskega časa in preizkus alkoholiziranosti.

Alkohol, ne hvala - s to akcijo želimo opozoriti na pomemben vzrok prometnih nesreč in afirmirati akcije, ki odsvetujejo pitje alkohola, ko si za volanom; sodelovanje z društvi in drugimi ustanovami ter lokali, kjer se zbirajo mladi.

Dan brez avtomobila - evropskemu tednu mobilnosti (desetič) in dnevu brez avtomobila se bo Ljubljana pridružila enajstič. Evropski dan brez avtomobila, 22. septembra, bo spet organiziran širše, tako da bodo aktivnosti potekale še pod nazivom Teden mobilnosti od 16. do 22. septembra, kjer bomo pripravili Kolesarski dan po ljubljanskih ulicah in vključili stalne sodelavce v program.

Otroški bazar - prireditev za otroke in mladostnike na Gospodarskem razstavišču v sodelovanju z Javno agencijo RS za varnost prometa, SPVCP in sodelovanje na Študentski areni ter Tretjem življenjskem obdobju v Cankarjevem domu.

Stopimo iz teme – Bodi previden - uporaba svetlobnih odsevnih teles (še posebej s stra-

ni otrok in starejših udeležencev v prometu) je namenjena učencem tretjih razredov osnovne šole, ki svojim staršem, dedkom, babicam, sorodnikom in znancem pišejo razglednico, ki je opremljena kot kupon za sodelovanje v nagradnem žrebanju.

Bistro glavo varuje čelada - seznanjanje mlajših udeležencev v prometu s koristnostjo uporabe zaščitne čelade kot enega od elementov za zagotavljanje varnosti oz. ublažitev poškodb (kolesarji, rolkarji in rolarji, motoristi, sodelovanje s sponzorji).

Mladi v prometu - opozarjanje na probleme, s katerimi se srečujejo in jih povzročajo mladi vozniki v prometu, zmanjšanje števila žrtev in povzročiteljev nesreč med mladimi ter izboljšanje prometne varnosti s poudarkom na hitrosti in alkoholu. Akcija je namenjena predvsem dijakom srednjih šol drugega oz. tretjega letnika pod nazivom Mladost naj bo radost - tudi v prometu (z vključitvijo vzgojnovarstvene institucije ZARJA - invalidne osebe).

Delo s srednješolsko mladino - izdelava programa v sodelovanju z Javno agencijo RS za varnost prometa, SPVCP in policijo in izvedba tega programa.

Tehnično urejanje prometa - predlogi Komisije za tehnična vprašanja za pregled nevarnih točk v okolici šol, stanovanjskih soseskah in peš conah; priprava strokovnih mnenj in predlogov za zagotovitev varnosti.

Vključitev v akcije, raziskave in projekte Javne agencije RS za varnost prometa, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Filozofske fakultete in evropskih institucij.

Sodelovanje v EU projektu CIVITAS ELAN - spodbujanje alternativnega načina prevoza in zagotavljanje bolj zdravega načina življenja v urbanih okoljih.

Sodelovanje s Policijsko upravo Ljubljana v akcijah Varno s kolesom v prometu v poletnih mesecih, Varno na poti v šolo in domov ob začetku šolskega leta in Petarde, ne hvala ob koncu leta.

Sodelovanje v Evropskem projektu CINDI, ki spodbuja zdrav način življenja, predvsem kolesarjenje in peš hojo Life CYCLE

Družinski maraton - v sklopu maratona Franja – kolesarske prireditve po Sloveniji - bomo vodili na cilju v BTC družinski maraton na začrtani trasi, ki je namenjen predvsem družinam in mlajšim ter šolam.

OSTALE NALOGE:

Oprema šolskih kabinetov in prometnih kotičkov v vrtcih - na posvetu z ravnatelji osnovnih šol smo 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. Kabineti imajo tri kolesa, poligon, prometno-vzgojni material, prometne kolesarske magnetne table, stojala za servis koles in priročnike za mentorje ter zgoščenke za učne vsebine za učence, semaforja, kompleta prometnih znakov in odsevnih telovnikov ter kompleta. Šole so dobile tudi tri zgoščenke za opravljanje kolesarskega izpita, učne vsebine, vaje iz učnih vsebin in izpit - projekt »S kolesom v šolo«, komplet lesenih letvic in belih plastičnih pasov za simulacijo križišč, delovni zvezek S kolesom v šolo za učitelje, (oznake L – odsevni telovniki), 10 odsevnih trakov za šole, leseni

semafor, prometne znake in plakate prometnih znakov, bomo šole opremlili z novimi pripomočki. Že tri leta zapored opremljamo prometne kotičke v vrtcih; imajo že leseni semafor, 5 prometnih prtov in poganjalčke.

Tako sodobno urejen prometni kabinet imajo že na nekaterih osnovnih šolah in prometni kotiček v nekaterih vrtcih.

Ažuriranje načrtov - Varna pot v šolo - šole so že izdelale načrte varnih poti v šolo, katere sproti vsako leto tudi dopolnijo. Velika večina mentorjev je že potrdila naloge na seminarju, za nekaj novih mentorjev je potrebno to opravilo še uresničiti.

Glasilo Varna pot - izdaja 4-krat letno glasilo VARNA POT zaradi boljše komunikacije in informiranosti OŠ, vrtcev in ustanov.

Posvet tajnikov in predsednikov - udeležili se bomo posveta, kjer se bomo seznanili z aktivnostmi Javne agencije RS za varnost prometa, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in aktualnimi nalogami na preventivno vzgojnem področju.

V Tednu prometne varnosti – sprejem otrok pri županu - v tednu otroka bomo sprejeli mentorje prometne vzgoje in po enega učenca iz osnovnih šol pri županu, kjer bodo otroci povprašali o realizaciji nalog v preteklem letu in dali nekaj pobud za reševanje prometne problematike v okoliših osnovnih šol.

Doniranje - pomemben del ostalih nalog predstavljajo dejavnosti v zvezi s pridobivanjem donatorjev ter sodelovanje z njimi.

Preventivni radar - nadaljevanje akcije preventivni radar s postavitvijo 25 radarskih tabel predvsem na lokacijah v bližini osnovnih šol in vrtcev, ki bodo opozarjale voznike na trenutno hitrost, obenem pa bomo zbirali elemente za izvajanje ukrepov pred šolami in vrtci.

Center varne vožnje - prizadevanja za izgradnjo oz. ureditev Centra varne vožnje in ureditve poligona za avtošole so se hitreje primaknila v preteklih letih. V letu 2003 smo tem prizadevanjem ponovno dali večjo prioriteto in to zaradi vedno večjih težav v prometu, ki jih povzročajo začetniki v avtošolah, zaradi določb novega zakona o varnosti cestnega prometa in zaradi težav, ki jih imajo ljubljanske osnovne šole pri pripravah učencev na kolesarske izpite in izpite za kolesa z motorjem. Poskrbeli smo za idejne zasnove centra varne vožnje na deponiji Barje, lokacijsko dokumentacijo, lokacijsko dovoljenje in gradbeno dovoljenje za prvi del Centra varne vožnje – poligona za avtošole. V letu 2006 je bil zgrajen prvi del Centra varne vožnje – poligon za avtošole, ki je že v uporabi. V letu 2011 se je potrebno dogovoriti o načinu financiranja in pripravi dokumentacije za drugi in tretji del Centra varne vožnje – Upravna zgradba in varnostni poligon.

Koordinacija pri izdelavi Programa varnosti cestnega prometa MOL - v skladu s sprejeto Resolucijo Nacionalnega programa varnosti v cestnem prometu v RS je potrebno izdelati Program varnosti v cestnem prometu v vsaki občini z opredelitvijo ciljev, nalog in nosilcev za področje hitrosti, alkohola, mladih voznikov in najšibkejših v cestnem prometu – pešci, kolesarji.

Izdaja in založništvo strokovne literature (brošure, knjižice, letaki, priročniki).

Sodelovanje na preventivnovzgojnem področju z Javno agencijo RS za varnost prometa, SPVCP, Mestno upravo, ZŠAM Ljubljanske

regije, Policijo, društvi, združenji, avtošolami, osnovnimi šolami, vrtci in ustanovami, ki delujejo na področju cestnega prometa in prometne varnosti.

Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč – sodelovanje z Zavodom Varna pot pri obeleževanju Svetovnega dne in so organizacija prireditev.

Spletne strani – objava glasila Varna pot na internetnih straneh Mestne občine Ljubljana in MP DRSC Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

40 dni brez alkohola – sodelovanje oz. vključitev v pobudo Slovenske Karitas o škodljivi rabi alkohola.

Sodelovanje z Avto šolo, AMZS in društvi v programu izobraževanja mladostnikov na srednjih šolah.

Podelitev priznanj – predlaganje uspešnih in zaslužnih sodelavcev za prejemnike občinskih in republiških priznanj – častna listina, vzorni voznik, prometne značke.

Sodelovanje z javnostjo – vključitev sredstev javnega obveščanja v preventivno in prometno

vzgojno dejavnost in obveščanje širše javnosti.

Obisk razstav, sejmov – domačih in mednarodnih sejmov s področja prometne varnosti, udeležba na seminarjih in konferencah, strokovno usposabljanje članov Sveta in mentorjev prometne vzgoje.

Tajnik
Zvone Milkovič

ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI V SEMAFORIZIRANEM KRIŽIŠČU

Križišča so prometne površine, na katerih se združujejo, cepijo, prepletajo in križajo prometni tokovi. Predstavljajo kritična mesta v mestnem prometnem omrežju.

Za prometni tok prilagojeno, nemoteno, tekoče in čim bolj varno odvijanje prometa skozi križišča ter s tandenco čim bolj izkoristiti prepusnost celotnega križišča, postavljamo v teh izpostavljenih (kritičnih) točkah svetlobno signalne naprave (SSN). Prvotni namen postavitve SSN je povečanje prometne varnosti ter bolj tekoče potekanje in vodenje prometa.

KRITERIJI ZA POSTAVITEV SSN V KRIŽIŠČU

Še preden se odločimo za postavitev SSN, moramo preveriti, če je možna vzpostavitev tekočega in varnega potekanja prometa tudi s kakšnimi drugimi ukrepi, za katere pa ni nujno, da so cenejši od SSN: uvedba enosmernih ulic, preusmeritev prometa v manj obremenjena križišča, stalna ali časovna omejitev zavijalnih voženj.

V nadaljevanju bomo predstavili, na kaj vse moramo biti pozorni (kriteriji), če želimo postaviti SSN v križišču.

Kriterij prometne varnosti

Na podlagi analiz prometne varnosti in posameznih prometnih nesreč v križišču se odločamo, kdaj in kako se bo le-to opremilo s SSN. Ob ugotovitvah, da se enake vrste nesreč ponavljajo, lahko njihovo število zmanjšamo ali odstranimo s postavitvijo SSN. Tudi v primerih, kadar ugotovimo, da so ostali ukrepi, kot so omejitev hitrosti, prepoved prehitevanja, preoblikovanje križišča itd., neučinkoviti, je smiselna postavitev SSN.

Učinek postavitve SSN je potrebno po določenem času preveriti ter nadalje ukrepati rezultatom analize prometnih nesreč primerno.

Kriterij potekanja prometa

Ko prihaja v nesemafORIZIRANEM križišču do zastojev in promet ne more več potekati tekoče, lahko s pomočjo SSN in gradbenim preoblikovanjem križišča oz. preureditvijo posameznih prometnih pasov izboljšamo prometno sliko celotnega križišča. Posebej so problematična križišča, kjer je veliko levih zavijalcev in ti zapolnijo celotno dolžino razpoložljivega pasu za levo zavijanje, ali še dlje, da kolona čakajočih vozil zapolni ves cestni odsek med dve-

ma sosednjima križiščema. Čas čakanja vozil v nesemafORIZIRANEM križišču ne sme preseči 3 minut.

Potekanje prometnih tokov skozi nesemafORIZIRANO križišče je potrebno preverjati s terenskimi opazovanjem in meritvami.

Kriterij vodenja prometa

Potrebo po postavitvi SSN lahko utemeljujemo tudi z možnostjo postavitve koordiniranega delovanja SSN (zeleni val), hitrejši in lažji potekanje vozil javnega potniškega prometa, omejevanja oz. kontroliranega vključevanja novoprihajajočih vozil na že preobremenjeno cestno mrežo in ko nastopa tekom dneva izrazita usmerjenost prometnega toka (jutranja in popoldanska prometna konica).

Kriterij prometnih obremenitev

Netekoče, nevarno in nepregledno odvijanje prometa na neprednostnih priključkih nesemafORIZIRANEGA križišča lahko izboljšamo s postavitvijo SSN in gradbeno ter oblikovnimi rešitvami, kar ima za posledico izboljšano pretočnost obravnavanega križišča.

Osnova za postavitev SSN je opazovanje in meritve ter vsaj dveurno štetje prometa ob dnevnih prometnih konicah (jutranje in popoldansko konično obdobje). Pridobljene podatke je potrebno preveriti s specializiranimi orodji za izračun elementov krmiljenja svetlobnih signalnih naprav.

Posebno pozornost je potrebno nameniti peš prometu. Eden od najprimernejših ukrepov (poleg izven nivojskih rešitev) za povečanje varnosti pešcev in tudi kolesarjev predvsem pri prečkanju prometnic je ravno postavitev SSN.

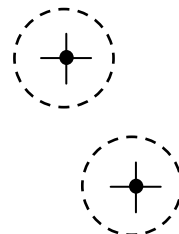
OPREMA V SEMAFORIZIRANEM KRIŽIŠČU

Srce vsakega semafORIZIRANEGA križišča je mikroprocesorska semaforška krmilna naprava. Krmilna naprava, ki bo postavljena v križišču, mora imeti vso tehnično dokumentacijo izdelano v slovenskem jeziku, prav tako morajo biti tudi vsi napisi in oznake v krmilni napravi izpisani v slovenskem jeziku. To je modularna krmilna naprava, namenjena vodenju in nadzoru prometa v semafORIZIRANIH križiščih, ki mora izpolnjevati naslednje zahteve:

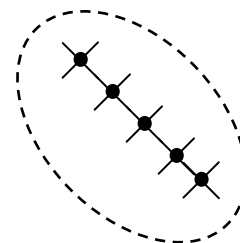
- visoka fleksibilnost (modularna struktura) strojne in programske opreme in s tem enostavno dopolnjevanje in nadgrajevanje,

- enostavno in pregledno ožičenje,
- stalen nadzor vseh energetskih izhodov in s tem visoka stopnja varnosti delovanja (kontrolno pregoretega vseh izhodov in kontrolno prisotnosti tuje napetosti na vseh izhodih),
- možnost izbire komunikacijskih kanalov in vrste komunikacij,
- enostavno posluževanje naprave,
- visoka vhodno/izhodna zmogljivost.

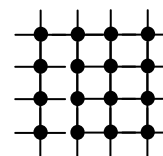
Mikroprocesorska semaforška krmilna naprava je zadolžena za krmiljenje načrtovanih svetlobnih signalov v semafORIZIRANEM križišču. Poznamo tri glavne vrste krmiljenja prometa s SSN: samostojna (izolirana) križišča, linijsko in mrežno krmiljenje.



samostojno križišče



linijsko krmiljenje



mrežno krmiljenje

SAMOSTOJNO KRIŽIŠČE LINIJSKO KRMILNJE MREŽNO KRMILNJE

Pri samostojnem križišču je možno časovno togo krmiljenje, kjer se vedno odvija togi - fiksni krmilni program (vnaprej določen na podlagi izračunov) s fiksnimi dolžinami zelenih luči ne glede na spremembe v prometnem toku. Višji nivo krmiljenja predstavlja delno prometno odvisno krmiljenje, pri katerem krmilna naprava preko detektorjev ugotavlja pretok vozil v posamezni smeri, preko gumbov za pešce pa namero po prečkanju vozišča na posameznem prehodu. S pomočjo teh podatkov krmilna naprava generira dolžine zelenih luči za posamezne signale. Vnaprej je edino določena dolžina ciklusa ter zgornja in spodnja meja zelenega vala v posamezni smeri (v primeru, če so krmilne naprave v linijski koordinaciji). Najvišji nivo krmiljenja s SSN je polno prometno odvisno krmiljenje. Poteka enako kot delno prometno odvisno krmiljenje s to razliko, da je tukaj tudi dolžina ciklusa in zaporedje signalnih slik (faz) odvisno od krmilne naprave na podlagi zbranih podatkov preko detektorjev za vozila in gumbov za pešce ter kolesarje.

Linijsko krmiljenje je kordinirano delovanje sosednjih semaforiziranih križišč na daljšem cestnem odseku, kjer zaradi takega delovanja SSN govorimo o »zelenem valu«. S tem se omogoča neoviran in tekoč pretok vozil na celotnem cestnem odseku.

Mrežnega krmiljenja se poslužujemo predvsem v ožjih mestnih središčih, kjer se med seboj križa več mestnih arterij, saj je potrebno SSN na takih območjih voditi mrežno koordinirano. Specifični problemi, ki se pojavljajo v mestnih središčih in jih je potrebno rešiti, so izraziti zavijalni prometni tokovi, majhne medsebojne razdalje med sosednjimi križišči in strjena pozidava, ki onemogoča večjih gradbenih posegov v prostor.

ZUNANJA SEMAFORSKA OPREMA

Med zunanjo semaforско opremo prištevamo: semaforški steber (ravni, konzolni, portal), svetlobno signalni dajalci za vozila (enodelni direkcijski ali trodelni s premerom 210 mm ali 300 mm), svetlobno signalni dajalci za kolesarje, pešce ali kombinicija pešec/kolesar (dvodelni ali trodelni s premerom 210 mm ali 300 mm), detektorji za motorna vozila (indukcijske zanke, infrardeči detektorji, mikrovalovni detektorji, kamere, točkovni detektorji), najavne tipke oz. detektorji za pešce z možnostjo zvočnega signala.

VAROVANJE

Vsaka krmilna naprava je opremljena z varovalom, ki konfliktnim prometnim tokom onemogoča istočasno zelene luči. V tem primeru se na vseh semaforških glavah prižge rumena utripajoča luč. Enako postopa krmilna naprava ob varovanih lučeh. To pomeni, da če pregori oz. pride do napake na rdeči glavni luči za določeno smer, naprava preide v utrip rumene vse do odprave napake s strani serviserjev. Funkcija varovanih luči je od proizvajalca do proizvajalca krmilnih naprav različno določena (eni imajo varovane vse glavne rdeče luči za vozila, drugi imajo varovane tako luči za vozila kot za pešce in kolesarje ...).

Druga vrsta varovanja med konfliktnimi prometnimi tokovi predstavlja matrika vmesnih

	12	13	14	21	23	24	31	32	34	41	42	43	10	20	30	40
12								4					4			
13				6		5					564				7	
14				5							564					
21																
23		5												4		
24		56					5		6					47		
31																
32				5										4		
34			4												4	
41																
42	655							7								4
43		54														4
10	666												K066			
20					12	12						10				
30		7					1	01	0							
40			8								11	11				

POMEN OZNAK :

TOKOVNICE VOZIL (PEŠCEV) SO OZNAČENE S SMERJO GIBANJA

VRSTICE V MATRIKI SO IZVOZI, KOLONE PA UVOZI VOZIL (PEŠCEV) V KRIŽIŠČE

(ij) TOKOVNICA VOZIL, KI SE GIBLJEJO IZ DOVOZA I V DOVOZ J

DOVOZI V KRIŽIŠČE SO NUMERIRANI PROTIURNO, DOVOZ ŠT.1 JE VZHODNI DOVOZ

(io) TOKOVNICA PEŠCEV, KI PREČKAJO DOVOZ I

časov. Vmesni čas imenujemo čas med koncem zelene luči enega prometnega toka in začetkom zelene luči drugega prometnega toka, ki prve mu križa pot ali pa se vanj izliva. Meri se v sekundah. Vmesni čas je sestavljen iz prevoznega časa, izvoznega časa in uvoznega časa.

V izračunih vmesnih časov moramo upoštevati tri vrste konfliktov:

prvo vozilo izvaža, medtem ko drugo uvaža, pešec prazni prehod za pešce, medtem ko najbližje vozilo uvaža,

vozilo izvaža, medtem ko nasproti ležeči pešec vstopa na prehod za pešce.

Pri izračunih vmesnih časov moramo biti pozorni na tip uvažanja (iz mirovanja ali z zaletom) uvoznih in izvoznih razdalj do konfliktnih točk ter in uvoznih in izvoznih hitrosti vozil. Za krmilne naprave s polno prometno odvisnim delovanjem je potrebno izračunati varovalne čase za vse možne konflikte za določeno križišče, ki jih vgradijo programerji v programsko opremo naprav.

Po spustitvi SSN v pogon, je priporočljivo večkratno sistematično opazovanje pravilnosti in zadostnosti vmesnih časov. Še posebej moramo biti pozorni na situacije, ko vozilo zapelje v križišče pri rumeni, ali pa ko so levi zavijalci ovirani s protiprometom.

Spodaj je podan grafični primer vmesnih časov v obliki matrike.

Vmesni časi se enako kot med vozili določijo tudi za konflikte pešcev z vozili. Pešči so varovani s časi pred vstopom na prehod, kakor tudi pri zapuščanju prehoda. Ljudje večinoma ne vedo, da v situaciji, ko prečkajo prometnico pri zeleni luči za pešce in le-ta sredi prečkanja

ugasne ter se prižge rdeča luč, pomeni, da so še vedno varovani napram vozilom. S tem je zagotovljeno varno prečkanje prometnice tudi v primeru, da pešec stopi na prehod v zadnji sekundi zelene luči za pešce in hodi povprečno hitrostijo 1,2 m/s. Nikakor pa niso varovani pešči, ki stopijo na prehod, ko že gori rdeča luč na semaforju.

Dodatna varnost udeležencev v semaforiziranem križišču je izbira direkcijskih namesto polnih optik na semaforških glavah celotnega križišča. V tem primeru bi imela vsaka prometna smer varovanje pred križanjem, prepletanjem, cepljenjem in združevanjem z ostalimi prometnimi tokovi. To bi bilo smiselno edino v semaforiziranem križišču z izredno velikim številom enakih prometnih nesreč tudi po uvedbi SSN. Slaba stran vseh teh nujnih in ne-nujnih varovanj ter vmesnih časov bi bil neoptimalen krmilni program, ki bi zelo težko zadostil pretočnosti križišča, vseeno pa bi bilo to križišče bolj varno in hitreje dojemljivo za reagiranje voznikov v njem. V nekaterih primerih je postavitve take opreme smotno, saj si križišča niso enaka. Če ne drugje, je razlika v prometnih obremenitvah in strukturi ter distribuciji prometnega toka.

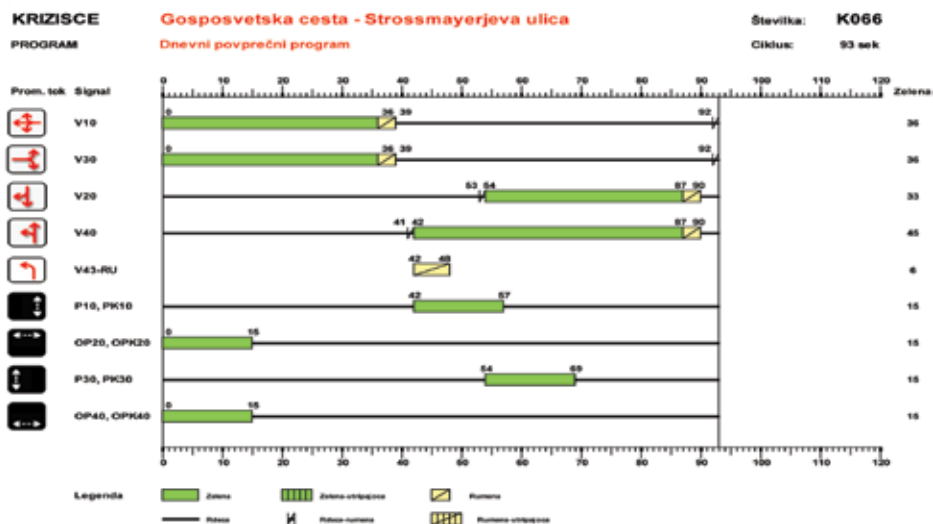
KRMILNI PROGRAM

Krmilni program je skupek časovnega poteka vseh signalov znotraj vnaprej določenega ciklusa. V krmilno napravo je priporočljivo vgraditi več krmilnih programov, saj je intenziteta in usmerjenost prometnega toka tekom dneva različna. V uporabi so predvsem krmilni program za jutranjo prometno konico, krmilni program za dnevno povprečje, krmilni pro-

gram za popoldansko prometno konico in nočni krmilni program.

Iz spodnje slike je razvidno istočasno prižigavanje zelenih luči na nekonfliktnih tokovih in vmesni časi, ki so na spodnjem krmilnem programu med koncem zelene luči glavnega signala enega prometnega toka in začetkom zelene glavnega signala drugega prometnega toka dolgi 6 s.

Robert Lutar, univ. dipl. ing. prometa
Cestno prometni institut d.o.o., Mlinska 1,
2000 Maribor



ZIMSKA CESTNA SLUŽBA NEKOČ

Najbrž so bile včasih res hude zime, daljše, z nižjimi temperaturami in predvsem z veliko več snega kot danes. A kljub temu je bilo potrebno ceste nekako očistiti snega, jih narediti prehodne in vsaj za silo vozne. V mislih imam čas, ko sodobnih cestnih plugov še ni bilo.

Le kdo bi v takem času najbolj užival? Otroci, seveda. Kljub visokemu snegu so se odpravili v šolo. Zaradi mraza je snežna odeja zamrznila in lahko so se v šolo kar drsali. Ali pa so se na vrhu hriba usedli na šolsko torbo in se spustili po bregu navzdol. Če je bilo snega le preveč, jim seveda ni bilo treba v šolo. Takrat so tudi odrasli ostali doma in se lotili pomembnega dela: čiščenja snega s streh in urejanja gazi do hlevov, drvarnic. Tudi od hiše do hiše so vodile uhojene gazi.

Zaradi hudega mraza je bilo pogosto težko plužiti in takrat so ljudje hodili kar po vrhu zamrznjene snežne odeje. Neizogibno je bilo ročno odstranjevanje snega – kidanje. Pri tem delu so se ljudje kar namučili, saj ni bilo drugih pripomočkov kot navadne lopate in še te so bile majhne. Če je bil sneg zbit oz. pomrznjen, so si morali pomagati tako, da so ga najprej razkopali. Danes nam je pogosto težko očistiti sneg z lastnega dvorišča, pločnika pred hišo ali kakšne druge površine, ki je plugom težko dostopna. Kaj šele, da bi se lotili kidanja ulic, parkirišč, avtobusnih postaj in podobnih površin. Včasih pa so ljudje, če so hoteli kam priti, vsi poprijetli za lopate in kidali tudi ceste. To je izgledalo kot nekakšna delovna akcija. Dopustna je bila tudi odsotnost z delovnega mesta. Avtobusi so namreč vozili, dokler se je dalo. Za njimi so ostajale v snegu kolesnice, ki so jih ljudje izklorirali za hojo ali celo vožnjo s kolesom.

Prvi snežni plugi so bili leseni. Naredili so jih kolarji in okovali kovači. Sprednji del pluga je bil trikoten in je imel lahko na notranji strani pritrjene sani, da je bil nekoliko dvignjen. To je omogočalo lažje pluženje in tudi manjše poškodbe vozišča. Čez leto je bil plug spravljen nekje na mestu, kjer ni bil v napoto. Cestar je bil cenjen poklic, saj je čez leto skrbel za ceste, naspal pesek v luknje, pozimi pa tudi organiziral pluženje oz. pogosto odločal, kdo bo pri tem sodeloval. Sicer so se ljudje za opravljanje pluženja prijavili občinskim službam. Delo je bilo plačano in je pomenilo dodaten zaslužek



Pluženje po starem (vir: 1955 Podgora – pluženje ceste v Babno polje. Dostopno: <http://staresli-ke.wordpress.com>, 19. 3. 2011)

v zimskem času za furmane oz. kmete. Lesene pluge so vlekli običajno konji. Potrebni je bilo več parov konj, odvisno tudi od debeline snežne odeje in vrste snega. Ponekod, pogosto med večjimi kraji, so to delo opravili furmani tudi s šestimi ali še večjim številom parov konj. Včasih so zaradi dolge kolone, ki je tako nastala, in zaradi varnostne razdalje med posameznimi vpregami, mednje zapregli sanke. Z verigo so jih povezali z naslednjim vlečnim parom živali; tako je vmes nastal tudi prostor za furmana. Nekdo, običajno cestar na začetku kolone ali eden od furmanov, je pri pluženju prevzel vodenje kolone in glasno kričel dajal navodila. Pogosto pa so prvi par konj jezdili in tako vodili pluženje. Delo še zdaleč ni bilo enostavno in šlo je počasi. Plug, ki je bil že tako težek, so obtežili še možje, ki so stali na njegovem spre-

djem delu. Največji problem je bil, če se je vse skupaj ustavilo in je bilo treba kolono pognati znova. Na ovinkih je bila potrebna še posebna previdnost, saj je bilo treba pravočasno in v pravem loku izpeljati zavijanje. Plug ni smel zdrsniti s ceste. Pluženje so ovirale kolesnice vozil. Pravzaprav nikoli ni bilo spluženo popolnoma do cestišča, ampak vedno malo nad njim. Zato so ljudje za prevoze lahko uporabljali tudi sani s konjsko vprego. Manjše tovore pa so vlekli z navadnimi sanmi. Ker pluženje ni bilo popolnoma enakomerno, je na vozišču ponekod ostalo več snega, ponekod pa so bile luknje. To se je pokazalo kasneje, ko je že stekel promet ali ko je nastopila odjuga. Tudi konji, čeprav so bili spočiti, so se pri pluženju utrudili in bili pogosto popolnoma preznojeni od napora. Možje pa so si pri tem opravilu radi privoščili šilce žga-

nja. Zgodilo se je, npr. leta 1952, da je bilo toliko snega, da pluženje ni bilo izvedljivo. Takrat so poskusili z jezenjem konjev narediti vsaj gazi med kraji.

Za čiščenje snega z manjših vaških poti so kmetje vpregli kar gnojni koš, v katerega je nato stopil furman, dodatno pa so ga še obtežili s skalami. Ulice je bilo potrebno očistiti tudi v mestih, delno s pluženjem, delno s kidanjem. Sneg so naložili na vozove in ga odpeljali do Ljubljane, kjer je bila poševna rampa za zdrs snega v vodo.

S pojavom avtomobilizma in njegovim hitrim razvojem je napredovala tudi mehanizacija za pluženje cest. Lesene pluge so zamenjali bolj izpopolnjeni kovinski. Prvi sodobni snežni plug je izumil David I. Munson leta 1911. Skonstruiral je tudi mehanizem za pritrditev pluga na tovrnjak. V ZDA je Carl Frink iz Claytona že leta 1920 ustanovil podjetje Frink Snowplows, ki naj bi bilo prvo podjetje na svetu za izdelovanje snežnih plugov. Okrog leta 1960 so tudi pri nas že čistili ceste s sodobnimi plugi, čiščenje ulic, zlasti v predmestju, pa je bilo še vedno prepuščeno prebivalcem. Vsak je počistil del ulice



Zgodovinski leseni snežni plug, ki so ga vlekli konji
Dostopno: httavel.blog.si/ol.net, 19. 3. 2011

pred svojo hišo. Stari leseni plugi pa so šli v pozabo tako kot še veliko drugih stvari iz naše ne tako daljne preteklosti.

Cvetka Škof

Viri:

Snežni plug.

Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 19. 3. 2011

1955 Podgora – pluženje ceste v Babno polje.

Dostopno:

<http://stareslike.wordpress.com>, 19. 3. 2011

TURBOKROŽIŠČE — Zakaj krožna krožišča

Krožna križišča oz. krožišča so se v zadnjih letih v Sloveniji tako uveljavila, da jih je trenutno v slovenskem cestnem omrežju že kar veliko. Z vidika prometne varnosti so zelo dobrodošla, saj omogočajo visoko raven prometne varnosti, manjše čakalne čase, nižjo raven hrupa in izpusta izpušnih plinov, posledice morebitnih prometnih nesreč so majhne, hkrati pa je pretočnost takih križišč večja.

Med uporabniki so dobro sprejeta in po prvih štirih letih po uvedbi, po izdelani analizi, ni bilo v slovenskih krožiščih izdane prometne nesreče, ki bi imela za posledico smrtno žrtev ali težko telesno poškodbo.

Do zdaj so se v našem prostoru gradila le »običajna« krožna krožišča z enim ali dvema pasovoma. V tujini so se uveljavili tudi drugi, alternativni tipi krožnih križišč, npr. krožna križišča s prevoznim sredinskim otokom, mini krožna križišča in krožna križišča z drugačnim načinom vodenja voznikov – turbokrožišča .

Po uspešni uvedbi »običajnih« krožnih križišč, ki so opravičila pričakovanja glede prometne varnosti, je bilo ugotovljeno, da so razmere primerne za uvedbo novosti, kot je krožna križišča s spiralnim potekom krožnega vozišča, pri katerem so smerni tokovi medsebojno ločeni oz. vodeni po fizično ločenih prometnih pasovih, s čimer so odpravljene konfliktne točke.



Krožna križišča z vodenjem po fizično ločenih prometnih pasovih so za voznike vsekakor zahtevnejša, ker se morajo ti pravočasno še pred uvozom v krožišče opredeliti za smer izvoza iz krožnega križišča in za izbiro pravega prometnega pasu v krožnem križišču. To pomeni, da se mora voznik pravočasno postaviti na pravi prometni pas še pred uvozom v krožno križišče, ker kasneje ni možno več menjati prometnega pasu. Za pravočasno usmerjanje voznikov služi kažipotna signalizacija na portalih še pred uvozom v križišče.

REKONSTRUKCIJA KROŽNEGA KRIŽIŠČA TOMAČEVO

Navezava Športnega parka Stožice na avtocesto in tudi prometne razmere ob dnevnih konicah so narekivale rekonstrukcijo obstoječega krožnega križišča Tomačevo na odseku severne obvoznice (delo končano v prvi polovici 2010).

Krožno križišče Tomačevo s tremi prometnimi pasovi širine 3,5 m je bilo zgrajeno v sredini devetdesetih let v sklopu gradnje zadnjega odseka severne obvoznice na odseku Koseze - Zadobrova. V času priprave lokacijskega načrta za Štajersko cesto (sedaj Titovo cesto), preko katere se bo priključil športni park v krožno križišče, je bilo pred nekaj leti s prometnimi analizami ugotovljeno, da sedanje krožno križišče nad avtocesto ne more sprejeti dodatnih prometnih obremenitev in da bi bili priča zastojem na priključnih rampah ter tudi na severni obvoznici.

Rekonstrukcija krožnega križišča Tomačevo je nedvomno spadala med zahtevnejše rekonstrukcije v zadnjem času na naših avtocestah, še posebej v smislu iskanja ustreznih prometnih rešitev v omejenih prostorskih možnostih na terenu. Načrtovana rekonstrukcija je vključila semaforizacijo in predelavo obstoječe ureditve v krožno križišče s spiralnim potekom krožnega vozišča.

Krožno križišče s spiralnim potekom krožnega vozišča oziroma t. i. »turbo križišče« je po definiciji posebna vrsta večpasovnega krožnega križišča, pri katerem promet poteka po fizično ločenih prometnih pasovih. Tako križišče z razporejanjem prometnih tokov po smereh že ob uvozu v krožno križišče zmanjša nepotrebna prepletanja vozil pri vožnji po obodu znotraj samega krožnega križišča. Dejanska ločitve tokov se doseže z dodatnimi ukrepi, t.j. posebnimi ločilnimi robniki višine 7 cm, ki »ločujejo« vozne pasove in zagotavljajo večjo varnost predvsem pri izvozih iz območja krožnih križišč. Na ta način je število konfliktnih točk pri menjavanju prometnih pasov manjše kot pri običajnem večpasovnem krožnem križišču in s tem sta večji tudi prometna varnost in udobnost vožnje.

Širina obstoječega tripasovnega krožnega vozišča je bila razširjena za en prometni pas na štiri-pasovno vozišče s skupno širino 15,7 m. Razširitve vozišča za posameznimi uvozi so bile na notranjem obodu krožnega križišča in so se v nadaljevanju proti prvim izvozom iz krožnega križišča premestile na zunanji obod krožnega križišča. Vključevanje prometa iz uvozov urejajo krmiljeni semaforji, ki ustrezno polnijo križišče.



PRAVILA VOŽNJE V TURBOKROŽIŠČU

Pred uvozom v krožno križišče se na podlagi informacij, ki jih daje prometna signalizacija, razvrstimo na ustrezen prometni pas. Vse spremembe prometnih pasov pred krožnim križiščem se kot pri vseh drugih menjavah prometnih pasov nakažejo s smernimi kazalci. Pri približevanju uvozu v krožno križišče voznik motornega vozila zmanjša hitrost vožnje in je pozoren na svetlobno signalizacijo. Na uvozu ni potrebno vklopiti smerne kazalca. Menjava prometnih tokov v turbokrožnišču je prepovedana oz. sploh ni možna.

Pri zupuščanju turbokrožnišča je vklop desnega smerne kazalca obvezen, saj je to edini način obveščanja voznikov, ki vozijo za nami, da zapuščamo krožno križišče.

Razlike med ravnanji v krožišču NA KAJ MORAMO BITI POZORNI

Pred vstopom v krožno križišče – turbo se moramo pravilno razvrstiti, pravi izbor prometnega pasu še pred uvozom (prometna signalizacija).

Menjava prometnih pasov v turbokrožnišču je prepovedana oz. fizično onemogočena.

Klasično dvopasovno krožišče	Turbokrožišče
Prometni pasovi so označeni z ločilno črto	Prometni pasovi so med seboj fizično ločeni
Voznik lahko poljubno izbira izvoz	Voznik se mora pravilno razvrstiti že pred uvozom
Pri uvozu v krožišče voznik opazuje vozila na obeh prometnih pasovih	Pri uvozu v krožišče voznik opazuje vozila na krožnem prometnem pasu, na katerem se nahaja oz. upošteva svetlobno prometno signalizacijo
Mogoče je prepletanje – voznik lahko menjava krožni prometni pas	Ni prepletanja oz. menjave prometnega pasu, je samo ena točka, v kateri lahko voznik sprejme odločitev, da bo krožno križišče zapustil
Voznik si lahko izbere izvoz tudi v smeri, iz katere je prišel (prevozi cel krog in se obrne nazaj k točki, na kateri je vstopil v križišče)	Praviloma vračanja v smeri prihoda ni.
Hitrost motorne prometa je odvisna od izvedbe priključkov	Praviloma so zasnovana tako, da hitrost vozil v njih ne preseže 35 km/h

Na vstopu ne vklopimo smernikov, pri zupuščanju krožišča je vklop desnega smerne kazalca obvezen.

Spoštujemo svetlobno signalizacijo (semafor) v turbokrožnišču, če ta obstaja.

Simulacija vožnje v turbokrožnišču – Tomačevski rondo je objavljena kot video-posnetek na spletni strani DARSa. http://www.dars.si/Dokumenti/Napotki/Varna_voznja/Nasveti_za_varno_voznjo_662.aspx

Viri:

Brošura Turbokrožišče DRSC

Brošura krožna križišča SPVCP RS

Interno glasilo AVTOCESTE, DARS

Tajnik Zvone Milkovič

CARSHARING – AVTO V SOUPORABI

Z nazivom »avto v souporabi« ali »vzajemni avto« ali »deljeni avto«, smo v slovenščini poimenovali dejavnost, ki jo poznamo po angleškem imenu »carsharing« ali nemškem izrazu »Autoteilen« ali francosko »voitures en libre«.

Iz leta v leto narašča število avtomobilov na naših cestah, več se poraba pogonskih goriv, vse več je zastojev na cestah, emisij toplogrednih in strupenih plinov. Na drugi strani se iz leta v leto zmanjšuje število uporabnikov javnega prevoza. Ukinjajo se železniške in avtobusne proge, na še obstoječih pa se zmanjšuje število prihodov in odhodov vlakov in avtobusov.

Nakup in vzdrževanje avtomobila je velik finančni zalogaj. Izdatki za avto se približujejo petini povprečnega družinskega proračuna. Veliko ljudi misli, da največji strošek predstavlja nakup pogonskega goriva. Vendar to ne drži. 70 do 80% stroškov nastane tudi, če avto stoji na parkirnem prostoru ali v garaži. V povprečju stoji avto 23 ur na dan in posebno v mestih zaseda dragocen prostor.

Avto pomeni veliko obremenitev za okolje. Izdelava novega avtomobila zahteva uporabo številnih dragocenih surovin in veliko energije. Če pa en avto uporablja več ljudi in je le ta kvaliteten, se obremenitev okolja bistveno zmanjša.

KAJ JE AVTO V SOUPORABI?

Avto v souporabi je organizirana, skupna uporaba avtomobilov. Več ljudi si deli en avto. Ponudnik skrbi za vzdrževanje, servis, čistočo, zavarovanje in parkirni prostor.

Najpogostejše gre za izposojajo avta za krajše časovno obdobje, praviloma na uro.

Ljudje uporabljajo vozilo, ko ga potrebujejo, ne da bi se morali ukvarjati s težavami in stroški, ki jih prinaša lastništvo avtomobila.

Najem vključuje vse stroške – gorivo, parkiranje, servis, čiščenje, zavarovanje. Skratka souporaba avtomobila združuje prednosti najema avtomobila, taksi službe in lastništva avtomobila. Hkrati je primer, na katerem se učimo, da za zadovoljevanje svojih potreb po mobilnosti ni nujno, da smo lastniki vozila.

Poslovanje po tem načinu se razlikuje od klasičnih »renta car« podjetji. Izposoja avta ni vezana na delavni čas: rezervacija, prevzem in vračanje avta so samopostrežna storitve. Takšen način poslovanja podpira sodobna informacijska tehnologija (internet, mobilna telefonija, elektronska kartica), ki omogočajo rezervacijo, plačevanje in odpiranje vozila.

Organizira se lahko kot profitna ali neprofitna dejavnost.

Člani v neprofitnem modelu združijo svoja sredstva (denar, avtomobile, prostor) v kooperativo, ki jo vodijo po predpisih, ki veljajo za društva. Kot dejavnost v neprofitnem modelu so opravičeni do raznih državnih ali lokalnih subvencij zaradi pozitivnih učinkov na okolje in prostor. Donatorjem omogočajo davčni odbitek. Njihov dohodek temelji na dejanskem pokritju stroškov in ne na povečevanju dobička.

V profitnem modelu se privatni investitor loti posla, ker predvideva določen zaslužek.

Praksa v državah, kjer uporabljajo avto v souporabi, je pokazala, da je pri uvajanju primernejši neprofitni model, ker se tveganje porazde-

AVTO V SOUPORABI



li med mnogo članov. Ko posel steče in se začne širiti, običajno prevlada profitni model.

ZA KOGA JE MODEL PRIMEREN?

Model je primeren za uporabnike, ki vozilo potrebujejo le občasno, za vsakodnevne nakupe ali večje nakupe enkrat na mesec, za sestanke na drugem koncu mesta ali za kratke enodnevnne izlete ali za ljudi, ki potrebujejo avto za kratke razdalje po mestu. Primeren je za ljudi, ki večkrat potrebujejo vozilo drugega razreda, kot ga imajo sami v lasti.

Finančno se obrestuje, če vozimo manj kot 10 000 km na leto.

Uporabniki so tudi ljudje, ki se zavedajo posledic onesnaževanja okolja ter zato večinoma uporabljajo javni prevoz, vendar si občasno želijo več fleksibilnosti in jim avto ne predstavlja statusnega simbola.

V preteklih letih se je model razvil kot rešitev za problem prometa in onesnaževanja zlasti v urbanih območjih.

KAKO DELUJE AVTO V SOUPORABI?

Najprej se je potrebno včlaniti v društvo ali podjetje avta v souporabi in plačati letno članarino, ki znaša v evropskih mestih okoli 200 €. Ko postaneš član, dobiš svojo člansko številko in ključke za trezor ali elektronsko kartico.

Vozila stojijo na posebnih parkirnih mestih, kjer se navadno nahaja tudi trezor, v katerem so shranjeni dokumenti in ključki. Pogosto se avtomobil odpre z elektronsko kartico in ključke dobimo v vozilu. Želeni avto se lahko rezervira telefonsko ali preko interneta. To lahko storimo nekaj mesecev ali dvajset minut pred uporabo. Bolj zgodnja je rezervacija, toliko večja je možnost, da se dobi želeno vozilo na določenem mestu.

Uporabnica odpira avto v souporabi





Pri rezervaciji je potrebno tudi navesti, koliko časa bomo potrebovali vozilo. Po uporabi se avtomobil parkira na dogovorjenem mestu v stanju, kot je bilo prevzeto.

Enkrat v mesecu uporabnik prejme račun, kjer so razvidni stroški posameznih voženj. Plača se kilometrina in uporaba vozila na uro.

KJE POZNAJO AVTO V SOUPORABI?

Začetki avta v souporabi sežejo v leto 1948 v Zuerich. Zbrali so se ljudje, ki si niso mogli privoščiti lastnega avtomobila, a so ga občasno potrebovali. Imenovali so se Sefage (Selbstfahrgemeinschaft). Njihov model je obstajal do leta 1998.

Leta 1987 je v centralni Švici, v mestu Stans, osem ljudi kupilo skupni avto, rdeč opel kadet. Ustanovili so društvo ATG. V tistem času se je veliko govorilo o kislem dežju in umiranju gozda.

Nekaj dni kasneje so iz istih razlogov tudi v Zuerichu, neodvisno od ATG, ustanovili podobno združenje, ki se je imenovalo Sharecom. V letu 1997 sta se ATG in Sharecom združila v Mobility, ki v Švici zelo uspešno deluje še danes. Sedaj imajo čez 10 000 članov in letni prirastek okoli 10%. Zaposlujejo čez 150 ljudi. Na voljo imajo okoli 2500 vozil, ki so razvrščeni v deset kategorij in vsi prepoznavne rdeče barve.

V sedemdesetih in osemdesetih letih prejšnjega stoletja so se podobni modeli razvili še v Nemčiji,

Avstriji, na Danskem, Veliki Britaniji, Franciji, Irskem, Italiji, Norveški in Švedski.

Za podporo dejavnosti souporabe avtomobila je bilo že leta 1991 ustanovljeno Evropsko avtomobilsko združenje za souporabo avtomobilov (ECS – European Car Sharing Association).

Danes je model avta v souporabi na voljo v več kot 1 000 mestih po svetu. Najdemo ga v vseh večjih mestih v Z Evropi, v S Ameriki, Avstraliji in Singapuru.

Model ima danes daleč največ uporabnikov v Švici, sledita pa ji Nemčija in Avstrija.

V mestnih središčih z enim skupnim avtomobilom praviloma nadomestijo pet do deset lastnih vozil. S tem se zmanjšuje tudi potreba po parkirnih prostorih.

Povprečni prihranek gospodinjstva, ki sodeluje v modelu avta v souporabi, je v evropskih mestih med 100 in 350 €.

AVTO V SOUPORABI V SLOVENIJI

V Sloveniji model do danes žal še ni zaživel. Zaradi izredno slabega javnega prevoza je avtomobil v Sloveniji bolj nujen kot izbira. Velik del avtomobilskega prometa na naših cestah nastaja zaradi prevoza v službo in domov. Zelo veliko Slovincem predstavlja avto na dvorišču statusni simbol, s katerim se lahko pokažejo pred sosedi.

V svetu se je model najbolj razvil in udomačil v Švici. Imajo zelo razvit javni promet. Vsak tretji Švicar pride na delo z javnim prevozom – tram-

vajem, avtobusom ali vlakom. Imajo tudi urejene in povezane kolesarske steze tako v mestih kot na podeželju. Številne, posebno mlade družine živijo polno in srečno življenje brez lastnega avtomobila. To si pri nas težko predstavljamo. Več let smo živeli v Zuerichu in nismo imeli lastnega avtomobila. S tramvajem sem se dnevno vozila z dvema majhnima otrokoma na delo. Vsa javna prevozna sredstva so udobna, čista, točna in zanesljiva. Probleme smo imeli vedno, ko smo šli na počitnice v Slovenijo in smo potovali z našimi vlaki in avtobusi. Marsikdo nas je doma začudeno vprašal, kako da si ne moremo kupiti avta.

Marija Cafnik

Viri informacij in slikovnega gradiva:
<http://www.mobility.ch>
<http://www.news.ch>
[Carsharing÷Unternehmen÷Mobility/detail.htm](http://www.blick.ch/news/wirtschaft-tweets/wirtschaft/carsharing-kommt-in-fahrt)
<http://www.blick.ch/news/wirtschaft-tweets/wirtschaft/carsharing-kommt-in-fahrt>
<http://www.echo-online.de/Carsharing-Ein-Auto-viele-Nutzer>



CIVITAS ELAN skrbi za varnejše poti v šolo (Varen) javni prostor otrokom, ne pločevini

Marsikdo se nasmehne, ko na ulici opazi razigrane otroke, saj ga prizor spomni na brezskrbnost iz časov, ko javni prostor še ni bil poln pločevine in nepredvidnih vznikov. A od šestdesetih let prejšnjega stoletja dalje je mesto začel vse bolj osvajati osebni avtomobilski promet, s čimer se je povečalo tudi število prometnih nesreč. Prostorsko načrtovanje, gradnja hiš in naselij, prometna ureditev in kultura so se od takrat vse bolj začeli prilagajati avtomobilu in temu primerno so zelenice, parke, območja umirjenega prometa in območja za pešce začele nadomeščati široke ceste za večjo pretočnost motornih vozil in parkirni prostori zanje.

Vendarle se z razširjanjem koncepta trajnostne mobilnosti v mestih, pri čemer ima pomembno vlogo tudi evropski projekt za čistejši in boljši promet CIVITAS ELAN, stanje izboljšuje: Ljubljana je denimo zadnja leta pridobila veliko novih zelenih površin, območij za pešce, mostov, kolesarskih stez in drugih površin, ki šibkejšim udeležencem v prometu omogočajo svobodnejše in varnejše gibanje po mestu.

Ne samo trajnostna, ampak tudi varna mobilnost je koncept, ki ga omenjeni projekt povečuje. Eden od ukrepov, ki posebej obravnava slednjo, je ukrep »Varne poti v šolo« pod vodstvom Mestne občine Ljubljana (MOL), katerega osnovni namen je razviden že iz njegovega naslova. Glavni cilji so zmanjšati oziroma izničiti število prometnih nesreč, v katerih so udeleženi otroci na poti v šolo in iz nje, zagotoviti varnost na teh območjih, zlasti v okolici ljubljanskih osnovnih šol. V ta namen si sodelavci ukrepa prizadevajo vzpostaviti stalno asistenco na terenu za najšibkejšo udeležence v prometu, pripravljajo izobraževanja in usposabljanja za učitelje – mentorje prometne vzgoje, šole in prostovoljce ter dogodke za ozaveščanje o tovrstnih temah. Poleg tega razvijajo inovativne metode, kot je denimo interaktivni zemljevid šolskih okolišev z označbami varnih poti in nevarnih točk v okolici šol, prog šolskih avtobusov, prometne signalizacije in drugih relevantnih območij, ki je dostopen na <http://solstvo.gis.ljubljana.si>. Portal vzgoje in izobraževanja sproti nadgrajujejo na podlagi opazovanj in meritev na terenu, komuniciranja s šolami, z učitelji – mentorji prometne vzgoje in ti dalje s starši, z otroki ter s strokovnjaki, prek anket in vprašalnikov, demonstracij, kampanj ter drugih prijemov, ki nudijo aktualne informacije, kot so lokacijski iskalnik šol in ulic ali osnovne informacije o posameznih šolah s povezavami na njihove spletne strani.

To je dobršen napredek od položaja pred CIVITAS ELAN-om, saj so osnovne šole v MOL načrte varnih šolskih poti pripravljale na nekoliko zastarelih topografskih kartah v različnih merilih, ki so danes večinoma neuporabne. Staršem in učencem so ob začetku šolskega leta predstavili načrte varnih poti v šolo v tiskani obliki in organizirali ogleda na terenu, kar je zahtevalo veliko »logistike«, kot so fotokopiranje, posodabljanje publikacij in tiskovin v šolskih hodnikih, obveščanje o roditeljskih sestankih in drugo. Z novimi, na spletu širši javnosti dostopnimi interaktivnimi zemljevidi, se je zadnja leta obveščenost bistveno izboljšala, kar dokazujejo tudi statistični podatki o upadanju števila smrtnih in hudo ranjenih žrtev prometnih nesreč med otroki na poti v šolo ali iz nje. K te-

mu so vsekakor pripomogli tudi drugi ukrepi, med drugim namestitve merilnikov hitrosti v bližini šol in uvajanje območij umirjenega prometa ter tesno sodelovanje posameznih oddelkov in služb MOL z mestnim in državnim Svetom za preventivo in vzgojo v prometu, policijo, mestnimi redarji, nevladnimi organizacijami in ustanovami, ki se ukvarjajo s to tematiko. Pomemben del znanj in izkušenj iz drugih evropskih mest, ki jih je vredno posnemati, so sodelavci projekta pridobili tudi na srečanjih s predstavniki drugih mest, vključenih v pobudo CIVITAS. V sklopu projekta bodo učinki uvedenih ukrepov tudi ocenjeni, tako da bo lahko tudi Ljubljana svoja spoznanja prenesla na druga mesta.

K večji kakovosti bivanja pripomore že samo zavedanje o problemu in njegovih posledicah, zato smo »civitasovci« pripravili številne javne dogodke za oblikovanje zavesti o pomenu prometne varnosti v povezavi z vedenjem v prometu. Prepričani smo namreč, da sta pojma premosorazmerna: bolj odgovorno in kulturno ravnanje v prometu zagotavlja večjo varnost udeležencev v njem. Seveda pri tem ne gre pozabiti niti na uvajanje varne cestne infrastrukture, varnejša in tehnično dovršena vozila, pri čemer se morajo usklajevati tako odločevalci, načrtovalci, proizvajalci, izvajalci, vzdrževalci, investitorji in nadzorniki. Čeprav je delo ustanov, ki promovirajo odgovornejšo ravnanje v prometu, raznih vzgojno-izobraževalnih, preventivnih in »ozaveščevalnih« organizacij, medijev, civilne družbe, državnih in lokalnih služb ter organov, učinkovito, opozarjanja na izboljšanje stanja nikoli ni dovolj. Skupno sporočilo vseh akcij, ki jo poudarja tudi Agencija za varnost v prometu, pa je, da »vsak nosi svoj del odgovornosti za večjo varnost in lahko prispeva k njeni uresničitvi, a zastavljene cilje lahko dosežemo le s skladnimi ukrepi in skupnim prizadevanjem.«

Tako smo se tudi sodelavci CIVITAS ELAN-a večkrat pridružili tovrstnim akcijam ali samostojno organizirali dejavnosti s tem namenom. Eden takšnih večjih in odmevnejših dogodkov je bila denimo okrogla miza »Boli kulturni, bolj varni v prometu«, ki smo jo pripravili v sklopu prireditve »Maj 2010 – mesec kolesarjenja«. Takratna danska veleposlanica v Sloveniji Anita Hugau je opisala izkušnjo iz Ljubljane, ko jo je med obračanjem pedal po kolesarski stezi neki avtomobilist zbil z vrati avtomobila, ko jih je nenadoma odprl tik pred njo. Pri tem so se nekateri obiskovalci dogodka obregli ob mestne načrtovalce infrastrukture, češ zakaj denimo načrtujejo parkirne prostore tik ob kolesarskih stezah. Tako je tudi podžupan prof. Janez Koželj vztrajal, da bi morali absolutno prednost dati pešcem,

kolesarjem in javnemu prometu, kar bi bistveno pripomoglo k dvigu kulture in varnosti, na kar mestni projektanti pozabljajo. A kot smo že omenili, se Ljubljana razvija v tej smeri, saj novejši projekti preurejanja mesta vključujejo pozitivne odgovore na te pobude.

Včasih se zdi, da različni udeleženci v prometu nismo enakopravni, kakor predvideva zakon, zato pomislimo, ali bi morali spremeniti pravila »igre«, morda poostri kazni. Ministrica za kulturo Majda Širca je na to odvrnila, da ni nujno, da je vse uniformirano, temveč je ključ v spoštovanju in priznavanju sebe in drugega. Ali drugače: ob razvijanju spoštovanja do drugega razvijamo tudi kulturo. Na cestah je mogoče opaziti, da nekateri prometni udeleženci vendarle vzdržujejo dobršno mero strpnosti, drugi pa izkazujejo premoč. Psiholog prof. dr. **Marko Polič in mag. Bojan Žlender**, predsednik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS, sta bila sklepčna, da ljudje vozijo tako, kot živijo. Če se torej v vsakdanjem življenju vedejo razgrajsko ali nastopasško, bodo precej verjetno takšni tudi na cesti, manj razdražljivi pa (se) bodo peljali bolj umirjeno.

Vendarle je mogoče opaziti, da se je s širjenjem območij za pešce razširil tudi problem predznega vedenja kolesarjev do pešcev predvsem na teh površinah. Žlender je ob omenjeni priložnosti predlagal, da bi morali vsi prometni udeleženci upoštevati kriterij modrosti, pobuda Za mesto po dveh in društvo Ljubljanska kolesarska mreža pa sta v sodelovanju z Mestno občino Ljubljana nedavno izdelali plakate in letake, ki kolesarje opozarjajo, naj bodo posebej pozorni do pešcev in previdni na njim namenjenih površinah. Nekateri kolesarji so opazili, da so do njih strožji tudi policisti in mestni redarji, ki naj bi bili bistveno bolj nepopustljivi do kolesarskih prekrškarjev v primerjavi s takšnimi avtomobilisti, toda policija zagotavlja, da to ni tako. Ob tem se poraja vprašanje, ali je denimo poostriitev kazni ustrezna rešitev za zmanjšanje števila prometnih nesreč, pri čemer je prof. dr. **Dragan Petrovec** z Inštituta za kriminologijo pri Pravni fakulteti dejal, da kaznovanje ni dolgoročna rešitev in da ni dobro, da se nad kolesarje, ki so že tako ogroženi, spravimo z ostrejšimi kaznimi.

Verjetno pa je najboljši splošni recept za prihodnost z manj prometnimi nesrečami združen v miselnem preskoku, ki vsebuje zvrhano mero odgovornosti in spoštljivosti do sebe in drugih udeležencev, pametno ravnanje, upoštevanje predpisov in pozitiven pristop k reševanju morebitnih težav.

VEDELA SVA, DA VE, DA SVA MAMA IN OČE

Družina Metličar iz Trbovelj

Lepo junijsko jutro, sonce je ravno pokukalo izza hriba. Njene misli so bile morda še pri njej dragi osebi, morda že pri maturitetnem izpitu iz matematike, ki jo je čakal tisti dan. Pa so se misli ustavile za mnogo dni, mesecev, let. Še danes jih zbira, misli, predvsem pa spomine na življenje pred lepim, sončnim junijskim jutrom. Počasi, drobec za drobcem, dan za dnem, leto za letom. A Taja Metličar jih ne more zbrati sama, zato ji pri tem pomagajo mnogi. Največ seveda njena družina: mama Vladka, oče Tone, s katerima smo se pogovarjali, in brat David.

V prejšnji številki glasila smo objavili zgodbo Taje Metličar, mladega dekleta iz Trbovelj, ki je pred tremi leti preživela težko prometno nesrečo s hudimi poškodbami, zaradi katerih se je borila za življenje, danes pa s posledicami le-teh.



Tistega lepega dne ...

... se je naše življenje spremenilo. Bil je ponedeljek, ura okoli osme zjutraj, Tajin maturitetni dan. Iz Mengša bi morala biti že nazaj. Telefoniral sem ji, a se na klic ni odzvala. Odšel sem na sprehod in na kavo, ko je zazvonil telefon. Bil je sin. Povedal je, da je imela Taja prometno nesrečo, česar v tistem trenutku sploh nisem dojel. Tudi žena je bila že obveščena. S svojim bratom, ki dela v Ljubljani, se je dogovorila, da je takoj odšel v bolnišnico.

Taja je tisto jutro v Mengeš peljala svojega prijatelja. Njegova mama je poslušala radio in slišala obvestilo, da se je pri Blagovici zgodila prometna nesreča. Čutila je, da gre za »njeno otroka«, zato je poklicala na policijsko postajo, kjer so njen sum potrdili. Odpeljala se je na kraj nesreče. Midva sva odhitela direktno v Klinični center v Ljubljani, ker je bila Taja z reševalnim vozilom že prepeljana tja.

Kako sta prenesla pogled na razbitine, ko sta se peljala mimo? Jaz sem videla le fotografije, pa me je bilo groza.

Nama je bil ta pogled na poti k Taji prihranjen, ker sva se v Ljubljano odpeljala po drugi cesti. Domov grede pa sva avtomobil, ali bolje rečeno tisto, kar je ostalo od njega, videla. Kljub temu takrat nisva dobila občutka, da bi Taja lahko umrla. Spraševala pa sva se, kako je otrok preživel tam notri, kako so jo dobili iz razbitin, kako je »od nje sploh ostalo toliko, kot je«. Zanimalo

naju je tudi, kdo je povzročil nesrečo, kdo je bil še udeležen, ali so bile ostali udeleženci poškodovani, kakšne so bile njihove poškodbe. Govorice so namreč prinesle različne informacije – od poškodovanih do mrtvih. K sreči je bi en del govoric, tisti najhujši, netočen.

Kako sta se soočila z resnostjo poškodb?

Najprej sva izvedela, da je njena desna stran telesa popolnoma polomljena, za morebitne ostale poškodbe se ni vedelo. Na nove informacije smo čakali več ur, kolikor je trajala operacija. Po približno uri čakanja so se odprla vrata operacijske sobe, iz katere je stopil nekdo z masko na ustih. Šel je proti nam, nato mimo nas naprej po hodniku, a tistih nekaj sekund do *nas* je bil strah nepopisen.

Po nekajurni operaciji nas je kirurg obvestil o vsem, kar so lahko ugotovili, da pa se bo več pokazalo čez noč. Dali so jo v umetno komo. Obstajala je tudi možnost, da bo desna stran telesa hroma. Povedal je še, da se lahko zgodi tudi najhujše. Direktno. Smrt.

Da je utrpela poškodbe možganov, se takrat še ni izkazalo. Čez nekaj dni so ji operirali še ramo, kar pri prvi operaciji, se pravi takoj po nesreči, iz zdravstvenih razlogov ni bilo možno. Več odgovorov zdravniki v tistem trenutku niso mogli dati. Šele ko se bo prebudila iz kome. To bi se moralo po nekaj dneh zgoditi, Taja pa ni dajala nobenih znakov, da se bo to res zgodilo. Vzrok? Neznan. Občutki so bili grozni! V isti sobi je ležal tudi mlad motorist s hudimi poškodbami, ki se je iz kome prebudil po nekaj dneh, kot je bilo »predvideno«, najina hči pa še vedno ne. Vsak dan smo jo obiskovali - prevažal naju je sin, ker midva takrat tega nisva bila sposobna, se pogovarjali z njo, skratka, naredili smo vse, kar bi po nasvetih zdravnikov lahko koristilo njeni zave-

sti. Toda stanje in informacije so bile vsak dan iste – Taja živi, a sprememb ni.

Sta v najbolj kritičnih dnevih kdaj pomislila, da morda ne bo preživela?

Najprej ne. Upanje je bilo močnejše. Po treh tednih je zdravnica povedala, da se je Taja za kratek čas prebudila. Odprla je oči. A pogled je bil prazen. Gledala je mimo. In ničesar in nikogar ni prepoznala. Kmalu zatem so jo s CIT-a premestili na intenzivni oddelk. Upanje je bilo še vedno neskončno veliko. Ko sva četrty dan njene zdravljenja na intenzivnem oddelku zopet prišla na obisk, naju niso pustili v sobo. Taja namreč ni dihala. Le še aparature. Umrla bo, če ne bodo mogli ugotoviti, kaj je narobe, so nama povedali. Ekipa za operacijo je bila že pripravljena. Takrat sva prvokrat pomislila, da lahko umre.

Ko je prišel težko pričakovani dan ...

... je bilo veselje nepopisno! Njena zdravnica jo je klicala dečva. Prigovarjala ji je: »Dečva, kaj nam delaš?« in lepega dne je Taja po teh besedah odprla oči in povedala, da je iz Trbovelj. Ne da se opisati občutkov! Čez nekaj dni je bila premeščena na travmatološki oddelk. Še vedno ni nikogar prepoznala. Bila je v plenici. Nič ni jedla. Prinašali smo ji hrano od doma; mislili smo, da bo morda kaj od te spravila vase, ker je bila navajena na njen okus. Prihajali so sorodniki, prijatelji, pripovedovali so ji vse mogoče, opisovali stvari, ki so jih skupaj doživljali, pa ji vseeno nismo obudili spomina. Niti naju, brata Davida in Tomaža ni prepoznala. Na začetku zdravljenja smo se dogovorili, da jo bomo obiskovali le mi trije. Tudi Tomaž ne. Vemo, da zanj ni bilo lahko, morda ga je razjedal občutek krivde, ker ga je takrat peljala in se je na poti nazaj zgodila nesreča.

Se je pa v začetku budnega stanja na vsako stvar oz. pogovor odzvala z *of course*. Ko je že več govorila, pa je strogo uporabljala knjižni jezik. Še danes ne vemo, zakaj. To so bili dnevi, ko sva mislila, da bo najina hči ostala takšna.

Po kolikem času vas je začela prepoznavati?

Zgodilo se je po dobrem mesecu dni od poškodbe, ko sva stopila skozi vrata bolnišnične sobe. Ko naju je pogledala, sva vedela, da ve, da sva mama in oče. Prvič po nesreči. Bila sva presrečena! Neverjetno je, kako začutiš, da se je zgodilo, kar smo upali, si želeli, čakali. Potem se je začelo učenje od začetka. Ampak šlo je takole: kar se je včeraj naučila, je do danes že pozabila.

ČZdravniki so vaju z dejstvi sproti seznanjali z resnostjo Tajinega zdravstvenega stanja. Je tako prav?

Da, tako je prav. Čeprav je bilo vsakič znova težko slišati dejstva in se soočiti z njimi. Ko je bila že nekaj časa v Soči, je fizično toliko napredovala, da se je predvidevalo, da bodo telesne po-



škodbe sčasoma ozdravljene, da bo shodila, še vedno pa ne, kako bo z glavo, kakšne bodo posledice.

Ob tej priliki morava povedati, da je bilo vse, ampak res čisto vse osebje prijazno in strokovno. Na vseh oddelkih Kliničnega centra v Ljubljani, na katerih se je Taja zdravila in v Soči. Kaj vse so naredili, da je Taja danes živa in ni hroma!

Prej ste omenili ponovno učenje za odraslega človeka običajnih stvari. Po dvajsetih letih sta bila starša odrasli mali deklici Taji.

Vsega se je morala naučiti še enkrat. Začeti smo morali od dojenčka naprej. Brali smo Cicibane, pisali črke, se učili zavezovati vezalke na čevljih, uporabljati telefon – tipko za tipko, vklopiti računalnik, uporabljati žlico, težko je spremljala pogovor, ko so jo obiskovali prijatelji ... Ko je prišla po nekaj mesecih domov, se ni spominjala stvari, niti svoje sobe ne. Zanj je bilo vse novo. Potem se je začela spominjati za nazaj, kaj se je zgodilo prejšnji dan, pa ne. Njeni možgani so bili kot računalnik, ki se »sesuje«.

Še vedno je bila v plenici. Na noč naju je poklicala tudi do petkrat. Imela je 48 kilogramov, težko jo je bilo dvigovati. Ni mogla še hoditi. Stanovanje smo prilagodili uporabi invalidskega vozička in njenim zmožnostim. Naučili smo se, kako izvajati terapijo. Ko je prvič prišla domov na obisk iz Soče, smo ji pripravili sprejem, okrasili smo stanovanje. To je bil cel projekt.

Sta se kdaj pripravljala tudi na možnost, da bo ostala na tej stopnji razvoja, ali da bo priklenjena na invalidski voziček?

Misliva, da si v takih situacijah pripravljen na vse. Da se o tem sploh ne sprašuješ ali pa se ne zavedaš, kaj to pomeni. Vesel si vsakega še tako majhnega napredka, vedno upaš, da se bo nekaj še zgodilo. Upanje je tisto, ki te drži pokonci, ti daje moč. Ni pa enostavno. Ne smeš otopeti. Čeprav je treba priznati, da ko gledaš svojega, še včeraj odraslega otroka, že žensko, kako danes kot triletnica nerodno vtika barvaste plastične žebličke v mrežo, te je neznansko strah. In »otrok« s tako hudimi posledicami poškodb vidiš v Soči veliko. Največ zaradi prometnih nesreč. Ko danes gledava starše, katerih otroci so na invalidskem vozičku, ali kakorkoli drugače prizadeti, se nama zdijo zelo pogumni.

Se vam je smilila?

Ni se nam smela. Čim več je morala poskušati narediti sama. Na kar so nas opozorili v Soči. Da bo kasneje to res znala. Naučiti jo je bilo treba samostojno živeti. In nimaš časa na pretek. Navsezadnje se ne ve, kako hiter bo napredek in do katere stopnje bo segal, koliko časa bo trajal.

Kaj pomaga?

Ne smeš se zapreti vase. Lažje je, če v težkih situacijah nisi sam. Zato sva hvaležna vsem, ki so nam vsem stali ob strani. Treba je upati in zaupati, da bodo tvojega otroka pozdravili.

Danes, po toliko letih, nama pomagajo iste stvari kot večini ljudi, ki gredo skozi težke življenjske preizkušnje. Ne da bi hude stvari pozabili, ampak čas jih oddalji, v ospredju so čedalje pogostejše prijetnejši dogodki iz iste situacije – v vsem še tako hudem je kaj lepega.

Ali po tem, kar se je zgodilo, kar sta doživljala, na življenje gledata drugače?

Misliva, da ne. Edino na ljudi, ki imajo bolne otroke. Zdaj jih občudujemo, ker so resnično pogumni. Veva, kaj so doživljali in kaj še vedno doživljajo.

Kaj pa vaju odnos? Je takšen kot prej?

Ne zdi se nama, da bi se najin partnerski odnos zaradi vsega, kar se je dogajalo, spremenil. Morda je pomagalo, ker se je vse dobro izteklo, je bilo okoli naju veliko dobrih ljudi, si nisva ničesar očitala, se nisva zaprla vase, so bili v službi razumevajoči (oče je bil v času nesreče že upokojen, mama je bila, kot je še danes, v službi v vrtcu v Trbovljah, op. p.).

Ste bili v tem času kdaj razočarani nad kakšnimi postopki?

Enkrat zelo. Sicer smo potem vse uredili, ampak še danes ne moremo verjeti, da so takrat tako postopali. Iz Soče bi morala oditi v zdravilišče v Laško, vendar je bil predlog zavržen – kljub poškodbam in koristnosti pri nadaljnjem zdravljenju ni bila upravičena do terapije. Pa ravno v tistem času smo v neki reviji brali članek, v katerem taista oseba, ki je zavrnila predlog za zdravljenje v njihovem zdravilišču, sicer v članku priporoča in strokovno utemeljuje koristnost le-tega za take poškodbe, kot jih je imela Taja. To se nam ni zdelo v redu.

O nesreči, njenih posledicah, svojih čustvih, o

čemerkoli, kar je povezano s tem, govorite brez težav. Mnogi tega ne zmorejo. Ali kdaj sodelujete z ljudmi, ki morajo skozi tolikšno gorje? Je težko?

Ne. Sodeluje le Taja, pri delavnicah Zavoda varna pot.

Taja ni več »majhna deklica«, a vseeno še potrebuje vajino pomoč. Kaj če bi jutri rekla, da se bo odselila?

Mama: »Hvala bogu! (smeh). Ne bi me skrbelo, ker zna skrbeti zase.«

Oče: »Ne bi mi bilo vseeno, ampak bi že nekako šlo.«

Mama (hudomušno): »Veste, Taja in mož sta strašna zaveznika. Prav razvaja jo. Jaz rečem za kakšno stvar ne, ji oče seveda takoj priskoči na pomoč. Še migniti ji ni treba za to. Ali pa obratno. Tako da se z njima sploh ne borim več (oče se poskuša malo braniti, Taja je v trenutku na njegovi strani, skratka, vsakršen boj bi bil res zaman, op. p.).

Oče: »Nisem si odpustil, da sem ji takrat dal ključ avtomobila. Še vedno si očitam. Predvsem takrat, ko pri kakšni stvari ni napredka ali kaj podobnega. Na primer, če se nesreča ne bi zgodila, bi zdaj že zaključevala študij. Ko je bila še na zdravljenju, sem doma sedel za mizo, pil kavo, skozi okno opazoval mlada dekleta pred blokom in se spraševal, ali bo moja hči še kdaj taka. Pri vsakem Tajinim neuspehu me preveva močan občutek krivde (solze so ga premagale, ko je to pripovedoval, op. p.).

Pogovor z vami je bil zelo prijeten. Oddajate veliko dobre energije, zadovoljstva, humor vam ni tuj, strahu pred tem, kako bo naprej, ni čutiti. Imate recept za to?

Ja, imeti se rad, pozitivno razmišljati in živeti, živeti, živeti ...

Mira Vidmar

Fotografije: družina Metličar



DAN PROMETNE VARNOSTI NA PROMETNI ŠOLI MARIBOR

Adrijana Kresnik Kočev, univ. dipl. inž. prom.

Prometna šola Maribor, Višja prometna šola

Preradovičeva ulica 33, 2000 Maribor

*Članek posvečen v spomin Nadji
Kosmač*

Prometni šola Maribor je dne 26. 5. 2010 priredila Dan prometne varnosti za študente in dijake. V dogodek je bilo vključenih 450 mladostnikov, ki so sodelovali v različnih aktivnostih na temo varnosti cestnega, železniškega in letalskega prometa. Namen izvedbe takšnega dogodka je na eni strani predstaviti, kako se zagotavlja varnost v posameznih prometnih podsistemih ter na drugi strani promovirati varno vedenje študentov in dijakov v prometu.

Predavanja in delavnice so bile razdeljena na posamezna področja.

Za področju cestnega prometa so znanje prispevali:

- Stanislav Zotlar, Direkcija Republike Slovenije za ceste,
- mag. Gabrijel Sternad, Policija,
- Jožica Trlep, Mestna občina Maribor
- Vinko Virtnik, namestnik predsednika sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Maribor,
- mag. Dušan Kolarič, Višja prometna šola Maribor.

Za področje železniškega prometa so znanje prispevali:

- Mladen Bogič, ravnatelj Železniškega muzeja Slovenskih železnic,
- Zdenko Seme, sektor za izvajanje nalog varnostnega organa pri Javni agenciji za železniški promet Republike Slovenije.

Za področje letalskega prometa so znanje prispevali:

- Tomaž Markun, izvedenec za varnost letenja pri Adrii Airways,
- Robert Šegula, Kontrola zračnega prometa Slovenije,
- Martina Belšak, Višja prometna šola Maribor.

Zraven varnosti je bil poudarek tudi na uporabi trajnostnih vrst mobilnosti. Tako so študentje 2. letnika modul Cestni promet pripravili brošuri za dijake 2. letnikov Srednje prometne šole z naslovom Sedi na kolo za zdravo telo in Kolesarska stojala, s katerimi so promovirali kolesarjenje kot zdravo in okolju prijazno vrsto mobilnosti.

Prav tako so študentje 2. letnika pripravili reportažo o dogodku, ki je dostopna na YouTube pod Dan prometne varnosti na Prometni šoli Maribor.

Prometna šola Maribor se poleg že prej omenjenim zahvaljuje tudi Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije in Policiji, ki so z znanjem in demonstracijskimi napravami pomembno prispevali h kakovostni izvedbi tega dne, ter podjetju Planum d.o.o., ki je posodil prometno opremo.



Predavanja Stanislava Zotlarja (levo) in mag. Gabrijela Sternada (desno)



Predavanja mag. Dušana Kolariča



Predavanja Mladena Bogiča (levo) in Zdenka Semeta (desno)



Predavanja Roberta Šegule (levo) in Tomaža Markuna (desno)



Predavanje študentov 2. letnika modul Cestni promet



Izdelava reportaže



Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 – 2011 navaja, da so mladi med 15. in 24. letom ena najbolj ogroženih starostnih skupin v prometu zaradi neizkušenosti, življenjskega sloga, iskanja tveganja, izzivov in lastnih poti ter ne nazadnje antiavtoritarnega vedenja, ki se kaže tudi v nespoštovanju prometnih pravil in predpisov. Navedeno naj bo spodbuda za vse, ki smo zaposleni v izobraževanju, da z različnimi delavnicami, dogodki prispevamo za varnejši jutri nas vseh.



TIM PROMETNE VZGOJE V VRTCU MLADI ROD

V vrtcu Mladi rod strokovni delavci delujemo v različnih timih. Tam si izmenjujemo ideje, delamo načrte in uresničujemo naloge, ki smo si jih zadali. Eden od timov je tudi Tim za prometno vzgojo, ki deluje v našem vrtcu že tretje leto. Tim si je v tem šolskem letu zadal različne naloge. Nekateri smo že realizirali, druge pa bomo prenesli v naslednje šolsko leto.

Naš vrtec deluje v Mestni občini Ljubljana (MOL), v četrtini skupnosti Bežigrad. To pa pomeni, da imamo veliko težav s parkirišči. Zaposleni in starši, ki pripeljejo otroke v vrtec, morajo parkirati na pločnikih, ustavljajo se ob robu ceste ali pa se vozijo naokrog v upanju, da se bo kakšno parkirno mesto sprostilo. V našem timu smo si tako zadali nalogo, da poskušamo pridobiti več parkirišč. Ob naših enotah smo s sodelovanjem Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet MOL uredili modre cone, kjer starši lahko parkirajo in peljejo otroke v vrtec, vendar pa se je pokazalo, da se teorija razlikuje od prakse. Modre cone, ki so namenjene vrtcu, so večinoma zasedene z vozili stanovalcev, ki stanujejo v bližini. Tako smo večkrat primorani poklicati mestno redarstvo, da pregleda, popiše in kaznuje tiste, ki ne upoštevajo prometnih predpisov. Parkirišča poskušamo urediti tudi za zaposlene v vrtcu. Pri tem imamo malo manj sreče, saj je bolj malo površin, ki so primerne. V eni od naših enot smo uspeli pridobiti dovoljenje iz Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet za postavitev zapornice. Parkirišče imamo urejeno tudi v naši glavni enoti, ki pa je premajhno za vse zaposlene, ki delajo v njej. Podobna situacija je tudi v drugih enotah. Z nalogo ureditve parkirišč se bomo ukvarjali tudi v prihodnje.

Za naše strokovne delavce smo pripravili predavanje o varnosti v cestnem prometu, ki ga je na naše povabilo vodil gospod Zvone Milkovič iz Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPVCP). Pridobili in obnovili smo znanje pri hoji ob cesti in na njej, prečkanju ceste, uporabi rumenih rutic, vožnji z avtobusom, uporabi varnostnega pasu, nekaj pa smo izvedli tudi o uporabi otroških sedežev v avtu.

Pripravljamo tudi obisk policistov v naših enotah. Otroci si lahko ogledajo policijska vozila, konje, policijske pse. Otroci se srečajo s policisti, spoznavajo njihovo delo, opremo in pridobivajo zaupanje vanje. To je zelo pomembno, saj se bo otrok, tudi ko bo starejši, v okoliščinah, ki ga ogrožajo, obrnil na njih in ne kam drugam.

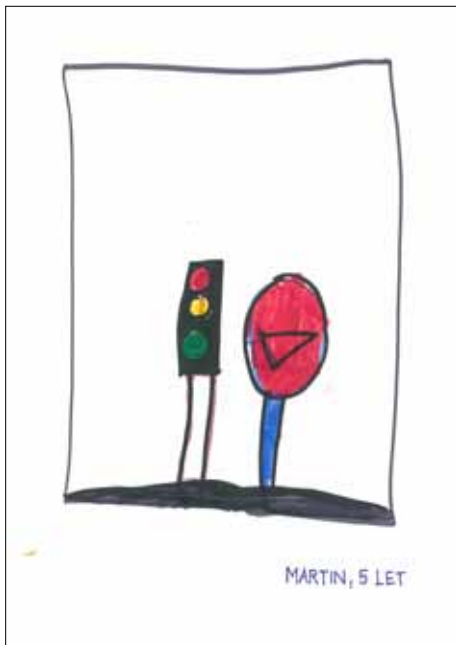
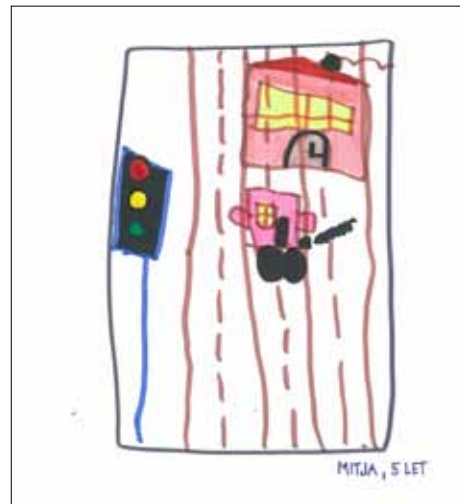
S pomočjo donatorjev želimo pridobiti tudi rumene rutke, odsevne brezrokavnike in trakove, da bodo otroci na sprehodu in izletih dobro vidni drugim udeležencem v prometu. Nekaj smo jih že pridobili in jih pridno uporabljamo.

Kupiti želimo nova kolesa in čelade, da se bodo otroci v našem vrtcu lahko vozili s kolesi po naših igriščih in opravljali kolesarsko značko. Pri tej nalogi smo vezani na denarna sredstva, zato se ta naloga uresničuje malo počasneje kot ostale.

Nalog in načrtov imamo dovolj, enako pa ne bi mogli reči za čas. Trudimo se in se bomo še naprej, da bomo čim več nalog uspešno zaključili in s tem še izboljšali naše strokovno delo. S tem

si bodo otroci v našem vrtcu pridobili nova znanja in imeli lepe spomine na otroštvo, ki so ga preživeli v vrtcu Mladi rod.

Vodja tima za prometno vzgojo Uroš Pontelli



Risbice so narisali otroci v Vrtcu Mladi rod, Savsko naselje, Ljubljana.

Mentorica: Jana Flere.

PROMETNI DAN NA OŠ SAVSKO NASELJE

Tehniški dan lahko zanimivo in z izkušnjskim učenjem izvedemo tudi na temo prometa, prometne varnosti, mobilnosti. Če šoli priskoči na pomoč SPV CP MOL, pa je ta dan še bolj poučen, saj se šolarjem in okoliškim prebivalcem, z njihovo pomočjo, predstavijo tudi službe z dejavnostjo in opremo za varovanje udeležencev v prometu. Ne pozabimo, da so učenci vsakodnevni udeleženci v prometu in zato je vsaka nova informacija in izkušnja o varnosti v prometu za njih dragocena.

V torek, 5. 4. 2011, se je na Osnovni šoli Savsko naselje odvijal tehniški dan z naslovom **Prometni dan**, ki ga je organizirala učiteljica Silva Seliškar, mentorica prometne vzgoje. Dan se je za učence vseh razredov začel v matičnih učilnicah. Razredniki so učence seznanili s programom in potekom dela.

Za učence nižje stopnje se je ob 9. uri v avli šole začela **prireditve**. Najprej je nekaj uvodnih besed povedala pomočnica ravnateljice, ga. Tjaša Pirc Pezdirc, s krajšim nagovorom pa je učence pozdravil tudi Tajnik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, g. Zvone Milčević. Učenci šole so dokazali, da premorejo obilo talenta: pevskega, pesniškega ter igralskega. Pod vodstvom učiteljice Palmire Klobas Pečnik je nastopil otroški pevski zbor in zapel dve pesmi o prometu. Učenci 4. a razreda so se pod mentorstvom učiteljice Erike Dragar predstavili kot mladi pesniki s svojimi pesmimi na temo prometa. Kot nadebudni igralci pa so se pod vodstvom učiteljice Silve Seliškar pokazali učenci 5. a razreda v gledališki predstavi z naslovom **Semafor in zima**. Prireditve so si ogledali tudi zunanji obiskovalci.

V času prireditve so za učence višje stopnje potekale različne dejavnosti v učilnicah in na igrišču pred šolo. Tako so si učenci lahko v **video kotičku** ogledali kratke filme s prometno vsebino (Pešec, Kolesar, Hitrost ubija, Bodi previden, Varna vožnja, Švigove dogodivščine), v računalniški učilnici reševali različne prometne kvize (Cestno-prometni predpisi, Obnašanje kolesarjev v prometu, Raziskujem v prometu), si v avli šole ogledali **razstavo učil, naprav ARS CP**, pripomočkov in literature s področja prometa ter se na igrišču pred šolo s kolesi in skiroji vozili po **poligonih**.

Po uvodnem delu so bile za učence vseh razredov organizirane številne delavnice in aktivnosti. V 1. razredih so potekale delavnice **Zavoda Varna pot**. Učence je obiskala ga. Katja Blatnik, le-ti pa so preko številnih iger širili svoje znanje o varnosti v prometu.

Učenci 2. razredov so se skupaj z učiteljicama in vodjo policijskega okoliša **Policijske uprave Bežigrad**, g. Izidorjem Nemcem, odpravili na sprehod, kjer jim je policist razložil, kako lahko kot pešci poskrbijo za svojo varnost v prometu.

3. in 4. razrede je z **Inštituta za preprečevanje kronične odvisnosti Cindi** obiskala ga. Janet Klara Djomba. Z učenci se je pogovarjala o zdravstvenem pomenu hoje in kolesarjenja, učenci pa so dobili tudi veliko napotkov za ravnanje v primeru nezgod.

V tehniški učilnici so učenci 5. razreda uporabili **prometne prte in prometne table** za simulacijo prometa.

Učenci 6. razreda so imeli prav posebno nalogo. Za en dan so se iz učencev prelevili v **novinarje**. Kot se za prave novinarje spodobi, so radovedno poizvedovali, kaj se dogaja na igrišču pred šolo in v vsakem razredu posebej ter si to skrbno zapisovali.

Tudi učenci 7. razredov so imeli zanimivo nalogo. V okolici šole so **šteli promet**, zapisali so analizo, sintezo ter prikazali podatke.

Rdeči križ Slovenije je pripravil delavnice z naslovom Samo eno življenje imaš, v katere so bili vključeni učenci 8. in 5. razredov.

Učenci 9. razredov pa so z barvo, čopiči in šablونami v okolici šole slikali **srčke na varnejših poteh** v šolo in s tem poskrbeli za prav posebno podobo šolske okolice.

Čez celotno dopoldne so si učenci vseh razredov in zunanji obiskovalci na šolskem igrišču lahko ogledali **opremo in dejavnosti gasilcev, policije, reševalcev in mestnega redarstva, se s kolesi in skiroji vozili po poligonih ter s kredami risali na temo kolesarjenja**.

Učenci so bili nad vsemi dejavnostmi navdušeni, največja atrakcija pa je bila zagotovo predstavitev **simulatorja za vožnjo H kategorije Avtošole AMZS**. Učenci višje stopnje so se preizkusili, kako spretni so v vožnji kolesa z motorjem.

Z dobro organizacijo, zanimivimi in izvirnimi idejami ter vključenostjo vseh učiteljev se je izpeljal poučen, kvaliteten in uspešen šolski dan. Učenci so preko iger, delavnic in drugih dejavnosti svoje znanje o varnosti v prometu obnovili, poglobil in razširili ter pri tem uživali. Ne pozabimo, da so učenci vsakodnevni udeleženci v prometu in zato je vsaka nova informacija in izkušnja o varnosti v prometu za njih dragocena.

PROMETNE PESMICE UČENCEV 4. A RAZREDA IZ OŠ SAVSKO NASELJE, LJUBLJANA

Mentorica: Erika Dragar

PROMETNI ŽIVŽAV

Semafor mežika v mesto,
medtem pa delavci popravljajo cesto.
Voznik se zaleti v vlak,
saj je res pravi bedak.

Avtobus ustavi
na železniški postaji.
Kolesar spregleda znak,
ki nakazuje mrzel zrak.

Policaji gledajo živžav,
in prav nič jim ni prav.
Vsi kazni dobijo,
in se več ne veselijo.

Sedaj promet poteka gladko,
saj ukazal je to policaj Zlatko.
Nič več ni nereda,
na drugem križišču je zmeda.

Na drugem križišču je toliko nereda,
kot v tem, ki zdaj ima red.
Še enkrat preberi pesmico,
pa boš videl, kako je.

Ema Jeram

UGANKA

Sredi križišča stoji,
avte usmerja po pravi cesti.
Res je vesel, če kazni deli.
Malice nič rad ne zamudi.
Kdo je to, pa je uganka,
ker tu pesmice nam zmanjka.
(policist)

Meta Anderle

SEMAFOR

Na cesti, povsod ti stoji,
te opozarja, opominja,
da nesreča te ne doleti!

Te gleda, te motri
in te ustavlja
s svojimi žarečimi očmi!

Rdeča: zlepa te ustavi!
Rumena: še vedno te ne spusti!
Zelena: zdaj pa pelji za tri!

To ti govorijo,
strici z mavričnimi očmi:
Semaforji.

Tina Jančič

ZNAKI

V mestu stojijo,
promet uredijo.
Okrogli, trikotni in kvadratni,
večinoma so vsi enkratni.

To so prometni znaki,
včasih so bedaki.

Vzdržujejo red
po celemu svetu.
Zanimivih barv so,
puščic polni so.

Erazem Balkovec

KOLO

V izložbi tam stoji,
kolo za dinarčke tri.
Ed, dva, tri: kolo
pri meni ob cesti stoji.

Vozim se gor in dol
po ljubem domačem kraju.
Rada imam to kolo,
nobeno mi ljubše ne bo.

Liza Šuc

Ana Tekavčič, OŠ Savsko naselje, Ljubljana
Fotografije: Primož Bevc, OŠ Savsko naselje, Ljubljana

VARNA POT

Pred šolo je bila v jutranjih urah nepopisna gneča. Priča smo bili hitri vožnji, vožnji prav do šolskih vrat, obračanju in vzratni vožnji, kar nas je še posebej skrbelo. Bali smo se, da bo prišlo do nesreče. Želeli smo si, da bi otroci prišli v šolo po bolj varni poti. Razmišljali smo, kako bi uredili pot in se odločili, da zmanjšamo število parkirišč. Zavedali smo se, da bomo marsikoga prikrajšali in da bodo na začetku uvajanja novega prometnega režima pomisleki, vprašanja in negotovanja. Ne moremo imeti vsega - parkirišč in varnih poti.

V marcu so nam pri drugačnem prometnem režimu priskočili na pomoč Črnučani. To so naši zlati prostovoljci, ki urejajo promet in pomagajo učencem pri izstopanju iz avta. Učence spodbujajo k pozornemu spremljanju prometnih razmer, jih učijo varne hoje in jim pomagajo, da pridejo po »cvetlični stezici« prav do šolskih vrat. Opazili smo hvaležne poglede in tople besede staršev.

Učenci se ob budnem spremljanju staršev, dedkov in babic, učiteljev ter prostovoljcev učijo samostojnosti in odgovornega vedenja na cesti. Tudi najmlajši so se osamosvojili in marsikdo gre že čisto sam do garderobe, kjer se tudi sam že prav dobro znajde.



Cvetlična stezica
Eva Lojevec, 2. b

KAKO SE POČUTIJO PROSTOVOLJCI?

Ideja o prostovoljstvu se mi zdi zelo dobra. Z veseljem sem se odzvala povabilu in se veselila ponovnega srečanja z bivšimi sodelavci. Srečujem starše, ki so bili moji učenci in vozijo svoje otroke v šolo. S prostovoljci skrbimo za varen prihod otrok v šolo. Učimo jih varnega ravnanja na cesti. Najmlajše pospremimo prav do vrat. Cvetlični hodnik otroci upoštevajo, hodijo po rožicah in nanj opozarjajo tudi starše.

Starši so zadovoljni. Slišimo vsakodnevne pohvale.

Ivica Ogrin, prostovoljka SPV

mag. Alenka Velkavrh, mentorica prometne vzgoje



UČENCI 2. A RAZREDA RAZMIŠLJAJO O NOVI PROMETNI UREDITVI IN VARNI POTI PRED ŠOLO

Jaz mislim, da so rožice bolj varne za nas, ker se težje zgodijo nesreče in otroci varno hodimo v šolo. (Nana)

Moj dedi pred šolo usmerja promet zato, da otrok ne bi povozil avto. Če bi se zgodila nesreča in bi otroka povozil avto, dolgo časa ne bi mogel hoditi v šolo. (Žiga)

Jaz o tem redu pred našo šolo mislim, da je to odlično, ker so narisali rožice in krožišče. (Luka)

Me veseli, da ste naredili to pot, ker je bolj varno. Hvala, kar ste naredili zame. (Ina)

Rožice so varne za otroke. Prostovoljci mi pomagajo. (Maša)



Meni je ta red pred staro šolo zelo všeč, ker so prostovoljci tako prijazni, ker nihče ne parkira na rožicah, pa tudi zato, ker je pred šolo večji red. (Nikolaj)

Všeč mi je, da so to naredili. To je dobro za našo šolo. (Vid)

Pot je bolj varna. Tisti v rumenih jopičih so zelo prijazni. Učenci lažje pridejo v šolo. Lepo je, ker so rožice narisane in staršem ni treba iskati parkirišča. (Rok)

Dobro je, da so to naredili, ker je bolj varno za šolarje, ki morajo priti v šolo. Zdaj tudi jaz



drugače hodim v šolo, ker je manj gneče. Hvala, ker ste to naredili. (Ula)

Všeč mi je, da se je to zgodilo. (Max)

Ni več gužve in varno je. Prostovoljci so prijazni. (Gal)

Prostovoljci so oblečeni v svetlo majico. Pomagajo mi. (Tina)

Nov red pred šolo je bolj varen, ker so naredili rožice, da otroci hodijo med vrtom in rožicami. Jaz se bolje počutim. (Miha)

Me veseli, da ste to naredili za nas, ker je bolj varno kot prej. (Sara)

Dobro je, da so naredili rožice in krožišče. (Ajla)



Krožišče
Eva Peljhan, 2. B

Všeč mi je, ker sem varen pred avti. Tudi ni gneče. Takoj, ko stopim iz avta, grem na rožice in v šolo. (Fran)

Hvala, da ste naredili varno pot v šolo. (Jutra) Šolarji lahko varno hodijo v šolo in avti lahko obrnejo. To je dobro. (Inti)

Rožice so dobre za otroke, ker so otroci varni pred avti. (Kristijan)

Rožice pomagajo učencem varno do šole. (Nejc) Boljše je kot prej. Pred šolo ni gneče in zdaj lahko varno grem sama v šolo. (Katarina)

Mentorica: Lilijana Renko

UČENCI 3. A RAZREDA RAZMIŠLJAJO O NOVI PROMETNI UREDITVI IN VARNI POTI PRED ŠOLO

Jaz grem vsako jutro po rožicah, ker je to varno in me noben avto ne more povoziti.

Mark Movh

Zelo je pametno, ampak nekateri starši ne upoštevajo navodil in popoldne parkirajo na rožicah. Daniela Atanasova

Všeč mi je, da hodimo po rožicah, saj smo otroci s tem bolj varni. Mislim, da se s tem strinjajo vsi starši. Maruša Komljanec

Dobro je, ker avtomobili ne parkirajo ob robu ceste. Rožice še sam redno uporabljam, ker je to varno za nas otroke. Jaka Pregelj

Moj oči pravi, da to za njega ne velja, ker me pripelje ob 6.20, mami pa se kar strinja. Kristijan Žitnik

Rožice so v redu, tako je tudi bolj varno. Samo škoda, da tega ne upoštevajo vsi. Zala Sever

Zamisel z rožicami se mi zdi zelo dobra. Ta gospa policajka, ali kar že je, je zelo prijazna. Zato predlagam, naj tako ostane.

Mark Gerželj Trifunović

Meni je všeč zato, ker zjutraj ni več take gneče pred šolo in lahko mirno pridemo.

Nejc Grošelj

To krožoščje se mi zdi zelo dobro, saj ni več gneče pred šolo. Rožice so pa tudi dobro postavljene, ker zdaj vemo, kje je bolj varno in zato hodimo po njih.

Živa Kocijan

Ta zamisel je zelo dobra, le starši in drugi tega kdaj ne upoštevajo. Všeč mi je, da se gospod in gospa trudita za varnost. In tudi rožice so boljše, kot pa, da tam vidim avtomobile in celo zmedo. Tamara Švent

Rožice zjutraj pomagajo pešcem, da lahko gredo varno do šole. Popoldne pa avtomobili stojijo na rožicah in pešci ne moremo varno hoditi domov. Gospa in gospod zelo dobro ustavljata avtomobile in tudi pešce, da pogledamo levo in desno. Daša Milinović

Meni je zelo všeč, ker zjutraj ni več takega di-
rendaja, zato grem v šolo vedno po rožicah. Všeč mi je tudi to, da vsi v naši družini upoštevamo ta pravila. Nika Krančan.

Vedno, ko sem hodil v 1. in 2. razred, se mi je zdelo parkirišče tako pusto. Zdaj, ko so rožice, pa je bolj varno in manj pusto. Upam, da bo še naprej varno. Dan Grabnar

Zjutraj je pred šolo zelo dobro. Toda popoldne vozniki teh pravil ne upoštevajo in je spet tako kot prej. Tista gospod in gospa bi morala biti tudi popoldne. Nejc Košir

To je bila odlična ideja, samo škoda, da jo vozniki popoldne ne upoštevajo. Jaz se zares stri-

njam s temi rožicami. Opažam, da je zjutraj veliko bolj mirno. Z veseljem bi prispeval 5 evrov, da bi bilo tako še popoldne. Luka de Miranda

To je zelo dobra zamisel, saj vidim veliko otrok, ki veselo hodijo po rožicah. Tudi gospod in gospa opozarjata mimoidoče, kar mi je všeč. Popoldne pa, ko odideta, ja tam tako kot takrat, ko ni bilo oznak in redarjev. Jakob Šarc

Mentorica: Breda Maček



Ina Pezdirc 2. a



Uršič Sara 2. a



Stres Ula 2. a



Cedilnik Luka 2. a



Halilović Tina 2. a



Makuc Nikolaj 2. a



Zagorec Fran 2. a



Kovačić Inti 2. a



Koselj Katarina 2. a

Mentorica: Lilijana Renko

VODNJAKI V LJUBLJANI

Tu so prisotni že od njenega nastanka, saj so bili pomembni za razvoj mesta. Skozi zgodovino se je njihova vloga spreminjala. Osnovni namen – oskrba s pitno vodo, se je počasi izgubljal in danes imajo predvsem okrasno in spomeniško vlogo. Tako so še vedno privlačna mesta za ogled, kratek klepet in občudovanje njihove lepote.

Že v antični Ljubljani so imeli vodnjake in vodovode do njih. Uporabljali so jih še v srednjem veku. Ob javnih vodnjakih so se ljudje srečevali in zbirali, ko so prihajali po pitno vodo. Vodnjaki so bili postavljeni na mestnih trgih, ob stičišču ulic na vogalih hiš, na dvoriščih, stenah oz. zidovih stavb, kasneje v parkih. Od renesanse dalje so jih gradili oz. oblikovali umetniki in so izražali moč posameznikov, ki so naročili in financirali delo. Tudi vodnjake v Ljubljani odlikuje umetniška vrednost. Skoraj vsak ima svojo zgodbo, zanimivost oz. kulturno-zgodovinsko ozadje in predstavlja del kulturne dediščine našega glavnega mesta. Ker so se srednjeveški prebivalci Ljubljane s pitno vodo oskrbovali le z vodnjaki, težave niso bile tako redke. Vodnjakov namreč niso dobro vzdrževali in obnavljali, gradnja novih pa je bila dolgotrajna, saj je bilo potrebno zanjo dobiti dovoljenje mestne oblasti. Vodnjak pred mestno hišo se je napajal z vodo izpod Rožnika. Voda je pritekala vanj sprva po glinastih, kasneje po lesenih ceveh. Nekatere vodnjake so napajali studenci, ki so pritekali z grajskega hriba. Da bi zagotovili dovolj pitne vode, je bilo leta 1865 predlagano, da bi ljubljanske vodnjake poglobili. A denarja za to ni bilo. Ljubljancani so se zato še naprej pritoževali, da ni dovolj pitne vode in da je ob dežju in poplavih blatna in kalna. Vodo za druge namene so jemali iz Ljubljane. Leta 1876 je bilo v mestu 12 javnih in 305 zasebnih vodnjakov. Tretjina prebivalcev je imela vodo v hišah, ostali pa so hodili ponjo k sosedom ali drugam. Dobili so jo, če je bilo vode dovolj. Ob suši pa so večino zasebnih vodnjakov zaprli. Ko je postal župan mesta Ivan

Hribar, se je zavzel za gradnjo mestnega vodovoda. Spomladi leta 1890 je iz vodovodnih pip mestnega vodovoda prvič pritekla voda.

Ljubljana se lahko še danes pohvali s številnimi vodnjaki, pitniki, vodnimi zrcali in ostanki vodnjakov. Vseh skupaj jih je v Ljubljani več kot 90.

Najznamenitejši med ljubljanskimi vodnjaki je gotovo Robbov, imenovan tudi Vodnjak treh kranjskih rek. Nastal je po vzoru rimskih vodnjakov, predvsem Berninijevega Vodnjaka štirih rek sveta. Robba, ki je v Ljubljano prišel iz Benetk, je v izklesanih vodnih bogovih verjetno upodobil Savo, Ljubljanico in Krko. Gradnjo oz. nastajanje vodnjaka so spremljale številne težave, a kljub temu je bil leta 1751 dokončan, Robba pa je skoraj bankrotiral. Vodnjak je bil večkrat poškodovan in potrebno ga je bilo popravljati oz. obnavljati. Neusmiljeni zob časa je leta 2006 zahteval odstranitev originala in njegovo nadomestitev z repliko iz enakih materialov.

Pred Stiškim dvorcem stoji Herkulov vodnjak, ki je bil postavljen v devetdesetih letih prejšnjega stoletja na mestu starega baročnega vodnjaka. Le-ta je bil namreč ob koncu 18. stoletja podrt zaradi zaprtja vodovoda z Golovca. Herkul je grški mitološki junak, sin Zeusa in Alkmene. O tem prostoru pišeta že Valvasor in Prešeren. Valvasor piše: »V mestu sta dva ogleda vredna vodnjaka, izdelana kar se da umetniško iz marmora, ki po podzemeljskih ceveh speljano vodo s prijetnim šumom iz sebe bruhata. Eden stoji na Starem trgu; začeli so ga zidati leta 1655. in ga postavili 1656. pred gimnazijo očetov jezuitov. Drugi je na trgu pri mestni hiši in je bil posta-

vljen tik pred prihodom nj. cesarskega veličanstva Leopolda I. v letu 1660. « Prešeren pa v svoji pesmi Povodni mož omenja lipo na tem prostoru. Pri postavitvi novega vodnjaka so avtorji za vzor uporabili tudi originalni kip Herkula in tako vrnili temu trgu nekaj starega blišča in lepote. Kip je visok meter in pol. Herkul drži v desnici kij, z levico pa pritiska na pošast. Na spodnjem delu stebra so štirje delfini. Na talni spominski plošči so vrezani verzi pesnika Janeza Menarta, ki govorijo o odtekanju vode, časa in človeškega življenja: »...Spomni se, kdor mimo greš: kot voda odteka življenje, dokler je čas, ga hlastno zajemaj in pij!«

Pred stavbo Mestnega muzeja in SAZU stoji Neptunov vodnjak. Prvotni zgodnjebaročni vodnjak je bil delo kiparja Janeza Khumerstainerja, ki ga je naredil leta 1675. Pred tem je stal na vodnjaku pozlačen lesen kip Gašperja Tolmezzingerja, narejen po naročilu mestne uprave ob obisku Leopolda I. Ta je bil odstranjen izpred mestne hiše, ko je Robba naredil svoj vodnjak. Današnji Neptunov vodnjak je postavljen po načrtih arhitekta Milana Miheliča in združuje elemente treh starejših vodnjakov.

Svoj vodnjak imajo poleg Mestnega in Starega trga še drugi ljubljanski trgi. Ribji trg krasi vodnjak Devica. Na podstavku tega vodnjaka stoji pozlačen kip nimfe, ki iz vrča vliva vodo v školjko. Iz nje odteka voda v spodaj ležeče korito. Stranice podstavka so okrašene z reliefnimi ploščami, na katerih je upodobljen Neptun. Zanimivost vodnjaka je, da je bil včasih postavljen za Tivolskim gradom.

Na Kongresnem trgu (Trg revolucije, Zvezda park) je bil nekdaj kapucinski samostan, ki pa



Vodnjak v Jakopičevem parku



Vodnjak pred Šentjakobsko cerkvijo



Vodnjak v Zvezda parku



Pitnik na Stritarjevi ulici (foto: Kristina Ina Novak)

so ga leta 1817 podrli. Na njegovem dvorišču je stal vodnjak, ki je bil leta 1891 zasut. Znova je bil postavljen leta 1941 po načrtu arhitekta in slikarja Borisa Kobeta. Curek vode iz trebušaste posode teče v kamnito školjko, nad vodnjakom pa se pne ozek oglat obok.

Če so vodnjaki poleti središče dogajanja in se okoli njih zbirajo ljudje, pa tudi živali, npr. ptice, ki se pridejo okopat in odžejat, pa so v zimskem času osamljeni in pogosto prazni. Vodnjaka na Levstikovem in Gornjem trgu sta v zimskem času pokrita z leseno zaščito, ki pa jo je Skupina ProstoRož dopolnila na poseben način. Tako se vodnjak na Levstikovem trgu pozimi spremeni v pravljico deželo ptic, ki jo sestavlja 50 ptičjih hišic različnih barv, poimenovanih po pticah, ki jih najdemo v Ljubljani. Vodnjak na Gornjem trgu pa nas seznaja, kakšna hrana je primerna za ptice, z recepti in fotografijami ptic ter z nasveti za hranjenje, opazovanje ptic in čiščenje ptičjih krmilnic.

Kar nekaj vodnjakov se nahaja v Tivoliju. Tako je pod stopniščem Tivolskega gradu rekon-

strukcija baročnega vodnjaka Deček z ribo. Prostor okrog vodnjaka krasi osem oglatih stebričev, ki nosijo vaze. Na kamnitem podstavku sredi bazena z vodo sedi deček z ribo v roki, ki ji skozi odprta usta brizga voda. Ob vstopu v park s Celovške ceste je od leta 1959 vodnjak Deček s posodo. Vodnjak v Jakopičevem parku, ki ga je uredil Jože Plečnik, ima ob bazenu z vodo kip dečka z gosjo. Ustvaril ga je kipar France Gorše. Vodnjak je tudi v rondoju Tivolija in ob ribniku.

Na notranjem dvorišču Mestne hiše je ob zidu postavljen Narcisov vodnjak. Prvotno je stal na gradu Bokalce, njegov avtor pa naj bi bil Robba. Predstavlja ga iz kamna izklesana podoba Narcisa, ki se ogleduje v vodnem zrcalu. Poleg že omenjenih vodnjakov bi na seznamu pomembnejših ljubljanskih vodnjakov zagotovo našli še vodnjak na Taboru, na Novem in Krekovem trgu, vodnjak Evropa pred poslopjem Univerze, vodnjak Zrcalo na Trgu republike, vodnjak pred Atlantisom in še druge. Svojo osnovno funkcijo – oskrba s pitno vodo – so zdav-



Vodnjak na Ribjem trgu



Vodnjak na Taboru

naj zgubili, saj zdaj pijemo vodo iz pip in plastenk. A v vročih poletnih dneh si vsi želimo bližino vode. Ohladi nas že dotik mrzle vode iz vodnjaka in drobnih kapljic, ki pršijo okrog njega. Lahko pa se odžejamo z vodo iz pitnikov, ki jih ima Ljubljana kar nekaj: na Kongresnem in Pogačarjevem trgu, v Tivoliju pri ribniku in igrišču, na Hribarjevem nabrežju, v Stritarjevi ulici, na Rožniku in še kje. Iz njih teče pitna voda, nadzor njene čistosti pa izvaja Javno podjetje Vodovod - Kanalizacija.

Cvetka Škof

Viri besedila in fotografij:
Kladnik Darinka: Ljubljana z nostalgijo.
Cankarjeva založba – Založništvo, d.o.o., Ljubljana 2010
Valvasor Vajkard Janez:
Slava Vojvodine Kranjske, izbrana poglavja. Mladinska knjiga, Ljubljana 1984
Ljubljanski vodnjaki.
Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 19. 3. 2011
<http://www.google.si/images>.

VARNOST NA NIVOJSKIH PREHODIH CESTE ČEZ ŽELEZNIŠKO PROGO

»USTAVITE SE. VLAK SE NE MORE.«



Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa bo v letošnjem letu izvedla preventivno akcijo za večjo varnost na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo. Po izkušnjah preteklih treh preventivnih akcij, odzivu strokovne javnosti in nenazadnje želji po izboljšanju varnosti na nivojskih prehodih je odločitev povsem pričakovana.

Problematika varnosti cestnega prometa na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo je povezana predvsem z neupoštevanjem prometnih pravil in v nekaterih primerih z nizko kulturo in predrznostjo udeležencev v cestnem prometu. Posledice takšnega obnašanja so pre pogoste prometne nesreče oz. izredni dogodki na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo, ki imajo hude posledice tako za posameznike, kakor tudi za družbo kot celoto.

Pri tem prednjačijo nesreče pretežno na pasivno zavarovanih nivojskih prehodih kategoriziranih in nekategoriziranih lokalnih cest preko železniških prog, ki so običajno označeni le s prometnim znakom »Andrejev križ«. Pri tem je potrebno poudariti, da poznamo aktivno in pasivno zavarovane nivojske prehode ceste čez železniško progo. Nezavarovanih nivojskih prehodov ceste čez železniško progo torej ni.

S programom aktivnosti za povečanje varnosti na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo, ki po vsebini ostaja podoben prejšnjim, želimo različni državni organi in nevladne organizacije s točno določenimi ukrepi vplivati na večjo varnost udeležencev na nivojskih prehodih. Slogan letošnje preventivne akcije se glasi: »Ustavite se. Vlak se ne more«. Podslogan pa se glasi: »Prečkajte železniško progo varno na nivojskih prehodih«. Namen akcije je vpliva-

ti na vedenje voznikov in drugih udeležencev cestnega prometa ter posredno zmanjšati število prometnih nesreč in njihovih posledic na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo.

Načrtovane (preventivne in represivne) aktivnosti so na tem področju nujno potrebne tudi zato, ker je dinamika modernizacije oziroma nadgradnje nivojskih prehodov ceste čez žele-

zniško progo preobsežna oziroma glede na število teh nivojskih prehodov še nekaj časa ne bo v celoti realizirana. Prav zato je dosledno upoštevanje prometne signalizacije (npr. »Andrejev križ«, izmenično utripajoče rdeče luči na svetlobnem znaku) ključen in najučinkovitejši varnostni ukrep vsakega posameznika pri prečkanju železniške proge.

CILJ

V preventivni akciji so, glede na namen, opredeljeni naslednji cilji:

1. ZMANJŠANJE ŠTEVILA PROMETNIH NESREČ OZ. IZREDNIH DOGODKOV NA NIVOJSKIH PREHODIH CESTE ČEZ ŽELEZNIŠKO PROGO.

V zadnjih šestnajstih letih se je na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo zgodilo 646 izrednih dogodkov, v katerih je umrlo 147 ljudi.

2. ZMANJŠANJE ŠTEVILA SMRTNIH PRIMEROV IN TEŽKIH POŠKODB UPORABNIKOV NIVOJSKIH PREHODOV CESTE ČEZ ŽELEZNIŠKO PROGO.

V izrednih dogodkih na nivojskih prehodih je v zadnjih dvajsetih letih umrlo 193 ljudi, 348 jih je bilo poškodovanih.

3. POVEČANJE ZAVEDANJA IN ODGOVORNOSTI LJUDI PRI PREČKANJU NIVOJSKIH PREHODOV CESTE ČEZ ŽELEZNIŠKO PROGO

Povečana pozornost, pazljivost in spoštovanje prometnih pravil, predvsem prometne signalizacije (npr. znaka Andrejev križ, spuščeni zapornik ali polzapornik), bi stanje varnosti na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo izboljšala.

ANALIZA

V Sloveniji je po podatkih z dne 1. 1. 2011 skupaj **888 nivojskih prehodov** ceste čez železniško progo, od katerih je **549 pasivno zavarovanih nivojskih prehodov** (označenih s prometnimi znaki, ki nas opozarjajo na nevarnost in na približevanje nivojskemu prehodu), 339 pa je **aktivno zavarovanih nivojskih prehodov** (zavarovani z zapornicami, s polzapornicami ali z zapornimi bruni in svetlobnim ter zvočnim znakom). V primerjavi z letom 2009 se je število vseh nivojskih prehodov zmanjšalo za 25, razmerje aktivno zavarovanih in pasivno zavarovanih nivojskih prehodov pa je 38,17% : 61,82%.

Največ pasivno zavarovanih nivojskih prehodov je v Jugovzhodni slovenski regiji (proge d.m. – Metlika – Novo mesto – Ljubljana, Grosuplje – Kočevje in Novo mesto – Straža), Pomurju ter Podravju (proge Pragersko – Središče – d.m., Ormož – Murska Sobota – Hodoš – državna meja, Ljutomer – Gornja Radgona) ter v Savinjski regiji (progi Grobelno – Stranje – Rogatec – državna meja, Celje – Velenje).

Po podatkih¹ iz analize stanja na tem področju so ključne naslednje ugotovitve:

- v letu 2010 je v prometnih nesrečah na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo umrlo 10 ljudi ali 7,52% vseh umrlih v prometnih nesrečah;
- v zadnjih šestnajstih letih je na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo umrlo 147 oseb ali v povprečju 9 na leto;
- število pasivno zavarovanih nivojskih prehodov ceste čez železniško progo, oziroma označenih le s prometnim znakom »Andrejev križ« se je v zadnjih desetih letih zmanjšalo za 176 nivojskih prehodov. V letu 2010 se je to število zmanjšalo za 23 pasivno zavarovanih nivojskih prehodov;
- večina prometnih nesreč oz. izrednih dogodkov na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo se zgodi na lokalnih cestah.

Slovenski predpisi s področja varnosti v cestnem in železniškem prometu predpisujejo, da ima vlak ali drugo prevozno sredstvo, ki se premika po železniški progi, zaradi svoje velike teže in dolge zavorne poti (tudi do 1 km), prednost pred drugimi udeleženci v cestnem prometu. Voznik, ki se približuje nivojskemu prehodu, mora torej voziti s potrebno previdnostjo in takšno hitrostjo, da lahko pred njim varno ustavi.

Pasivno zavarovani nivojski prehodi ceste čez železniško progo so označeni z Andrejevim križem (v nekaterih primerih, ko ni zagotovljen ustrezen preglednostni prostor, še dodatno s STOP znakom), zato mora voznik, ki se približuje takšnemu nivojskemu prehodu, pred prehodom ustaviti in se prepričati, da lahko varno prečka železniško progo. Na podlagi statističnih podatkov Slovenskih železnic je od leta 1995 (tabela 2) pri prečkanju železniške proge umrlo 147 ljudi.

¹ Statistični podatki Slovenskih železnic

December leta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
št. NPR	1018	1006	988	976	974	972	966	944	932	913	888
% NPR z AK	71%	69%	67%	67%	67%	66%	66%	65%	64%	63%	62%
število NPR z AK	725	691	661	651	648	638	637	610	599	573	549

Tabela 1: število nivojskih prehodov (pasivno zavarovani) od l. 2000 - 2010

Leto	Prometne nesreče oz. izredni dogodki						Posledice	
	NPr-avt. zapor.	NPr-sign. luči	NPr-ročne zap.	NPr-Andrejev križ	Prehod za pešce	Skupaj PN	Mrtvi	Telesno pošk.
1995	15	3	0	46	0	64	15	24
1996	8	1	0	50	0	59	11	28
1997	12	5	0	41	0	58	12	17
1998	8	1	0	36	1	46	13	19
1999	12	1	0	32	2	47	17	42
2000	8	1	0	28	1	38	5	19
2001	7	2	2	31	0	42	16	13
2002	6	2	0	22	1	31	5	11
2003	6	1	0	28	0	35	5	7
2004	11	1	0	20	0	32	4	6
2005	2	2	0	26	0	30	4	15
2006	13	3	1	24	0	41	9	9
2007	7	1	0	24	0	32	10	20
2008	6	3	1	25	0	34	4	20
2009	9	2	0	18	0	29	7	14
2010	5	0	1	22	0	28	10	11
SKUPAJ	135	29	5	473	5	646	147	274

Tabela 2: prometne nesreče oz. izredni dogodki na nivojskih prehodih

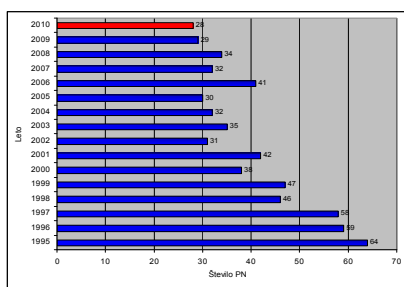
V zadnjih šestnajstih letih se je na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo zgodilo **646 prometnih nesreč oz. izrednih dogodkov**, v katerih je umrlo **147 oseb**. Pretežni del prometnih nesreč se je zgodil na pasivno zavarovanih nivojskih prehodih ceste čez železniško progo označene le z Andrejevim križem. Pri tem se je presenetljivo in zaskrbljujoče zgodilo 38 % prometnih nesreč na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo, ki so zavarovani z zapornicami, polzapornicami ali s svetlobnimi ter zvočnimi znaki. Glede na približno razmerje 1 : 3,5 (aktivno zavarovani : pasivno zavarovani)

nesreč v zadnjih šestnajstih letih, vendar se je kljub številnim opozorilom in povečanemu obsegu preventivnega in represivnega dela na tem področju kar 38% prometnih nesreč zgodilo na zavarovanih nivojskih prehodih.

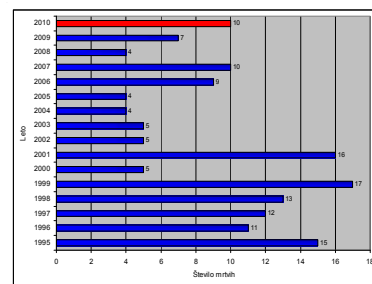
V povprečju se je na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo v zadnjih šestnajstih letih zgodilo vsako leto dobrih 40 izrednih dogodkov. Število tovrstnih dogodkov (prometnih nesreč) se v zadnjih treh letih ni povzpelo preko 40. V letu 2009 je bilo število prometnih nesreč prvič v obravnavanem obdobju celo pod 30, v letu 2010 pa je vseh prometnih nesreč 28. Posebej izstopa podatek, da se je 38% prometnih nesreč zgodilo na zavarovanih nivojskih prehodih.

Graf 2: Število mrtvih v izrednih dogodkih na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo v obdobju 1995 – 2010.

Graf 1: Število izrednih dogodkov na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo za obdobje 1995 – 2010.

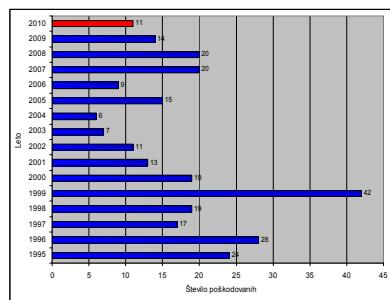


vani nivojski prehodi) je število smrtnih žrtev v razmerju samo 1 : 2 (smrtne žrtve na aktivno zavarovanih : smrtne žrtve na pasivno zavarovanih nivojskih prehodih). V kategoriji poškodovanih je razmerje 1 : 3,1 (poškodovani na aktivno zavarovanih : poškodovani na pasivno zavarovanih nivojskih prehodih). V letu 2010 se je v absolutnem smislu na nivojskih prehodih zgodilo najmanj prometnih



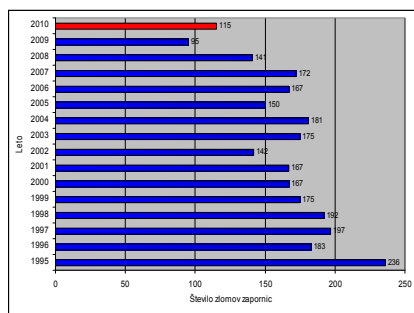
V letu 2010 se je kljub zmanjšanju števila prometnih nesreč oz. izrednih dogodkov na nivojskih prehodih število umrlih povečalo. Ponovno se je izkazalo, kako velika je možnost smrtnih žrtev v prometnih nesrečah, v katerih sta udeležena tirno in cestno vozilo.

Graf 3: Število poškodovanih v izrednih dogodkih na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo v obdobju 1995 – 2010.



Značilnost prometnih nesreč oz. izrednih dogodkov na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo je majhno število poškodovanih v primerjavi z mrtvimi. V letu 2010 jih je bilo 10 telesno poškodovanih v prometnih nesrečah na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo. Največ izrednih dogodkov s smrtnim izidom, telesnimi poškodbami in materialno škodo se zgodi na naslednjih odsekih žel. proge (zadnjih 15 let): Domžale - Jarše - Kamnik, Rače - Hoče - Maribor Tezno, Šoštanj - Velenje, Ljutomer - Beltinci, Ljubljana - Brezovica - Preserje, Novo mesto - Mirna Peč - Ivančna Gorica, Novo mesto - Straža.

Graf 4: Lomi zapornic na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo za obdobje 1995 – 2010.



Velikokrat prav človeška nepazljivost in objektivnost povzroči izredni dogodek na nivojskem prehodu ceste čez železniško progo. V zadnjih šestnajstih letih je prišlo do 2655 lomov zapornic oziroma povprečno 166 na leto, kar kaže na neodgovoren odnos udeležencev cestnega prometa do varnosti, prometne signalizacije in opreme. Graf 4 kaže sicer rahlo upadanje, vendar se je v letu 2010 zopet pokazala rast, in sicer 115 lomov.

UKREPI AKCIJSKI NAČRT PREVENTIVNE AKCIJE

»USTAVITE SE. VLAK SE NE MORE.«

Poleg ukrepov, ki se bodo izvajali neposredno v času akcije, pa ne gre pozabiti, da aktivnosti za večjo varnost na nivojskih prehodih potekajo celo leto, še posebej tiste, ki so povezane z nadgradnjo infrastrukture. S strani ministra za promet je imenovana Komisija za nivojske prehode, ki pregleduje nivojske prehode in predlaga ministru ustrezne rešitve ureditve nivojskih prehodov. Ministrstvo za promet izda odločbo o ureditvi, zavezancih in rokih izvršitve. Tako bo v letu 2011 Direkcija Republike Slovenije za ceste dokončala naslednje projekte, katerih posledica bo ukinitve 5 nivojskih prehodov:

Zap. št.	VRSTA UKREPA	IZVAJALEC	ČAS IZVEDBE	KRAJ IZVEDBE	OPOMBA
1.	Tiskovna konferenca	AVP	11. 2. 2011	sedež AVP	V sodelovanju s SŽ, Policijo, MzP – DRSC, PIRS.
2.	Medijska kampanja	AVP	14. - 28. 2. 2011	RS, občine z nivojskimi prehodi	TV in RA spot – nacionalni in lokalni mediji, tiskani oglasi, gigant plakati, zgibanke, spletna stran izvajalca s povezavo na spletne strani sodelujočih (MzP, MZ, MŠS, Policija, SŽ, ZZŠAM, DRSC, AMZS, Zavod varna pot, Združenje občin).
3.	Izvedba predavanj na temo zagotavljanja varnosti na nivojskih prehodih	AVP, ZZŠAM	14. 2. - 31. 5. 2011	Osrednja Slovenija, Prekmurje, Štajerska, Dolenjska.	Izvede se cca. 15 predavanj v sodelovanju z občinskimi SPV-ji.
4.	Distribucija tiskane zgibanke »Ustavi se. Vlak se ne more.«	AVP	14. - 28. 2. 2011	Postaje, blagajne, vlaki SŽ, policijske postaje, občine, izpostave AMZS, ZZŠAM, RKC	Poudarek je na 96-tih občinah z nivojskimi prehodi ter na železniških progah z izrednimi dogodki. Distribucija v sodelovanju s prostovoljci ZZŠAM, občinskimi SPV-ji, Policijo, SŽ, RKC, Zavod varna pot, AMZS.
5.	Nadzor prometa in spoštovanja predpisov na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo in osveščanje javnosti preko medijev	MNZ - Policija	14. - 28. 2. 2011	Določi izvajalec	Poudarek na nivojskih prehodih z izrednimi dogodki. 96 občin z nivojskimi prehodi.
6.	Opazovanje prometa na pasivno zavarovanih nivojskih prehodih	ZZŠAM, Policija	14. 2. - 31. 3. 2011	Savinjska dolina, Gorenjska, Štajerska, Dolenjska	Uniformirani člani ZZŠAM v sodelovanju z lokalnimi policijskimi postajami in lokalnimi SPV-ji.
7.	Inšpekcijski nadzor nad vzdrževanjem predpisane prometne ureditve in signalizacije v območju nivojskih prehodov	PIRS in občinski inšpektorati	14. - 28. 2. 2011	Število in kraj določi izvajalec	PIRS – državne ceste; občinski in medobčinski inšpektorati – lokalne ceste.
8.	Strokovni posvet za občine o problematiki nivojskih prehodov ceste čez železniško progo	MzP – DŽŽ	Marec, april 2011	Maribor, Novo mesto	Poudarek na osveščanju občin glede urejanja območij nivojskih prehodov. V sodelovanju s SŽ, MzP – PIRS in DRSC. Prvi posvet na Brdu je že izveden.
9.	Avtošole in izpitne komisije posvetijo posebno pozornost varnosti prometa na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo	AVP	14. - 28. 2. 2011	Povsod po Sloveniji	Svoje kandidate soočijo z nivojskimi prehodi ceste čez železniško progo.
10.	Pregled in oblikovanje predloga poenotenja zakonodaje na področju nivojskih prehodov	MzP – DC	14. - 28. 2. 2011	Sedež MzP	Uskladitev zakonodaje (področnih zakonov in pravilnikov), terminologije v zvezi z nivojskimi prehodi.
11.	Dodatna prometna signalizacija	DRSC	14. - 28. 2. 2011	Mesta, kjer obstajajo pasivno zavarovani nivojski prehodi in ni zagotovljen ustrezen preglednostni prostor.	Definirati mesta pasivno zavarovanih nivojskih prehodov, kjer je potrebna dodatna prometna signalizacija v sodelovanju z občinami.
12.	Navodila in elektronske simulacije zagotavljanja preglednostnega prostora	MzP - DŽŽ, SŽ	14. 2. 2011	Ljubljana	Preglednostni prostor mora zagotoviti upravljavec ceste ali poti.
13.	Definiranje Ukrepov proti lomu zapornic	SŽ, DRSC	11. 2. 2011	Ljubljana	Definiranje nosilcev ukrepov in rokov izvedbe.
14.	Ukrepi za nadgradnjo infrastrukture v l. 2011	SŽ, DRSC	11. 2. 2011	Ljubljana	Ukinitve in zavarovanje nivojskih prehodov.

- v letu 2011 bo predvidoma končana tudi gradnja podvoza v Dobovi - ureditev križanja ceste R2-420 na odseku 1335 (od km 4,750 do km 5,750) in lokalne ceste LC 024260 z železniško progo Dobova - Ljubljana v območju naselja Dobova. Po izgradnji podvoza bosta ukinjena dva nivojska prehoda, in sicer v km 452+317 in 452+906 glavne železniške proge Dobova-Ljubljana;
- letos je predvidena gradnja izvennivojskega križanja glavne ceste G1-2 Ormož – Središče ob Dravi in glavne železniške proge št. 41 Ormož – Hodoš, v Pušencih;
- v pripravi so projekti za pridobitev gradbenega dovoljenja za ureditev izvennivojskega križanja glavne ceste G2-107 Šentjur-Mestinja in glavne železniške proge št. 30 Zidani most – Šentilj, v Grobelnem in za ureditev izvennivojskega križanja glavne ceste G2-108 Ribče – Litija in glavne železniške proge št. 10 Dobova – Ljubljana, V Zgornjem Logu;
- v programu je prostorska, projektna, investicijska in upravna dokumentacija za 56 projektov nivojskih prehodov, ki so uvr-

ščeni v načrt razvojnih programov (Nrp).

- Poleg tega se na železniškem sektorju (Direkcija za vodenje investicij v javno železnično infrastrukturo, Slovenske železnice, d.o.o. in lokalne skupnosti) v letu 2011 načrtuje še:
- zmanjšati število nivojskih prehodov z ukinitvami nivojskih prehodov, pri tem pa preusmeriti promet preko povezovalnih cest na zavarovan nivojski prehod ali izvennivojskega križanje (predvidenih je 17 takšnih ukrepov); na progah Grosuplje - Kočevje, Pragersko - Ormož - Središče - d.m., Ormož - Murska Sobota - Hodoš - d.m., Zidani Most - Maribor - Šentilj;
- ureditev in zavarovanje z varnostno napravo ter zapornicami najmanj šestih nivojskih prehodov;
- nadgradnjo avtomatskih cestnih signalov oziroma zamenjavo mehanskih zapornic z avtomatskimi;
- priprava projektne dokumentacije za ureditev 10 nivojskih prehodov (spremembe zavarovanja in izvennivojskega križanja), večina tega na progah Grosuplje - Kočev-

je, Pragersko - Ormož - Središče - d.m., Ormož - Murska Sobota - Hodoš - d.m., Zidani most - Maribor - Šentilj, Prešnica - Koper.

MEDIJSKI NAČRT IN AKTIVNOSTI

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa bo v letu 2011, da doseže cilja preventivne akcije, pripravila po obsegu medijsko kampanjo, ki ima poudarek na TV in RA spotu, tiskanih oglasih, kot so plakati, gigant plakati in zgibanke, ter na spletnem komuniciranju. Največ pozornosti bo namenjeno novinarski konferenci pred začetkom akcije, sledila bo že omenjena medijska kampanja, strokovna predavanja po Sloveniji s poudarkom na občinah z največ izrednimi dogodki na nivojskih prehodih in ostale aktivnosti na terenu.

V okviru omenjene akcije bodo aktivno sodelovali Slovenske železnice, Ministrstvo za promet (DC, DŽŽ, PIRS, DRSC), občine (občinski SPV-ji), Policijska, ZZŠAM, AMZS, Zavod varna pot, Združenje občin, Ministrstvo za zdravje, Ministrstvo za šolstvo in šport.

Edini res učinkovit ukrep za zagotavljanje popolne varnosti na nivojskih prehodih je ureditev nivojskih prehodov s polnimi zapornicami ali pa njihova ukinitve in izvedba izvennivojskega križanja. Žal je to glede na število nivojskih prehodov in tudi na kategorijo cest, ki

križajo železniško progo, nemogoče in tudi ekonomično neopravičeno izvesti. Zagotovo je usmeritev pospešene izvedbe zavarovanja pasivno zavarovanih nivojskih prehodov ceste čez železniško progo (označenih le z Andrejevim križem) v aktivno zavarovane nivojske prehode pravilna, varna in smotrna rešitev, s katero bodo udeleženci učinkoviteje opozorjeni na nevarnost prečkanja železniške proge. Tudi ukrep zapiranja nefrekventnih in ponekod preštevilnih nivojskih prehodov se lahko izvede še marsikje, ostali pasivno zavarovani nivojski prehodi pa bodo imeli zagotovljeno varnost tako cestnega kot tudi železniškega prometa (predvsem ustrezno signalizacijo, preglednost ter majhno gostoto cestnega in železniškega prometa).

Statistika na tem področju torej ni zadovoljiva, zato je prava pot, da bomo število prometnih nesreč in žrtev na nivojskih prehodih resnično zmanjšali, aktivno delovanje na naslednjih področjih:

1. zmanjšanje števila nivojskih prehodov ceste čez železniško progo,
2. ureditev preostalih nivojskih prehodov skladno s predpisi in pogoji za varnost tako cestnega kot železniškega prometa,
3. vzgoja prometnih udeležencev,
4. izvajanje nadzora nad prometom.

Poleg naštetega je na področju nivojskih prehodov ceste čez železniško progo potrebno dolgočasno zagovarjati **vizijo nič**, se pravi pozitiven in odgovoren odnos ustvarjalcev in udeležencev cestnoprometnega in železniškega sistema, ki so s svojim celotnim delovanjem in ravnanjem dolžni preprečiti najhujše posledice prometnih nesreč ter zagotoviti varen dolgoročni cilj: nič mrtvih in nič hudo poškodovanih zaradi prometnih nesreč na nivojskih prehodih.

Pričakujemo, da bo letošnja preventivna akcija za povečanje varnosti na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo – »Ustavite se. Vlak se ne more.« prispevala k izboljšanju stanja na tem področju. Želimo si, da bi letošnja preventivna akcija nadaljevala trend zmanjševanja prometnih nesreč na nivojskih prehodih in posledično prispevala tudi k zmanjšanju števila umrlih na teh prehodih. S tem bo namen akcije zagotovo in nedvomno dosežen. Vsekakor pa lahko veliko za svojo varnost naredimo tudi udeleženci cestnega prometa, in sicer z doslednim spoštovanjem prometne signalizacije, ki označuje nivojske prehode ceste čez železniško progo in spoštovanjem pravil, ki na teh mestih veljajo.

Javna agencija RS
za varnost prometa

PODELITEV NAGRAD IN PRIZNANJ V NAGRADNEM NATEČAJU - petarda je nevarna

Skupno akcijo za ozaveščanje o neuporabi petard sta Mestna občina Ljubljana in Policijska uprava Ljubljana letos izvedli že sedmič. Namenjena je predvsem otrokom in mladostnikom, posredno pa tudi njihovim staršem oziroma vsem odraslim, ki se nevarnosti uporabe pirotehničnih sredstev morda ne zavedajo dovolj. Župan Mestne občine Ljubljane Zoran Jankovič in direktor Policijske uprave Ljubljana mag. Stanislav Vrečar sta z akcijo Dovolj imam pokanja želela spodbuditi k omejitvi uporabe petard.

V okviru akcije je bil razpisan tudi nagradni natečaj Petarda je nevarna. Učenke in učence ljubljanskih osnovnih šol sta povabila, naj v »veselem decembru« razmišljajo o nesmiselnosti uporabi pirotehničnih sredstev in to upodobijo v risbi ali spisu, se prijavijo na nagradni razpis in tako sodelujejo v akciji.

Na nagradnem natečaju smo upoštevali vse likovne in literarne izdelke, ki so bili oddani do 18. februarja 2011. Vsaka šola je sodelovala z enim literarnim in enim likovnim delom, ki so ga izbrali na šolskem natečaju. Štiričlanska ocenjevalna komisija, v sestavi Zvone Milko- vič, Ivan Mezek, Nataša Ramovš in Lena Jevnik, katero sta imenovala župan Mestne občine Ljubljana in direktor Policijske uprave Ljubljana, se je sestala v ponedeljek, 21. februarja 2011, ob 13. uri, v sobi 406, Trg MDB 7.

Komisija je kot najboljša ocenila naslednja likovna in literarna dela:

POSEBNA NAGRADA

Komisija se je odločila, da podeli posebno nagrado za literarni prispevek, katero prejme: Ana Kolman, 6a, Zavod za usposabljanje Janez Levec, Levstikov trg 2, mentorica Andreja Volk.

I. KATEGORIJA - LIKOVNA DELA

MESTO	Ime in priimek	OSNOVNA ŠOLA	MENTOR/ICA
1.	ALJAŽ ČAD, 6. c	OŠ Božidarja Jakca	Romana Šarec Rojc
2.	SAMRA SELIMOVIČ, 6. b	ZUJL, Levstikov trg 2	Tadeja Dolenc
3.	UČENCI 6. b razreda EVA BARTOL, PETRA BIRSA, LOVRO BOGATAJ, DORA BOHINC, GAŠPER HABICHT, ANJA HABIČ, BRINA HOČEVAR, JAKOB HERZOG, EVA JAGODIČ, LUKA JAVORNIK, DAŠA KLANDER, DOMEN KLANDER, NIVES KLANDER, TJAŠA KOVAČIČ, URŠKA KRŽIŠNIK, LORANNY LORA SOLIS, ŽIGA PODOBNIK VEL, JURE SOTOŠEK, MATIJA ŠPROGAR PERKO, ŽIGA ŠTULAR, TJAŽ URAN OBLAK	OŠ Franceta Bevka	Petra Trobentar

Zaključek nagradnega likovnega in literarnega natečaja na temo Petarda je nevarna je potekal v torek, 22. marca 2011, ob 12. uri, v Rdeči dvorani Mestne hiše.

Vsi avtorji izbranih del in njihovi mentorji so na slovesni podelitvi prejeli praktične nagrade in pisna priznanja, katera sta izročila župan



1.likovno Aljaž Čad, 6.r OŠ Božidarja Jakca

II. KATEGORIJA – LITERARNI DEL

MESTO	Ime in priimek	OSNOVNA ŠOLA	MENTOR/ICA
1.	GALA OŠTAN OŽBOLT, 6. a	OŠ Toneta Čufarja	Maja Trbanc Kljun
2.	JULIJA KALCHER, 6. b	OŠ Kolezija	Breda Jereb
3.	EMA SIVAC, 6. a	OŠ Nove Jarše	Suzana Pigac Kokalj

Petarde

Za silvestrovo vse lepo žari,
a se drugi dan že vse pomiri.
Po Ljubljanskem gradu iščejo ostanke od petard,
a to nihče ne dela rad.

A poglejte na to stvar z druge plati.
Petarde živali plašijo in žalostijo,
vse trde so in v strahu
in se skrivajo v mahu.

Zaradi petard se je zgodilo že mnogo poškodb,
nekateri ostali so brez rok!
Mali otroci zaradi pokov ne morejo spati,
in kličejo: »Mati, mati!«

Zato ljudje, покаžite resnost.
Petarde so res zanimive,
a do okolja in ljudi niso prav nič mile!

Gala Ostan Ožbolt, 6. a
Osnovna šola Toneta Čufarja, Ljubljana

Mentorica: Maja Trbanc Kljun

Maja Trbanc Kljun

1.literarno Gala Ostan Ožbolt, 6.r OŠ Toneta Čufarja



2.likovno Samra Selimović 6.r ZUJL



3.likovno-a 6. razred OŠ Franceta Bevka

PETARDE SO NEVARNE

Nekdo je živel v majhni deklica Maja, ki je radela rada pisala. Vedno, kadar je prišla domov iz šole, je pisala knjige. Vse pravi časi so bili v pisarni knjig. Struktura vani je pisala. Mladici, da bi bila sedaj vsa pisala pisateljica, če se v njeno življenje ne bi vmešala ta nesreča.

Bil je Silvester. Na ta dan so Majo in njena družina vedno šli spakirati petarde. Tukaj pa je bil Silvester že bolj poseben, kajti Maja so obljubili, da bo smela sama izstreliti petardo. Že ves večer se je vanjo tega točkala.

«Pridi, Majo!» je mama poklicala Majo. «Oreva na spretnost.» Kot vsak Silvester sta se odpravljali na spretnost. Obšli sta si debela rokavica, škompe in plašč. Zamaj je na pa tam že počel kakšen ogrejanost.

«Oh kako je to lepo,» je v navdušenosti od časa do časa rekla Maja. «Silvester je najljubši dan v letu.» Nikaj časa sta hodila v popoldni tihoti. Nato je mama pogledala na oro. Bilo je nekaj minut pred dvajsetimi. «Poglej nekaj v nebo,» je mama svetovala Majo. Ta je pogledala. Na nebo se je vnelo na stotine pisanih ognjemetrov. Bilo je prečudovito. Maja bi bilo lahko stala tam vse in vse, pa ji se bi bilo postalo dolgočas. A jo je vendar nekaj gnalo domov. To je bila želja po tem, da izstreliti petardo. Nekaj časa sta v mami stali in opazovali lepoto teh ognjemetrov. Zdelo se je, kot da je bil svetel čisto ves svet. Najbolj je tako tudi res bilo.

«Joj, kako se želim, da bom lahko izstrelila petardo,» je Majo pripovedovala mami. Že teh besedah sta prestopili hitri prag. V zelo kratkem času so bili Majo in njena družina že zbrani na zelenici pred blokom, na kateri so vedno spakirali petarde. Najprej so nekaj petard izstrelili sami. Nato so najljubši, kar so jo mati, dali Majo. Ta jo je prižgala. Pa se je nekaj pomešalo. Nekako je prišlo do tega, da je petarda eksplozivno razstrelila Majo v roki. In Majo je odlegla vse prave.

Svečda so takoj šli k zdravniku. Tam so ji spustili napreje, da so bili prvi na vrsti. Vendar zdravnik Majo na žalost ni mogel povrniti prave. Osebo si izmislila, da si sploh preživi,» je menil. Majo pa se je zelo nasprotov. Želela si je kar umreti, saj je vedela, da nikoli več ne bo mogla pisati. Nikoli več ne bo prišla na tipko tipkovnice in nikoli več ne bo občutila stajnega občutka držanja zlatih peresa v roki. In tako je tudi bilo...

Tri dolge tedne je ležala v boleščih posteljah. V tem času je premišljevala. Sploh ni upoštevala, kaj je tako doberga na petardi. Kaj je tako zelo prigrizljivo njeno pozornost? Si

2.literarno Julija Kalcher, 6.r OŠ Kolezija

NEVARNOST PETARD

Naj se vam za začetek predstavim. Moja ime je Nika in imam eno najboljšo prijateljico, Živo. Obe sva štiri leti in tri dni v 7. razredi osnovne šole. Bilizna božič, novo leto, počitnice, z njimi pa tudi velika nevarnost petard. Živa ji je nekaj namerenost obojevala, jaz pa močno nasprotovala, saj so se mnogi moji mnogi že hudo poškodovali s temi stvarmi – največkrat nedolžni. Živa je zapravila vso svojo žepnico za petarde, kupila pa si je tudi nekaj druge pirotehnike. Njej se je zdelo zaupno vse to pokanje in tudi nekaj polkocob si je že prikrita, tako da je morala že večkrat na urgenco. A šele naslednja je "spametovala". Zdaj pa začnimo z zgodbo.

Bilo je nekaj dni pred božičem in seveda je bilasi ogromno petard, tudi Živa si jih je tudi kupila že nekaj. Že od druge ure (tudi dan smo jih imeli fest) me je prosila, da bi šla po pouku na neko bližnjo polje, kar bodo tako tam vsi pokali petarde in ona je vsem želela pokazati svoje nove. Nekajkrat sem jo zavrnila, potem pa je Živa glasno zavijala: "Daj no! Saj so počitnice! Pa kaj je narobe s tabo! Nič se ti ne bo zgodilo! Murda kakšna marjila polkocoba, ampak zaradi tega ne moreš umreti!" Kar je bilo to ravno med uro matematike (kjer imamo res strogo učiteljico) jo je učiteljica poslala k razmateljici, da popravi, zakaj je med uro kričala na eno izmed učencev. Tudi jaz sem morala zraven. Razmišljala sem: "Kaj pa, če bo Živa obtožila mene?" To pa zato, ker ona vedno rada valj kufu na druge in sva zaradi tega že nekajkrat imeli spore. Potem pa mi je Živa zašepetala: "Nika, prebrskaj se, da sem te preprovala, da bi šla z mano na božični koncert (najboljega najpubličnega pevalca)!" Najboljše sem privolila, ker sem vedela, da mi bo Živa drugače zamislila. Razmateljica naju je zaskrbeli, midve pa sva na debelo legli. Zaradi tega sem imela potem nekaj slabše vesti in sem prenehalavala, da bi povzročila ranico, a sem si potem vseeno premislila. Ko je bilo končno pouka, sem šolsko torbo odnesla domov in stisnila roko, da greva z Živo v BTC in da naju na to karkšno uro ali dva (ja sam reka zaht, ker mi stari strogo prepovedujeta karkšno približevanje petardam, saj so zelo nevarne). Živa me je že čakala pred blazinom s polno vrečko petard in druge pirotehnike. Pogodila sem cimet v grlo in odšla sva do šolskega polja. Čakali sva le nekaj minut in že so prišli še drugi moji sošolci in sošolke. Odišali smo vsi, da se tisti, ki nismo polkocob, raje umaknemo na stran, "najpogumnejši" pa jih bodo prižigali. Stiskala sem se. Neki fant je iz šolske torbe privlekel dve veliki petardi, avzvarni z virico. Rekal je: "Tudi dve najmočnejši petardi, dovolim prižigati šolemu, ki je najpogumnejši, saj si sam ne upam (petardi sta bili verjetno od njegovega starijkega brata)!" Živa je takrat venočila: "He, JAZ sem tista najpogumnejša, ki bi prižigala dve petardi! Kar umaknite se!" Žbala sem se za Živo, a sem ji raje namerila pogled, ki naj bi pomenil: "Ne naredi tega! Nevarno je! Lahko se močno poškoduješ!" "A Živa me že ni več poslušala. Postavila je petardi na tla, jih obtočila da se ne bi slučajno premaknili. Vsi so se umaknili za vsaj šest metrov nazaj, da jih ne bi slučajno zadeli kakšen delec. Živa je že sponaj prižigala do konca obe, takrat pa sem iz prestrašenosti stekla k njej, da bi jo povlekla stran.

Prestrašile se je, pomeneči prižigala petardi in istočasno stopila nanjo tako, da sta se prevrtili in se ugnili proti nam. Živa je že tekle stran, jaz pa sem ji sledila. Ampak petardi sta bili velika hvalji, vivica med njima se je protigala in ona jo zletela k Živi druga pa je bila na poti k meni. Živa je petarda kar naslonila zadelo v roko, da je zavnela od bolečine. Le za trenutek sem se obrnila, da bi videla Živo, a takrat je petarda prišla do mene in me zadela v nogo in en deček je prišel tudi do obraza. Vsi oči so se že zdavnaj razbelili, nekaj pa jih je že hlelo na pomoč. Neko dekle iz našega razreda je poklicalo reševalce in tu so bili že v nekaj minutah. Odpeljali so naju na urgenco in nama rešili življenje. Živa je imela na roki hude opekline, ki so ji prišle tudi do mesa. Jaz pa sem imela zdrobljeno nogo in opekline, ker je petarda prišla resno v nogo. Oče je bilo na srečo celo (malo opečeno) in so mi ga le povili. Moje starši so takoj prišli v bolnišnico in povedala sem jim celo zgodbo poimeni. Očičala sem na intenzivni negi, kjer sem preživela kar dva tedna, da so se mi koži zacelile. Nekateri zotavirki so menili, da ne bom mogla nikoli hoditi, a to se na srečo ni zgodilo.

Živa je bila na drugem delu bolnišnice, in me je prihajala vsak dan obiskovat, se mi opravičevati in obljubila mi je, da se nikoli več ne bo nič dotikala nikarkoli pirotehnike. Spoznala je, koliko hudoga lahko povzroči. Odkrila se je obdobje in mi nikoli več. Iskala rati ene petarde, šla sem tako zelo vesela! Medtem ko sem bila v bolnišnici, pa sem razmišljala o nevarnosti petard in pirotehnike ter napisala celo pesem! Zato se igrali z nevarnostjo, ko pa niso odšli vas časa učijo, da lahko pride do hudih poškodb! Razgovorje tebe petard je lahko prav tako zabavno, predvsem pa varno.

Ema Sivac, 6.a

05. Nova Janja
mentorica: Suzana Rigec Kobalj

POSEBNA NAGRADA



Ana Kolman, 6.razred ZUJL

Mestne občine Ljubljana Zoran JANKOVIČ in direktor Policijske uprave Ljubljana mag. Stanislav VREČAR. Nagrade sta prispevala Policijska uprava Ljubljana in Mestna občina Ljubljana - SPVCP. Na podelitev nagrad za izbrana najboljša dela so bili vabljeni tudi vsi sošolci iz razredov nagradjenih učencev, njihovi mentorji, razredniki in ravnatelji šol.

Čarodej Ive TOMINC - JOLE je po podelitvi otroke in povabljen zabaval s svojimi čarovnijami, ki jih je pripravil na temo Nevarna pirotehnika. Prireditelj je povezoval znani slovenski igralec Roman KONČAR, ki je na začetku povabljenim predstavil celoten projekt DOVOLJ IMAM POKANJA in literarno likovni natečaj PETARDA JE NEVARNA.

Po prireditvi je bila za vse udeležence pripravljena kratka pogostitev.

Tekst in foto: Ivan Mezek, SUP PU Ljubljana

OTROŠKI KOTIČEK

SAMO ENO ŽIVLJENJE IMAŠ

Spise in risbe so prispevali učenci OŠ Karla Destovnika – Kajuha iz Ljubljane.
Mentorica: Cvetka Škof.

V četrtek, 17. marca, smo se zjutraj zbrali v učilnici. Predstavila se nam je prostovoljka Rdečega križa Ana. Povedala nam je, kaj narediti, če ima ponesrečenec zlomljeno roko, je v nezvesti ali se duši. Razdelili smo se v pare in s kosom oblačila poskušali imobilizirati poškodovano roko. Ana nam je pokazala tudi slike, prvo pomoč in predstavila zgodovino Rdečega križa. Šolska ura je minila zelo hitro. Bilo mi je všeč, saj sem se veliko naučila o prvi pomoči.

Nika Radionova, 5.b

Izvedel sem, da je Rdeči križ ustanovil Švicar Henry Dunant. Rdeči križ je med vojno pomagal ranjencem, ki so ležali na polju. Prostovoljka te organizacije nam je pokazala, kako obvezemo roko, če je poškodovana. Povedala je, kaj moramo narediti, če je kdo zelo blede ali v nezvesti. Če gre za slabost, mu lahko ponudimo vodo ali bonbon ali pa se uleže in dvigne noge. Nezvestnega človeka pa postavimo v bočni položaj oz. položaj za nezvestnega. Če se zgodi nesreča, smo dolžni pomagati. Najprej pokličemo 112, potem pa dajemo ponesrečencu pomoč.

Juš Štefanič, 5.b

Na delavnici smo se učili, kako ljudem pomagati s prvo pomočjo. Izvedeli smo, kako je nastal Rdeči križ, kaj narediti, če se kdo duši, če kdo omedli oz. pade v nezvest, če si kdo kaj zlomi ali krvavi. Najbolj mi je bilo všeč, ko sem videl, kako imobilizirati zlomljeno roko. Če pri sebi nimamo trikotne rute, lahko to naredimo s kosom oblačila. Ko se človek duši, ga je treba petkrat udariti med lopaticami, nato pa petkrat močno stisniti v predelu trebuha. Če nekdo pade v nezvest in ne diha, mu pomagamo z umetnim dihanjem, dokler ne pride prva pomoč. Sicer pa ga namestimo v bočni položaj.

Luka Grošelj, 5.b

Prijazni prostovoljki, ki je prišla iz organizacije Rdeči križ, je bilo ime Ana. Povedala nam je, kako je nastal Rdeči križ. Pokazala je, kako ranjencu imobiliziramo zlomljeno roko. To smo poskusili tudi mi in drug drugemu s kosom oblačila privezali roko k telesu. Nato smo izvedeli, kako pomagamo človeku, ki se duši ali je nezvesten. Povedala je, da je škatala s prvo pomočjo obvezna oprema vsakega avtomobila in da smo dolžni pomagati ponesrečencem.

Vanja Postrašija, 5.b

Delavnico Rdečega križa sem malo zamudil. Ko sem vstopil, je prostovoljka Ana ravno razlagala, kako in kdaj je nastal Rdeči križ. Povedala je še, da v nesreči pomagamo tudi ljudem,

ki jih ne poznamo. Nato smo z oblačilom drug drugemu imobilizirali poškodovano roko. Izvedeli smo, v kakšen položaj postaviti nezvestnega ponesrečenca. Pokazala nam je tudi vsebino škatle za prvo pomoč, ki jo mora imeti vsak voznik v svojem avtomobilu.

Tilen Ilek, 5.b



Juš Štefanič, 5b



Marko Lazičič, 5b



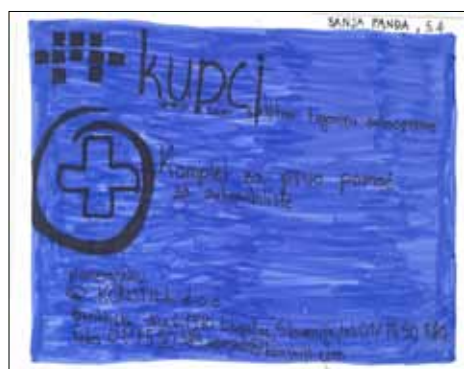
Dejan Mašanović, 5b



Jure Belan, 5b



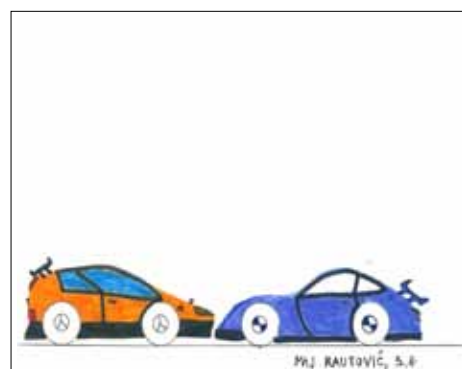
Matjaž, 5b



Sanja Panda, 5b



Dževair Domazet Bajram, 5b



Maj Rautović, 5b

AC SISTEMI d.o.o.
ADEL d.o.o.
AMBA CO d.o.o.
AVTOTEHNA d.d.
AVTOTEHNA VIČ d.o.o.
BAUHAUS, Trgovsko podjetje d.o.o. k.d.
BENEDIKT d.o.o.
CASTROL Slovenija d.o.o.
D.S.U d.o.o.
DANFOSS TRATA d.o.o.
E.D.&MAN COFFEE d.o.o.
ELEKTRO SLOVENIJA d.o.o.
ENERGETIKA d.o.o.
ENERGOPLAN d.o.o.
EUROMARKT d.o.o.
FACTOR BANKA d.d.
FUTURA DDB d.o.o.
GEOPLIN d.o.o. Ljubljana

GRADIS GP LJUBLJANA d.o.o.
HYUNDAI AVTO TRADE d.o.o.
IMP d.d.
IMP PROMONT d.o.o.
IZOTEH d.o.o.
KOLEKTOR ETRA d.o.o.
LJUBLJANSKI URBANISTIČNI ZAVOD d.d.
MARAND d.o.o.
PAPIRNICA VEVČE d.o.o.
PODRAVKA d.o.o.
TELEKOM d.d.
VELO d.o.o.
JP VODOVOD KANALIZACIJA d.o.o.
VOVKO d.o.o.
ZAJČJA d.o.o.
ZIL d.o.o.
ZVD Zavod za varstvo pri delu d.d.
ŽALE d.o.o.



Džordžo
je izbral **Nokio C6-01**

Kličite v vsa slovenska omrežja



Samsung Galaxy ACE

Paketi **A,B,C**
in **Mobilni Internet**
2 GB **Premium**

~~20 €~~ **1 €***



Nokia C6-01

Paketi **A,B,C**
in **Mobilni Internet**
2 GB **Premium**

~~20 €~~ **1 €***

**Z najboljšim družabnim omrežjem in mobiteli
v najugodnejših **Paketih A, B in C.****

Paketi A, B in C vključujejo klice v **vsaj slovenska omrežja** po enotni ceni in ponujajo **odlične mobitele** že od **1 €**. Izberite si svojega na najbližjem Mobitelovem prodajnem mestu in sestavite enega od **Paketov A, B ali C** po svojih željah s **SMS-paketi** ter storitvami **Mobilni Internet**. In vsakič, ko vam zazvoni mobilni, uživajte v **najboljšem družabnem omrežju**.

*Akcijska ponudba velja ob sklenitvi/podalšanju naročniškega razmerja Mobitel GSM/UMTS s Paketi A, B, C, Mini/Osnovni/Opti/Super/Vročje/Mega Povezani, Osnovni, Družinski bonus, MPO, Penzion plus, Itak Džabest, SOS plus za 24 mesecev, pri vseh z vključeno neprekinjeno storitvijo Mobilni Internet 2 GB Premium za celotno obdobje vezave (24 mesecev). Velja za vse, ki nimate veljavne aneksa UMTS št. 14/2005 oz. UMTS št. 14/2005 Povezani (24 mesecev) ali samostojnih aneksov GSM št. 16/2009 oz. GSM št. 16/2009 Povezani (24 mesecev) ali UMTS št. 17/2010 (24 mesecev) ali UMTS št. 18/2011 (24 mesecev), in izpolnjujete ostale pogoje.
Mobitelova razvejana prodajna mreža uporabnikom omogoča nakup akcijskih aparatov na več kot 350 prodajnih mestih po vsej Sloveniji. Zaradi tega je mogoče, da določen model mobitela ni na voljo na vseh prodajnih mestih hkrati. Cene vsebujejo DDV. Slike so simbolične. Družba Mobitel si pridržuje pravico do spremembe cen in pogojev. Za dodatne informacije, cenik pogovorov in storitev ter ostale pogoje v naročniških paketih obiščite spletno stran www.mobitel.si ali pokličite Mobitelov center za pomoč naročnikom na 041 700 700.

041 700 700 • WWW.MOBITEL.SI



20 LET