

Varna pot



Vozimo pametno!



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



Kazalo

40 LET SPVCP	3
SEMINAR – POSVET ZA MENTORJE PROMETNE VZGOJE IN SPREJEM OB ZAKLJUČKU LETA 2011	7
ANALIZA PROMETNE VARNOSTI NA OBMOČJU MESTNE OBČINE LJUBLJANA ZA OBDOBJE OD 1. 1. 2011 DON 31. 12. 2011 V PRIMERJAVI Z LETOM 2010	8
BIOGORIVA ZA POGON VOZIL	10
ZAKAJ SO ŠTIRIKOLESNIKI TAKO PRILJUBLJENI?	12
PNEVMATIKA – OBUVALA NAŠIH JEKLENIH KONJIČKOV - NAŠA VARNOST IN STROŠEK	13
MAKSI ZBIRA SREDSTVA ŠE ZA DRUGI REŠEVALNI MOTOCIKEL	16
MOJ MIR SEPE – MOJ ZES	17
DELAVNICA ZA OPRAVLJANJE KOLESARSKIH IZPITOV	20
DELAVNICE – NAČRTI VARNIH POTI V ŠOLO, OPIS NEVARNIH MEST	23
MESTNA HIŠA IN ŽUPAN	25
PA ZAPOJMO ENO PO FRANCOŠKO...	26
PREVENTIVNA AKCIJA »BODI TRENUTNO NEDOSEGLJIV, ČE ŽELIŠ OSTATI ŽIV!«	27
PREVENTIVNA AKCIJA PEŠEC BODI PREVIDEN	28
PODELITEV NAGRAD IZŽREBANIM UČENCEM V AKCIJI VARNO NA POTI V ŠOLO IN DOMOV	29
PODELITEV NAGRAD - NATEČAJ 2011/2012 »PETARDA JE NEVARNA«	30
OTROŠKI KOTIČEK	31
DONATORJI	35

GlasiLO VARNA POT

Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo
v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Boris Makoter
Zvone Milkovič
Cvetka Škof
Mira Vidmar

Odgovorni urednik

Zvone Milkovič

Lektorica

Vanda Bedenk

Tehnično urejanje in oblikovanje

PANCOPY printstudio zanj Igor Kogelnik

Tisk

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

Naklada

600 izvodov

Naslov uredništva

SPV MOL, Trg MDB 7, 1000 Ljubljana
Tel.: 01/306 17 70, 306 17 71
e-mail: zvone.milkovic@ljubljan.si
www.ljubljana.si/mestnaobcina/publikacijeMOL

ISSN 1580-6995

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

Spoštovane bralke in bralci!

Letošnja zima je s snegom in z njim povezanimi težavami na cestah voznikom večinoma prizanašala. Vsaj pri nas, v Sloveniji, za razliko od mnogih evropskih držav, ko jih je ta dobesedno zasul z metri snega. Ampak ne glede na cestne razmere se število mrtvih na naših cestah nikakor ne zmanjša. Ne pomagajo ne boljše ceste ne varnejši avtomobili ne prisotnost policistov na cestah ne nova zakonodaja z visokimi kaznimi za prometne prekrške. Morda je ta še najmanj pripomogla k čemurkoli. Pa ne, da kazni niso potrebne, le izrekati jih je treba tam in takrat, ko bodo imele učinek. Na cestninski postaji? Ko se še za to pristojni ne morejo dogovoriti, kolikšna sme tam biti najvišja dovoljena hitrost? Na odsekih cest, kjer skoraj vsak prekoraci hitrost za pet do deset kilometrov na uro? Ne, ni prav, da jo, ampak ali je tam res potrebna taka omejitev, kot je? Sicer pa je to večna tema vseh nas in vsakič se jezimo na policiste, ker jih ravno takrat ni na tistem mestu, ko po cesti divja kakšen voznik in bi bilo treba njegovo divjanje prekiniti. Pa saj ne morejo biti vedno in povsod.

Več pa bi naša družba lahko naredila že, ko so Janezi še Janezki. Kolesarske čelade so za večino otrok kolesarjev zlo, ki ga je treba nositi na opravljanju kolesarskega izpita, ker jim s tem težijo učitelji. Starši, kaj vam je, da to dovolite? Otroci na avtobusu in varnostni pasovi? Z nekaterimi se vsakič znova prerekamo glede tega, ali bodo med vožnjo pripeti z varnostnim pasom ali ne. Zato med vožnjo vstajamo s svojega sedeža, hodimo po avtobusu, ker ugotovimo, da si je pasove kar nekaj učencev odpelo. In znova prerekanje. Zaradi tega postavljam svojo varnost na kocko. Pa ne le svoje. Če slučajno pride do situacije, ko bi me varnostni pas rešil,

jaz pa stojim na sredini avtobusa zaradi učenca, ki ga starši niso naučili osnovnih stvari za varno udeležbo v prometu in morda še »poletim« v koga. Brez skrbi, otroci povedo, kako se vozijo s starši v osebnem avtomobilu. Starši, kaj vam je, da to dovolite?

*Motoristi, nekateri ste že na cestah,
kamor vas vabita sonce in toplo vreme.
Bodite previdni. Kajti šestintridesetim
vašim kolegom to ne bo več dano, ker
so lansko leto cestam pustili življenje.*

Nesreča v Švici z avtobusom polnim otrok, ki se je zgodila pred kratkim, je grozljiva. 22 mrtvih otrok! Pa so bili pripeti. Koliko bi jih morda še bilo, če ne bi bili? Če bi se ponje pripeljal avtobus, ki ima nekaj varnostnih pasov pokvarjenih, ki ni popolnoma tehnično brezhiben? Tudi to se dogaja. Kaj storiti v takem primeru? Ali vsaka šola, vrtec ... vedno obvesti policijo o tem, da policisti pred odhodom pridejo k avtobusu in preverijo tako vozilo kot voznika? Kako si prevoznik sploh dovoli kakršnokoli pomanjkljivost?

Sploh pa, kje naj se naši otroci naučijo prometne kulture, če se prometni predpisi kršijo vse povprek, če je stanje v družbi takšno, da poštenje, pravica in lepo vedenje nimajo vrednosti. Da tisto, kar je v resnici vrednota, ne šteje. Vso podporo tistim, ki s svojim zglednim vedenjem svoje otroke in posredno tudi tuje ter njihove starše učijo strpnosti, kulture in spoštovanja vrednot, ki v urejenem svetu nekaj pomenijo.

Varno pot vam želim!

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 dvojnimi presledkom med vrsticami. Fotografije pripnite v jpg formatu ali pošljite original. Število fotografij k vsakemu članku je največ pet oziroma več, če dopušča prostor.



40 let SPVCP

Na Brdu pri Kranju je dne 22.12.2011 potekala slavnostna prireditev ob obeležitvi 40-letnice preventivnega delovanja na področju varnosti cestnega prometa. V prvem delu so nam svojo dosedanje pot in pomembne dosežke predstavili različni sogovorniki.

Mateja Markl iz Javne agencije RS za varnost prometa je predstavila delo Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu že od samih začetkov delovanja. Ga. Jožica Trlep je predstavila delo občinskega SPV iz Maribora, g. Dejan Vidic iz Zveze Združenj šoferjev in avtomekanikov Slovenije pa je predstavil delovanje zveze skozi dolgo tradicijo dosežkov na področju prostovoljstva ter promocije prometne varnosti. Delo na področju prometne preventive sta predstavila tudi g. Ivan Kapun iz vidika Policije ter g. Janez Martinčič, katerega glas je vsem znan iz Vala 202. G. Ljubo Zajc pa je predstavil delovanje Javne agencije RS za varnost prometa ter ambiciozne cilje, ki smo si jih zadali z novim nacionalnim programom varnosti cestnega prometa za obdobje 2012-2021.



Sogovorniki na posvetu

Sledila je novinarska konferenca, na kateri so sodelovali g. Ljubo Zajc, direktor Javne agencije RS za varnost prometa; g. Aleš Zalar v funkciji Ministra za notranje zadeve ter direktor Evropskega sveta za varnost prometa g. Antonio Avenoso kot predstavnik največje nevladne organizacije na evropski ravni, ki deluje na področju prometne varnosti. G. Zajc je izpostavil predvsem pomembno prostovoljno delovanje in delovanje nevladnih organizacij ter se vsem skupaj zahvalil za izjemno požrtvovalno delo ter prispevanju k prometni varnosti, saj prostovoljci opravijo več kot 60.000 ur prostovoljnega dela na leto. Dejal je še, da bomo zadane cilje dosegli z optimizmom in vero v naše skupno delovanje. G. Zalar je izpostavil vlogo Policije in Ministrstva za notranje zadeve pri zagotavljanju prometne varnosti tako iz represivnega kot preventivnega vidi-

ka ter predstavil nekatere najbolj odmevne akcije Policije na področju prometne varnosti. Pohvalil je dosežek Slovenije v zadnjih letih pri zmanjšanju števila prometnih nesreč (s smrtnim izidom in hudimi telesnimi poškodbami) zaradi vožnje pod vplivom alkohola, kjer smo zaznali že velik napredek. »Pri prometni varnosti precej pričakujemo tudi od formacije skupin strokovnjakov za presojevanje prometnih nesreč in infrastrukture, ki bodo z delovanjem začele v prihodnjem letu,« je še dodal g. Zalar. Kot zadnji je pohvale za dosežke predvsem v zadnjem desetletju izrazil še g. Avenoso, ki je izpostavil dosežek Slovenije pri zmanjšanju števila prometnih nesreč s smrtnim izidom za 50 %, kar je več od evropskega povprečja (43 %) ter čestital za vse dosedanje dosežke ter zastavljene cilje in delovanje v prihodnjih letih.



Ministri na posvetu

Sledil je še svečani del prireditve s podelitvijo nagrad organizacijam in posameznikom, ki so s svojim delom izjemno prispevali k varnosti cestnega prometa. Vse zbrane ter še posebej nagrajence so nagovorili g. Ljubo Zajc, g. Aleš Zalar in g. Antonio Avenoso. Nagrajenci pa so bili: Zveza Združenj šoferjev in avtomekanikov Slovenije, mag. Bojan Žlender, dr. Majda Zorec-Karlovšek, ga. Jožica Trlep, g. Miro Kocbek in g. Stane Inkret.

Izdana je bila brošura Pogled nazaj za varnejšo pot naprej, 40 let preventive in vzgoje v cestnem prometu, katero v nadaljevanju v celoti povzemamo po spletni strani AVP (Javne agencije RS za varnost prometa). Ob posebnem dogodku kot je 40-letnica delovanja Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je bil ustanovljen 22. decembra 1971, je prav, da se ozremo na-

zaj, na dolgo pot, ki se je pričela že veliko prej. Pot preventivnih aktivnosti v prometu je namreč zelo dolga, pričela se je s prvimi pravili ob začetku prejšnjega stoletja, ko se je pojavilo na naših, takrat še kolovozih, nekaj avtomobilov.

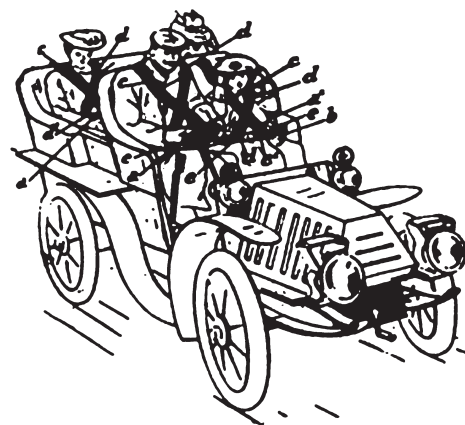
Pogled v preteklost

Začetki preventivnega delovanja v prometu na Slovenskem so že zelo stari. Prvi zapisi o prometnih nasvetih v šolah segajo v daljše leto 1908, ko so šolarje opozarjali, da se za avti ne meče kamenja in se jim da prostor na cesti. Vesten kronist bi gotovo lahko spremljal spremembe v odnosu do avtomobila, ki je postopoma prešel pot od žrtve do ene glavnih nevarnosti za šibkejše udeležence.

Podrobnejša in dobra navodila, kako naj ravna otroci na cesti, lahko najdemo v napotkih o pouku šolske mladine o nevarnosti v prometu, ki jih je izdala Kraljevska uprava Dravske banovine leta 1931.

Spremembe so nastale zlasti po II. svetovni vojni, ko so v letu 1954 na tedanjem Državnem sekretariatu za notranje zadeve LRS v okviru prometne policije začeli s prometno preventivno dejavnostjo. Ustanovljen je bil poseben Referat za varnost in vzgojo v cestnem prometu. Delo je potekalo predvsem po šolah in avto-moto društvih. Organizirana so bila predavanja in prvi šolski krožki Pionirjev - prometnih miličnikov, ki so pod nadzorom tedanjih miličnikov usmerjali promet, spremljali otroke in starejše ob prehodih čez cesto, pa tudi kaznovali nedisciplinirane udeležence v prometu.

Da bi prizadevanja za prometno varnost še okrepili, so v letu 1958 ukinili referat in





Plakati skozi čas

ustanovili Republiški koordinacijski Odbor za vzgojo in varnost v cestnem prometu, saj se je število smrtnih žrtev zaradi prometnih nesreč povzpelo na 92. Že v letu 1959 je ta odbor organiziral veliko javnih predavanj z diapozitivi in kratkimi filmi, vključila pa so se že tudi javna občila.

V iskanju najbolj ustrezne oblike organiziranosti in pogojev za delo je bila v letu 1960 ustanovljena Republiška Komisija za vzgojo in varnost v cestnem prometu pri tedanjem Državnem sekretariatu za notranje zadeve kot strokovni organ, ki je zaradi boljšega dela vključeval tudi zunanje sodelavce. Komisija je delovala v treh podkomisijah: za vzgojo v šolah, za organizacijo akcij in pripravo gradiva ter za usklajevanje dela članov komisij, podkomisij in občin-

skih organov. V nadaljnjih letih je Komisija posvetila največ dela pripravam gradiva, snemanju prometno-vzgojnih filmov, akcijam in vzgoji v šolah, seveda pa tudi organizaciji občinskih organov za prometno vzgojo.

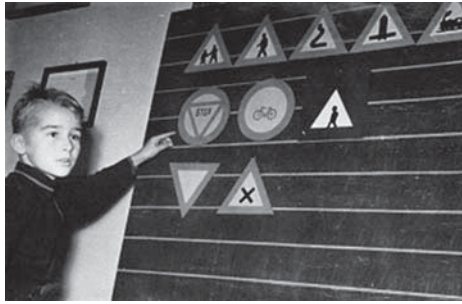
Republiški Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je bil ustanovljen na podlagi 66. člena tedanjega Zakona o varnosti cestnega prometa v SR Sloveniji. Izvršni svet je na podlagi tega člena 22. decembra 1971 imenoval predsednika Borisa Čizmečka - Bora, tajnika Draga Suhija in 23 članov. Svet je začel delovati v letu 1972.

V letu 1975 je prišlo s spremembami ustavnih načel tudi do sprememb sestave in vloge Sveta. Namesto dotedanjih 25 individualnih članov, je bilo v Svet imenovanih 36 članic - pravnih oseb, organov

in organizacij, zavodov in skupnosti, ki so lahko kakorkoli prispevali k boljši prometni varnosti. Kot priznan strokovnjak in eden od začetnikov preventivnega dela v prometu je bil v Svet ponovno imenovan akademik prof. dr. Janez Milčinski.

Ves čas delovanja republiškega in nato nacionalnega sveta so pomembno vlogo opravljali Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki na lokalni ravni opozarjajo na glavne probleme prometne varnosti, vodijo akcije in skrbijo za preventivno in vzgojno delo. S spremembami lokalne samouprave, ko se je število občin povečalo od 65 na 147, se je ta sistem skoraj v celoti porušil in smo potrebovali več kot dve leti, da je ponovno zaživelo delo v skoraj 100 novih lokalnih organizacijah. Prehod na kasnejših 193 in sedanjih 212 občin je bil nekoliko laž-

ji, vendar zaradi vedno večjih pričakovanj in zahtev po boljši varnosti izredno odgovoren in zahteven.



Spoznavanje znakov



Pionir prometnik

Novi občinski sveti ali komisije so ustanovljeni v večini večjih občin, vrsta manjših pa se povezuje v skupne komisije, saj tako lažje pritegnejo k sodelovanju strokovnjake, poleg tega so problemi podobni in pogosto lažje rešljivi, če so pripravljene skupne akcije več lokalnih skupnosti. Najpomembnejše delo na lokalni ravni je prav v tem, da sprejmejo ljudje prometno varnost kot način življenja in vrednoto, za katero mora vsak posameznik opraviti svoj del nalog kot udeleženec v prometu s strpnim in varnim ravnanjem ali kot strokovnjak s svojim strokovnim delom. Pri delu občinskih svetov bo v prihodnje pomembno tudi regijsko povezovanje, da bi učinkoviteje prispevali k reševanju problemov, ki presegajo občinske okvire.

V Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu so se vedno združevali ljudje, ki so želeli s svojim znanjem in prizadevnostjo prispevati k hitrejšemu izboljšanju stanja prometne varnosti. Boris Čižmek - Bor je vodil Svet od leta 1972 do leta 1984, ko ga je zamenjal Ivan Winkler in ga vodil do leta 2003. Nadomestil ga je mag. Bojan Žlender, ki je Svet vodil kot predsednik do konca leta 2006. Ob zaposlenih v Svetu, predvsem pa sodelavcev iz posameznih ministrstev, organizacij, univerze in inštitutov so sekretarska dela opravljali:

- Drago Suhi od leta 1972-1974
- prof. Nuša Topolšek od leta 1974 - 1982
- mag. Marko Miš od leta 1982-1984
- mag. Bojan Žlender od leta 1984 - 2003
- Robert Štaba od leta 2003 do konca leta 2006

S 1. januarjem 2007 je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije prešel pod okrilje Ministrstva za promet, in sicer je deloval v okviru Direkcije RS za ceste kot sektor. Naloge in dejavnosti sveta so ostale enake, tako da se preventivno delo s področja cestnega prometa nadaljuje v sodelovanju z drugimi ministrstvi ter občinskimi sveti za preventivo. Od 1.9.2010 pa je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu sektor znotraj novoustanovljene Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa.

Naloge in preventivne aktivnosti SPV so bile od nekdaj namenjene predvsem šibkejšim udeležencem v prometu, v prvi vrsti seveda otrokom in mladostnikom, starejšim, pešcem in kolesarjem. Ključni problemi, na katere je SPV opozarjal, pa ostajajo alkohol, hitrost ter uporaba varnostnega pasu. SPV je dolgo vrsto let ena najbolj aktivnih institucij, ki izvaja preventivne aktivnosti in prometno vzgojo v osnovnih



Plakat alkohol



Tekmovanje v Kaj več o prometu

šolah, vrtcih ter v zadnjih letih tudi srednjih šolah.

Najbolj prepoznavne preventivne aktivnosti v preteklih letih so bile:

- tekmovanja Kaj več prometu ter akcija Var-

no kolo s pregledom koles, promocijo kole-

- Prometna značka v vrtcih in začetnih razredih osnovne šole
- akcija - 10 % na nacionalni ravni
- Brezhibno vozilo - varno vozilo
- akcije Hitrost ubija ter Hitro je hitro prehitro
- akcija Alkohol ubija, ki so se izvajale pod skupnim dobro prepoznavnim imenom Vozimo pametno
- aktivnosti ob začetku šolskega leta z rumenimi ruticami za prvošolce, akciji Šolska pot ter knjižice Prvi koraki v svetu prometa
- akcija Bodi preViden, s predhodnicami Stopimo iz teme ter uspešno promocijo



Plakat Varna pot



Prikaz posledice prometne nesreče pri nebotičniku



Prometna značka



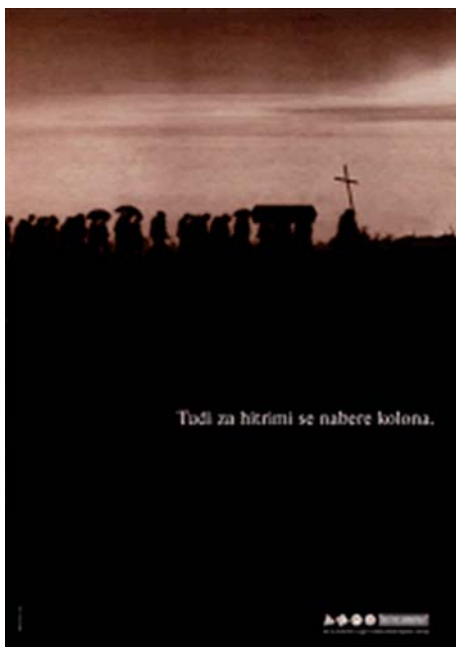
Plakat alkohol

kresničke ter v zadnjih letih odsevnega traku

- akcije za spodbujanje uporabe varnostnega pasu od Varnostni pas – vez z življenjem, Je vaš otrok pripet, Prva vožnja – varna vožnja ter novejši zelo uspešen projekt Pasavček
- aktivnosti Mladi voznik, prometne delavnice po srednjih šolah
- mednarodne znanstvene konference Globalna varnost v sodelovanju z ZVD ter nemškimi DVR

SPV je bil izredno produktiven pri izdaji raznih prometno-preventivnih gradiv, kot so plakati, knjižice in strokovna gradiva, ki so bili v prvi vrsti namenjeni širši javnosti in delovanju občinskih SPV.

SPV je izredno dobro sodeloval tudi z drugimi državnimi ustanovami, kot so predvsem Policija ter Ministrstvo za notranje zadeve,



Plakat hitrost

v zadnjem času pa tudi druga Ministrstva za promet, šolstvo in zdravje. Sodeloval pa je tudi s številnimi civilnimi organizacijami in združenji, ki jih je v času samostojne Slovenije vedno več: AMZS, ZZŠAM, Rdeči Križ, Fundacija Z glavo na zabavo in številnimi drugimi. Zelo aktiven pa je bil tudi v sodelovanju z družbeno odgovornimi podjetji, ki so v preteklosti podprli marsikatero preventivno akcijo in gradiva, ki jih brez njih ne bi bilo (zavarovalnice).

Že od začetka delovanja je bil SPV RS povezan tudi izven slovenskih meja, v začetku predvsem s preventivnimi organizacijami na področju Jugoslavije, po osamosvojitvi pa v širšem evropskem prostoru. Iz sodelovanje z nemškim DVR se je rodila tudi mednarodna znanstvena konferenca Globalna varnost. SPV je vrsto let že aktivni član svetovne preventivne organizacije PRI ter združenja znanstvenih institutov s področja prometa FERSI. Prav tako je aktiven že vrsto let tudi pri mednarodnih projektih, kot so SARTRE, ROSE 25, SU-



Plakat hitrost

PREME, VAMOS ter zadnji DRUID, iz katerih smo lahko neposredno črpali znanje in ideje, ki so se nemalokrat udeležile tudi v slovenski zakonodaji.

SPV je vsa leta tudi konstruktivno sodeloval pri pripravi zakonodaje in programskih dokumentih s področja prometa in varnosti v prometu.

Pot slovenske preventive je dolga, nekaj časa jo hodi tudi SPV, seveda pa nikoli na tej poti ni bil osamljen, ampak vedno v družbi zavzetih posameznikov in organizacij, tistih, ki jim je varnost na prvem mestu, ki so s svojimi idejami, dejanji in voljo prispevali in oblikovali današnje bolj varno okolje za vse nas. Zato je prav, da se ob takem jubileju ponovno spomnimo tako preteklih časov in aktivnosti, kot ljudi in organizacij, ki so za njimi stale, ter se jim res iskreno zahvalimo za vse opravljeno. HVALA.

Povzeto po spletni strani Javne agencije RS za varnost prometa



Tekmovanje Kaj veš o prometu



Pionir prometnik

SEMINAR – POSVET ZA MENTORJE PROMETNE VZGOJE IN SPREJEM OB ZAKLJUČKU LETA 2011

Že tradicionalno Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL ob izteku leta organizira seminar – posvet za mentorje prometne vzgoje na osnovnih šolah in sprejem mentorjev, članov sveta, stalnih sodelavcev, predstavnikov zavodov, društev, združenj in ustanov.

Posvet ob zaključku leta je bil 14. 12. 2011 v prostorih Zavoda za zdravstveno zavarovanje v Ljubljani kot prispevek k prometni preventivi.

Na seminarju - posvetu so bile predstavljene teme:

- Kolesarski izpiti in tekmovanje Kaj veš o prometu po novem ON – LINE sistemu
- Načrti varnih poti – dopolnitve in opisi nevarnih mest, šolski prevozi z analizo razmer, stalna šolska prometna služba, prostovoljci v projektu CIVITAS ELAN
- Pregled opravljenega dela za leto 2011 in naloge v letu 2012
- Predstavitev Zavoda varna pot
- Podelitev priznanj
- Sprejem za udeležence s strani predsednika SPVCP MOL.

Posvet je vodil in povezoval predsednik sveta Boris Makoter.

Po uvodnih pozdravih je prvo temo predstavil Bojan Oblak, predstavnik Javne agencije RS za varnost prometa, in sicer da je ON - LINE sistem S kolesom v šolo, ki nadomešča dosedanje priprave in opravljanje kolesarskega izpita, na zgoščenkah v bistvu nadgradnja dosedanjega sistema. Za uporabo sistema je potreben spletni brskalnik (eden od ponujenih) in internetna povezava. Potreben je postopek registracije, oddaja vloge s strani učitelja – učiteljice (mentorja) za dostop do sistema v obliki obrazca na naslovu <https://promet.kolesar.info/edt/>. Vsak mentor rabi svoje geslo in uporabniško ime za izpit in tekmovanje. Izpit se opravlja v korakih: vnos, otvoritve sezone – enkrat v šolskem letu, vnos učencev, opravljanje izpita in rezultati. Enak postopek je za izvedbo šolskega tekmovanja Kaj veš o prometu in prijava za kvalifikacijsko – občinsko tekmovanje. Pri tem se uporablja baza podatkov, kreirana že za opravljanje kolesarskega izpita.



Stane Žerovnik, ambasador varnosti



Prostovoljci na OŠ Narodnega heroja Maksa



Prostovoljci - prejemniki priznanj



Tajnik Zvone Milkovič SPVCP



Roberto Degan LUZ



Udeleženci posveta

Drugo temo sta predstavila tajnik Sve- ta Zvone Milkovič in predstavnik druž- be Ljubljanski urbanistični zavod Rober- to Degan.

Že več kot leto dni potekajo vnosi podat- kov za načrte varnih poti na spletni aplika- ciji, tako da se podatki pošiljajo na SPVCP in tudi na MOL MU OPVI v pregled in potem vnos pregledanih podatkov s stra- ni Ljubljanskega urbanističnega zavoda na karto spletne aplikacije. Z vsebino teme se sodeluje v Evropskem projektu CIVITAS ELAN.

Postopki vnosa so zahtevni in dokaj za- mudni, zato se je na posvetu predsta- vil nov sistem vnosa podatkov direktno s strani mentorjev na aplikacijo predvsem za manjkajoče vpise nevarnih mest za 25 osnovnih šol. Dogovorjen je bil protokol; kdo sme podatke spreminjati, do kdaj, kdo bo prisoten na usposabljanju, pregled vne- senih podatkov in končni vnosi podatkov na spletno aplikacijo s strani LUZ-a.

V zvezi s tem je bilo dogovorjeno, da se iz- vedejo delavnice za usposabljanje in vna- šanje podatkov za varne poti in opise ne-

varnih mest predvsem za tiste šole, ki to še nimajo urejeno.

Pregled opravljenega dela v letu 2011 in nalo- ge v letu 2012 sta predstavila predsednik Sve- ta Boris Makoter in tajnik Zvone Milkovič.

Izpostavljeno je bilo, da se je opravilo vse zastavljeno delo v preteklem letu, kljub te- mu da so bila proračunska sredstva bistve- no zmanjšana, a so bila v veliko pomoč pri tej realizaciji zbrana donatorska sredstva. Kljub omejenemu proračunu za leto 2012 se ne predvideva zmanjševati vsebine pro- grama, ampak po področjih oblikovati manjši obseg. To bo odvisno od pridoblje- nih planiranih donatorskih sredstev.

Robert Štaba in Katja Blatnik sta predsta- vila aktivnosti Zavoda Varna pot in njaho- vo prometno vzgojno delovanje predvsem v vrtcih in osnovnih šolah. Predstavljene so bile vsebine, izobraževanja in usposabljanja na področju prometne preventive v projek- tih 5x STOP je COOL, Ju3 na cesti, 4 pro- metna deteljica in Klik je glas, ki varuje vas. Izpostavljeno je bilo dobro sodelovanje med Zavodom Varna pot in SPVCP MOL, vrtci in osnovnimi šolami.

Podeljena so bila priznanja prostovolj- cem za delo v stalni šolski prometni služ- bi na OŠ Narodnega heroja Maksa Pečar- ja, predstavnikom starih staršev oz. civilne družbe: Ivici Ogrin, Hermanu Brataniču, Janku Flajniku in Zdravku Pintarju pod mentorstvom Alenke Velkavrh in na OŠ Vič predstavnikom prostovoljcev iz vrst ZŠAM Dolomiti Francu Grofelniku in Marjanu Vidoviču pod mentorstvom Sta- neta Žerovnika.

Zavod Varna pot je podelil častni naziv »Ambasador varnosti« Stanetu Žerovni- ku, članu SPVCP MOL in ZŠAM Dolomi- ti, starosti preventivno vzgojnega delova- nja na področju Mestne občine Ljubljana in širše.

Po končanem posvetu je predsednik SPV- CP MOL priredil sprejem za udeležence posveta – mentorje, člane sveta, stalne so- delavce, člane društev, združenj, ustanov in družb.

Tajnik SPVCP MOL Zvone Milkovič

ANALIZA PROMETNE VARNOSTI NA OBMOČJU MESTNE OBČINE LJUBLJANA ZA OBDOBJE OD 1. 1. 2011 DON 31. 12. 2011 V PRIMERJAVI Z LETOM 2010

1. Uvod

Na Policijski upravi Ljubljana ugotavljamo, da se prometna varnost na območju Mestne občine Ljubljana, izboljšuje iz leta v leto. Se- veda stanje prometne varnosti ne smemo spremljati in vrednotiti zgolj po številu pro- metnih nesreč s smrtnim izidom, ampak tudi s številom hudo in lahko telesno po- škodovanih, kot tudi z zmanjšanjem pro- metnih nesreč z materialno škodo.

Delo policije na področju zagotavlja- nja prometne varnosti je bilo usmerjeno predvsem v naslednja prometnovarnostna področja: hitrost in alkohol kot najpo- membnejša dejavnika prometnih nesreč, neuporabo varnostnih pasov kot najpo- gostejše kršitve, ki vpliva na težo posledic prometnih nesreč, zaščito šibkejših udele- žencev cestnega prometa (pešce, voznike enoslednih motornih vozil), nadzor voz- nikov tovornih vozil in večkratne kršitelje cestnega prometa, kot kategorije udeleženi-

cev v prometu, ki s svojimi ravnanji ogro- žajo sebe in druge prometne udeležence.

V letu 2011 je prišlo do spremembe več za- konov, ki so pomembno vplivali na delo policije (zakoni s področja prometne var- nosti, tujcev in prekrškovnega prava), kar ocenjujemo, da je prav tako pozitivno vpli- valo na ugodnejše rezultate.

Aktivnosti prometne varnosti smo izvajali tudi na podlagi:

- resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdo- bje 2007–2011 (Skupaj za večjo varnost, Uradni list RS, št. 2/07) in
- sklepa Vlade Republike Slovenije, ki je sprejela Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2010 in 2011 (št. 37000-2/2009/3, 30. 12. 2009).

2. Statistični podatki

V letu 2011 so policisti na območju MOL obravnavali 3.780 (3.772) prometnih ne-

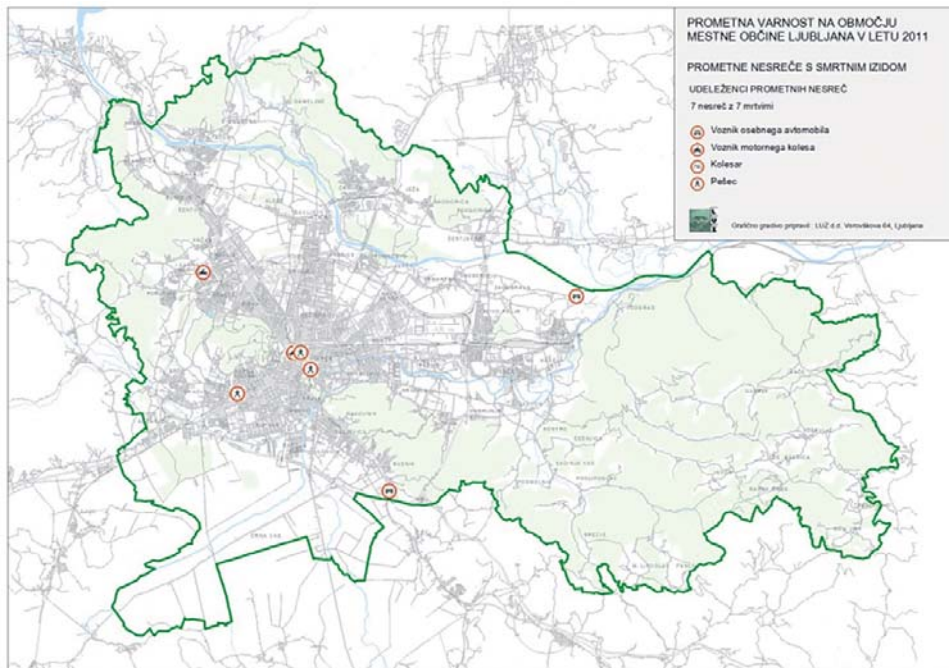
sreč. V nesrečah je bilo 7 (9) mrtvih ude- ležencev, 128 (129) hudo telesno poško- dovanih in 1.342 (1.469) lažje telesno poškodovanih.

Število prometnih nesreč je skoraj identi- čno, vzpodbuden pa je podatek, da je bilo manj mrtvih in telesno poškodovanih.

2.1 Stanje prometne varnosti na območju Mestne občine Ljubljana v primerjavi s sta- njem na območju celotne Republike Slove- nije

V celotni državi je v letu 2011 izgubilo ži- vljenje 141 (138) ljudi v Mestni občini Lju- bljana pa kot navedeno 7 (9).

Delež števila mrtvih za Mestno občino Ljubljana tako znaša 5 odstotkov (lani 7 odstotkov).



2.2 Najbolj pogosti vzroki prometnih nesreč

- Nepravilni premiki z vozilom 1.462 (1.393),
- Neupoštevanje pravil prednosti 707 (746),
- Neustrezna varnostna razdalja 562 (493),
- Neprilagojena hitrost 504 (596).

2.3 Posledice v prometnih nesrečah

Največ prometnih nesreč se je pripetilo zaradi nepravilnega premika z vozilom, kjer je 1 oseba izgubila življenje, sledi neupoštevanje pravil prednosti, kjer so 3 (5) osebe izgubile življenje, nato neustrezna varnostna razdalja, kjer lani ni bilo smrtnih žrtev ter neprilagojena hitrost, kjer prav tako ni bilo smrtnih žrtev.

2.4 Posledice prometnih nesreč po vrsti udeleženca

- Kolesarji – 316 udeleženi, 1 (4) mrtvi, 35 hudo telesno poškodovanih, 210 lahko telesno poškodovanih.
- Vozniki os. vozil – 5.704 udeleženi, 2 (2) mrtvi, 25 hudo telesno poškodovanih, 548 lahko telesno poškodovanih.
- Potniki – 435 udeleženi, 0 (1) mrtvi, 18 hudo telesno poškodovanih, 381 lahko telesno poškodovanih.
- Pešci – 148 udeleženi, 2 (1) mrtvi, 32 hudo telesno poškodovanih, 107 lahko telesno poškodovanih.

2.5 Posledice v prometnih nesrečah po mesecih, dnevih in urah

- MESEC: največ prometnih nesreč – oktober,
- največ mrtvih oseb – maj (2),
- DAN: največ prometnih nesreč – četrtek,
- največ mrtvih oseb sobota (3),
- URA: največ prometnih nesreč – med 15.00 in 18.00 uro,
- največ mrtvih oseb – med 06.00 in 09.00 uro (4).

2.6 Prometne nesreče z udeležbo otrok

V prometnih nesrečah je bilo udeleženih:

- otrok do 7 let = 37 (26), (2 hudo telesno poškodovanih). Povzročitelji nesreč so bili v 3 primerih.
- otrok od 7 do 14 let = 45 (34), (3 hudo telesno poškodovanih). Povzročitelji nesreč so bili v 12 primerih.

Razveseljiv je podatek, da pri otrocih ni bilo smrtnih žrtev, kljub temu pa je bilo 5 otrok hujše telesno poškodovanih.

2.7 Prometne nesreče z udeležbo mladotnikov

V prometnih nesrečah je bilo udeleženih:

- mladotnikov od 14 do 18 let = 83.

Pri tem so se 4 mladoletniki hudo telesno poškodovali, 52 pa je bilo lahko telesno poškodovanih.

3. Nekateri ukrepi policije na območju Mestne občine Ljubljana

- Prekoračena hitrost – 9.050 ukrepov,
- Nepravilno prehitavanje – 344 ukrepov,
- Neupoštevanje pravil prednosti na križišču – 1.362 ukrepov,
- Neuporaba varnostnega pasu – 10.180 ukrepov,
- Vožnja pod vplivom alkohola – 2.572 ukrepov,
- Vožnja v rdečo luč – 3.418 ukrepov.

4. Stanje prometne varnosti v Republiki Sloveniji

Policisti v RS so v letu 2011 obravnavali 22.913 (21.347) ali 7 odstotkov več prometnih nesreč kot v letu 2010. Prometna varnost se je nekoliko poslabšala, saj je umrlo več oseb – 141 (138) in več je bilo hudo telesno poškodovanih – 919 (865).

5. Nekatere aktivnosti policistov Policijske uprave Ljubljana na območju Mestne občine Ljubljana

- Policisti PU Ljubljana smo izvajali aktivnosti skozi vso šolsko leto predvsem pri zagotavljanju varnosti otrok na poti v šolo in iz šole. Intenzivno smo te aktivnosti izvajali med 1. in 9. septembrom 2011.
- Sodelovali smo na državnem in občinskem tekmovanju "Kaj veš o prometu" v mesecu maju.
- V sodelovanju z vodstvi šol smo organizirali ogledne varnih šolskih poti in predavanja na temo varnosti otrok v prometu.
- V sodelovanju s SPV MOL smo izvedli preventivno akcijo "kolo + čelada = varna glava, kjer smo kolesarjem podelili preko 400 zaščitnih kolesarskih čelad, odsevnihih trakov in svetilk za kolesa.
- Sodelovali smo na prireditvah "Evropski teden mobilnosti – teden brez avtomobila".
- V sodelovanju s SPV MOL smo opravili ogledne prometne signalizacije, kjer je prišlo do prometnih nesreč s hujšimi posledicami.

Varno udeležbo v prometu vam želimo policisti PU Ljubljana.



Vozimo pametno!

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana

Aleksander Vrabič, mag.
Sektor uniformirane policije
Policijska uprava Ljubljana

BIOGORIVA ZA POGON VOZIL

CIVITAS ELAN je eden od projektov v okviru evropske pobude CIVITAS PLUS. Ljubljana je v projekt vključena kot vodilno mesto in koordinator projekta, pri katerem sodeluje 37 partnerjev. Pobuda se osredotoča na osem področij: alternativna goriva in čista, energetska učinkovita vozila, storitve kolektivnega prevoza in intermodalne povezave, upravljanje povpraševanja po prevoznih storitvah, vplivanje na vedenje udeležencev v prometu, varna in zanesljiva mobilnost za vse, inovativne storitve v prevozu, dostava blaga, uporaba telematike v prometu. Kmetijski inštitut Slovenije pa je partner, ki pokriva področje uporabe čistih rastlinskih olj za pogon vozil.

V okviru svojih aktivnosti na projektu je Kmetijski inštitut Slovenije sedi marca organiziral seminar »UPORABA RASTLINSKEGA OLJA ZA POGON VOZIL«, ki se ga je udeležilo 50 ljudi. Na seminarju se je veliko govorilo o oljni ogrščici, njeni predelavi in možni uporabi tudi za energetske (pogonske) namene. Oljna ogrščica je namreč glavna oljnica v Sloveniji in Evropi. V Sloveniji je z njo v zadnjih letih posejano okrog 5000 ha, povprečni pridelek pa je nekaj več kot 2 toni, kar je relativni malo. Posamezni pridelovalci pa imajo tudi več kot 5 ton pri-

delka na hektar. Pridelek oljne ogrščice je drobno seme, ki se ga lahko stiska. Ob stiskanju večji delež (do 65%) predstavlja oljna pogača, namenjena za krmo živine, manjši delež (do 35%) pa olje. To ali pa tudi druga rastlinska olja se lahko uporablja za prehranske, farmacevtske in tehnične potrebe. Olje se lahko pridobiva z enostavnim mehanskim procesom ekstrakcije na decentralizirani način na kmetijah. Decentralizirane proizvodne enote za stiskanje semen ogrščice lahko ekonomsko in okolju prijazno obratujejo, ker sta njihova tehnična oprema in delovni proces čim

bolj enostavna ter povezana z nizko porabo energije. Zelo pomembno je, da decentralizirana proizvodnja olja z mehansko ekstrakcijo semen ne obremenjuje okolja, ker ne potrebuje topil za ekstrakcijo, ni posebne toplotne obdelave ter ne nastaja odpadna voda (pri proizvodnji olja s pomočjo topil nastajajo velike količine odpadne vode). Zaradi enostavnosti proizvodnega procesa olja je tehnologija primerna tudi za družinske kmetije kot dopolnilna dejavnost. Če je na kmetiji tudi decentralizirana proizvodnja olja oziroma surovin za krmo (oljna pogača), lahko govorimo tudi o



Kmetijski inštitut Slovenije je v okviru projekta CIVITAS ELAN že trikrat organiziral seminar o uporabi čistega rastlinskega olja za pogon vozil. Zanimanja, zlasti ob vedno večjih cenah fosilnih goriv, ne zmanjka.



Stiskanje olja z majhno stiskalnico za decentralizirano pridelavo olja in oljne pogače.



V okviru seminarja je bil tudi praktičen ogled osebnih avtomobilov in traktorja, preurejenih na pogon na čisto rastlinsko olje.



Nekateri si z veseljem napišejo na avto, da uporabljajo kot pogonsko sredstvo olje.

zaprtim krogu ali večjem deležu glede samooskrbnosti tako v proizvodnji krme kot tudi energije. Dileme, ali se pri tem vpliva na primarno kmetijsko pridelavo na račun energije, tu ni oziroma je bistveno manjša kot v primeru nekaterih drugih obnovljivih virih energije, ki izvirajo iz kmetijstva.

Ob vedno višjih cenah fosilnih goriv je uporaba čistih rastlinskih olj kot pogonskega goriva vedno bolj zanimiva. Olje se v dizelskih motorjih lahko uporablja nepredelano, lahko pa ga kemično spremenimo v biodizel (zaestrirano). Tako olje kot biodizel se lahko uporabljata kot čisto – samostojno gorivo ali pa v različnih mešanicah z dizelskim gorivom. Za uporabo biodizla ni potrebna predelava dizelskih motorjev, za uporabo čistega olja pa je potrebna preprosta predelava motorja.

Pri uporabi čistega rastlinskega olja za pogon dizelskih motorjev sta poznana dva sistema: sistem enega rezervoarja (eno gorivo) in sistem dveh rezervoarjev (dveh goriv – dizelsko gorivo in rastlinsko olje).

Sistem na en rezervoar ima naslednje prednosti: ni izgube prostora za dodatni rezervoar, cevi in krmilne elemente, uporablja se lahko katerokoli gorivo (dizelsko gorivo, olje, biodizel in njihove mešanice), ni potrebno preklapljanje med enim in drugim gorivom, primerno tudi za kratke čase

delovanja. Slabosti tega sistema pa so: ob hladnem vremenu je potrebno olju primeniti mineralno dizelsko gorivo ali biodizel za zmanjšanje viskoznosti, večja verjetnost nastanka oblog na šobah in mešanja goriva z motornim oljem.

Sistemi z dvema rezervoarjema (gorivoma) imajo kar nekaj prednosti v primerjavi s sistemom na en rezervoar: ni težav ob zagonu v hladnem vremenu, kadarkoli lahko preklopimo na dizelsko gorivo, manj je mešanja goriva z motornim oljem, v neugodnih delovnih razmerah lahko uporabimo dizelsko gorivo, manj je oblog na šobah, ventilih in batih. Ob (daljšem) skladiščenju rastlinskega olja za energetske namene pa je potrebno paziti na prisotnost kisika, svetlobe in visokih temperatur, saj je olje lahko podvrženo različnim procesom zaradi svoje biogene narave. Slabosti sistema z dvema rezervoarjema pa so: več sestavnih delov – večja možnost okvar, potreben prostor za dodatni rezervoar in cevi do motorja, ni primeren za kratek čas delovanja, ker je potrebno pred zaustavitvijo motorja prekllopiti na dovod dizelskega goriva.

Potrebne komponente za dograditev dizelskega motorja za sistem z dvema rezervoarjema so dodaten rezervoar, filter za gorivo, črpalka za gorivo, električni pretočni grelec, prenosnik toplote, elementi

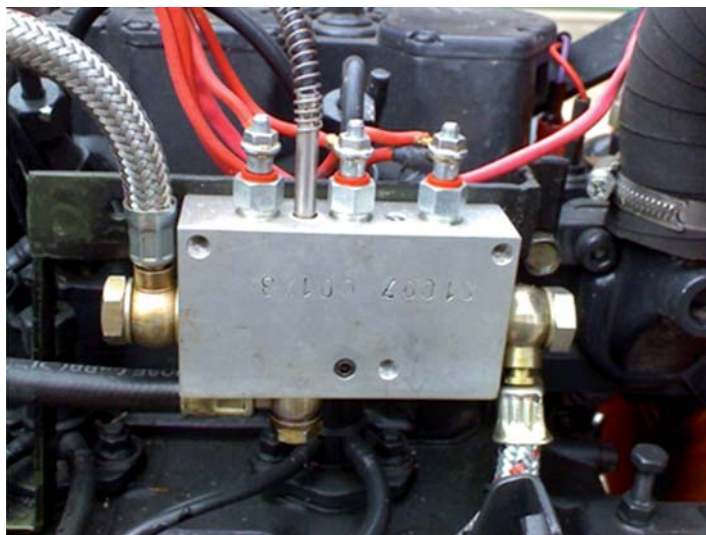
za krmiljenje in nadzor, električna krmilna enota z logiko in elementi za krmiljenje ventilov v odvisnosti od temperatur, režima delovanja motorja s sistemom nadzora in opozarjanja.

V okviru seminarja smo si ogledali tudi stiskalnico za olje domačega proizvajalca Hocem ter vozila, predelana za uporabo olja (dva osebna avtomobila, traktor in terensko vozilo).

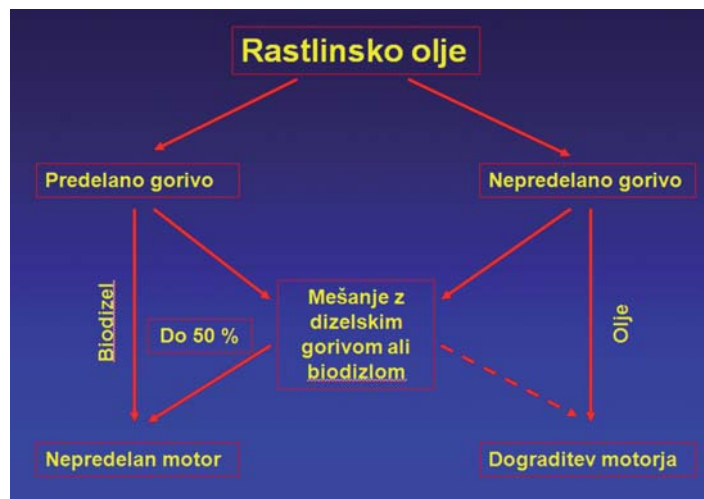
Poznavalci pravijo, da si že kar precej kmetov svoje doma pridelano olje domača do 20 (30)% v dizelsko gorivo. Nekaj je tudi že predelanih vozil na čisto rastlinsko olje. Za kmetijske uporabnike dejansko še ni zagotovljenih tovrstnih črpalk v Sloveniji. Štajerci si pogosto nabavljajo olje v avstrijskem Cmureku. Nekateri pa uporabljajo tudi rabljeno jedilno olje.

Rastlinsko olje je kot gorivo trošarinski proizvod z relativno veliko trošarino, kar temu gorivu zmanjšuje konkurenčnost. Dodatne informacije o tem obnovljivem viru energije so dosegljive na Oddelku za kmetijsko tehniko na Kmetijskem inštitutu Slovenije (www.kis.si).

Tomaž Poje
Kmetijski inštitut Slovenije



Olje je potrebno pred vstopom v motor ogreti na 75 - 80 stopinj, da dobi viskoznost, ki je približno enaka viskoznosti dizelskega goriva. Zato je potrebno prigraditi električni grelnik olja (na sliki) ali pa izmenjevalnik toplote.



Shema možne uporabe rastlinskega olja kot goriva
(avtor: mag. Tone Godeša, Kmetijski inštitut Slovenije)

ZAKAJ SO ŠTIRIKOLESNIKI TAKO PRILJUBLJENI?

Prvič so se pojavili pred približno petdesetimi leti, in sicer z enim samim namenom: izdelati uporabno vozilo za premagovanje neprehodnih terenov oz. za t.i. offroad rekreacijo. Tako je to vozilo dobilo tudi ime – all terrain vehicle ali na kratko ATV. V nekaterih državah (Avstralija, Nova Zelandija, Velika Britanija, Indija, ZDA) ga imenujejo preprosto quad ali quad bike, v Sloveniji pa se je uveljavilo ime štirikolesnik.

Razvoj teh terenskih vozil, sprva trikolesnikov, se je začel na Japonskem, kjer se je leta 1906 rodil Soichiro Honda, ki je po 2. svetovni vojni ustanovil lastno avtomobilsko tovarno Honda Motor Company LTD. V začetnem obdobju delovanja se je bolj posvečal razvoju motorjev, kasneje pa tudi avtomobilov. Leta 1970 so izdelali prvi trikolesnik. Japonski inženirji so imeli že takrat poleg številnih zamisli na voljo tudi sodobno električno orodje, kar je bila za njih velika prednost pred drugimi proizvajalci. Že več let pred tem so razvijali najrazličnejša rekreacijska vozila na dveh, treh, štirih, petih in celo šestih kolesih, a so se nato odločili za trikolesnik. Le-ta se je dobro obnesel tako v snegu kot na blatnem in spolzkem terenu ter pokazal boljšo okretnost kot ostali prototipi. Njegova popularnost je hitro rasla, za kar je zagotovo poskrbel tudi predstavitev v filmih in TV oddajah. Med drugim je »nastopal« celo v Bondovem filmu Diamanti so večni. Ta prvi Hondin trikolesnik Honda US90 je bil namenjen izključno rekreativni vožnji po težko dostopnem in zahtevnem terenu, zato je imel večje balonaste gume. Okoli leta 1980 se je pri trikolesnikih uveljavilo vzmetenje in gume z nizkim profilom. Naslednji Hondin model ATC 200E Big Red je bil namenjen za vožnjo po podeželju in je imel tako vzmetenje kot tudi tovarno platformo, zaradi česar je postal prvi uporaben trikolesnik. Omogočal je vožnjo po terenu, ki je bil za druga vozila praktično nedostopen, zato je hitro postal popularen pri ameriških in kanadskih lovcih. Honda je razvila tudi tekmo-

valne trikolesnike.

Z naraščanjem popularnosti trikolesnikov so se pojavili tudi novi proizvajalci teh vozil (Yamaha, Kawasaki, Tiger ATV, Franks, Cagiva), vendar so zaradi ugleda Hondi izdelali in tudi prodali manjše število trikolesnikov. Nekaj teh vozil je ohranjenih v zbirateljskih zbirkah. Po letu 1987 beležimo zaton trikolesnikov, saj je bila ena od njihovih motečih lastnosti nestabilnost. A že pet let prej je podjetje Suzuki prodalo prvi štirikolesnik The Suzuki LT 250R Quad Racer. Izdelan je bil izključno za tekmovalne namene oz. dirkanje, odlikovali pa so ga dodelano vzmetenje z dolgim hodom, vodno hlajen dvovaljni motor in ročni petstopenjski menjalnik. Leto dni kasneje sta tudi Honda in Kawasaki predstavila svoja štirikolesnika. Posebnost je bil leta 1987 predstavljen Yamahin model The Banshee 350, ki je zaradi svoje robustnosti in večje moči postal uporaben za vožnjo po peščenih sipinah in plažah. Tovarna Suzuki pa je izdelala štirikolesnik LT 500R Quad Racer, ki si je zaradi svoje velikosti in moči prislužil ime Quadzilla.

Z razvojem štirikolesnikov se je spremenila tudi namembnost teh vozil. Mnogi kmetje, lovci, vojaki, gasilci in drugi delavci so namreč kmalu spoznali, da bi si s štirikolesnikom lahko pomagali pri delu. V skladu s tem spoznanjem se je razvoj štirikolesnikov nadaljeval v dveh smereh: za potrebe športa in za potrebe vsakdanje uporabe pri delu (delovni ATV). Športni modeli so manjši, lažji, s pogonom na zadnji par koles, z ročnim menjalnikom in dosegajo večje hitrosti (do 130 km/h). Delovni šti-

rikolesniki pa so praviloma večji, s pogonom na vsa štiri kolesa in dosegajo manjše hitrosti (do 110 km/h). So cenejši in lažje obvladljivi kot traktorji. Vožnjo po občutljivem terenu olajšujejo nizkotlačne gume, pri katerih se pritisk na podlago razporedi po večji površini. Zato se vozilo ne ugreza v podlago oz. se ne ugreza tako hitro in ne poškoduje vozne podlage. V primerjavi s traktorjem potrebujejo manj goriva in tudi njihovo vzdrževanje je cenejše. Omogočajo opravljanje dela na terenu, kjer se niso urejene prometne poti (rudniki, plantaže, gozdovi). Poleg tega je moč tudi na štirikolesnik spredaj ali zadaj priključiti različne priključke in celo manjšo prikolico.

Skoraj sočasno s pojavom modernih štirikolesnikov se je pojavilo tudi vprašanje varnosti teh vozil. Proizvajalci ATV-jev so bili ves čas na očeh raznih inšpektoratov in tudi medijev. Pogoste so bile nesreče in poškodbe, še posebno zato, ker so jih vozili tudi otroci oz. mladoletniki. Nekateri proizvajalci so zato izdali priročnike s priporočili, v katerih so omejili uporabo ATV-jev glede na moč motorja in starost voznika. Leta 1988 je bil ustanovljen ATV Safety Institute, ki je pričel z organiziranim izobraževanjem ATV voznikov. K varni vožnji sodi seveda tudi ustrezna oprema voznika. Ta je podobna oz. enaka opremi voznika terenskih motorjev. K opremi sodijo zaščitna čelada, zaščitna obleka z močnejšimi deli na komolcih, kolenih in ramenih, robustni visoki škornji, rokavice, zaščita za hrbtenico – »želva« in zaščitna očala, če je čelada brez vizirja. Vozniki ATV-jev morajo spoštovati pravila varnega ravnanja in



ATV z nameščenim snežnim plugom – pomoč pri čiščenju manjših zasneženih površin (poti, ulic, dvorišč)
(vir: <http://www.atv-quad.si>, 26. 2. 2012)



Delovni štirikolesnik, opremljen za pomoč pri gozdarskih opravilih
(vir: <http://www.atv-quad.si>, 26. 2. 2012)



Primer uporabe delovnega štirikolesnika v vinogradu
(vir: <http://www.atv-quad.si>, 26. 2. 2012)

vožnje. Z njimi se seznanijo že ob nakupu tega vozila. Pomembno je dobro poznavanje tega vozila in predvsem načina vožnje, ki se razlikuje od vožnje ostalih vozil. To je pomembno predvsem pri terenski vožnji na neurejenih podlagah. Varnost ATV-jev je zaradi slabše kvalitete vprašljiva pri nizkocenovnih vozilih, izdelanih večinoma na Kitajskem. Veliko teh vozil nima opravljenih atestov in jih zato ni moč registrirati. Zato je bolj primerno že ob samem nakupu štirikolesnika nameniti nekaj več denarja in kupiti vozilo z vsemi opravlje-



Pripravljen za vožnjo (foto: C. Škof)

nimi atesti, saj le-ti zagotavljajo, da so vozila tehnično popolna in zato bolj varna. V Sloveniji je z zakonom predpisano, da je potrebno za vožnjo z ATV-ji imeti vozniški izpit B kategorije (dvosledno vozilo); izjema so manjši štirikolesniki z močjo motorja do 50 kubičnih cm, za katere je predpisan izpit H kategorije. Tudi pri nas deluje nekaj klubov, ki združujejo voznike ATV-jev.

V zvezi z uporabo štirikolesnikov za rekreativno vožnjo se poleg vprašanja o varnosti pojavljajo tudi pomisleki o tem, kje voziti. Mnogi lastniki zemljišč namreč nasprotujejo vožnji z ATV izven urejenih poti, saj se z vožnjo poškodujejo travnate, gozdne in druge površine. Z vožnjo po terenu in gozdnih povzročajo hrup, kalijo mir, motijo živali, rušijo idilo v naravi in jo onesnažujejo z izpuhom (tako kot druga vozila in stroji). A kaj, ko vožnja s štirikolesnikom po cestah kaj kmalu postane enolična in zato nezanimiva, vozilo pa je narejeno prav z namenom, da cesto zapusti in premaguje terenske površine. Uredba Inšpektorata RS za okolje in prostor voznikom štirikolesnikov prepoveduje vožnjo,



Hondin trikolesnik US 90 (vir: <http://www.atv-quad.si>, 26. 2. 2012)

parkiranje, ustavljanje in organiziranje vožnje v naravnem okolju.

Morda moj članek ni v celoti odgovoril na vprašanje, zastavljeno v njegovem naslovu. Ljubiteljev teh vozil je tudi v Sloveniji veliko in če bi to vprašanje zastavili komu od njih, bi zagotovo dobili pravi odgovor.

Cvetka Škof

Viri:

- Na kratko o zgodovini ATV-jev. Prev. Mojca Jerovšek Toth. Dostopno: <http://www.atv-quad.si>, 26. 2. 2012
- All terrain vehicle. Dostopno: <http://en.wikipedia.org>, 26. 2. 2012

PNEVMATIKA – OBUVALA NAŠIH JEKLENIH KONJIČKOV - NAŠA VARNOST IN STROŠEK

Zakonodaja predvideva dvakrat letno menjavo obuval za avtomobile. 15. marec in 15. november moramo ukrepati glede tega. Takrat je pri vulkanizerjih gneča in mi smo nejevoljni.



Pomudimo se okoli teh delavnic. Ime »vulkanizer« ni več primerno (sl.1). Tudi vprašanje je, če se bo v bodočnosti ta dejavnost obdržala v tej obliki. Vulkanizacija je predelava surovega kavčuka – s čimer pa se ti ne ukvarjajo več. Pnevmatike so sintetične, snemanje pnevmatik in natikanje na platišča pa tudi nimajo s tem imenom nobene zveze. Morda ima le krpanje z injekcijami malce povezave. Nervoza pri takih delavnicah ob teh datumih je razumljiva. To nas spravlja ob denar in čas. Čas in denar pa sta tako v tesni povezavi. Nasvet je enak, kot pri vseh panikah. Sedi in razmisli (sl.2). Namen tega prispevka je pomoč pri razmisleku.



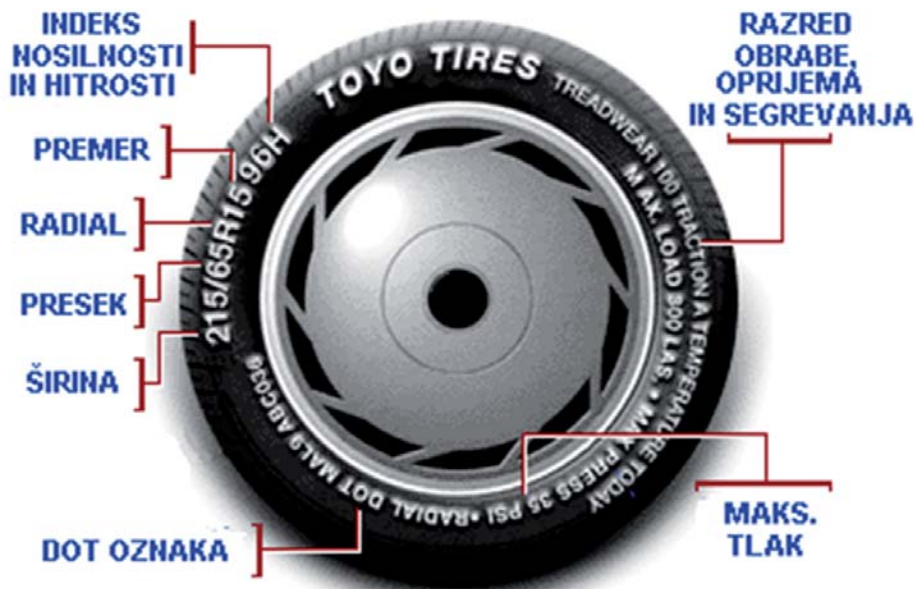
Oznake na pnevmatikah:

- Ime proizvajalca pnevmatike
- Ime modela pnevmatike oz. komercialno ime
- Širina pnevmatike v mm - 195/65 R 15
- Presek - razmerje med širino in višino pnevmatike v % - 195/65 R 15 (= 65% od 195mm)
- Oznaka R pomeni radialna zgradba pnevmatike - 195/65 R 15 Premier platišča v colah - 195/65 R 15
- Oznaka nosilnosti pnevmatike (dvo- ali trimestna številka)

IN	kg	IN	kg
65	290	94	670
66	300	95	690
67	307	96	710
68	315	97	730
69	325	98	750
70	335	99	775
71	345	100	800
72	355	101	825
73	365	102	850
74	375	103	875
75	387	104	900
76	400	105	925
77	412	106	950
78	425	107	975
79	237	108	1000
80	450	109	1030
81	462	110	1060
82	475	111	1090
83	487	112	1120
84	500	113	1150
85	515	114	1180
86	530	115	1215
87	545	116	1250
88	560	117	1285
89	580	118	1320
90	600	119	1360
91	615		
92	630		
93	650		

- Hitrostni razred pnevmatike (Q, S, T, H, V, W, Z, Y)

Indeks hitrosti	Največja dovoljena hitrost - km/h
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
H	210
V	240
W	270
Y	300



- Tubeless - pnevmatike brez zračnice, Tube type - pnevmatike z nujno uporabo zračnic
- Datum proizvodnje (XX = teden, X = leto); 0807 pomeni 8. teden 2007, pnevmatike pred letom 2000 imajo eno mesto (ničlo) manj
- TWI - Trade Wear Indicator - indikator obrabe pnevmatik
- Reinforced - dodatna oznaka pnevmatik z ojačitvijo - namenjene večjim obremenitvam (običajna pnevmatika ima 4 plasti platna v bočnici, z oznako RF - 6 platen, C - 8 do 10 platen)
- M+S je oznaka za pnevmatiko, namenjeno oteženim voznim okoliščinam (sneg in blato), dodatna oznaka All season označuje pnevmatike, namenjene celoletni uporabi (kombinacija letnih in zimskih pnevmatik), snežinka poleg znaka M+S pa pomeni izključno zimsko pnevmatiko

Pomudimo se sedaj pri tlaku v pnevmatikah (pritisk v gumah).

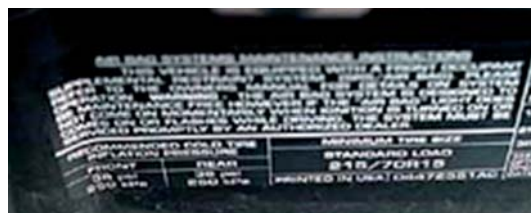
Na dosegljivem in vidnem mestu imajo vozila podatke o tem (sl. 3, 4, 5, 6). Več na to temo je v knjižicah s tehničnimi navodili. V kolikor ni ne knjižice ne napisnih tablic, se obrnite na proizvajalca. Obenem pa ne zanemarite, kaj piše še v homologacijskem listu za vaše vozilo.

Kaj pa dovoljene enote:

- $1 \text{ N/m}^2 = 1 \text{ paskal} = 1 \text{ Pa}$,
- $10^5 \text{ Pa} = 1 \text{ bar} = 100 \text{ kPa}$

Če imate vozilo ali pnevmatike iz dežel, ki niso v SI sistemu (system international) pa se poglabite in obnovite svoje računstvo – $0,068 \text{ bar} = 1 \text{ psi}$ ali obrnemo, $\text{bar} - \text{psi}$ ali $\text{lb/in}^2 - 14,503861$. Vozila iz teh dežel se sicer s temi enotami ne bi smele tu predstavljati – zato pa so homologacije.

Na črpalkah so nameščeni merilniki tlaka v pnevmatikah z elastičnim elementom, imenovanim manometer (sl.7). To so tudi digitalni merilniki, ki so pogosti. V Sloveniji jih je mnogo, vendar sta dva tipa teh digitalnih merilnikov. Eden je le digitalni





mirali. Razred točnosti je predpisan in to je 2, kar je $\pm 0,2\%$ dovoljenega pogreška v merilnikovem merilnem območju. Merilniki, ki so kot obeski in kupljeni po trafikah ali samopostrežnih trgovinah, pa so le indikatorji, kar je sicer bolje kot nič, so pa povsem neuporabni.

Tlak v pnevmatikah je potrebno kontrolirati. Nasvet, ki sem ga zasledil kot najpogostejši, je: redno mesečno. Prevelik tlak v pnevmatikah dela težave pri zaviranju in pri



prikaz in sami dopuhavamo ali praznimo z ročko. S tem smo redki v svetu. Ker pa nas zanima tendenca (smer rasti ali padanja tlaka), je ta način v opušcanju. Drugi sistem pa je boljši, ker mi nastavimo zaželeni tlak in počakamo, da nam procesor v napravi tlak tudi uravna, kar smo progra-

obrabi profilov na pnevmatikah. Prenizek tlak od predpisanega pa udari pri porabi goriva – tu smo posebno občutljivi. Obenem vodi v porušitev strukture pnevmatike, saj se guma stalno gnete in greje. Naštete težave so za majhne razlike tlaka, če pa gre za večje, pa smo nevarni na cesti in prava nadloga v prometu.

Kot sem na začetku prispevka omenil, je poklic vulkanizer ogrožen. Vsi večji proizvajalci pnevmatik iščejo z razvojnimi inženirji in ekonomisti pot za super pnevmatiko, ki ne bo potrebovala nadtlaka, da bo varna za različne podlage, različne temperature pa še poceni naj bi bila. Nekaj teh poskusov je na slikah prenesenih iz spletnih strani različnih proizvajalcev. Seveda pri teh raziskavah prednjači vojska. Pri nji-

hovih specialnih vozilih kompresor v vozilu stalno regulira tlak in so neobčutljiva na defekte.

Zadnji stavki so bili kot pogled v bodočnost. S pogledom v zgodovino pa bom tu-



di kratek. Gospod C. Goodyear zvalnkani-zira uporabno gumo že leta 1844. 1888 g. J. Dunlop izumi prve gume (vendar še polne), vendar je že l. 1889 z zrakom napolnjeno pnevmatiko kolesar zmagal na dirki v Belfastu. L. 1903 je g. A. Michelin montira pnevmatiko na avtomobil – neuspešno. 1908 F. Seiberling izumi žlebičaste pnevmatike. L. 1937 g. B. Goodrich izumi sintetično gumo. In tako dalje...do danes, ko so že v uporabi rezervna kolesa, ki so polna in prenesejo le manjše hitrosti in razdalje. Uporabljajo se tudi že pnevmatike s satovnico; so mnogo dražje, vendar tako ne pride do takojšnjega praznenja in s tem posledično do cestnih težav in stroškov.

Roman Fišinger





MAKSi ZBIRA SREDSTVA ŠE ZA DRUGI REŠEVALNI MOTOCIKEL

Z donacijami doslej zbranih okoli 22.500 EUR sredstev. Prvi motor že v fazi dobave.

Društvo Motorističnih aktivistov Slovenije (MAKSi) je zaradi izjemnega odziva na dobrodelno akcijo **Sekunda za življenje** preseglo načrt z donacijami zbrati sredstva za nakup reševalnega motocikla za Reševalno postajo UKC Ljubljana. Zato je sprejelo odločitev, da bo presežek zbranih sredstev namenilo reševalcem motoristom **Reševalne postaje Maribor**, ki prav tako potrebujejo nov reševalni motocikel. Na današnji dan je društvo skupaj z lastnimi sredstvi in SMS Donacijami zbralo že okoli **22.500 evrov**. Sredstva bodo zbirali do 30. aprila 2012.

Reševalci motoristi v Mariboru imajo dva stara reševalna motocikla, najnovejši pa je po lanskim prometnim nesrečam, v kateri se je na intervencijski vožnji hudo poškodoval reševalec motorist, postal nevozen. Odločitvi MAKSi, da bo presežek sredstev namenil mariborskim reševalcem, je botrovala najava podjetja AS Domžale, da Reševalni postaji UKC Ljubljana omogoči uporabo še enega reševalnega motocikla. Morebitni presežek sredstev je društvo namreč sprva nameravalo nameniti opremiti reševalcev motoristov v Ljubljani.

»Dobrodelna akcija je v polnem zamahu in veseli smo, da je prvi cilj že dosežen, saj smo s sredstvi na posebnem računu za to akcijo in s sredstvi društva MAKSi že dosegli prvi zastavljen cilj 17.000 evrov. S tem denarjem bomo kupili motocikel Yamaha XTZ 1200 Super Tenere, ki bo že kmalu poslan v predelavo za potrebe ljubljanskih reševalcev. Do pričetka motoristične sezone reševalcev motoristov 1. maja ga bomo

predali UKC Ljubljana,« je povedal Blaž Žganjar, vodja projekta v Društvu MAKSi.

Društvo MAKSi zbira sredstva za mariborsko reševalno postajo na posebej v ta namen odprtem računu **SI56 34000 1014662850** pri banki Sparkasse in s SMS Donacijo. Uporabniki mobilnih omrežij Telekom Slovenije in Si.mobila s sporočilom SMS s ključno besedo **SEKUNDA5** na številko **1919** prispevajo **5 evrov** za nakup reševalnega motocikla.

Društvo MAKSi o napredovanju akcije Sekunda za življenje ves čas obvešča prek družabnega omrežja Facebook, kjer uporabniki izvedo tudi več informacij o delu reševalcev motoristov in primerih, s katerimi se srečujejo na svojih intervencijah.

O SMS Donaciji

Uporabniki s sporočilom SMS s ključno besedo **SEKUNDA5** na številko 1919 prispevajo 5 EUR za nakup reševalnega motocikla za reševalno postajo UKC Ljubljana. Prispevajo lahko uporabniki mobilnih omrežij Telekom Slovenije in Si.mobila.



Reševalec motorist s svojim vsakodnevnim orodjem.

Telekom Slovenije in Si.mobil se odpovesta vsem prihodkom iz naslova tako poslanih SMS-sporočil. Pogoji in navodila za sodelovanje pri storitvi SMS Donacija so objavljeni na spletni strani Društva MAKSi.

O Društvu Motorističnih aktivistov Slovenije (MAKSi)

Društvo MAKSi se od ustanovitve leta 2003 zavzema za razvoj in enakovredno obravnavo motoriziranih dvokolesnikov v prometu. Njihove uporabnike ščiti kot uporabnike cest, potrošnike in odgovorne državljane. Zavzema se za varnost in souporabo cest na podlagi osveščanja, preventive in izobraževanja z namenom uveljavljati znanje in zavest namesto represivnih metod. Namen in vloga Društva MAKSi sta zastopanje interesov slovenskih motoristov ter promocija in zaščita motociklizma v Sloveniji.

Več o Društvu MAKSi najdete na: www.drustvo-maksi.si.

Dodatne informacije:

Blaž Žganjar
Vodja projekta
Tel.: 041 791 323
e-pošta: blaz.zganjar@motosvet.com



Reševalec motorist Domen in Yamaha Super Tenere pred predelavo v reševalni motocikel.



Takole jo je skupil mariborski reševalec lani, zato potrebujejo nov reševalni motocikel.

MOJMIR SEPE – MOJZES

Melodije za vse večne čase

Ravno tak je kot njegove melodije. Lepo jih je poslušati. Kot njega, ko pripoveduje o svojem življenju. In o Majdi, njegovi pokojni ženi. Velikokrat jo omeni. Z ljubeznijo, a otožno. Ne sprašuješ se več, od kod tako lepa glasba, ki jo je skladal. Iz srca. Vsak zase in skupaj sta slovenski zabavni glasbi pustila velik pečat. Nekaj najlepših zabavnih melodij je napisal prav Mojmir Sepe. Kdo ne pozna popevk Zemlja pleše, Poletna noč, Med iskrenimi ljudmi ...?

Z glasbo ste se rodili. Oče je bil operni pevec, docent in rektor na glasbeni akademiji, profesor petja. Mama je glasbo imela rada, igrala je tudi klavir. Ta vas je menda že kot otroka izjemno privlačil. Glasba in klavir sta me vedno privlačila. Kot šestletnik sem že zložil prvo kompozicijo, otroško, in jo zaigral in zapel mami, ki je bila seveda vzneta, kako se je rodil nov Mozart. Daleč od tega, da bi se mu sploh približal. Bil pa sem nadarjen za glasbo. Spomnim se, da sem s tetami, ki so živele v Ljubljani, kot majhen otrok nekoč obiskal kavarno Nebotičnik, kjer je igral salonski orkester. Takoj sem bil na odru in hotel dirigirati. Verjetno je bilo simpatično, čeprav sem jih verjetno le motil. Mamin klavir pa je še danes pri meni.

V vašem spričevanju enega izmed razredov je pisalo: »Zanima ga samo muzika.« Kaj so take oznake pomenile v tistem času? Dobro ali slabo? Ste bili razumljeni? V bistvu je bilo dobro. Nisem bil briljanten učenec, neka zlata sredina, zato mislim, da je moje zanimanje za glasbo dobro vplivalo na učitelje. Imeli smo namreč gimnazijsko kulturno skupino. Jaz sem igral klavir, v zboru pa so peli sošolci. Tako smo zbirali denar za maturantski izlet, pa tudi sicer smo nastopali za šolo. Zato smo bili dobro zapisani. Ustanovil sem tudi plesni orkester. Sestavljali so ga celjski gimnazijci in študentje. Igrali smo ljubiteljsko. Takrat sem tudi že nekaj malega komponiral, pisal prve aranžmaje. Ampak igrali smo jazz, kar pa v tistih letih ni bilo primerno, ker je bila to ameriška glasba, mi pa takrat še prijatelji z Rusi. Prav z navdušenjem niso gledali na nas.

Prebrala sem, da ste bili znani kot dober plesalec. Pred desetletji so bili plesi drugačni. Igrala je živa glasba, mladi so plesali, se spoznavali, iskric so preskakovale, v zraku je bilo čutiti prasketanje Čisto nekaj drugega kot danes - hrup, gneča, telesni stik »na daljavo«. Zrela generacija pa nima niti kje plesati. Še terase obmorskih hotelov so neme. To pa ne drži! Še Majda se je zaradi tega



pritoževala čez mene. Takrat, ko sem jo osvajal, sem se že potrudil. Jaz sem igral, ne plesal. No, plesati sem znal. Ženske smo seveda osvajali tudi na ta način. Da bi pa prav rad plesal, to pa ne drži. Danes je res čisto drugače. Na morju se sem in tja s kakšne terase še sliši živa glasba, v mestu pa srednja generacija res nima kam, kjer bi lahko plesala. Diskoteke se odprejo šele ob desetih zvečer, ali še pozneje. Enkrat smo peljali mlado sorodnico v tak lokal, ampak do polnoči ni bilo nikjer nikogar. Potem smo odšli domov. Drugi časi, druge navade.

Veliko je bilo povedanega glede predvajanja slovenske zabavne glasbe na radijskih postajah. Tudi vi ste javno izrazili svoje mnenje glede te problematike. Človek se sprašuje, kako je možno, da se je o tem sploh treba pogovarjati na ravni zakonodajalca, ko pa imamo vendar veliko kvalitetne zabavne glasbe. Včasih bolijo ušesa od tiste, ki se na radijskih postajah vrti do onemoglosti. Smo še vedno v časih, ko je vse, kar je »od zunaj«, dobro? Ni to žaljivo?

To je dejstvo. Radio Ljubljana še nekako vzdržuje predpisane odstotke predvajanja slovenske glasbe, sicer pa je ena žalost. RTV se je že davno nazaj borila, da bi po-

slovenila zabavno industrijo. Takrat ni bilo toliko kvalitetne slovenske glasbe, zato smo morali posnemati tujo in jo peti z našimi pevci. Zato je ustanovila Slovensko popevko. Ta je pripomogla k razvoju profesionalnega pristopa h glasbi. Skladatelji so bili takrat študirani, znali so skladati za velike orkestre. Pevcev pa je bilo mnogo manj kot v današnjih časih. Radio je bil takrat tako rekoč mecen slovenskim glasbenikom. Imel je interes, da se je ustvarjalo in to se je tudi plačalo. Zdaj ni tako. Prinesti je treba že posneto glasbo, da se potem vrti. Danes niti ne moremo več govoriti o založbah, temveč o koncertnih, ki prodirajo v vse pore medijev. Gre le še za ekonomsko računico.

Včasih smo se za to borili kot vrage. Jaz se zdaj ne ukvarjam več s tem. Res je žaljivo, da se mora to urejati s predpisi. Pa saj smo vendar Slovenci, govorimo o slovenski glasbi. Kdaj se bo spremenila miselnost ljudi?

Kvaliteta naše današnje zabavne glasbe je nemalokrat pod kritiko. Kaj ni tako v vseh državah?

Jezi me, da se vrti tudi slaba tuja glasba. Včasih so bile na radiu komisije, ki so ocenjevale tako glasbo kot besedila. Razumem, da mladina danes čuti drugače, pa

vendar. Nova generacija je glasbeno praktična, saj je en človek za vse: za glasbo, aranžma in besedilo. Zato je večina glasbe narejene obrtniško. In to je narobe. O umetniški plati pa raje ne bom govoril. Mi smo vedno delali le tisto, kar smo znali. Jaz glasbo, pesniki pa besedilo.



V moji mladosti so bili tisti pravi festivali in nastopi – vse se je odvijalo v živo. Tega ni več. Jaz to pogrešam.

To veliko stane. Potem je treba znati pisati za orkester in v Sloveniji je danes zelo malo skladateljev zabavne glasbe, ki to znajo. Res malo. Naročil ni veliko, posledično je manj odkritih talentov. Mi stari pa – jaz sem nehal s tem. V bistvu sem kamenodobni skladatelj, ker se nisem navadil na računalniško skladanje. In se tudi ne bi rad. Tehnične možnosti so se namreč neverjetno izboljšale. Nekoč se je vse odvijalo v živo, zdaj pa na snemanjih lahko popravijo le en sam napačno odpet pevčev ton. Vse se da popraviti. Kar je lahko v veliko pomoč tudi dobremu pevcu. Vsakemu se namreč lahko kaj zgodi. Ampak danes hoče vsak peti, prihajajo trume novih in novih »pevcev«.

Vaše skladbe so prava zakladnica slovenske zabavne glasbe. Napisali ste nekaj najlepših slovenskih melodij. Mnoge je pela vaša žena Majda Sepe. Je bila vaš navdih, vaš muza?

Poznala sva se več kot petdeset let. Zdaj je že šest let ni več. Zame je njena izguba hud šok. Kar naenkrat človek ostane sam. Toda živeti moraš naprej. Ne smem se pritoževati, imam prijatelje, družabno življenje, ampak Majdo vseeno močno pogrešam. Izguba ljubljene osebe pusti praznino, ki je ne moreš nadomestiti. V najinem poklicu sva bila redek par, ki nama je uspelo kvaliteto skupaj preživeti toliko let. Majda je veliko potovala. Nekaj sem bil vesel, ko sem bil sam, potem sem jo pogrešal. Zdaj mi ta »svoboda« ne da nobenega veselja.

Majda je bila moja muza. Že ko sva se spoznala, je imela glasbo zelo rada. Vsa besedila je znala na pamet, začela sva sodelovati. Najprej moraš človeka dobro spoznati, v dušo in glasovno, da lahko zanj napišeš nekaj zares dobrega. Razumljivo je poda-

jala besedilo, razumel si vsak izgovorjeni zlog, besedo, interpretacija glasbe in besedila je bila prava. Skladbe, napisane zanjo, bi težko zapel kdo drug. Oba sva bila ljubitelja melodij, ki že same po sebi nekaj povedo, če pa je še odpeta s pravo interpretacijo, je to res lahko uspešnica.

Ste razmišljali, da bi vajino zgodbo, nekateri ji pravijo Ljubezenska zgodba, zapisali tudi z besedami? V knjigi?

Kaj pa vem. Da bi se tega lotil? Saj mi že peša spomin.

Ženo ste izgubili pred nekaj leti. Hči je odrasla, živi svoje življenje, ljubezen jo vleče na drug konec sveta. Kdaj razmišljate, zakaj življenje poskrbi, da nam dragoceni ljudje odhajajo od nas – tako ali drugače? Brez teh bridkosti ne bi znali ceniti ljubezni, prijateljstva, lepih trenutkov, ne bi občutili sreče?

Nekoč sva se srečala z Deso Muck in me je vprašala: »Si srečen?« »Ne vem, če sem srečen, vem pa, da nisem nesrečen,« sem ji odgovoril. Je kdo sploh srečen? Ta obstaja? Se je jaz ne zavedam? Po naravi sem optimist. Karkoli že te zadene v življenju, se ne smeš predati žalosti. Slabe stvari najraje čim prej pozabim. Ne delam si skrbi na zalogo. Morda je dobro, da se v življenju dogajajo stvari, ki so usodne. A življenje kljub temu teče naprej. Mislim, da ga moramo doživeti v čim boljšem paketu do konca. Živeti naprej, karkoli se zgodi.

Ste romantik?

Blizu ste. Sem. Nisem na primer raper. Pravzaprav jih sploh ne razumem, čeprav je pri tej glasbi besedilo bistveno. Ampak mladi imajo svoj način izražanja. In jaz jim zaupam. Ker se ogromno proizvaja, je posledica tudi več »šunda«, katerega pa ne slišim rad. Mislim, da bo sčasoma dobra glasba izrinila slabo.



Za svoje delo ste prejeli veliko nagrad, posvečeni so vam bili koncerti ... Ob neki taki priložnosti ste dejali: »Spet cel cirkus okoli mene.« Se kot glasbenik, ki je bil pogosto na odru, niste navadil nanj?

Rad sem nastopal, seveda z glasbo, ko pa je treba kaj povedati, nisem najbolj srečen. Ampak stavek: »... pa dajte kaj povedat,« spada k mojemu delu, kaj hočem. Ženske znate s tem mnogo bolje opraviti. Sploh se mi pa zdi, da po vseh nagradah, intervjujih, nastopih ipd. nimam nič več kaj novega povedati.

Katera od prejetih nagrad se vas je najbolj dotaknila?

Kozinova nagrada (najvišje strokovno priznanje Društva skladateljev, op.p.). To je priznanje, za katerega si nisem niti predstavljal, da ga bom prejel, ko sem se začel ukvarjati z zabavno glasbo. Razne druge nagrade, kot so festivalske, evrovizijske,





Viktorji in druge, nekako sodijo k mojemu delu, Kozinove pa res nisem pričakoval. Čeprav nas je bilo kar nekaj »zabavnjakov« sprejetih v društvo skladateljev, so to nagrado prejeli le redki. Tam se neguje resna glasba. Nisem si predstavljal, da bodo moje partiture kdaj v NUK-u.

Ste legenda, mojster, starosta slovenske glasbe, avtor zimzelenih melodij ... Sama poimenovanja, ki izkazujejo čast in spoštovanje do vas kot človeka in do vašega dela. Kaj čutite ob tem?

Sem prijazen in družaben človek, rad v stiku z ljudmi. Če me na ulici nekdo pozdravi, mu čim lepše odzdravim. Ni mi zoprno, to jemljem kot eno izmed priznanj. Če te ljudje spoštujejo, je to en največjih komplimentov. Občutki so lepi.

Vedno me je zanimalo, kako imajo lahko nekateri toliko radosti, veselja, življenja, ljubezni in modrosti hkrati v sebi. Celo življenje. In vse to še delijo in prenašajo na ljudi okrog sebe.

To je nekaj v človeku. Ali ima ali pa nima. Za karizmo ne vem, kaj je, vem pa, kdo je nima (smeh). Majda mi je bila podobna.

Tako kot jaz je bila enostavna, preprosta. To moraš imeti v sebi, če se ukvarjaš z ljudmi. Napolni te. Tako čutim.

Kdor ima glasbo rad, zlo ne misli. Drži?

Poznamo tudi Hitlerjeve marše, narejene s slabimi nameni. Je pa v glavnem to res. Glasba človeka bogati, kaj olajša v življenju, odžene zle misli. Pri meni je tako. Ko imam vsega zadosti, se usedem za klavir, igram ...

Več let ste že upokojeni. Imate kaj prostega časa?

Ni ga preveč. Dopoldne še nekaj, potem pa niti ne. Zdaj vstajam bolj zgodaj, kar mi včasih kot glasbeniku ni bilo dano. Preberem časopise, čeprav čez dan iste novice slišim še nekajkrat, postorim kaj po hiši in že gre dopoldne h koncu. Potem pa na kolo in po opravkih. Včasih sem veliko kolesaril, na Rašico in podobno. Joj, če bi Majda vedela. Zdaj sem ravninski kolesar, na kakšno daljšo turo grem bolj poredko. S kolesom opravi večino opravkov. Pa berem, poslušam glasbo, gledam televizijo, dobivam se s prijatelji, grem na morje, za krajši čas kam odpotujem. V kratkem bomo šli s prijatelji za nekaj dni v Toskano. Sem tudi član Društva ljubiteljev krompirja kot glavne jedi – klobasa, pečenka ipd. je namreč priloga. Pred nekaj leti smo bili z društvom v Angliji na Kanalskih otokih, kjer smo bili sprejeti celo v njihovem parlamentu. Še Majda je bila takrat z menoj.

Tam sadijo krompir na strmino, tako kot pri nas vinsko trto. Prvega ima-

jo že aprila. Krompir in z njim povezani običaji na otokih Jersey in Guernsey so »resna stvar« in je z njim povezanih veliko običajev in navad.

Po Ljubljani večinoma kolesarite. Je za kolesarje dobro poskrbljeno?

Do neke mere je, čeprav bi lahko bilo še bolje. Kolesarska infrastruktura se počasi razvija - morda bodo cene goriva kaj vplivale na to, je pa bilo v zadnjih letih je veliko narejenega. Bicikelj je velik dosežek. V slabem vremenu, predvsem pa v zimskem času, grem v mesto z avtomobilom, ga parkiram in vzamem kolo. Z njim se peljem na tržnico in po drugih opravkih. Drugi prometni udeleženci nas seveda ne upoštevajo kaj veliko, saj parkirajo na kolesarskih stezah in podobno. Mislim pa, da se bo v tej smeri še kaj naredilo, navsezadnje je kolesarjenje v razmahu.

Ste se navadili na za promet zaprt del mestnega jedra?

Meni se zdi brez dvoma dobro, da je tako. Res pa je, da ne živim v tistem delu. Ampak taki predeli morajo biti prometa prosti, da mesto lahko zaduha.

Na slovenskih cestah je veliko prometnih nesreč. Mladi vozniki so med najštevilčnejšimi povzročitelji le-teh. Kaj se dogaja z velikim številom mladih, da so tako nestrpni, da ne znajo predvideti in oceniti posledic svojih dejanj?

V svojih mladih letih sem bil ravno tak, kot so današnji mladi. Majda me je zmerom »nazaj držala«. Ko odrasteš in postaneš bolj umirjen, te želje izgubiš. Sploh pa nimam kakšne močne želje biti kar naprej za volanom.

Mladi imajo radi hitrost, so neučakani, potrebujejo adrenalin, kar pa se lahko slabo konča. Res je tudi, da je prometna kultura slovenskih voznikov nizka, strpnost vseh udeležencev v prometu, tudi pešcev, je slaba. Vsi povprek namreč kršijo pravila in predpise.

Kaj bi na prometnem področju še lahko naredili za najlepše mesto na svetu?

Karkoli se bo spremenilo, izboljšalo, moramo ljudje vzeti za svoje in se tega držati. Le tako bomo imeli nekaj od tega. Kajti če se novo ne uporablja, nismo ničesar naredili. Ljudje moramo stvari uporabljati, da imajo smisel. Kot na primer parkirišča na obrobju Ljubljane, pa se vseeno vsak dan v kolonah le po eden v avtomobilu vozijo v center mesta. Moti me, ker se tako težko dogovorimo, da bi kaj izboljšali. In dober je župan Zoran Jankovič, da je naredil za Ljubljano, kar je naredil.



Mira Vidmar

Fotografije je prispeval Mojmir Sepe

DELAVNICA ZA OPRAVLJANJE KOLESARSKIH IZPITOV

Na podlagi dogovora na posvetu – seminarju z mentorji prometne vzgoje na osnovnih šolah, ki je bil v decembru 2011 je bila organizirana delavnica za uporabo novega – spremenjenega programa za opravljanje teorije pri kolesarskem izpitu na ON – LINE sistemu, ki ga je posodobila Primotehna. Delavnica je potekala na OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja 12. januarja 2012.

Na delavnico se je prijavilo 45 mentorjev prometne vzgoje na osnovnih šolah in je potekala v dveh delih, in sicer: prvi del je praktični prikaz uporabe ON – LINE sistema v računalniški učilnici na računalnikih pod vodstvom in mentorstvom predstavnika družbe Softeh in predstavnika Javne agencije RS za varnost prometa, drugi del pa je bil izveden kot predstavitev kolesarskih izpitov v devetletni osnovni šoli s strani Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Praktični prikaz sta vodila Boštjan Bubnič in Bojan Oblak v računalniški učilnici, kjer so bili prikazani postopki ON – LINE sistema S kolesom v šolo, z vsebino predstavitev prejšnjega sistema na zgoščenkah in novega sistema za opravljanje teoretičnega dela kolesarskega izpita in priprave na izpit s postopkom registracije, postopkom opravljanja izpita in postopkom opravljanja šolskega tekmovanja ter vse prednosti, ki so dane z uvedbo ON – LINE sistema. Za nov sistem ni potrebno nameščati programov in v zvezi s tem imeti težave; rezultati so na voljo v eni skupni točki za nazaj in za naprej, odpade zamudno nameščanje popravkov na računalnikih. Postopek uporabe ON – LINE sistema je enak kot na zgoščenki in gre za registracijo, opravljanje izpita in opravljanje šolskega tekmovanja.

Mentor prometne vzgoje mora izpolniti vlogo za dostop do sistema, ki se izvede v obliki obrazca na spletni strani <https://promet.kolesar.info/edt/>. Vlogo pregledajo na Javni agenciji RS za varnost prometa in pošljejo podatke o uporabniškem imenu in geslu po klasični pošti na naslov šole. Mentor potrebuje svoje uporabniško ime in geslo in ga ne more posojati ostalim učiteljem na šoli, pri tem iste podatke uporabi za izpit in za tekmovanje. Število uporabnikov iz posamezne osnovne šole pa ni omejeno.

Pri opravljanju izpita je potrebno prej vnesti otvoritev sezone, to se opravi enkrat v šolskem letu, potem še vnos učencev v bazo podatkov, opravljanje izpita v računalniški učilnici na računalniku (samo teoretični del) in izpis rezultatov za posameznega učenca.

Sam postopek opravljanja izpita je kot navodilo nameščen tudi v spletni aplikaciji ON – LINE sistemu in v zvezi s tem tudi vsa vprašanja.

Pri opravljanju šolskega tekmovanja Kaj več o prometu so koraki za prvi del enaki kot za kolesarski izpit, in sicer otvoritev sezone – enkrat v šolskem letu, vnos učencev, opravljanje tekmovanja testiranje, rezultati in dodana je še prijava na kvalifikacijsko – občinsko tekmovanje Kaj več o prometu, ki se posreduje organizatorju ob otvoritvi kvalifikacijskega – občinskega tekmovanja.

Za podporo projektu S kolesom v šolo so navodila za uporabo v obliki video posnetkov, elektronska podpora na elektronskem naslovu podpora@kolesar.info, novosti, povezane z najpomembnejšimi vprašanji na spletni strani www.kolesar.infor.

Na drugem delu delavnice, ki jo je vodil tajnik SPVCP Zvone Milkovič, je bila predstavljena vsebina Kolesarski izpiti v osnovni šoli s poudarkom na kolesarskem poligonu.

Zakonska podlaga za opravljanje kolesarskih izpitov na osnovnih šolah so izobraževalni programi usposabljanja za vožnjo kolesa v devetletni osnovni šoli, sklep Strokovnega sveta RS, Zakon o pravilih cestnega prometa (93. člen) in Zakon o voznikih (49. člen).

Do 14. leta starosti sme otrok, ko nima kolesarskega izpita, voziti kolo v cestnem prometu le v spremstvu polnoletne osebe; pri tem učitelj v osnovni šoli lahko usposablja otroke za vožnjo kolesa, ko spremlja največ 5 otrok hkrati. Samostojno sme otrok voziti kolo star najmanj 8 let in pri tem mora pri sebi imeti veljavno kolesarsko izkaznico. Otrok se usposablja za vožnjo kolesa in opravi kolesarski izpit v osnovni šoli; pri tem pridobi kolesarsko izkaznico. Program usposabljanja za vožnjo kolesa program kolesarskega izpita in obrazec kolesarske izkaznice predpiše Ministrstvo za šolstvo. Otrok do 6. leta starosti sme voziti kolo le na pešpoti ali v območju za pešce v spremstvu polnoletne osebe pa tudi v območju umirjenega prometa.

Priprave na teoretični del kolesarskega izpita opravi otrok v četrtem in petem razredu pri rednem pouku integrirano v predmetniku, po novem ON – LINE sistemu. Preverjanje in ocenjevanje teoretičnega znanja se opravi na računalniku v skupinah, ki so tako velike, kot imajo šole zagotovljenih računalnikov v učilnicah. Po ocenjevanju znanja se opravi analiza napak in po neuspešnem preizkusu je možen ponoven preizkus, in sicer največkrat do 3x v enem šolskem letu. Po uspešno opravljenem teoretičnem delu kolesarskega izpita se nadaljuje s praktičnim usposabljanjem za vožnjo s kolesom na spretnostnem poligonu in praktični del vožnje v prometu. Priporočljivo je, da šole zagotovijo prijavnico h kolesarskem praktičnem usposabljanju s podpisom staršev. Pred usposabljanjem na praktičnem delu je potrebno s strani šole, SPVCP, Policije zagotoviti pregled koles; lahko v okviru tehniškega ali športnega dneva. Praktično vožnjo v prometu se izvede izven rednega pouka v skupini 5 učencev (za vsako skupino 5 ur) s pomočjo spremstva mentorja, ZŠAM, policije, Sveta, AMD in učiteljev. Po končanem delu vseh treh delov (testiranje na ON – LINE sistemu, spretnostni poligon in praktična vožnja v prometu) dobi učenec kolesarsko izkaznico, ki je podpisana s strani ravnateljice/ravnatelja in je slavno-stno podeljena v šoli.

Spretnostni poligon opravijo vsi učenci pri športni vzgoji ali kako drugače, kjer učenec dobi spretnosti za vožnjo s kolesom in osnovne vaje za varno vključevanje v promet.

Dopolnilno izobraževanje na priložnostnem prometnem poligonu (lahko je narisano z letvicami, ki jih imajo šole v prometnih kabinetih – zagotovil jih je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu). Prometni poligon se organizira na šolskem dvorišču ali na šolskem igrišču z relativno malo enostavnih pripomočkov, ker se pripravijo oblike križišč v zmanjšanem merilu (križišče X, križišče T in krožno križišče).

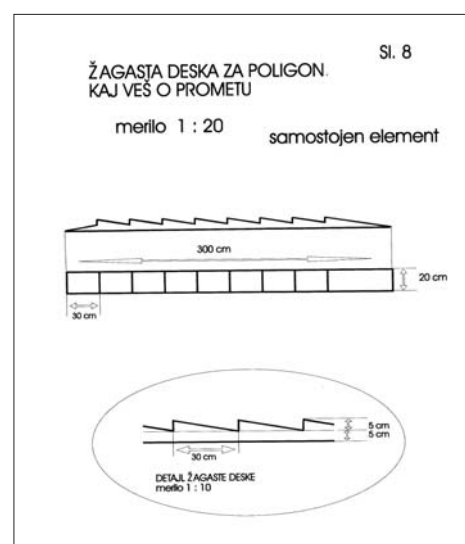
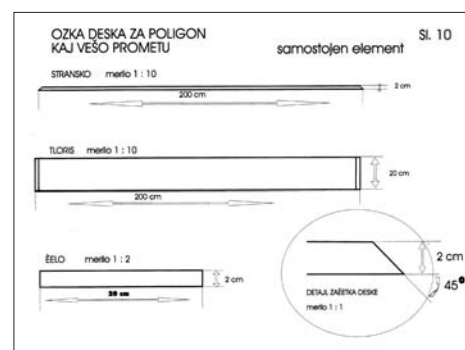
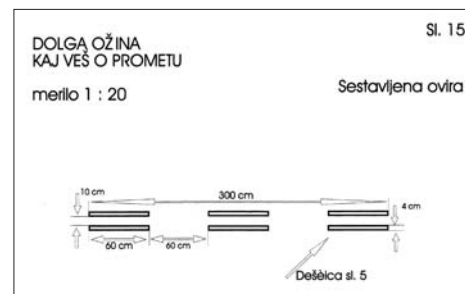
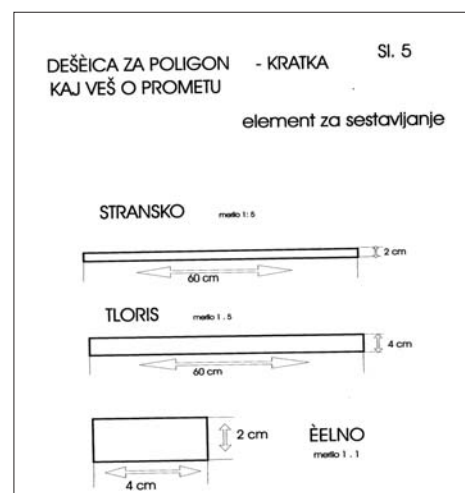
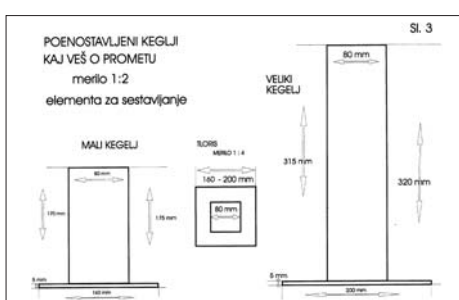
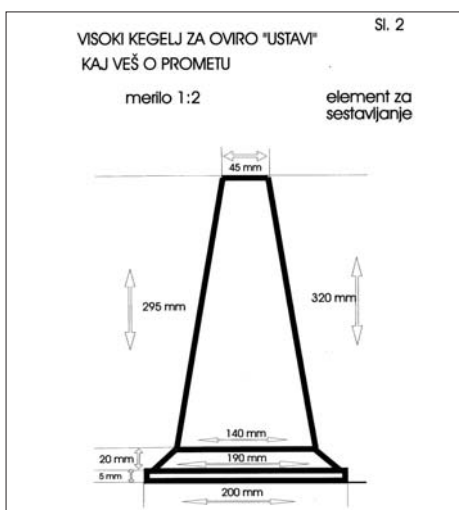
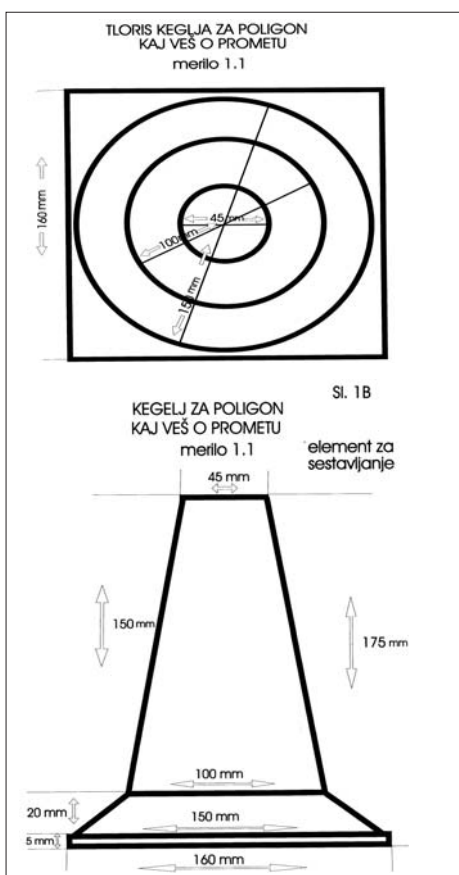
Spretnostni poligon služi za preverjanje spretnostne vožnje in obvladovanje sa-

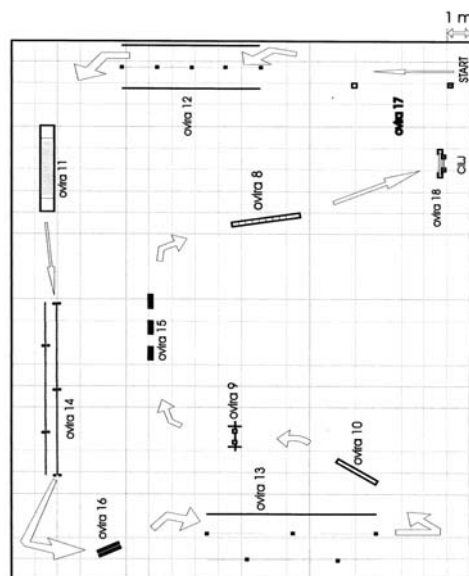
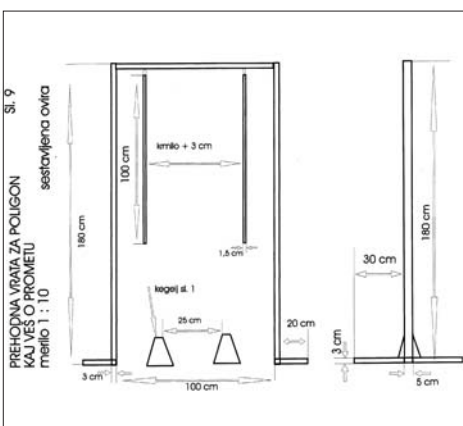
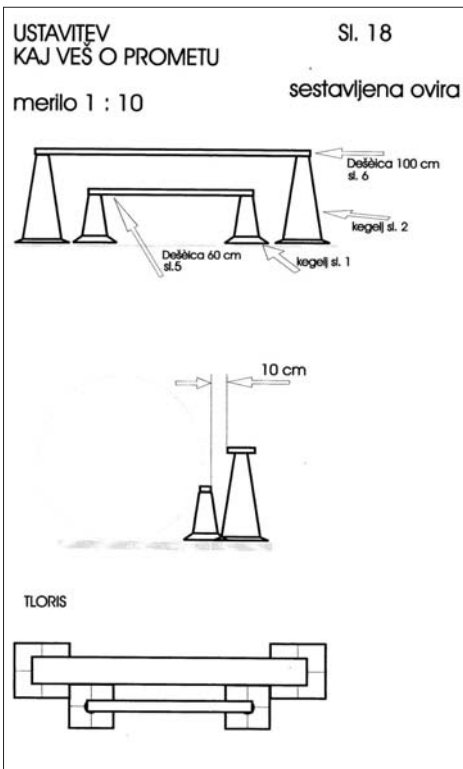
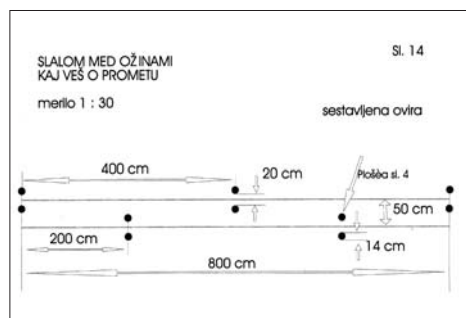
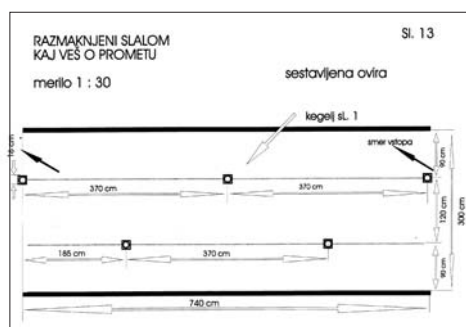
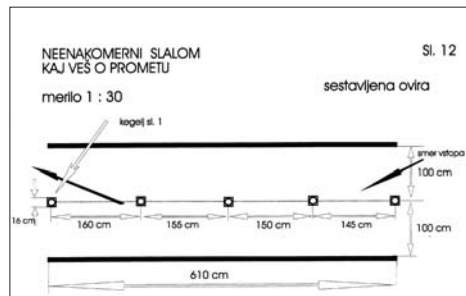
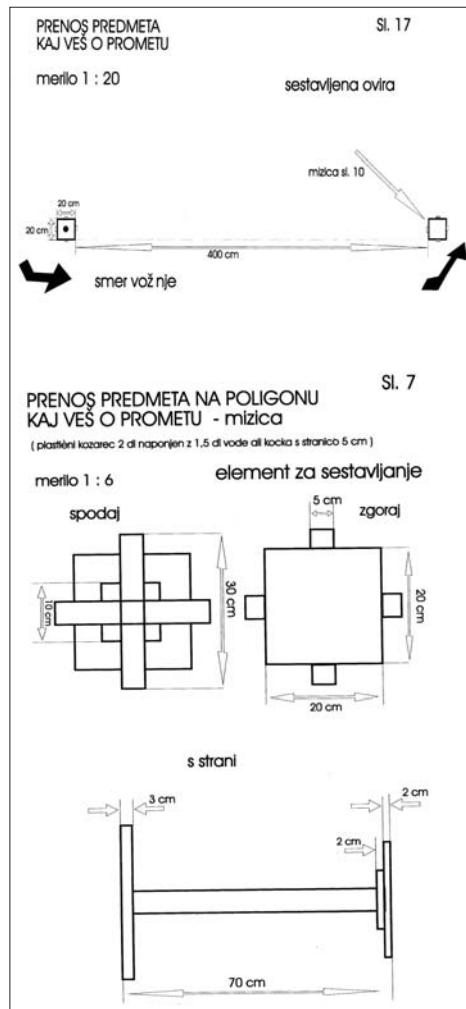
mega kolesa. Sestavljen je iz 11 ovir. Ovine predstavljajo posamezne situacije vožnje v prometu, s katerimi se sreča kolesar v dejanskem prometu, kot so npr. vožnja čez robnik, vožnja skozi ožino, nakazovanje smeri, izogibanje oviram na cesti, zavijanje, zaviranje, pesek na cesti, držanje ravnotežja na cesti in podobno.

Spretnostni poligon zarišemo na površini šolskega igrišča oz. na površini, ki obsega površino 25 x 20 m, minimalni prostor pa je 15 x 15 m. Ovine na poligonu se postavljajo tako, da je razdalja med izstopom in vstopom vsaj tri metre in so postavljene tako, da je vstop v oviro pod kotom glede na izstop iz predhodne ovire. Kroženje med ovirami po poligonu je dovoljeno, mora se oviro prevoziti po vrsti, kot je opredeljeno v načrtu poligona, pri kroženju pa se ne sme prevoziti druge ovire.

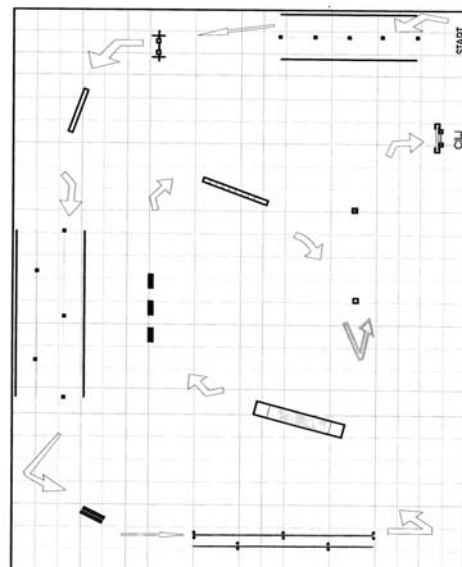
Pomembno je, da razlikujemo načrt poligona, to je razmestitev ovir na poligonu, od načrta ovire, to je razmestitev elementov v oviri. Pri risanju poligona mora imeti učitelj – mentor narejen načrt poligona – ovir, ki jih izbira prosto s tem, da je vedno na koncu zadnja ovira - ustavitev. Ko imamo določeno mesto ovire na načrtu poligona, nato se po načrtu ovire prenese na poligon (pri tem je pomembno, da je mentor natančen in da uporablja pripomočke, kot so: meter, kreda, vrvica, pomoč učenca ...). Ovine spretnostnega poligona so prenos predmeta, neenakomeren slalom, peščno korito, slalom med ožinami, kratka ožina, razmaknjeni slalom, ozka deska, prehodna vrata, dolga ožina, žagasta deska in ustavitev. Nekatere ovire so obvezne, kot so: ustavitev, prehodna vrata, eden od slalomov, prenos predmeta, ena od ožin, druge pa po presoji načrtovalca poligona oz. velikosti prostora.

Za ocenjevanje na spretnostnem poligonu uporabljamo ocenjevalni list z vneseno skico poligona, na kateri se označujejo mesta napak. Učence ocenjujemo tako, da mu sodnik sledi po poligonu in sproti vnaša napake v skico poligona; na koncu rezultate sešteje in vpiše skupno število negativnih točk za posameznega učenca. Negativne točke se štejejo za: dotik tal z nogo, dotik mejne točke poligona za vsako kolo posebej (5 točk), za vsak podrt ali premaknjen kegelj ali deščico, za vsako kolo, s katerim zapelje z ovire, za nepreneseno kocko, za dotik palice v prehodnih vratih, za ne- podrti prvo ali podrti obe deščici (10 točk), za podrti celotno oviro ali pa vožnja po oviri, ki ni na vrsti (30 točk), če ne poskusi prepeljati ovire oz. jo spusti (50 točk).





DRUGAČNA POSTAVITEV POLIGONA



DELAVNICE – NAČRTI VARNIH POTI V ŠOLO, OPIS NEVARNIH MEST

Na osnovi dogovora na posvetu z mentorji prometne vzgoje na osnovnih šolah, ki je bil na Zavodu za zdravstveno varstvo Ljubljana decembra 2012, je bila organizirana in izvedena delavnica usposabljanja mentorjev za vnose opisov nevarnih mest v okolišu osnovnih šol – šolski okoliši, direktno na spletno aplikacijo dne 17. januarja 2012 na Ljubljanskem urbanističnem zavodu, in sicer za šole, ki niso imele urejenih opisov. Takšnih osnovnih šol je bilo 25.

Na osnovi izkušenj na tej delavnici in mnenja, da je potrebno za ostale mentorje izvesti enako usposabljanje, je bila organizirana še delavnica za ostalih 25 osnovnih šol – mentorjev (ki so imeli urejene opise nevarnih mest), kateri

bodo vnašali podatke za varne poti, opise nevarnih mest pri dopolnitvah načrtov varnih poti ob vsakoletnem pregledu načrtov, usklajevanju stanja in posodobitvah zaradi novonastalih prometnih situacij v okolišu osnovnih šol. Delavnica je poteka-

la 29. februarja 2012 na Ljubljanskem urbanističnem zavodu v Ljubljani.

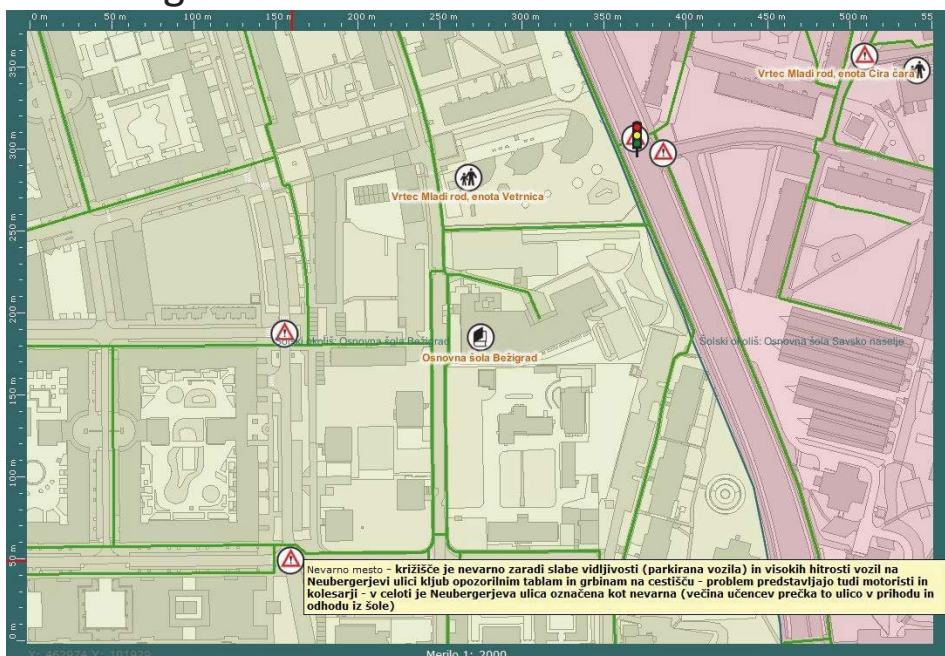
Organizirana je bila dodatna delavnica 9. marca 2012 za tiste mentorje, ki se obeh delavnic niso mogli udeležiti, in sicer na istem naslovu, kot sta bili prejšnji delavnici. Mestna občina Ljubljana je ob začetku šolskega leta 2007/2008 na portalu Ljubljane oblikovala informativni portal za osnovne šole in vrtnice na naslovu <http://www.ljubljana.si/življenjelijubljani/vzgojainizobrazevanje/portalvzgojeinizobrazevanja>, kjer se je med drugim bilo možno seznaniti z načrti varnih poti v šolo, nevarnimi mesti ter nevarnostmi na poti v šolo, in sicer za širšo javnost, predvsem za starše in učence.

Ker se vsako leto trudimo te načrte dopolnjevati, jih posodabljam in osvežiti z novimi podatki, je bilo to možno le s posredovanjem podatkov po navadni pošti, pregledom le-teh in posredovanjem za vnos na ustrezno družbo (LUZ), ki je podatke fizično vnesla na spletno stran in jo pripravila za objavo na spletni strani Mestne občine Ljubljana.

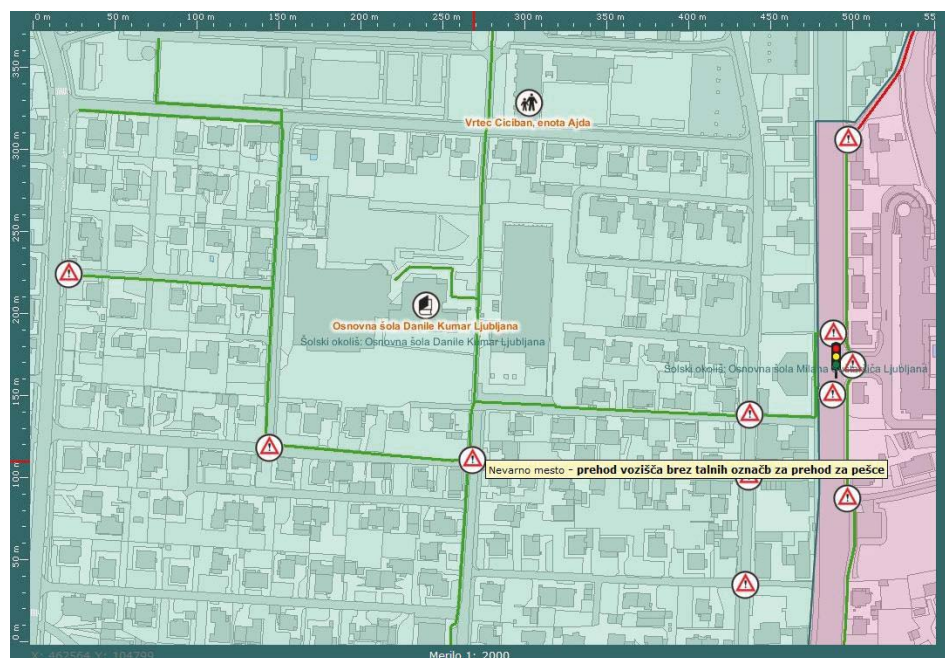
Vsako leto smo pozivali osnovne šole za dopolnitev in spremembe podatkov na varnih poteh v šolo, kar je zahtevalo kar veliko dela. Zaradi boljše organiziranosti in lažjega usposabljanja mentorjev se je projekt vključil v Evropski projekt CIVITAS Elan. Ker je projekt potekal nekaj let, je bilo potrebno zadevo dokončno urediti tako zaradi zahtevnega dela na opisu nevarnih mest kot na direktnih vnosih na spletno aplikacijo.

Nevarna mesta so bila samo označena s trikotniki, niso pa bila opisana tako, da bi se uporabnik lahko seznanil z nevarnim mestom in se mu morebiti izognil. Delavnice so pripomogle k temu, da šole nevarno mesto opišejo direktno – mentor prometne vzgoje. Vnose se pregledata Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in Oddelek za predšolsko vzgojo in izobraževanje in na osnovi teh pregledov se opiše vnesejo v spletno aplikacijo s strani Ljubljanskega urbanističnega zavoda.

OŠ Bežigrad



OŠ Danile Kumar



S klikom na nevarno mesto se bo odprlo podokno, kjer bo natančno opisano, zakaj je to nevarno (npr. pri prečkanju vozišča ni zaznamovanega prehoda za pešce).

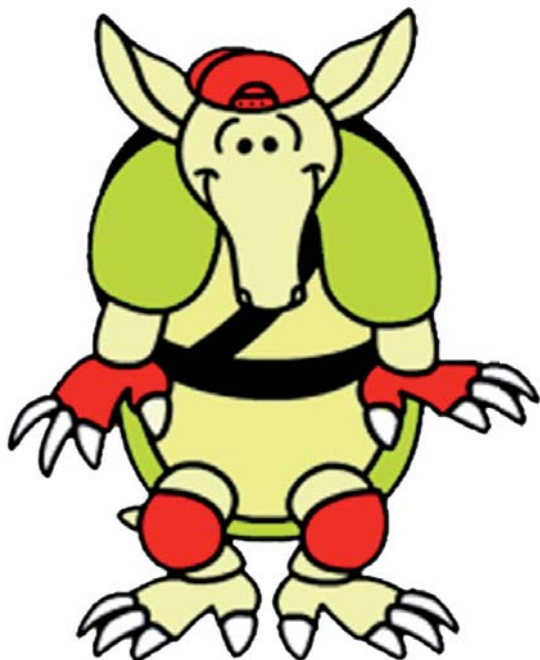
Opis nevarnega mesta je informacija staršem, učencem in drugim uporabnikom o izogibanju le-tega oz. opozorilo o pravilnem ravnanju ter tudi informacija za pristojni oddelek MOL MU, da nevarno mesto odpravi oz. ga preuredi tako, da bo s prometno signalizacijo zagotovljeno otrokom varno prihajanje v šolo in domov. Želimo, da se podobno uredijo tudi opisi šolskih prevozov in postajališč na trasi šolskega prevoza.

Ljubljanski urbanistični zavod (upravlja-vec portala) je omogočil vnos podatkov na posebni aplikaciji www.gisportal.si/nukleus52 s potrebnim geslom in imenom uporabnika in ga dodelil mentorju prometne vzgoje.

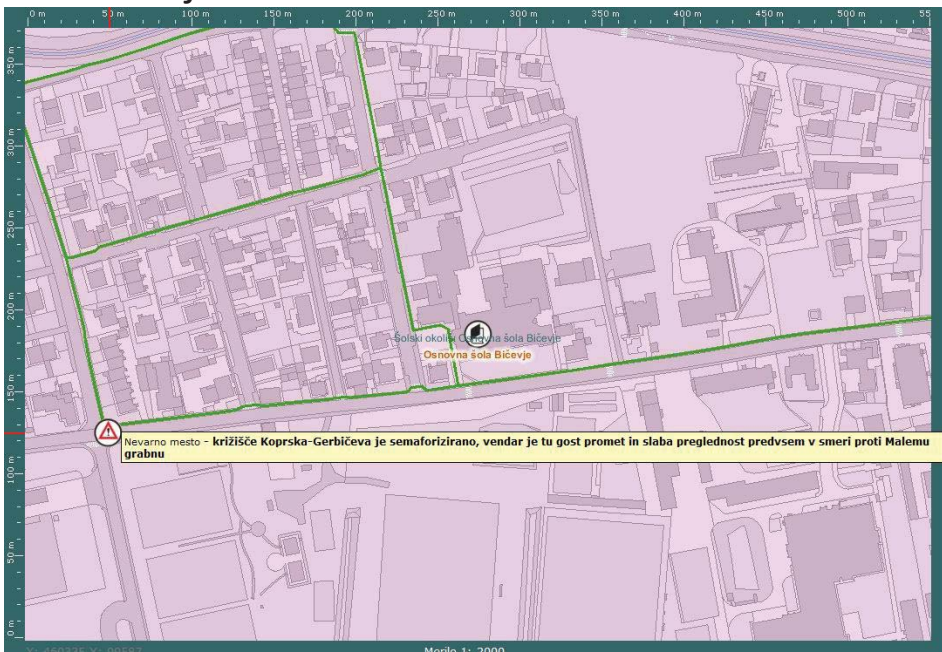
Mentorji prometne vzgoje na osnovnih šolah, ki so bili v delavnicah, so bili zadovoljni z obliko usposabljanja in možnostjo direktnega dostopa do podatkov, katere so lahko spreminjali oz. sooblikovali.

Na delavnici so bili seznanjeni tudi z možnostjo obstoječe oblike izdelave načrtov varnih poti na formatu papirja A0, katerega lahko naročijo na Ljubljanskem urbanističnem zavodu in ga izobesijo na vidne mestu v osnovni šoli (avla, vhod, hodnik ...). Ta možna oblika je še naprej dopolnitev k javnemu portalu, objavljenem na spletni strani MOL.

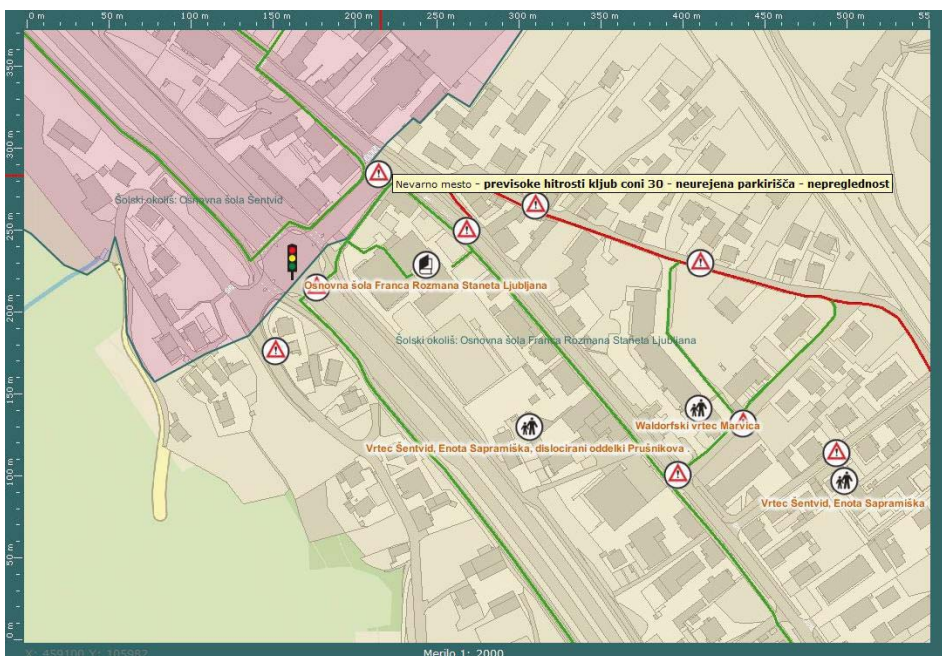
Zvone Milkovič, tajnik SPVCP MOL



OŠ Bičevje



OŠ Franc Rozman Stane



OŠ Zalog



MESTNA HIŠA IN ŽUPAN

Ljubljana je s približno 280 000 prebivalci največje mesto naše države in njena prestolnica. Je politično, znanstveno in kulturno središče, mesto, kjer se staro prepleta z novim – ohranja sledove preteklosti in jih vpleta v sodobne stvaritve. Kljub svoji velikosti ohranja prijaznost manjšega kraja in je za mnoge prebivalce in obiskovalce mesto po meri človeka.

V starih listinah se prvič pojavi z imenom Laibach leta 1444, dve leti kasneje pa tudi z imenom Luwigana. Od leta 1504 dalje pa je imela Ljubljana na čelu mestne uprave župana. O tem je pisal že Valvasor.

Mestni svet sestoji iz dvanajstih oseb, ki jih meščani izvolijo do smrti izmed najbogatejših in najrazumnejših. Izmed teh jih izberejo vsako leto še štiriindvajset in to se imenuje zunanji svet. Notranji svet zunanjih svetovalcev po svoji volji preizkuša, odstavlja in spet nastavlja, dokler ne izbere primernih, da nadomeste primanjkljaj v dvanajstotici. Iz dvanajstotice se z večino glasov volita župan in mestni sodnik, in sicer tako, da župana sami potrjujejo (čeprav bi se le-ta vsako leto s ponovnim pritrdilom izvolil za tretje, četrto ali peto leto), volitev mestnega sodnika pa prepuščajo prosti izbiri ljudstva.

Iz Janez Vajkard Valvasor: Slava Vojvodine Kranjske. Izbrana poglavja. Mladinska knjiga. Ljubljana. 1984.

Od tistih do današnjih dni se je zvrstilo več kot 150 županov, med njimi je bilo tudi 5 županov. Njihova imena najdemo na spominskih ploščah na zadnji steni velike magistratne dvorane. Med 2. svetovno vojno je italijanska oblast na mesto župana postavila Leona Rupnika, a njegovega imena ni na plošči. Ljubljana je namreč v času vojne priznala le oblast Osvobodilne fronte.

Sedež mestnih upravnih in sodnih organov je bila Mestna hiša ali Magistrat, tudi Rotovž. Že Valvasor omenja, da je ljubljanski Rotovž nekoč stal na drugem mestu, in sicer na Tranči. Prostor, kjer se stikata Mestni in Stari trg se je skozi stoletja imenoval Komun. Do srede 13. stoletja so se tam na posvetovanja zbirali meščani vseh treh delov stare Ljubljane. Tudi stavbo na obokih, zgrajeno čez cesto, so imenovali Komun in šele kasneje Tranča. Prostor pod njo ima še danes ime Pod Trančo. A z razvojem mestne uprave je postal Komun pretesen, zato so ob koncu 15. stoletja postavili mestno hišo na novem, bolj odprtem prostoru. Sezidali so jo leta 1484. Prednji del stavbe je bil precej pomaknjen na trg in je slonel na dveh slopih (opornikih). Na začetku stavbe je bil menda odprt hodnik, ki je gledal proti

grajskemu hribu. V nadstropju tega trakta je bila dvorana občine meščanov. Fasada je bila poslikana s freskami Antona Gerizija, na vogalih prvega nadstropja pa sta stala kipa Adama in Eve, delo kiparja Janeza Lipca.

Gerizi je na glavnem pročelju upodobil prestol, na njem pa ženo z zavezanimi očmi in s tehtnico v eni roki ter z mečem v drugi. Predstavljala je Pravičnost. Ob njenem prestolu je naslikal nekaj mestnih svetovalcev. Upodobil je tudi Salomonovo in Kambizovo zgodbo ter štiri kreposti (Modrost, Pobožnost, Upanje in Ljubezen), na strešnem vencu pa podobe 12 žena, prerokinj Sibil. Notranje stene velike posvetovalnice je krasila Poslednja sodba. Kipa Adama in Eve sta postala prava mestna znamenitost; kamnita Eva je s pročelja »zapeljevala« popotnike in prejemale poljube na daljavo.

Pred stavbo so bile sramotilne in kaznovalne naprave – strah in trepet takratnih prestopnikov. Odvisno od prestopka jih je lahko doletelo javno šibanje, denarna kazen, sramotilna kletka, zasramovanje, leseni osel ali ječa. Kaznovanje je bilo javno; nanj so opozarjali s klicanjem ali z godbo, zato je bilo dobro obiskano. Ljudje so smeli obsojencu »čast obrezati«: obmetavali so ga z grdimi izrazi, gnili sadjem, jajci, konjskimi figami in podobnim. Baročno prezidavo Rotovža (1717 – 1719) je vodil stavbenik Gregor Maček. Rotovžu so bile kasneje pridružene še sosednje hiše (Čavljeva hiša, Dolničarjeva ali Galletova hiša) in tako je s prezidavami sčasoma nastalo enotno poslopje. Glavnina del je bila opravljena po potresu leta 1895. Sejna dvorana v osrednjem poslopju je bila odprta leta 1898. V obdobju med vojnama so na novo tlakovali vežo in dvorišče ter tja postavili Herkulov kip. Na dvoriščnih arkadah so obnovili sgrafite, ob steni dvorišča pa namestili vodnjak s kipom Narcisa. Načrtna obnovitvena dela so sledila tudi po letu 1954.

Privilegij, da sme kot edino mesto na Kranjskem vsako leto izvoliti enega od svetovalcev za mestnega župana, je dobila Ljubljana leta 1504 od cesarja Maksimilijana. Od tega leta dalje je bil župan najvišji predstavnik meščanov in je zastopal mesto tudi na sejah deželne zbornice. O vsem ni smel odločati sam, ampak se je moral posvetovati s sodnikom in člani mestnega sveta. Novega župana so volili julija vsako leto. Takrat je člane mestnega sveta povabil na sejo mestni sodnik. Dva svetovalca sta šla starega župana iskat na dom in ga nato v svečanem spremstvu pripeljala

na Rotovž. Novemu županu je moral predati usnjeno torbo z mestnimi listinami in pomembnejšimi spisi, mestne ključke in mestno skrinjico. Mestni sodnik se je staremu županu zahvalil za trud, nato pa so ga v spremstvu piskarjev pospremili domov. Pogovore, pomembne odločitve mestnih očetov, pa tudi oznanila, oporoke in pogodbe so zapisovali mestni pisarji.

Prvi na seznamu ljubljanskih županov je Janez Lanthieri, ki se je verjetno ukvarjal s trgovanjem. V 16. in 17. stoletju so bili župani predvsem iz vrst trgovcev, obrtnikov, gostilničarjev. Glede na to, da so predstavljali mestno oblast, je bilo od njih pričakovati določene kvalitete: skrbnost, razgledanost, naklonjenost napredku, pravičnost, spoštovanje zakonov, enak odnos do revnih in bogatih ipd. Žal so bili med ljubljanskimi župani tudi taki, zoper katere so mestni svetniki zahtevali preiskavo. Marsikateremu županu so očitali nevednost. Leta 1593 izvoljeni župan Venturin Thrauisson je bil celo nepismen. Ker je bil Italijan, je potreboval prevajalce. Župan Peter Fister, izvoljen leta 1788, je bil nagle jeze in je rad popival. Opozorili so ga, naj se izogiba slabe družbe ter naj ne pijančuje in kvarita. Županu Andreju Sallitingerju (1601) so zaplenili voz z dvema konjema, ker je na lastno pest vsak dan vozil drva iz mestnega gozda. A na srečo je večina mož na dolgem seznamu ljubljanskih županov delovala v dobro mesta in njegovih prebivalcev. Spodbujali in podpirali so napredek ter spreminjali mesto na lepše. Tudi zaradi njih in njihovega dela je Ljubljana postala sodobno, zanimivo, lepo in prijazno mesto. Ne le Ljubljančani, tudi vsi ostali državljani čutijo do nje nekaj posebnega, jo imajo radi. Morda to še najlepše povesta dve preprosti besedi: Ljubljana ljubljena.

Cvetka Škof

Viri in literatura:

- Grafenauer, Niko in sodelavci. Stara Ljubljana. MIK Trade d.o.o. & Niko Grafenauer. Ljubljana. 1992.
- Jerovec, Leon. Batista, Milan. Podobe Valvasorjeve Ljubljane. Cankarjeva založba – Založništvo, d.o.o. Ljubljana. 2011.
- Kladnik, Darinka. Ljubljana z nostalgijo. 77 zgodb o znanih ljudeh, pomembnih dogodkih, skrivnostih, posebnostih mesta... Cankarjeva založba – Založništvo, d.o.o. Ljubljana. 2009.
- Savnik, Roman in sodelavci. Krajevni leksikon Slovenije. 2. knjiga. Jedro Osrednje Slovenije in njen JV del. Državna založba Slovenije. Ljubljana. 1971.
- Spletna stran <http://www.ljubljana.si>

PA ZAPOJMO ENO PO FRANCOSKO...

Moj mož bi rekel, da sem "zapečkar", pa še čisto prav ima. Res nikoli nisem imela neke pretirane želje po potovanju, spoznavanju tujih krajev, kaj šele dežel. No, ja, po naši ljubi lepi Sloveniji se rada potepam, čisto drugače pa je s spoznavanjem in potopevanjem po drugih državah.

Vendar človek v svojem življenju pač kdaj pa kdaj mora kam oditi in tako se je zgodilo tudi meni. V okviru projekta Comenius, ki ga letos na naši šoli izvajamo prvič, me je čakala obveza oditi v tujo državo, Francijo. Oh, ta opevana, krasna Francija. Francozi so: romantiki, gurmani, patrioti...

Priznam, s polno mero pričakovanj sem se odločila, da grem. Pustimo ob strani letenje, ki me je, seveda kot zapečkarja, čakalo prvič in občutki nikakor niso bili prijetni. Kaj če pa bo šlo kaj narobe? Zanimivo, vsak dan sem v avtomobilu, prevozim povprečno 100 km na dan, pa mi še ni prišla v glavo misel, kaj pa, če bo šlo kaj narobe. Pa gre lahko, marsikaj, pa še sama nimam vpliva na to. Morda ravno zato, ker imam sama volan v rokah in saj veste, kako je to, sam sebi nekako najbolj zaupaš. Vendar, ko sedeš v letalo, veš, da če bo šlo kaj narobe... ti nimaš nobenega vpliva na to, kako se bo zadeva razvila... No, pa pustimo moje strahove, ki so se seveda razblinili tisti trenutek, ko smo varno, sicer malce nemirno, pristali na francoskem letališču. Vse je OK, preživela sem; pa še kdaj, če bo treba. Vsekakor bo treba priti nazaj.

Ker pišem za revijo Varna pot, ki se dotika prometa in vsega, kar sodi zraven, bi želela napisati nekaj o tem, kako sem doživela prometni utrip v Franciji. Moj prvi stik s prometom je bila vožnja od letališča do mesta nastanitve Compiègne, ki je od letališča oddaljen okoli 60 km. Taksi udoben, urejen, taksist je vozil umirjeno in kulturno. "No, pa saj Francozi so pa ok vozniki," si mislim, ko se v družbi sodelavke in dveh učencev vozim proti cilju. Med vožnjo opazujem voznike. Večina vozi brez prižganih luči, saj v Franciji zakon ne predvideva uporabe kratkih luči podne-



vi; izjema so motorna kolesa. Taksist se drži cestno-prometnih predpisov. Varno nas pripelje na cilj in mi njemu on pa nam zaželimo lep dan. V šoli, kamor smo bili povabljeni, počakamo na prevoz, ki nas bo pripeljal do hotela, v katerem smo prenočevali. Gospa, ki nam je bila dodeljena, da nas odpelje do hotela, pa je bila že drugačna voznica, kot prej omenjeni taksist. Njena vožnja je bila dinamična, na trenutke sem imela občutek, da je nepozorna, zato se nisem počutila sproščeno. Vendar nas je varno pripeljala do hotela.



Mestni avtobus v mestu Compiègne je popolnoma brezplačen za vse. Nihče ne potrebuje vozovnice. Samo vstopiš in se odpelješ do cilja. Županja mesta nam kasneje pojasni, da imajo nekatera mesta v Franciji pač tak način, da prevoz z mestnimi avtobusi pokriva občina in je za vsakega stanovalca in obiskovalca brezplačen. Bi bilo zanimivo poskusiti to v Ljubljani. Garantirano bi imeli manj "plehovja" na naših ulicah.



V Compiègne sem se prvič srečala s pešci, ki na prehodu za pešce ne upoštevajo prometne signalizacije. Tako se nam je zgodilo, da smo čakale in čakale pri rdeči luči ter komentirale neupoštevanje prometne signalizacije domačinov.... In smo se načakale. Vsaj delno smo razumele ravnanje pešcev, saj je bilo čakanje na zeleno signalizacijo res doooooolgo. Vendar me smo počakale in se tega držale tudi v prihodnje. Enako izkušnjo smo imele tudi v samem mestu Pariz, kjer pešci na najbolj prometnih ulicah, meni nič, tebi nič, stopijo na prehod za pešce pri rdeči luči, ne oziraje se na voznike. Pri prvem prehodu sem si mislila: "To je verjetno redek primer", vendar sem ves dan na sprehodu po prestolnici Francije opazovala podobne prizore. Rdeča luč za pešce, pešci na cesti, vozniki pa se ustavljajo in čakajo, da "pridejo na vrsto". Nisem si mogla kaj, da ne bi komentirala sodelavkam z besedami: "Si predstavljaš, da bi se to zgodilo pri nas?" Strpnost je tam na veliko višji ravni, vsaj tako sem jaz to doživela.

Še en primer strpnosti sem opazila na krožišču okoli Slavoloka zmage. Na tem krožišču se stika 12 cest. V krožišču ni niti ene same talne označbe. Za naše razmere bi rekli, da vlada kaos, vendar Francozom krožišče ni predstavljalo preglavic. Mirno so se razvrščali po krožišču. Zdaj se je ustavil ta, zdaj oni, jaz pa sem samo čakala, kdaj se bo zapletlo...pa se ni.

Ja, strpnosti francoskih voznikov bi se lahko naučili tudi mi, nikakor pa ne velja posnemati francoskih pešcev. Glede na to, da sem v Franciji preživela le 5 dni, pa je tole moje pisanje zgolj... le moje opažanje.

Besedilo in fotografije:
Alenka Plevnik,

OŠ Karla Destovnika – Kajuha, Ljubljana



PREVENTIVNA AKCIJA »BODI TRENUTNO NEDOSEGLJIV, ČE ŽELIŠ OSTATI ŽIV!«

Javna agencija RS za varnost prometa je v tednu od 23. do 27.1.2012 izvajala preventivno akcijo za večjo varnost v cestnem prometu pod sloganom »Bodi trenutno nedosegljiv, če želiš ostati živ!«

V akciji so še sodelovali Policija, Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve, Ministrstvo za šolstvo, AMZS, Zavod varna pot, Zveza ZŠAM Slovenije, Občinska redarstva in Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. V akcijo so se vključili tudi mobilni operaterji v Sloveniji, Telekom, Simobil in Tušmobil.

Z akcijo se je želelo opozoriti voznike motornih vozil na nevarnost uporabe mobilnih telefonov med vožnjo. Akcija je bila organizirana v enotedenskem terminu ob začetku leta 2012 in bo še v enotedenskem terminu ob koncu leta. Podobno se predvideva organizirati akcijo v letu 2013 in 2014.

V akcijo se je vključil tudi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, tako da smo letake Trenutno nedosegljiv – želim ostati živ in Trenutno nedosegljiva – želim ostati živa, ki so opozarjali voznike, da je uporaba mobilnega telefona med vožnjo povečala možnost za prometno nesrečo za 4 x, posredovali na ustanove, društva in mestnemu redarstvu.

Akcija je bila medijsko podprta s TV in radijskim spotom, na Jumbo plakatih, plakatih in letakih. Javna agencija za varnost prometa je organizirala novinarsko konferenco, na kateri so bile medijem predsta-

vljene ključne aktivnosti in namen akcije. Izvedena je bila raziskava o uporabi mobilnih telefonov med vožnjo z metodo računalniško podprtega telefonskega anketiranja na vzorcu 800 oseb, v kateri so bili podatki zaskrbljujoči.

Rezultati prvega merjenja o uporabi mobilnega telefona med vožnjo so pokazali, da večina (75 %) voznikov osebnih in tovornih vozil na dan vozi iuro in ena četrtnina med vožnjo uporablja mobilni telefon. Delež uporabnikov se večja s časom vožnje. Mobilni telefon med vožnjo uporablja kar polovica tistih, ki vozijo v povprečju več kot 3 ure na dan. Več kot tretjina voznikov, ki uporablja mobilni telefon med vožnjo, se z vozilom nikoli ne ustavi na primernem mestu, 27 % se redko ustavi in le 11 % se jih vedno ustavi.

Vozniki, ki med vožnjo uporabljajo mobilni telefon, v polovici primerov opravljajo kratke pogovore do 2 minut, tretjina govori po mobilnem telefonu do 10 minut, redki opravljajo daljše pogovore. Pogovori so pretežno zasebne in ne poslovne narave. Večina voznikov sprejme klice, skoraj polovica pa med vožnjo opravi do 2 odhodna klica.

Med 12 % voznikov, ki med vožnjo uporabljajo mobilni telefon, piše ali pregleduje SMS sporočila ali elektronsko pošto.

Le tretjina voznikov, ki se med vožnjo pogovarja po mobilnem telefonu, uporablja napravo za prostoročno telefoniranje. Od tega jih polovica najpogosteje uporablja napravo s priklopom na zvočnik in mikrofona v vozilu.

Med najbolj moteče aktivnosti, ki jih opravljajo vozniki, ki med vožnjo uporabljajo mobilni telefon, spadajo SMS sporočila in vpisovanje telefonskih števil v mobilni telefon, najmanj moteč pa je pogovor po mobilnem telefonu s prostoročno napravo.

Največ voznikov se strinja s trditvijo, da je uporaba mobilnega telefona med vožnjo bolj škodljiva kot koristna in podpira predlog o prepovedi uporabe mobilnih telefonov med vožnjo razen v nujnih primerih ali z uporabo opreme za prostoročno telefoniranje.

Policisti so v času od 16. do 27. januarja pri svojem delu nadzirali tudi uporabo mobilnih telefonov med vožnjo in v tem času izdali 2156 plačilnih nalogov in izrekli 158 opozoril za uporabo mobilnega telefona med vožnjo.

Zvone Milkovič, tajnik SPVCP MOL



Želim ostati živa.

Če med vožnjo uporabljate mobilni telefon, je možnost, da boste imeli prometno nesrečo, 4-krat večja.
Vozite s pametjo in ne s telefonom!



Želim ostati živ.

Če med vožnjo uporabljate mobilni telefon, je možnost, da boste imeli prometno nesrečo, 4-krat večja.
Vozite s pametjo in ne s telefonom!

PREVENTIVNA AKCIJA PEŠEC BODI PREVIDEN

V začetku meseca oktobra 2011 se je s sloganom **BODI PREVIDEN** pričela akcija **PEŠEC**, ki jo v okviru Nacionalnega programa Varnosti cestnega prometa koordinira Javna agencija RS za varnost prometa, ki poteka skozi vse zimske mesece, ko je ogroženost pešcev največja.

Osnovni namen akcije je opozoriti in osveščati pešce glede uporabe odsevnih predmetov, saj vidnost v prometu pomeni tudi večjo varnost, na drugi strani pa opozoriti voznike na večjo pozornost in skrb za pešce kot ranljivejšo in bolj ogroženo skupino udeležencev v prometu.

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu skupaj z Ministrstvom za šolstvo in šport in Zavodom RS za šolstvo, s Policijo, šolami in vrtci, občinskimi sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in drugimi partnerji opozarja, da je v cestnem prometu vidnost pešcev - njihova varnost. Z akcijami, medijskimi kampanjami, represivnimi in ne nazadnje s tehničnimi ukrepi je Slovenija dosegla bistveno izboljšanje varnosti pešcev.

V letu 2012 bo akcija za večjo varnost pešcev potekala v dveh delih, in sicer od 6. – 12. februarja ter od 1. – 7. oktobra. Časovno je tako zajeto obdobje daljših noči in slabše vidljivosti, ki je za pešce še posebej nevarno.

Glede na namen akcije in na podlagi analize stanja sta v akciji opredeljena dva cilja, in sicer:

- zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci, ter zmanjšanje težje posledic teh prometnih nesreč,
- povečanje uporabe odsevnih teles pešcev, ki so nadpovprečno izpostavljeni tveganjem prometnih nesreč in zmanjšani vidljivosti.

Pešci so zagotovo med najbolj ogroženimi v cestnem prometu, saj je delež mrtvih pešcev na 100 poškodovanih med najvišjimi glede na druge skupine udeležencev. Delež mrtvih je več kot dvakrat višji kot pri voznikih osebnih avtomobilov in kolesarjih. V letu 2011 je v Sloveniji za posledicami prometnih nesreč umrlo 21 pešcev, 134 jih

je bilo hudo poškodovanih, 560 pa lažje.

Na področju MOL so za posledicami prometnih nesreč umrli 3 pešci, 32 jih je bilo hudo telesno poškodovanih in 107 lahko poškodovanih; od tega jih je bilo 148 udeleženi v prometnih nesrečah.

Spodbuden podatek je, da pri otrocih do 14. leta starosti na področju MOL ni smrtnih žrtev, pri tem pa je bilo 5 otrok hujše telesno poškodovanih; ravno tako ni bilo mrtvih pri mladostnikih, 4 pa so bili hudo telesno poškodovani.

V letu 2001 je umrlo 42 pešcev, kar je 1x več kot v lanskem letu, podobni podatki so za Mestno občino Ljubljana. Ugotovimo lahko, da je bil storjen znaten napredek, kar pa nas ne zadovoljuje, temveč nas še dodatno motivira k sledenju viziji NIČ: Nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih zaradi posledic prometnih nesreč v Sloveniji. Priprani smo, da lahko skupaj, v sodelovanju z vladnimi in nevladnimi institucijami na področju varnosti pešcev, naredimo še veliko in lansko statistiko še izboljšamo.

Najbolj ogroženi med pešci so še vedno starejši od 54 let. Lani je od skupno 21 umrlih pešcev v starostni skupini starejših od 54 let umrlo kar 10 pešcev, hudo poškodovanih jih je bilo v tej skupini 68, seštevek

vseh hudo poškodovanih pa je bil 134. Ljubljana iz tega povprečja ne izstopa.

Da bi vzbudili več pozornosti pri ciljni publiki, je bila letos pripravljena nova celostna podoba akcije, ki jo s preteklimi akcijami "PEŠEC" povezuje zgolj slogan "BODI PREVIDEN". Pripravljen je bil nov animiran televizijski spot in dva radijska spota, ki sta se predvajala na nacionalnih in lokalnih medijih.

V ta namen so bili pripravljene še giga plakati.

V času akcije v sodelovanju z občinskimi SPV so potekali številni preventivni dogodki z dejanskim prikazom uporabe odsevnih predmetov. Na lokalnem nivoju so Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v sodelovanju s Policijskimi upravami in Mestnimi redarstvi izvajali različne aktivnosti. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je skupaj z Mestnim redarstvom, člani Sveta in ZŠAM delil odsevne predmete in brošure na Prešernovem trgu od 6. do 12. februarja. Nekateri člani Sveta so materiale razdelili v svojih sredinah.

Ukrepi za večjo varnost pešcev obsegajo infrastrukturne ukrepe z urejanjem površin, namenjenim pešcem, in ukrepe za zniževanje in umirjanje hitrosti vozil v

LOKACIJE PROMETNIH NESREČ S SMRTNIM IZIDOM NA OBMOČJU MESTNE OBČINE LJUBLJANA 1.1. – 31.12.2011- PEŠCI

LOKACIJA	Prometna nesreča IV.kat (smrtna)	
2. Ljubljana, Gregorinova ulica, prehod ceste čez železniško progo	1	peška
3. Ljubljana, križišče Kopitarjeve in Poljanske ceste	1	pešec
5. Ljubljana, Slovenska cesta 55	1	pešec
SKUPAJ	3	

Vir: Podatki Policijske uprave Ljubljana

Giga plakata, ki sta bila nameščena na plakatnih mestih po vsej Sloveniji



naseljih, predvsem kjer so otroci, starejši in drugi šibkejši udeleženci. Poleg tega so pomembne preventivne aktivnosti s promocijo odsevnih predmetov za povečanje vidnosti in opaznosti pešcev ter nadzor voznikov v območjih, kjer se gibljejo pešci. V zvezi s tem je v Ljubljani urejeno večje število pešcev površin – peš cona, cona omejene hitrosti, območij umirjenega prometa ter izdelani načrti varnih poti za varen prihod učencev v šolo in domov.

V okviru priprave novega Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa je bila pripravljena tudi podrobnejša analiza stanja varnosti pešcev.

Ključne ugotovitve analize so:

- pešci so v dolgoročnem obdobju še vedno med najbolj ogroženimi udeleženci v cestnem prometu;
- nadpovprečno so ogroženi pešci v starostni skupini nad 54 let;

- največ prometnih nesreč s smrtnim izidom pešcev se zgodi v temnem delu dneva, v jesensko-zimskem obdobju leta (oktober - marec);
- deleži mrtvih pešcev so enaki pri nesrečah v naseljih in izven njih, kar kaže na različne dejavnike nesreč;
- med poškodovanimi pešci prevladujejo otroci osnovnošolske starosti 7 do 14 let.

Tajnik SPVCP MOL Zvone Milkovič

PODELITEV NAGRAD IZŽREBANIM UČENCEM V AKCIJI VARNO NA POTI V ŠOLO IN DOMOV

Na Policijski upravi Ljubljana smo v sodelovanju z Oddelkom za preventivo Generalne policijske uprave in SPVCP Mestne občine Ljubljana v šolskem letu 2011/2012 pripravili preventivno akcijo in POBARVANKO »Varno na poti v šolo in domov«.

Vodje policijskih okolišev so v mesecu septembru obiskali najmlajše šolarje in jim razdelili navedene pobarvanke. Za učence prvih razredov so tudi izvedli predavanja na temo varnih poti v šolo in domov. Pobarvanka je bila razdeljena na dva dela. Namen prvega dela je bil, da otroci skozi igro spoznajo nekatera prometna pravila. V drugem delu pobarvanke sta bili zastavljeni dve vprašanji, na katera so otroci odgovorili in odgovore s pomočjo učiteljev poslali na Policijsko upravo Ljubljana. Vsi pravilni odgovori, ki so do 25. 1. 2012 prispeli na PU Ljubljana, so bili upoštevani pri komisijskem žrebanju osmih nagrad. Prispelo je 2917 pravilno rešenih kuponov. Žrebanje je bilo izvedeno 25. 1. 2012 v prostorih PU Ljubljana. Podelitev nagrad je bila organizirana v četrtek, 16. 2. 2012 s pričetkom ob 9.15 uri, na Postaji prometne policije Ljubljana, Grič 56, Ljubljana. VPO-ji so se povezali z vodstvi OŠ in se skupaj z učenci v avtobusih pripeljali in udeležili dogodka oziroma podelitve nagrad. Med vožnjo so jim v avtobusih predstavili nevarnosti v prometu in jim svetovali, kako naj ravnajo, ko hodijo po prometnih površinah oziroma so udeleženci v prometu.

Moderator pri dogodku je bil znani dramski igralec Roman Končar, ki je na svoj šaljiv način vodil dogajanje na odru in animiral učence, ki so mu z zanimanjem prisluhnili.

Dogodka se je udeležil tudi predsednik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana g. Boris Makoter, ki je pozdravil učence in jim zaželel varno udeležbo v prometu.

Inšpektor Sektorja uniformirane policije

Policijske uprave Ljubljana Borut Božič je učencem ob pričetku svetoval in jih opozoril, naj kaj naj bodo kot najmlajši udeleženci v prometu še posebej pozorni.

Sekretar Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana g. Zvone Milkovič pa jim je predstavil vsebino lutkovne igrice na temo prometa »TOJA in TONE«, ki jo je učencem z njihovo pomočjo in sodelovanjem izvedel lutkar Boris Kononenko. Lutkovna predstava temelji na predstavitvi različnih situacij in pravil v prometu in poudarjanju TO – JA TO – NE.

Po zaključku lutkovne igre je moderator Roman Končar na oder povabil še podžupanjo Mestne občine Ljubljana Tjašo Ficiko in direktorja Policijske uprave Ljubljana mag. Stanislava Vrečarja, ki sta po krajših nagovorih podelila nagrade učencem naslednjih OŠ:

1. VODOPIVEC Vid – 1.a, Osnovna šola Ob Rinži Kočevje, Cesta v Mestni log 39, 1330 Kočevje
2. DEBELJAK Loti- 1.r., Osnovna šola dr. Antona Debeljaka Loški Potok – Hrib, Loški Potok 101, 1318 Loški Potok
3. CERAR Pia – 1.b, Osnovna šola Janka Kersnika Brdo, Brdo 5, 1225 Lukovica
4. PUCHER Kaja – 1.b, Osnovna šola Vrhovci, Cesta na Bokalce 1, 1000 Ljubljana
5. HRASTAR Sara -1.b, Osnovna šola Maska Pečarja, Črnuška cesta 9, 1231 Ljubljana-Črnuče
6. PETERLIN Gal – 1.a, Osnovna šola Ig, Troštova ulica 24, 1292 Ig
7. DERMATJA Nika – 1. b, Osnovna šola Vodice, Ob šoli 2, 1217 Vodice



Nagrajeni učenci so prejeli kolesarsko čelado, maskoto policijskega medvedka, igrice 113 – Varno na poti v šolo in domov in odsevni trak.

Po podelitvi nagrad so se povabljenec predstavili konjeniki s konji Postaje konjeniške policije Ljubljana, vodnik službenega psa z znamenitim psom Arnijem s Policijske postaje vodnikov službenih psov Ljubljana, policisti prometniki z motorji in vozili s Postaje prometne policije Ljubljana, policistka kolesarka iz PP Ljubljana Center, policist kolesar iz PP Ljubljana Moste, gasilci z vozilom in opremo iz Gasilske brigade Ljubljana. Pri predstavnikih republiškega Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu pa so si učenci ogledali njihove naprave, s katerimi opozarjajo na nevarnosti v prometu in so jim pri tem dali kresničke in jih opozarjali, da morajo biti v prometu vidni.

Ob odhodu smo za naše mlade goste poskrbeli tudi za pogostitev s sokom in sendvičem.

Ivan Mezek,
inšpektor SUP PU Ljubljana

PODELITEV NAGRAD - NATEČAJ 2011/2012

»PETARDA JE NEVARNA«

Skupno akcijo o ozaveščanju o neuporabi petard sta letos že devetič izpeljali Mestna občina Ljubljana in Policijska uprava Ljubljana. Akcija je namenjena predvsem otrokom in mladostnikom, posredno pa tudi njihovim staršem oziroma vsem odraslim, ki se nevarnosti uporabe pirotehničnih sredstev morda ne zavedajo dovolj.

Župan Zoran Janković in direktor Policijske uprave Ljubljana mag. Stanislav Vrečar sta z akcijo "Dovolj imam pokanja" želela spodbuditi ljudi 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 času veselega decembra razmišljajo o nesmiselni uporabi pirotehničnih sredstev in le-ta razmišljanja uporabijo v obliki risbe ali spisa ter se prijavijo na nagradni razpis in sodelujejo v akciji.

Na nagradnem natečaju smo upoštevali vse likovne in literarne izdelke, ki so prispeli do 25. januarja 2012. Vsaka šola je sodelovala z enim literarnim in enim likovnim delom, ki so ga izbrali na šolskem natečaju. Komisija je 25. januarja 2012 kot najboljša ocenila naslednja likovna in literarna dela.

Zaključek nagradnega likovnega in literarnega natečaja na temo »Petarda je nevarna« je potekal v ponedeljek, dne 13. februarja 2012, s pričetkom ob 10.30 v Rdeči dvorani na Mestni občini Ljubljana, Mestni trg 1.

Vsi avtorji izbranih del in njihovi mentorji so na slovesni podelitvi prejeli praktične nagrade in pisna priznanja, ki sta jim jih izročila podžupan Mestne občine Ljubljana Aleš Čerin in direktor Policijske uprave Ljubljana mag. Stanislav Vrečar. Nagrade je prispevala Policijska uprava Ljubljana in Mestna občina Ljubljana - SPVCP. Na podelitev nagrad za izbrana najboljša dela so bili vabljeni tudi vsi sošolci iz razredov najrajenih učencev, njihovi mentorji, razredniki in ravnatelji šol.

Čarodej Ive Tominc - Jole je otroke in povabljene zabaval s svojimi čarovnijami, ki jih je pripravil na temo »Nevarna pirotehnika«. Prireditelj je povezoval znani slovenski igralec Roman Končar, ki je povabljenim predstavil celoten projekt »DOVOLJ IMAM POKANJA« in literarno-likovni natečaj »PETARDA JE NEVARNA«. Po prireditvi je bila za vse udeležence pripravljena kratka pogostitev.

Ivan Mezek,
policijski inšpektor SUP PU Ljubljana



I. KATEGORIJA - LIKOVNA DELA

MESTO	Ime in priimek	OSNOVNA ŠOLA	MENTOR/ICA
1.	URŠA PAVLIN	Zavod za usposabljanje Janeza Levca, Dečkova 1/b	Ela Leskovšek
2.	CHRISTIAN PLEČKO, 6.a	OŠ Milana Šuštaršiča	Marija Murenc
3.	MATEJ ZUPAN, 4.a	OŠ Miška Kranjca	Mateja Kranjc

II. KATEGORIJA - LITERARNI DEL

MESTO	Ime in priimek	OSNOVNA ŠOLA	MENTOR/ICA
1.	REJA DEBEVEC, 6.a	OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja	Tadeja Novak
2.	KARIN ČERČEK MARINKO, 6.a	OŠ Poljane	Andreja Dvornik
	LARA LOVRIČ, 6.a	OŠ Poljane	Andreja Dvornik
3.	MARUŠA ŠTIH, 6.c	OŠ Valentina Vodnika	Viktorija Bizjan Ogrin

III. POSEBNA NAGRADA:

Komisija se je odločila, da podeli posebno nagrado za likovno deo, ki jo je dobil: ELVIS HODŽIČ, učenec 6. razreda iz Zavoda za slepo in slabovidno mladino. Mentorica je bila Nina Schmidt.

PETARDA JE NEVARNA

»Lučke, barve, pokanje,« je odgovorila Maja, ko sem jo vprašala, zakaj je spet kupila za tri velike žepe petard. Ni imelo smisla. Lučke – povsod kamor pogledaš, barve – ima celo puščico barv in pokanje, zakaj bi kdo želel poslušati ta dvosekundni pok.

Včasih sem bila taka kot Maja, rada sem jih imela. Nikoli se nisem vprašala, zakaj to počnem. Ni se mi zdelo vredno razmišljati.

Nekaj dni pred novim letom smo vsak dan s prijatelji spuščali petarde. Enkrat je Miha kupil neko kvadratno škatlo, iz katere naj bi se po vžigu spustilo pet petard visoko v zrak. »No, pa dajmo,« je rekel Luka. Škatla sta stran in se obrnila proti njej. Vsi smo jo razburljivo gledali, kot da bi videli slona sredi Ljubljane. Začelo se je. Ena modra raketa je švignila v zrak, druga, tokrat rumena, je švignila še višje od prejšnje. Že ko je hotela v zrak poleteti tretja, se je škatla prevrnila. Postali smo panični. Vsak je stekel v svojo smer in se ni obrnil, dokler ni bil vsaj petindvajset metrov stran od podivjane petarde. Čez nekaj trenutkov je bilo konec. Z Majo sva se spogledali in stekli pogledat, če je kdo ranjen. Imeli smo srečo. Vsi smo bili še celi, živi in zdravi, a še vedno na smrt prestrašeni.

»O ne!« je Miha z žalostnim glasom izrekel komaj slišno. Vsi smo pogledali in videli en avtomobil s preluknjano gumo in nek rdeč drag avto z grdo prasko. »Hitro zbežimo!« je vzkliknila Maja. »Dobro, toda ali nebi raje prej malo pospravili za sabo,« je nato rekel Luka. »Prav, ampak res hitro,« je odgovorila Maja ter začela pobirati koščke petarde. »Mislim, da ni ničesar več,« je rekel Miha. Takoj zatem smo zasilili Jeznega človeka vpiti: »Kaj pa delate mulci frdamani?« Vsi smo takoj pomislili, da je to lastnik, katerega avtomobilov. Res je bil. Odklenil je prestižen rdeč avto ter takoj opazil prasko. Jezno se je obrnil, a za njim ni bilo nikogar. Mi smo namreč takoj, ko je odklenil avto, stekli stran in to tako hitro, da bi nas še Jolanda Čepak komaj ujela.

Zaklenila sem se v sobo in prvič začela razmišljati, da bi lahko bila situacija veliko hujša. Lahko bi petarda priletela v koga izmed nas, ali pa še huje, sprožila bi se ubogemu Mihi v roki. »Ne!« sem rekla sama pri sebi. Nočem več spuščati petard. Sploh nočem biti v bližini še tako majhne petardice. Čeprav sem vedela, da bi s prijatelji morali prevzeti krivdo in nekako plačati škodo, sem si raje obljubila, da se to nikoli, ampak res nikoli ne bo več zgodilo.

Kar se tiče pa Maje in ostalih. Čeprav je Maja moja najboljša prijateljica, bom raje počakala in se družila z njo po novem letu. Še nekaj časa sem jo prepričevala, da naj neha s petardami, a ugotovila sem, da če je dovolj pametna, bo ugotovila, da je petarda res nevarna.

Reja Debevc, 6. a
OŠ narodnega heroja Maksa Pečarja
Črnuška 9
Črnuče – Ljubljana

Mentorica : Tadeja Novak (tadeja.novak@siol.com)

PETARDA JE NEVARNA

Nekje za devetimi vodami in desetimi gorami živijo petarde. Njihov dom je čarobna dežela Petardonija, ki je skrita človeškim očem. Tam jim ni nikoli dolgčas.

Petardonija je pravzaprav posebna dežela dveh kraljestev petard. Črno kraljestvo, ki se nahaja pod zemljo, sestavljajo hudobne petarde, ki samo pokajo, strašijo in uničujejo. Znale so po tem, da so najglasnejše in povzročajo nenehno tresenje tal v Petardoniji.

V Belém kraljestvu, ki leži sredi mehkih belih oblakov, pa živijo prijazne petarde. Znale so po tem, da se najlepše iskrijo.

Vendar ni vse tako svetlo, kot se zdi. Kraljestvi nista v dobrih odnosih. Črno kraljestvo želi zavladati Petardoniji in svetu. A ne samo to! Želijo, da bi planet Zemlja postal planet pokajočih petard. Belo kraljestvo pa želi, da bi bil svet bolj pisanoiskriv in vesel.

Zato nekega dne obe kraljestvi pošljeta po eno svojo petardo na Zemljo: črna petarda je lepa, hudobna, hladna in nadvse željna zavladati svetu. Bela petarda pa je najlepša v vsej Petardoniji. Je iskriča, iskrena, igriva in nadvse željna pustolovščin.

Obe petardi na petardoplanih odletita naravnost v Ljubljano tik pred novoletnimi prazniki. Tam želi vsaka ljudem pokazati, kaj zmore. Črna petarda ne izda svojega cilja. Ljudem se zdi prikupna in zanimiva. Ko izvedo, da petarda poka, se jim zdi še zanimivejša, saj želijo uživati v predprazničnem vzdušju, ker je nekaterim pokanje neizmerno všeč. Tako so črne petarde priletele izpod Petardonije in zasedle celo mesto. Poškodbe ljudi so se rekordno povečale. Nekateri otroci so izgubili vid, sluh in tudi kakšno okončino. Ljubljana je postala mesto invalidov, polna odpadkov in črnega smrada. Zdelo se je, da so črne petarde zavladale Zemlji.

Nekateri ljudje pa so le začeli ugotavljati, da je petarda nevarna. Tudi bela petarda je ves čas poskušala ljudem odpreti oči in ustaviti zmešnjavo. Preko svojih iskric je poslala signal v Belo kraljestvo. Kar naenkrat so se na nebu prikazale bele pikice. To so bile bele petarde na petardorogih. Njihova močna svetloba je začela ljudem vračati dar vida in sluha. Ko so se ljudje zavedli svoje napake, so uničili vse črne petarde in tudi njihovo kraljestvo.

Belo petardo pa so kljub prijaznosti izgnali, da jih ne bi slučajno zavedla njena mavrična iskrovost, ki bi lahko izgubila svoj nedolžni sijaj. Tako je tudi Belo kraljestvo za vedno ostalo skrito človeškim očem. Petarde so živele v njem srečno do konca svojih dni.

Kaj pa Ljubljančani? Za božič in novo leto se igrajo v snegu brez skrbi, da jim petarda v roki gori.

In počil je zgolj samo lonec, da je pravljice o petardi konec.

KARIN ČERČEK MARINKO in LARA LOVRIČ, 6.a

PETARDA JE NEVARNA

Predpraznični čas je čas veselja, meč daril... Ampak tudi čas petard. Podpis starih: _____. Takšno obvestilo smo dobili v šoli. Vedno nas opozarjajo, naj petard in ostalih pirotehničnih izdelkov ne uporabljamo. Nekateri so tega naveličani, nekaterim pa se to zdi prav. Tudi meni.

Nikoli mi ni pomislila nisem, da bi se petarde dotaknila, kaj šele uporabila! Ne vem, kaj je pri tem tako dobrega, razen tega, kaj ljudi tako vleče k uporabi petard. Tega preprosto ne razumem! Je res, da so petarde nevarne in nevarne ljudi povzročijo škodo sebi? Je res, da so petarde nevarne, da gre zaradi tega nedolžen človek v bolnišnico, TEBI pa se vedno zdi, da vse mešino? Nekateri uporabniki petard so povsem navdušeni nad njimi, a se še vedno ne zavedajo posledic. Ne zavedajo se, da lahko sprožijo velike požar in pri tem močno poškodujejo nepriznanih ljudi. Zamislite se! Pomislite, kako se počutijo ljudje in kako bi se si počutili na njihovem mestu.

Tudi, ko sedim doma na pisalni mizi, včasih dišim po pokanju petard in kar poskočim na stolu. Skratka si ne upam s svojo puščico stelo na sprehod, da se mi ne bi pripetel kakšen nezavestni dogodek, kar je zelo žalostno. Je pa res, da kdaj pa kdaj spustimo kakšen ognjenik na novo leto. Nekot, ko smo bili nekateri nevarni (ne spomni se točno, kaj se je zgodilo) in je moja sestra nevarno uporabila palico, je imela nečo in se je morala sprijazniti z majhno opeklino na roki in malce strgano ročavico.

Od tedaj vedno, ampak res VEDNO pozorno preberemo navodila in smo še bolj pazljivi. Ampak nikoli, res NIKOLI, nisem in tudi ne bom uporabila petarde.

Kato bodite vedno zelo previdni in berite navodila, če ne morete uporabljati takih izdelkov. Sploh pa preberite navodila, če ne morete uporabljati drugih kot na lastno odgovornost!

Maruša Gtuh, 6. c
OŠ Valentina Vodnika,
Adamčeva 16, 1000 Ljubljana
Mentor: Viktorija Bizjan Egrin





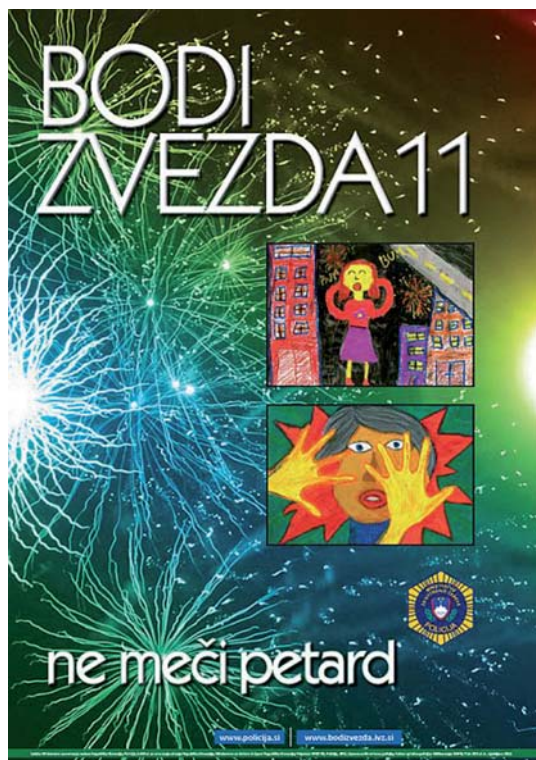
URŠA PAVLIN

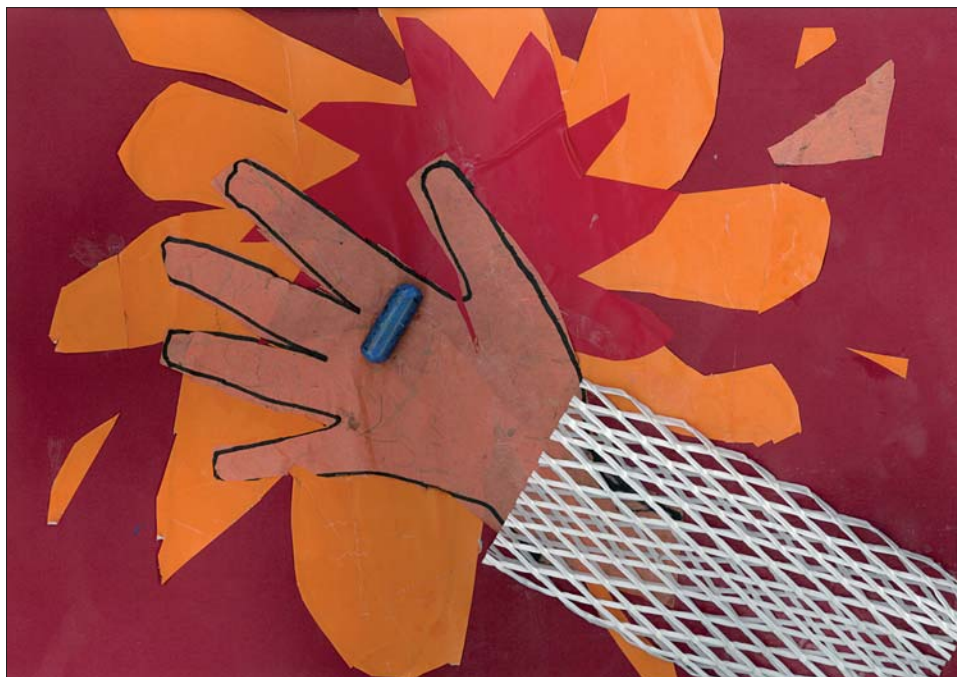


CHRISTIAN PLEČKO, 6.a



MATEJ ZUPAN, 4.a





ELVIS HODŽIĆ

Risbe so narisali učenci 1. b razreda Osnovne šole Karla Destovnika – Kajuha iz Ljubljane pod vodstvom mentorice Polone Uzman, profesorice razrednega pouka.



Kaja Hribar



Nika Paternoster



Sana Handanović



Filip Radulović



Eva Denac



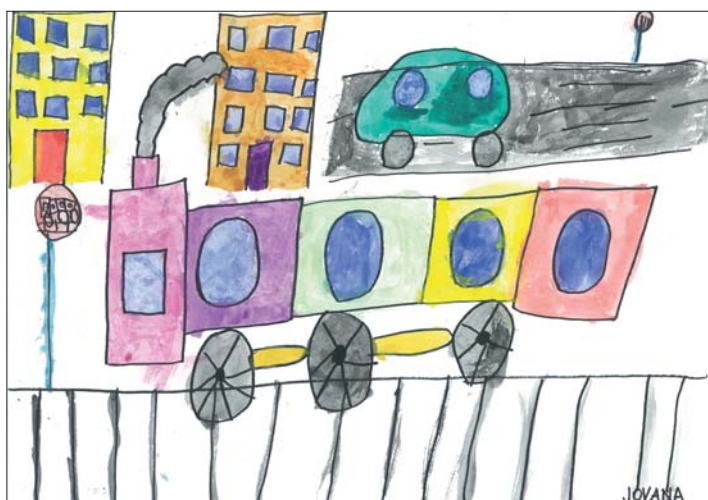
Martin Božič



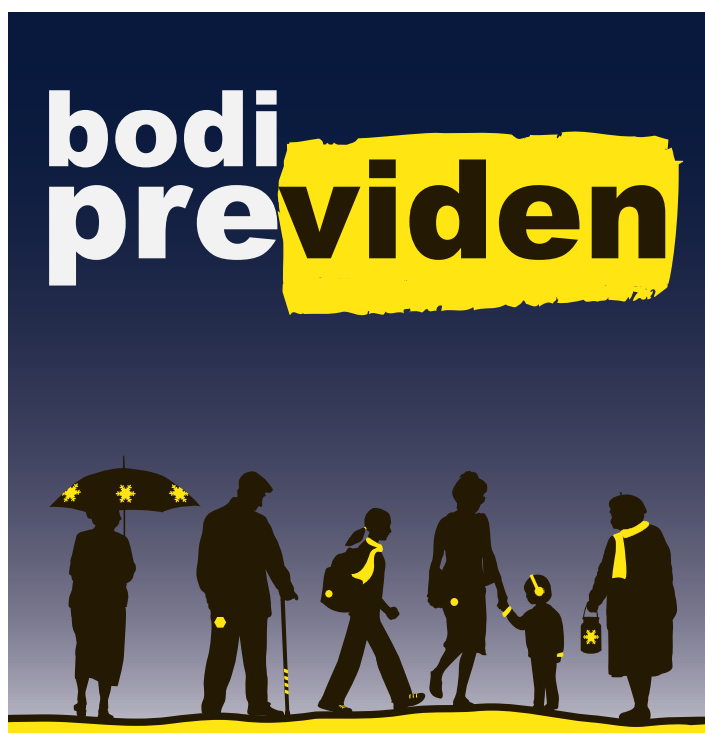
Petar Milošević



Tara Palamar



Jovana Krmpot



AC SISTEMI d.o.o.
AGROKOR d.o.o.
AVTOTEHNA d.d.
BAUHAUS Trgovsko podjetje d.o.o., k.d.
BUTAN PLIN d.d.
DANFOSS TRATA d.o.o.
DEBITEL TELEKOMUNIKACIJE d.d.
ELES d.o.o.
ENERGETIKA LJUBLJANA d.o.o.
EUROMARKT d.o.o.
FACTOR BANKA d.d.
FUTURA DDB d.o.o.
GOZD LJUBLJANA d.d.
HYUNDAI AVTO TRADE d.o.o.
IMP d.d.
JP LPT d.o.o.
JP VODOVOD KANALIZACIJA d.o.o.

KOLEKTOR ETRA d.o.o.
KPL d.d.
KPMG SLOVENIJA d.o.o.
MAGISTRAT INTERNATIONAL d.d.
MARAND d.o.o.
MDM d.o.o.
MERCATOR d.d.
MLADINSKA KNJIGA ZALOŽBA d.d.
PAPIRNICA VEVČE
PETROL, Slovenska energetska družba, d.d.
RUJZ DESIGN d.o.o.
TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA LJUBLJANA d.o.o.
TERSUS d.o.o.
VELO d.d.
ZAVAROVALNICA TRIGLAV, Območna enota Ljubljana
ZVD d.d.
ŽALE d.o.o.





Peljite internet na sprehod.

Instant Internet WiFi za več uporabnikov.



Paket Internet mini

že za **5,5 €**** na mesec

Brez dodatnih stroškov, tudi nad vključeno količino.

Mobilna dostopna točka



ZTE MF60 uFi | že od **9 €****

Instant Internet WiFi bo hitro postal vaš najboljši prijatelj, saj je ubogljiv in priazen za uporabo. Z njim lahko več uporabnikov hkrati brska po spletu, s pomočjo mobilne dostopne točke ZTE MF60 uFi, ki je lahko vaša že od 9 EUR** naprej. V promocijskem obdobju pa smo za tri mesece znižali tudi ceno paketov Instant Internet. Sedaj lahko internet uporabljate že za 5,5 EUR** na mesec, brez dodatnih stroškov, tudi nad vključeno količino.

*Omrežje Mobitel HSPA+ omogoča teoretične hitrosti prenosa podatkov do 21,6 Mb/s v smeri k uporabniku (HSDPA) in do 5,76 Mb/s v smeri od uporabnika (HSUPA). Dejansko dosežene hitrosti so manjše od teoretičnih; odvisne od kakovosti radijskega signala, povezav in naprave. Za prenos podatkov velja princip pravične uporabe storitev prenosa podatkov, kot je opredeljeno v Splošnih pogojih.

**Akcijska ponudba (50% popusta na naročnino za obdobje treh mesecev) velja v obdobju od 21. 3. 2012 do vključno 31. 5. 2012. Velja ob sklenitvi novega naročniškega razmerja ali podaljšanju obstoječega naročniškega razmerja za 24 mesecev za storitve Mobitel za pakete Internet mini, Internet start in Internet neomejeno. Velja za vse, ki nimate veljavne aneksa GSM št. 8/2005 oz. GSM št. 8/2005 Povezani (12 mesecev) ali aneksa UMTS št. 14/2005 oz. UMTS št. 14/2005 Povezani (24 mesecev) ali samostojnih aneksov GSM št. 16/2009 (24 mesecev) oz. GSM št. 16/2009 Povezani (24 mesecev), UMTS št. 17/2010 (24 mesecev) ali UMTS št. 18/2011 (24 mesecev), in izpolnjujete ostale pogoje. Akcijska cena naprave ZTE MF60 uFi 9 EUR velja za paket Internet neomejeno.

V akcijski ponudbi so količine naprav omejene. Slike so simbolične. Cene so navedene v EUR in vključujejo DDV, Telekom Slovenije, d. d., si pridržuje pravico do sprememb cen in pogojev. Za več informacij o storitvah Mobitel in za ostale pogoje nakupa naprav po ugodnih cenah obiščite najbližji Telekomov center, www.mobitel.si ali pokličite Center za pomoč uporabnikom na 041 700 700 ali 080 8000.

WWW.MOBITEL.SI

