

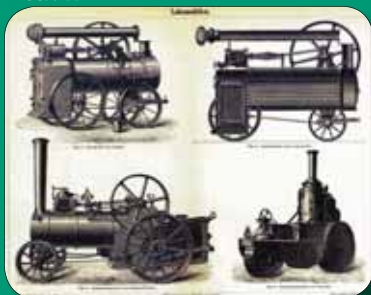
Varna pot



Vozimo pametno!

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

str. 11



str. 14



str. 19



str. 20



bodi previden



Kazalo

Contents

Program aktivnosti in dela

SPV CP MOL v letu 2013	3
Stanje prometne varnosti v MOL . . .	5
Traktor in njegov razvoj	11
Spet gremo na cesto	14
Mateja Markl	15
Ustavi se! Vlak se ne more!	17
Rožnik	18
Prostovoljci in prostovoljstvo . . .	19
Otroški kotiček	21

Naslov uredništva

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

Kurentom zime letos ni uspelo odgnati, saj je sneg kar naletaval. Čeprav je zvečer pogled na vrtinčenje snežink pod prižgano cestno svetilko romantičen, bi to romantiko z lahkoto zamenjali za drugačno. Za prebujajočo naravo, cvetoče zvončke, trobentice, tulipane, narcise, polno skledo regratove solate, lažja oblačila in obutev ...

Zimske vremenske razmere vsem nam povzročajo veliko težav. Še najmanjši problem je kidanje dvorišč. Večji se pojavijo, ko je treba na pot z vozilom. Promet na primorski avtocesti stoji ob vsakem malo večjem sneženju, vsakič so problemi isti. Največ zastojev naj bi povzročali vozniki kamionov, ki se iz prometa ne izločijo pravočasno. Ti trdijo nasprotno, in sicer da zimske službe svojega dela ne opravijo pravočasno in dobro, zaradi česar prihaja do. Začaran krog.

Ampak večina nas je vsakič varno prispela na cilj, seveda z veliko me-

ro strpnosti in previdnosti. Jaz vem, da sem vsakič prispela v službo, le dvakrat ali trikrat sem zamudila zaradi tega, pa je moja pot le v eno smer dolga devetdeset kilometrov. In takrat je snežilo kot za stavo. Mislim, da so fantje na plugih garali in si zaslužijo pohvalo. Morda bi kakšen klanec res lahko malo prej in pogosteje splužili in posuli, da ne bi bilo tako številnih zdrsov. To je moja pripomba na njihovo delo. Koliko je uresničljiva, pa ne vem. Verjetno poklicni vozniki tudi predlagajo tovrstne »izboljšave«. Če jih je možno uresničiti in s tem izboljšati prometno varnost, prelaganje odgovornosti ni dobrodošla. Prihodnjo zimo si torej ne želimo nepotrebnih zastojev.

Čeprav se je zima zavlekla, je pomlad že pred našim pragom in bo vsak trenutek vsa bujna in cvetoča vstopila v naše domove in naša srca. Odprite vsa vrata!

Varno pot vsak dan!

Mira Vidmar

Navodila za pisanje člankov

Besedilo oddajte na CD - zgoščenki skupaj z natisnjenim 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 presledki med vrsticami.

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

Glasilo VARNA POT

Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Boris Makoter
Tajnik Zvone Milkovič
Cvetka Škof
Mira Vidmar

Odgovorni urednik

Tajnik Zvone Milkovič

Lektorica

Vanda Bedenk

Tehnično urejanje in oblikovanje

INDA d.o.o.

Tisk

Tiskarna Toja Propaganda d.o.o. 100 izvodov

PROGRAM AKTIVNOSTI IN DELA SPV CP MOL V LETU 2013

Področje dela ja zakonsko urejeno v predpisih, ki obravnavajo problematiko vzgoje in izobraževanja ter varnosti cestnega prometa. Podlaga za delovanje Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana so:

- Zakon o voznikih (ZVoz)
- Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP)
- Zakon o motornih vozilih (ZMV)
- Zakon o cestah (ZCes-1)
- Prometna politika MOL
- Odlok o ustanovitvi SPV CP MOL
- Odlok o cestno prometni ureditvi MOL
- Nacionalni program varnosti cestnega prometa
- Zakon o prekrških
- Pravilnik o pogojih, ki jih morajo izpolnjevati vozila in vozniki vozil, s katerimi se prevažajo skupine otrok
- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah
- Tehnična specifikacija za javne ceste – naprave in ukrepi za umirjanje prometa
- Odlok o občinskih cestah

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je v svojem 16-letnem delovanju oblikoval in utrdil osnovne programske usmeritve, ki obsegajo, na dolgi rok, aktivnosti na področju vzgoje, izobraževanja, ukrepov tehničnega urejanja, ureditev vertikalne in horizontalne signalizacije, sooblikovanja in nadzora prometno tehničnih in prometno-pravnih standardov.

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

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

Velika večina teh aktivnosti poteka v okviru programa redne dejavnosti, programa prometno-vzgojnih akcij, programa ostalih dejavnosti in programa na področju medobčinskega in mednarodnega sodelovanja. Veliko dela bo tudi z uvajanjem Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa in v zvezi s tem izdelavo Programa varnosti v cestnem prometu MOL, ki bo temeljil na najbolj ogroženih udeležencih v cestnem prometu – pešcih, kolesarjih in mladih voznikih ter dveh najpogostejših povzročiteljih prometnih nesreč: hitrosti in alkoholu.

Programi in cilji so usklajeni z dolgoročnim načrtovanjem AVP Sveta za preventivo in

vzgojo v cestnem prometu, ki predvsem pomeni približevanje viziji nič - nič poškodovanih in nič mrtvih v prometnih nesrečah na slovenskih cestah. V zvezi s tem tudi usklajenost programa z Nacionalnim programom varnosti cestnega prometa Republike Slovenije.

Ocene potrebnih sredstev Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL temeljijo na letnem programu dela in usmeritvah v Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, ki predvideva znatna sredstva lokalni skupnosti za uresničitev doseženih ciljev pri zmanjšanju števila mrtvih in zagotavljanju večje prometne varnosti ter pripravi Programa varnosti cestnega prometa MOL.

Predvidevamo, da pri realizaciji zastavljenih nalog ne bomo imeli nepričakovanih težav razen »kroničnega« pomanjkanja sredstev, katere predvidevamo dodatno zagotavljati s pomočjo donatorjev.

Ocenjujemo, da bomo zastavljene cilje, glede na prejšnja obdobja, realizirali v manjšem obsegu. S proračunskimi sredstvi bomo težko zadržali trend izobraževanja, opremljanja, vzgoje, preventive in umirjanja prometa na ravni prejšnjih let.

S pomočjo dodatnih sredstev bomo izboljšali in dvignili kvaliteto aktivnosti, saj bomo s temi sredstvi naredili maksimalno in celo več kot bomo zmožni s proračunskimi sredstvi.

V minulih letih se je izoblikovala in utrdila osnovna programska usmeritev, ki je obsegala tako aktivnosti na področju vzgoje in izobraževanja, tehničnih ukrepov in sooblikovanja ter nadzora nad upoštevanjem prometno-tehničnih in prometno-pravnih standardov.

REDNE DEJAVNOSTI VKLJUČUJEJO:

Sodelovanje z vrtci - usposabljanje vzgojiteljev in zagotavljanje ustrezne literature ter potrebnih didaktičnih pripomočkov,

Rumene rutice kresničke in odsevni trak - akcija v začetku šolskega leta; opozorilo voznikom na prisotnost otrok na cesti, zlasti učencev prvih razredov,

Kolesarski izpiti - program pridobivanja znanja in spretnosti na kolesu v četrtem in petem razredu osnovne šole in opravljanje izpita - program S kolesom v šolo, zagotavljanje potrebne opreme za osnovne šole, kot so: kolesa, poligoni, prometne table, prometni prti, brošure, zgoščenke, nalepke, zapisniki o pregledu koles, odsevni telovniki, stožci, odsevni trakovi, priročniki ipd.,

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

Stalna šolska prometna služba-prostovoljna prometna služba - celo šolsko leto in na začetku novega šolskega leta ter po zimskih počitnicah (starši, upokojeanci, člani ZŠAM, mestni redarji, policija); gre za pokrivanje kritičnih točk pred osnovnimi šolami, za zagotovitev varnostnih telovnikov in drugih tehničnih pripomočkov, za usposabljanje itd.,

Varna pot v šolo - sodelovanje z osnovnimi šolami, AVP SPV, policijo, ZŠAM Dolomiti, POŠ-TEL, LPP, Logističnim centrom, Inšpektoratom, Mestnim redarstvom, Mestno zvezo upokojencev, prostovoljci iz društev, ustanov in zavodov ter starši ob začetku šolskega leta, izvedba 14-dnevne akcije s postavitvijo plakatov, transparentov, obešank, letakov in razdelitvijo brošure Prvi koraki v svetu prometa, ki bodo opozorili širšo javnost na začetek novega šolskega leta,

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

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

Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu - izvedba XVII. občinskega tekmovanja Kaj veš o prometu na eni od ljubljanskih osnovnih šol, kjer preverjamo pridobljena znanja učencev osnovnih šol na novem ON-LINE sistemu. V občinsko tekmovanje se bodo vključile tudi obljublanske osnovne šole iz novo nastalih občin.

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

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

PROMETNOVZGOJNE AKCIJE VKLJUČUJEJO:

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

Delo s srednješolsko mladino - izdelava programa s sodelovanju s AVP SPV in policijo ter izvedba tega programa.

Bistro glavo varuje čelada - seznanjanje mlajših udeležencev v prometu s koristnostjo uporabe zaščitne čelade kot enega od elementov za zagotavljanje varnosti oz. ublažitev poškodb -

kolesarji, rolnarji in rolarji, motoristi, sodelovanje s sponzorji.

Stopimo iz teme –Bodi preViden - uporaba svetlobnih odsevnih teles, še posebej s strani otrok in starejših udeležencev v prometu, je namenjena učencem četrtil razredov osnovne šole, ki svojim staršem, dedkom, babicam, sorodnikom in znancom pišejo razglednico, ki je opremljena kot kupon za sodelovanje v nagradnem žrebanju.

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

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

Vključitev v akcije, raziskave in projekte AVP Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Filozofske fakultete in evropskih inštitucij.

Lutke v prometu - prometnovzgojna lutkovna igrlica, ki poučno predstavlja nevarnosti in pusti v prometu za najmlajše v vrtcih in prvih razredih osnovnih šol.

Projekt Pasavček - Varnostni pas - voznike in potnike v avtomobilih bomo opozarjali na uporabo varnostnih pasov, ki pogosto rušujejo življenja. Namen projekta je tudi spodbujanje pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev ter varnostnih pasov med vožnjo v avtomobilu. Za ponazoritev koristnosti uporabe varnostnih pasov in prikaz delovanja sil pri trku - nesreči bomo uporabnike posedli na posebno napravo - zaletavček. To predstavitev bomo, odvisno od sredstev dosegljivosti naprav, izvedli večkrat, in to na vseh prometno-vzgojnih akcijah, na prometnih dnevih na osnovnih šolah in na nekaj srednjih šolah.

Poleg tega bomo predstavljali naprave za prikaz fizikalnih zakonitosti pri trkih v prometu - naletne teže, naprave za preizkus reakcijskega časa, naprave za uporabo varnostnega pasu in preizkus alkoholiziranosti.

Teden prometne varnosti - pri obeleževanju Tedna prometne varnosti smo naredili večjo vsebinsko spremembo že leta nazaj. Spodbudili bomo mentorje in vodstva nekaterih osnovnih šol, da na šolah pripravijo Prometni dan. Ta večurna prireditev bo vključevala od 8 do 14 različnih prometno-vzgojnih vsebin (testi, risanje, oblikovanje v glini, predavanja, ogled filmov, računalniške simulacije prometnih situacij, uporabnost kolesarske čelade, razstave, predstavitev tehnične opreme, JUMICAR programa, predstavitev naprav za preizkus fizikalnih zakonitosti (zaletavček, naletne teže - vage, sedeži, alkotester itd.).

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

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

OSTALE NALOGE:

Sodelovanje z avto šolami in društvi v programu izobraževanja mladostnikov na srednjih šolah.

Spletne strani - objava glasila Varna pot na internetnih straneh Mestne občine Ljubljana in vsebin na AVP Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Glasilo Varna pot - se izdaja 4-krat letno zaradi boljše komunikacije in informiranosti OŠ, vrtcev in ustanov (ČE BO PRIMANJKOVALO SREDSTEV, UMIK IZ PROGRAMA).

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

Oprema šolskih kabinetov in prometnih koticov v vrtcih - že nekaj let zapored opremljamo prometne koticke v vrtcih; imajo že lesen semafor, 5 prometnih prtov, poganjalčke, po 20 odsevnih telovnikov, trakove, kresničke.

Tako sodobno urejen prometni koticček že imajo v nekaterih vrtcih.

Ažuriranje načrtov - šole imajo že izdelane načrte varnih poti v šolo, katere sproti vsako leto tudi dopolnijo. V veliki večini so opisi nevarnih mest končani in podatki vneseni in načrti objavljeni na spletni strani MOL-a, treba je samo še z načrti seznanjati otroke, starše in nenazadnje upravo zaradi odprav nevarnosti na šolskih poteh.

Center varne vožnje - naloge v zvezi z nadaljnjimi postopki urejanja CVV je prevzelo JP Parkirišča in tržnice. Poligon za šole vožnje uporabljajo preko SPVCP MOL, osnovne šole za pripravo na kolesarske izpite.

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

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

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

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

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

Sodelovanje na preventivnovzgojnem področju z AVP SPVCP, Mestno upravo, ZŠAM Ljubljanske Dolomiti, POŠ-TEL LPP, Logističnim centrom, Policijo, društvi, združenji, avtošolami, osnovnimi šolami, vrtci in ustanovami, ki delujejo na področju cestnega prometa in prometne varnosti.

Pri zagotavljanju dodatnih sredstev za delo Sveta predstavljajo tudi vedno večje težave pri pridobivanju donatorskih sredstev. Kljub temu predvidevamo, da bomo v letu 2013 zbrali 10.000 € dodatnih sredstev.

Vse zastavljene naloge iz programa bomo le s težavo realizirali. Dobrodošla bi bila večja sredstva donatorjev, za kar se bomo potrudili, če bomo dobili nadomestilo za delavko v tajništvu, ki je odšla v pokoj. V proračunu smo imeli leta 2011 za 20.000,00 € zmanjšana sredstva, leta 2012 za 9.000,00 €. Kljub naporom predsednik in tajnika, da se nam ta sredstva ne zmanjšujejo, nismo uspeli zadržati sredstev v proračunu v predvideni višini, kar je zaskrbljujoče, saj ista višina sredstev ostaja v proračunih 2013 in 2014, kar resno postavlja pod vprašaj realizacijo nalog, predvidenih s programom.

Lansko leto smo zmanjšali aktivnosti pri opremitvi prometnih koticov v vrtcih in šolskih kabinetih v OŠ, pri akciji za motoriste, pri sodelovanju s PUL, odpovedjo Otroškega bazarja in sodelovanju v akciji 40 dni brez alkohola, z odpovedjo nekaterih delavnic in zmanjšanju sodelovanja z Zavodom Varna pot ter Jumicarjem.

Za celotne aktivnosti, ki smo jih predvideli v skladu s programom dela, planiramo sredstva v skladu s finančnimi usmeritvami MOL-a v višini slabih enainštiridesettisoč evrov.

Resno vprašanje, ki se pri tem zastavlja, je, kako bomo realizirali program in aktivnosti v letu 2013. Predvidevamo, da bo potrebno nekatere predvidene naloge v programu še dodatno skrajšati oz. jih prenesti v naslednja proračunska obdobja, kar je odvisno od višine donacij. Odločitve o tem bo potrebno sprejemati sproti.

Predsednik Boris Makoter
Sekretar Zvone Milkovič



ANALIZA PROMETNE VARNOSTI NA OBMOČJU MOL, ZA OBDOBJE OD 1.1.2012 DO 31.12.2012 V PRIMERJAVI Z LETOM 2011



ALEKSANDER VRABIČ, mag.
SEKTOR UNIFORMIRANE POLICIJE
POLICIJSKA UPRAVA LJUBLJANA

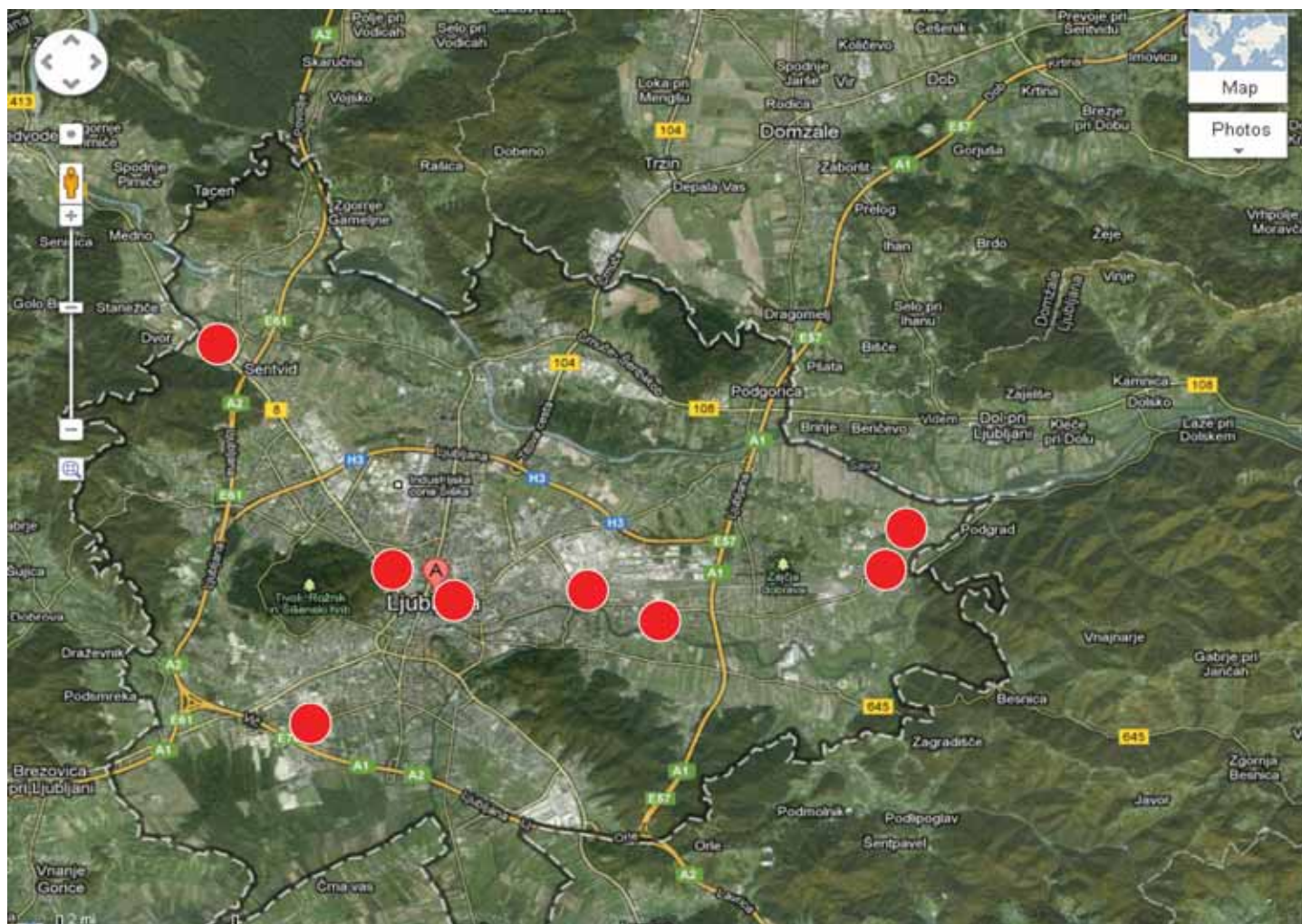
STANJE PROMETNE VARNOSTI NA OBMOČJU MO LJUBLJANA

- V letu 2012 so policisti na območju MOL obravnavali **3.256** (3.848 – 15 %) PN.
- V nesrečah je umrlo **8** (7; + 14 %) oseb **107** (132; - 19 %) oseb je bilo hudo telesno poškodovanih in **1.168** (1.374; - 15 %) oseb je bilo lažje telesno poškodovanih.

**ŠTEVILO NESREČ JE V PADCU, UMRLA JE ENA
OSEBA VEČ, MANJ JE HUDO IN LAŽJE
TELESNO POŠKODOVANIH.**

MOL V PRIMERJAVI S CELOTNO RS

- V celotni državi je v letu 2012 izgubilo življenje **129** (141), v MOL pa kot rečeno **8** (7).
- Delež števila mrtvih za MOL tako znaša **6** odstotkov (lani 5 odstotkov).



LOKACIJE PROMETNIH NESREČ S SMRTNIM IZIDOM

- 28.3.2012, Ljubljana, Trg OF 12 – nepravilno prečkanje pešca,
- 27.5.2012, Ljubljana, križišče Zaloške in Pod debelim hribom – povožen kolesar, izsiljevanje prednosti voznika os. avtomobila,
- 29.5.2012, Ljubljana, Tbilisijska 26 – povožena peška, nepravilni premik tovornega vozila,
- 14.6.2012, Ljubljana, Celovška c. 111 – povožena peška, nepravilni premik tovornega vozila,
- 5.7.2012, Medno, povožen motorist, odklop priklopnika tovornega vozila,
- 23.8.2012, Ljubljana, Kajuhova cesta pri Lidlu – povožen mopedist, nepravilni premik tovornega vozila,
- 29.9.2012, Ljubljana, Cesta v Kresnice (Podgrad 73), - umrla potnica v os. avtomobilu,
- 23.10.2012, Ljubljana, Preglov trg 5 – peška, nepravilno prečkanje.

NAJBOLJ POGOSTI VZROKI PROMETNIH NESREČ

- Nepravilni premiki z vozilom **1.093** (1.487).
- Neupoštevanje pravil prednosti **623** (723).
- Neustrezna varnostna razdalja **512** (572).
- Neprilagojena hitrost **460** (510).

POSLEDICE V NESREČAH

- Največ prometnih nesreč se je pripetilo zaradi **nepravilnega premika z vozilom**, kjer sta **2** (1) osebi izgubili življenje in pri **nepravilnostih pešcev**, kjer sta prav tako umrli **2** (0) osebi.
- Sledi **neupoštevanje pravil prednosti**, kjer je **1** (3) oseba izgubila življenje.
- Na 3. mestu je **neustrezna varnostna razdalja**, kjer ni bilo smrtnih žrtev,
- In na 4. mestu je **neprilagojena hitrost**, kjer prav tako ni bilo smrtnih žrtev.
- Smrtne žrtve so bile še pri vzrokih **nepravilne strani in smeri vožnje**, kjer sta umrli **2** (1) osebi in pri **nepravilnosti na vozilu**, kjer je umrla **1** oseba.

POSLEDICE PROMETNIH NESREČ PO VRSTI UDELEŽENCEV

- **Kolesarji** – 325 udeležениh, 1 (1) mrtev, 42 hudo telesno poškodovanih in 211 lahko telesno poškodovanih.
- **Vozniki os. vozil** – 4.917 udeležениh, 0 (2) mrtvih, 10 hudo telesno poškodovanih in 468 lahko telesno poškodovanih.
- **Potniki** – 327 udeležениh, 1 (0) mrtev, 13 hudo telesno poškodovanih in 301 lahko telesno poškodovanih.
- **Pešci** – 153 udeležениh, 4 (2) mrtvi, 27 hudo telesno poškodovanih in 114 lahko telesno poškodovanih.
- **Voznik KZM** – 28 udeležениh, 1 (0) mrtev, 2 hudo telesno poškodovana in 16 lahko telesno poškodovanih.
- **Voznik MK** – 58 udeležениh, 1 (2) mrtva, 12 hudo telesno poškodovanih in 27 lahko telesno poškodovanih.

PROMETNE NESREČE Z UDELEŽBO OTROK

- V prometnih nesrečah je bilo udeleženih:
 - otrok do 7 let = 20 (38), en otrok je bil hudo telesno poškodovan.
Povzročitelji nesreč so bili v 6 primerih.
 - otrok od 7 do 14 let = 28 (47), en otrok je bil hudo telesno poškodovan.
Povzročitelji nesreč so bili v 8 primerih.

RAZVESELJIV JE PODATEK, DA PRI OTROCIH NI SMRTNIH ŽRTEV, BILA PA STA DVA HUDO TELESNO POSKODOVANA.

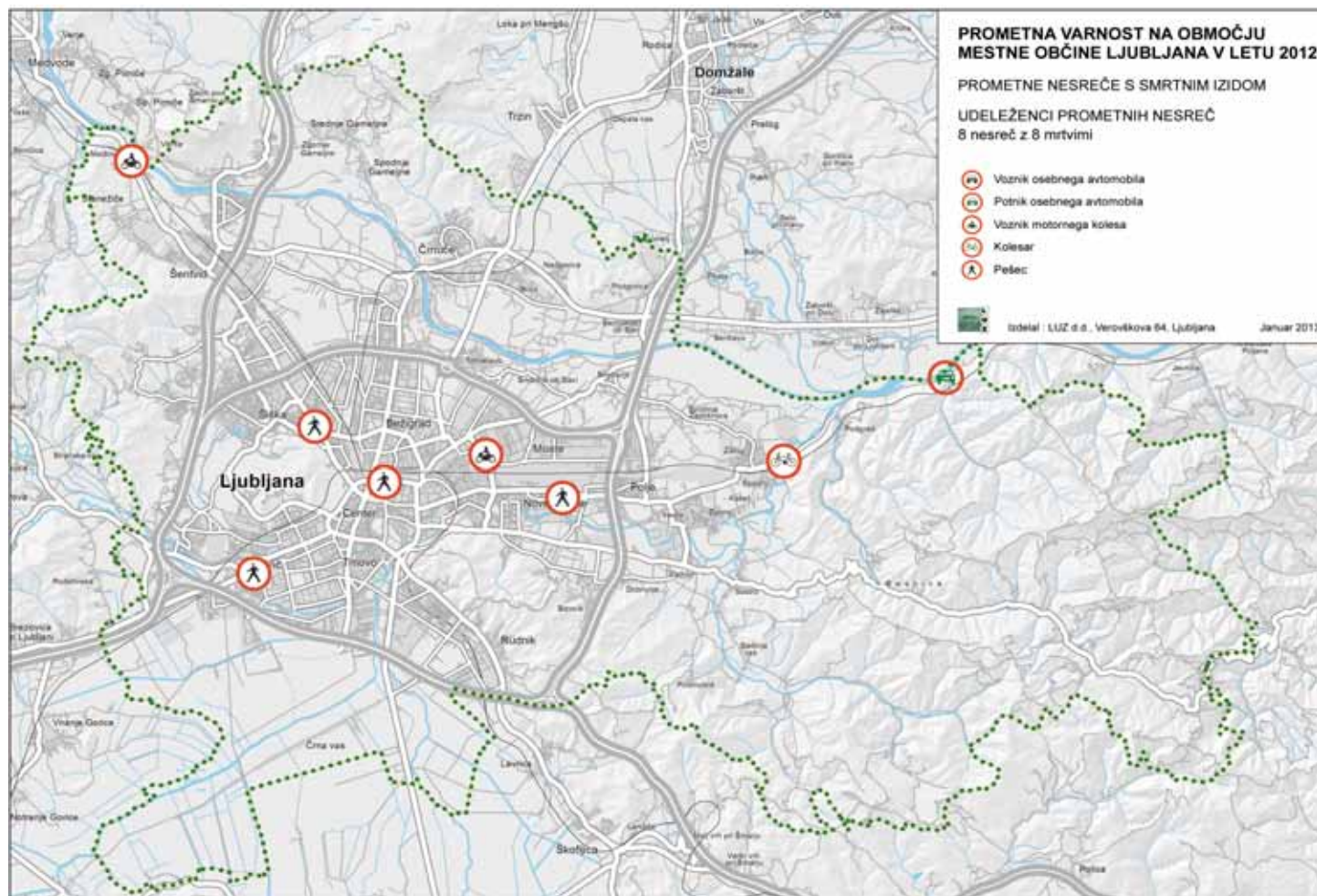
PROMETNE NESREČE Z UDELEŽBO MLADOLETNIKOV

- V prometnih nesrečah je bilo udeleženih:
 - mladoletnikov od 14 do 18 let = 90.

Pri tem se je 5 (4) mladoletnikov hudo telesno poškodovalo.

**V imenu PU Ljubljana vam želim
vse dobro v prihajajočem letu
2013.**

SREČNO!!



ALEKSANDER VRABIČ, mag.

TRAKTOR IN NJEGOV RAZVOJ

Traktorji so danes nepogrešljivi v

kmetijstvu, gozdarstvu, industriji in še kje.

A vedno ni bilo tako, saj so do njegovega

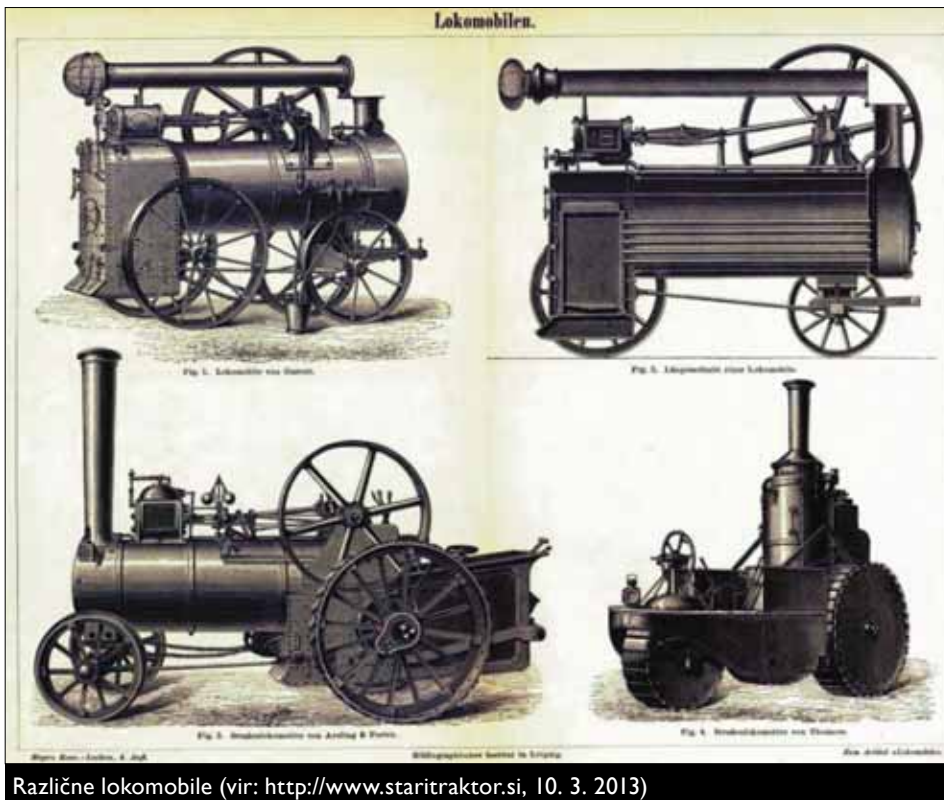
izuma ljudje opravljali delo na poljih,

travnikih, v gozdovih s pomočjo živali oz.

njihove vlečne moči.

Latinska beseda trahere pomeni vleči. Od tod tudi ime traktor – vozilo za vleko kmetijskega orodja, strojev in prikolic (tudi vagonov in plugov). Beseda traktor je nadomestila izraz vlečni motor in je bila prvič uporabljena v tovarni Hart Parr v ZDA. Prodajni direktor te tovarne jo je leta 1906 uporabil v oglaševalski kampanji. Leta 1912 so pričeli uporabljati tudi izraz farm tractor – kmetijski traktor. Moderna definicija pravi, da je traktor samopogonsko vozilo na kolesih z vsaj dvema osema ali vozilo na gosenicah, izdelano z namenom, da nosi, vleče, poganja kmetijske stroje ali naprave pri gibanju ali stacionarnem delu. Tehnični pogoji za zamenjavo živalske moči s strojem so nastali z izumom parnega stroja in kasneje z izumom motorja z notranjim izogrevanjem. Prvi predhodniki traktorjev so bile t. i. parne lokomobile oz. parni traktorji. V uporabi sta bila dva osnovna modela. Prvi je imel za osnovo kotel, nanj pa so bili pritrjeni še ostali deli. Pri drugem modelu pa je osnovo predstavljal okvir, na katerega je bil nameščen kotel. Kotle so kurili na premog, les in tudi slamo. Lokomobile je bila torej pogonska naprava, sestavljena iz parnega stroja in parnega kotla. Največkrat je bila stabilna, lahko pa tudi premična, z lastnim ali zunanjim pogonom. Lokomobile so bile zelo različne, uporabljali pa so jih predvsem na velikih posestvih v Evropi in ZDA. Ti veliki stroji so omogočili obdelovanje večjih površin; z njihovo uporabo se je zmanjšalo število delavcev in skrajšal čas dela. A še vedno je bilo za delovanje lokomobile potrebnih do 5 ljudi. V Veliki Britaniji so jih prodajali še proti koncu 20-ih let prejšnjega stoletja, uporabljali pa vse do 50-ih let prejšnjega stoletja. Slaba lastnost lokomobil je bila velika teža, saj so tehtale več ton.

Prvi traktor je bil izdelan v ZDA. Leta 1889/90 je John Froelich na podvozje lokomobile namestil Ottov enovaljni motor z notranjim izogrevanjem, katerega moč je bila 15 kW. Njegov traktor je bil še najbolj podoben samohodnemu stabilnemu motorju. Imel je prestavo za vožnjo naprej in prestavo za vzvratno vožnjo. Dosegel je hitrost do 5 km/h. Motor z dvema vztrajnikoma je bil nameščen na podvozju iz kovine in lesa. V času poskusne uporabe je uspešno poganjal in vlekel mlatilnico na različnih zemljiščih v Dakoti ter se dobro obnesel tudi na 50-dnevnem testiranju v času mlačve. Bil je prvi traktor, ki se je za takratne razmere oz. čase ponašal z dobrimi voznimi lastnostmi. Prvi kupec Froelichovega traktorja je bil kmet iz Južne Dakote, in sicer je leta 1892 kupil traktor, izdelan le v dveh primerkih v podjetju Waterloo Gasoline Traction. Omenjeno podjetje je leta 1914 pričelo izdelovati



Različne lokomobile (vir: <http://www.staritraktor.si>, 10. 3. 2013)

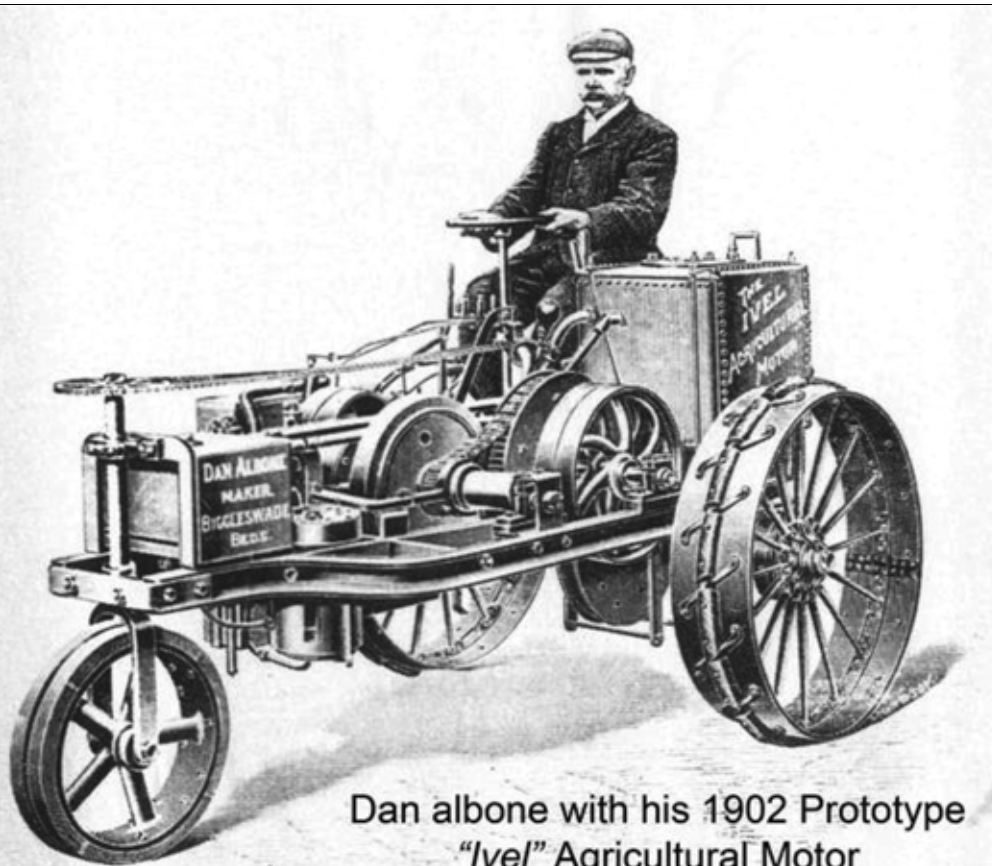
traktorje Waterloo Boy, leta 1918 pa je podjetje kupil John Deere in ga preimenoval v John Deere Tractor Company.

V Evropi, natančneje v Veliki Britaniji, je s konstrukcijo traktorjev začel Daniel Albone, in sicer leta 1897. Poimenoval ga je Ivel Agricultural Motor, saj beseda traktor takrat še ni bila uveljavljena. Albone je bil angleški izumitelj, izdelovalec in kolesar. Njegov kmetijski stroj oz.

vozilo je bilo lahko (403 kg), doseglo je hitrost 8 km/h, motor pa je bil dvovaljni in štiritačni z močjo 6 kW (8 konjskih sil). Leta 1902 je Albone s sodelavci ustanovil Ivel Agricultural Motors Limited. Njegov traktor je bil nagrajen na Kraljevi kmetijski razstavi leta 1903 in 1904. Omenjena tovarna je izdelala približno 500 traktorjev in jih izvažala v 20 držav po celem svetu, tudi v Avstralijo in Novo Zelandijo. Originalni motor je izdelovala tovarna Payne & Co. of Co-



Froelichov traktor (vir: <http://www.sio.net>, 10. 3. 2013)



Daniel Albone in njegov kmetijski stroj oz. vozilo (vir: <https://www.google.si>, 10. 3. 2013)

ventry, po letu 1906 pa so uporabljali francoske motorje Aster. Traktor Ivel je imel le eno sprednje kolo z gumijasto pnevmatiko in dve veliki zadnji kolesi. Motor je bil vodno hlajen. Traktor je imel dve prestavi, eno za vožnjo naprej in eno za vožnjo vzvratno. Menjalnik je omogočal tudi nevtralni položaj. Sedež za voznika je bil nameščen na desnem zadnjem delu traktorja, volan pa sredinsko. Poleg sedeža za voznika je bil velik rezervoar za že omenjeno vodno hlajenje. Na zadnjih kolesih so bile nameščene tračne zavore. Sčasoma so traktorji Ivel postali težji, bolj robustni in močnejši, toda v razvoju so nekoliko zaostajali za drugimi. Po letu 1920 je premoženje tovarne, ki jih je izdelovala, kupilo podjetje United Motor Industries Limited. Ivel je pomenil začetek industrijske proizvodnje traktorjev v Veliki Britaniji oz. Evropi. Žal je ohranjenih le malo primerkov.

Prvi, ki so pričeli serijsko izdelovati traktorje, so bili Američani, in sicer v tovarni Ford. Leta 1917 so pričeli na tekočem traku izdelovati traktorje Fordson (podjetje Henry Ford & Son). Prvi prototip so predstavili že deset let prej. Traktor Fordson je bil sodoben, majhen in lahek, cenovno dostopen povprečnemu kmetu. Da so sestavili 4000 delov, kolikor ga je sestavljalo, so potrebovali 30 ur in 40 minut. Sestavne dele zanj so izdelali v tovarni v Michiganu, saj dobaviteljev, kakršne imajo proizvajalci danes, še niso poznali. Še istega leta kot so pričeli s proizvodnjo, so prodali prvi traktor za ceno 750 dolarjev. Traktor je imel vgrajen štiritaktni bencinski motor s štirimi valji, ki je zmožel 16 kW oz. 22 konjskih sil pri 1000 obratih. Izpopolnjen menjalnik je omogočil 3 prestave za vožnjo naprej. Prodajali so ga po celem svetu; nekaj let je bila pomembno Fordovo tržišče tu-

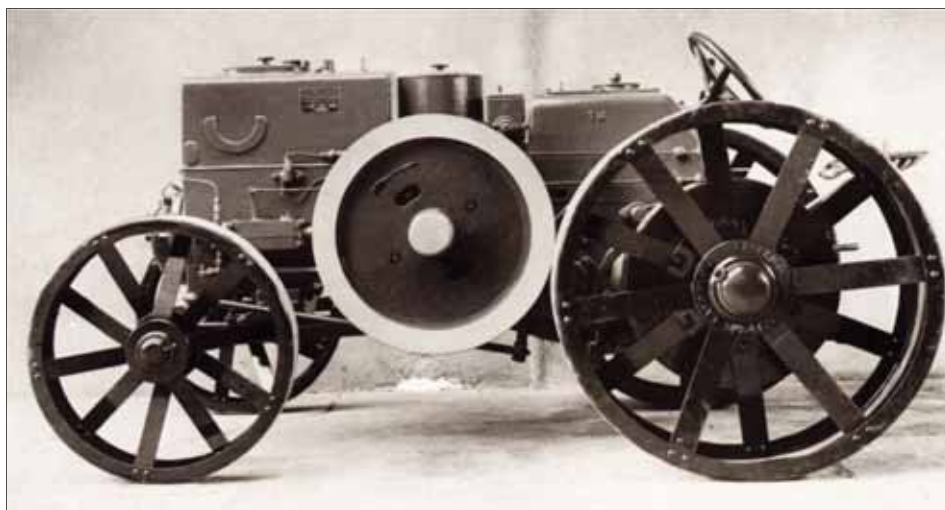
di Sovjetska zveza. Zato so leta 1919 odprli novo tovarno v Corku na Irskem. Proizvodnja Fordovih traktorjev je bila res velika. Leta 1926 so jih izdelali skoraj 100 000, v enajstih letih pa le v ZDA več kot pol milijona.

Medtem ko so v ZDA in Veliki Britaniji razvijali in izdelovali traktorje s štiritaktnimi bencinskimi motorji, so v drugih evropskih državah (Nemčija, Italija, Francija, Madžarska) prevladovali modeli z žarilno glavo. Prvi stacionarni motor z žarilno glavo so sicer naredili leta 1892 v angleškem podjetju Richard Hornsby & Sons, izumil in leta 1890 patentiral pa ga je Herbert Akroyd Stuart. Šest let kasneje so v omenjenem podjetju naredili prvi traktor in lokomotivo s Stuartovim motorjem – prvi vozili na svetu z motorjem s kompresijskim vžigom. Znan je bil kot Hornsby Akroyd Patent Safety Oil Tractor Engine. Enega so prodali v Veliko Britanijo, kasneje pa tri v Avstralijo. Tudi v švedskem podjetju Munktells Mekaniska Varkstads so leta 1913 začeli izdelovati traktorje z motorjem z žarilno glavo. Ti traktorji so bili zelo veliki, težki in robustni. Tehtali so do 8 ton, premer zadnjih jeklenih koles je bil 2,1 metra, hladilni sistem pa je imel zmogljivost 400 litrov vode. Dosegel je hitrost 3,2 km/h. Motor je deloval na surovo nafto in razvil moč do 30 konjskih sil. Narejenih je bilo 31 primerkov in kljub visoki ceni kar 28 prodanih.

Leta 1921 je v Nemčiji pričel izdelovati traktorje Heinrich Lanz in jih imenoval Lanz Bulldog. Izdelovali so jih vse do leta 1960. Štiri leta pred tem je Lanzovo tovarno kupil John Deere in takrat je bilo ime Lanz Bulldog nekaj časa ukinjeno. Kljub temu velja omeniti, da so bili ti traktorji izredno priljubljeni. Še danes je ime Bulldog sinonim za traktor, zlasti na Bavarskem. Priljubljenost si je prislužil zaradi preprostega pogonskega agregata, enostavnega vzdrževanja in primerne cene. Sprva majhno prostornino motorja (6,3 l) so z razvojem povečali (19,3 l), kot gorivo pa so lahko uporabljali tudi odpadna olja. Leta 1930 pa so s proizvodnjo



Leta 1917 so pričeli serijsko izdelovati traktorje Fordson (vir: <https://www.google.si>, 10. 3. 2013)

Traktor Munktell (vir: <https://www.google.si>, 10. 3. 2013)Traktor Lanz Bulldog (vir: <https://www.fotocommunity.de>, 10. 3. 2013)Traktor Landini 25/30 HP z motorjem z žarilno glavo (vir: <http://www.staritraktor.si>, 10. 3. 2013)

traktorjev začeli tudi bratje Fendt s svojim očetom. Z delom, začetim v kovačiji na Bavarskem, jim je sčasoma uspelo prepričati kupce z novimi tehničnimi rešitvami. Najprej je nastal majhen traktor z nošenim plugom in od vožnje neodvisno kosilnico. Ime Fendt Dieselross (dizelski konj) je ponazarjalo, da si kmetje zares lahko omislijo zamenjavo pravega konja s kovinskim. V Italiji je že leta 1884 Giovanni Landini začel izdelovati kmetijske naprave in stroje (mlatilnice, lokomobile). Njegovo predvidevanje, da bo prihodnost pripadla motorjem z notranjim izgorovanjem, ga je privedlo do tega, da se je posvetil razvoju svojega motorja z žarilno glavo in ga tudi predstavil na svetovni razstavi leta 1890 v Parizu. Leta 1928 je njegovo podjetje pričelo s serijsko izdelavo traktorjev z žarilno glavo in se tako uvrstilo med legende traktorske tehnike le nekaj let za Lanzevim Bulldogom. Traktorje Superlandini so izdelovali vse do leta 1953. Med italijanskimi proizvajalci traktorjev velja omeniti tudi podjetje Lamborghini, ustanovljeno leta 1948, morda bolj znano po proizvodnji športnih avtomobilov.

V začetku dvajsetih let prejšnjega stoletja so se pričeli v nekaterih državah (Italija, Nemčija, ZDA) pojavljati prvi traktorji z dizelskimi motorji. Prinesli so pravo popestritev in nov razcvet v razvoju teh vozil. Francesco Cassani, ustanovitelj podjetja SAME, je leta 1927 izdelal traktor, opremljen z dvotaktnim dizelskim motorjem, ki je zmogel 40 konjskih sil. Menjalnik je imel tri prestave za gibanje naprej in eno za vzvratno vožnjo, dosegel pa je hitrost 15 km/h. Funkcionalnost traktorjev se je zelo povečala z izumom hidravličnega dvigala s tritočkovnim

jim spreminjanjem omogočala tudi spreminjanje hitrosti, ki je tako postalo brezstopenjsko. V nemški tovarni Fendt so leta 1970 pričeli z razvojem traktorja s hidromehansko transmisijo in ga leta 1995 ponudili na tržišču z oznako Vario. Njihovi visoko zmogljivi traktorji z oznako Vario TMS dosegajo moč do 300 konjskih sil. V Sloveniji se je proizvodnja traktorjev začela leta 1972, ko so jih pričeli izdelovati v Železarni Štore v sodelovanju s podjetjem FIAT. Sodobni traktorji imajo vedno večji izkoristek in tudi hitrost vožnje. Običajna cestna hitrost teh vozil je 40 km/h, nekaterih celo 50 km/h. Tudi njihove vozne lastnosti so se z razvojem izboljševale. Oprema sodobnih traktorjev vključuje tudi vzmetenje prednje osi in kabine, vgradnjo varnostnih sistemov proti zvrčanju, omogoča izjemno vidljivost. Tudi zunanji videz je lepši. Specializirani so za opravljanje najra-

Oranje s traktorjem Landini (vir: <http://www.staritraktor.si>, 10. 3. 2013)

prijetjem (Ferguson, 1925) in priključne grede. Približno v tem obdobju oz. malo kasneje so se na traktorjih pričele uporabljati pnevmatike. Prve nizkotlačne pnevmatike za kmetijske stroje so bile prodane leta 1932. Zaradi številnih prednosti so jih v kratkem času pričeli uporabljati vsi proizvajalci. Naj omenim še to, da je bilo v razvoju traktorjev nekaj takih modelov, ki so imeli namesto koles gosenice. V času tik pred 1. svetovno vojno sta francoska in britanska vlada kupili nekaj takih traktorjev za prevoz težkega blaga. Razvoj traktorjev z gosenicami se je nadaljeval v razvoj tankov.

Leta 1954 se je v Angliji pojavil prvi traktor s hidrostatičnim pogonom. Hidromotorji so bili nameščeni neposredno na zadnja kolesa. Preko cevi so bili povezani s črpalko, ki je poganjala motor. Spremenljiva iztisnina v črpalki je s svo-

zličnejših opravil, zato lahko danes govorimo o različnih vrstah teh vozil. Skladno z njihovim razvojem je napredovala tudi druga kmetijska mehanizacija, ki se uporablja skupaj s traktorjem.

Cvetka Škof

Viri:

Demšar, Ivan. Zgodovinski razvoj traktorja. Dostopno: <http://www2.lecad.si>, 3. 3. 2013

Zgodovina traktorjev. Dostopno: <http://traktorji.blog.si>, 3. 3. 2013

Razvoj traktorja. Dostopno: <http://www.staritraktor.si>, 3. 3. 2013

Traktor. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 3. 3. 2013

Fendt skozi zgodovino. Dostopno: <http://www.intereport.si>, 3. 3. 2013

SPET GREMO NA CESTO

Nekaj razmišljanj in napotkov k novi motoristični sezoni



Ta članek je nastajal v prvih dneh aprila, ko je bil pogled skozi okno vsak dan videti kot prvoaprilska šala. Zima si nas je letos prav pošteno privoščila in namesto da bi motoristi nabirali prve kilometre ob sončnih koncih tednov, smo svoje konjičke opazovali z lopato v roki in ugibali, ali se bo letos začetek sezone pomaknil globoko v april ali celo maj. Hej, ne damo prvomajskih praznikov, prve priložnosti za nekaj dnevno vožnjo. Lepo po vrsti.

Na žalost vozniki motornih koles in koles z motorjem v teh krajih tudi v povsem običajnih letnih časih nimamo prav dolge sezone. Tisti najbolj trdoživi jo podaljšajo pozno v jesen, večina pa jo zaključijo, ko se dnevi skrajšajo in temperature ne presežejo dvomestne številke. Jo pa večinoma otvorimo že ob prvih toplejših sončnih žarkih, saj je zimski premor vedno predolg, želja po dvokolesnih užitkih premočna. Sploh ne čudi, da smo tudi letos, kljub nenavadno vztrajni zimi, lahko v redkih suhih dneh opazili najbolj zagrizene motoriste. Vsi ostali bodo na ceste pripeljali v prihodnjih dneh, polni adrenalina in željni čim hitreje nadoknaditi zamujene kilometre. Vendar, na začetku hiteti ni dobro.

V vsaki novi sezoni se znova pojavijo trije dejavniki, ki jih motorist ne bi smel spregledati. Prvi je fizična in psihična pripravljenost motorista, drugi je izpravnost in tehnična brezhibnost jeklenega konjička, tretji pa cesta in prometni udeleženci.

ČE NISI STOODSTOTEN, NE SEDAJ NA MOTOR

Fizična pripravljenost je zelo pomembna, saj vožnja motorja ni sprehod ali udobna vožnja v avtomobilu. Gre za zelo fizično dejavnost, ki poleg tega zahteva visoko zbranost, a na začetku sezone voznikom manjka obeh. Karkoli smo naredili zase čez zimo, se nam bo obrestovalo pri prvih vožnjah. Ne glede na to velja, da si moramo motoristično kondicijo vsako leto pridobiti znova.

Pomembno je, da se pri prvih vožnjah tega zavedamo in ne precenjujemo svojih sposobnosti.

Občutki za motor in okolico so z meseci zakrneli, potrebno jih je znova vzpostaviti, se zavedati prometa okoli nas. Zmernost in zbranost pa naj ostaneta zapovedani kar vse leto. Odvečen adrenalina lahko kadarkoli sproščamo na dirkališču. Sezona bo dovolj dolga, da bomo lahko naredili solidno število kakovostnih kilometrov. Zakaj bi to zapravili že v prvih zavojih?!

TEHNIČNA BREZHIBNOST JE POGOJ ZA VARNO VOŽNJO

Drži, da se v garaži motoru kolesu čez zimo ne

more kaj dosti zgoditi ali pokvariti, vendar se moramo vprašati, ali je bilo pred dolgim zimskim spanjem z njim vse v redu. Motoristi slovim po skrbnosti, vendar so ob koncu sezone naše misli pogosto usmerjene v druge dejavnosti namesto v odpravljanje mehaničnih napak. Zamenjava pnevmatik in posegi v mehaniko predstavljajo dodaten strošek in tisti trenutek nepotreben.

Pred prvim vžigom je zato priporočljivo pregledati tlak v pnevmatikah in njihov profil, stanje svetlobnih teles, napetost in namazano pogonske verige, zavorne tekočine in delovanje zavor. Takšen preventivni pregled ne vzame več kot pet minut in je osnova, ki jo, mimogrede, učeniki še vedno priporočajo pred vsako vožnjo, kar je povsem nerealno, ne pa napačno.

Če so na tleh pod motornim kolesom madeži, je to znak, da je nekje popustilo tesnilo. Prva vožnja naj bo zato kar k v servisno delavnico. Obisk in pregled pri mehaniku je tudi sicer priporočljiv. Ne računajte na to, da vam bodo morebitne pomanjkljivosti odkrili, kaj šele odpravili na tehničnem pregledu.

MOKRE, SPOLZKE IN LUKNJASTE CESTE

Zima ni prizanesla niti voznikom dvokolesnikov niti cestam. Poškodbe cestišča so letos najhujše v primerjavi s preteklimi nekaj leti. Nastale luknje so za motoriste lahko smrtno nevarne. Zapoditi se brezglavo na neočiščene, na določenih delih mokre in s peskom posute ceste, je recept za težave, zato je priporočljiva dvojna mera previdnosti, poudarjeno predvidevanje in če se le da, v prvih tednih izogibanje najbolj prizadetim cestam. Ker so zdrsi spomladi zaradi mrzlega in spolzkega asfalta pogostejši, uporabljamo popolno zaščitno opremo in se ne vozimo v kavbojkah.

Apeliramo tudi na pristojne, da denar, ki ga vsako leto dajemo za plačilo uporabne ceste, letos resnično namenijo popravilu le-teh. Če že moramo plačevati več, naj bo vsaj porabljen, kot predvideva zakonodaja.

AVTOMOBILISTI, NE SPREGLEJTE NAS!

Ta odstavek namenjamo še avtomobilistom, ki so imeli letos še nekaj več časa, da so pozabili na motoriste. Na cesti smo enakovredni, zato mora veljati vzajemno spoštovanje in upoštevanje, če želimo sobivati teh nekaj lepih mesecev. Konec koncev se pod čeladami skrivajo ljudje iz mesa in kosti, večinoma tudi vozniki avtomobilov, ki se na motorju ne preobrazimo v objestne, agresivne in samovšečne nebodigatrebe. Ne mečite nas v isti koš s posamezniki, ki nam kvarijo ugled in mečejo slabo luč na motociklizem. To niso motoristi.

Prosimo vas za strpnost in povečano mero previdnosti pri manevrih, pri katerih je motorista enostavno spregledati. Predvsem gre za najpogostejše vzroke prometnih nesreč z udeležbo voznika motornega kolesa in avtomobila, kot so odvzem prednosti, nepravilni premiki z vozilom in nepravilno prehitjevanje, ki se zgodijo, ker je motorist spregledan.

Motoristi, vsak od nas si želi s prijetne vožnje vrniti v varno zavetje doma in družine, zato z našim ravnanjem pomagajmo zgraditi prijaznejšo in odgovornejšo podobo. Spoštujmo sebe in druge, zadovoljstvo v varni vožnji bo tako še večje.

Društvo Motoristični aktivisti Slovenije

Poslanstvo Društva MAKSI je predstavljanje interesov motoristov ter promocija in zaščita motociklizma v Sloveniji. Prizadevamo si osveščati javnost in vse udeležence v prometu o motorjih, motoristih in motociklizmu kot športu, prostočasnih aktivnostih in nenazadnje načinu življenja. Prepričani smo, da lahko z aktivnostmi, povezanimi z varnostjo v cestnem prometu in z zaščito šibkejših udeležencev v prometu, med katere med drugim spadamo tudi sami, občutno doprinesemo k promociji motorista kot odgovornega in razumnega udeleženca v prometu. Skozi naše delo se zavzemamo za enakopravno obravnavo vseh udeležencev v prometu.



Tomaž Lukman

MATEJA MARKL

Gospa Marklova, univerzitetna diplomirana psihologinja, vodja republiškega sveta za vzgojo in preventivo v cestnem prometu, je v prometnih krogih tako rekoč sinonim za SPVC. Je avtorica številnih člankov, soavtorica knjig in drugih publikacij s področja prometne varnosti in vodja kar nekaj odmevnih projektov. Kdo ne pozna Pasavčka? Slovenski otroci so ga vzeli za svojega. Kar nekaj generacijam otrok in njihovim staršem je »pomagal« pri osveščanju o pomembnosti uporabe varnostnega pasu v avtomobilu.

Alkohol je povzročitelj velikega števila prometnih nesreč, vsake tretje s smrtnim izidom, nasilja v družinah, med vrstniki. Eni pravijo, da smo Slovenci narod pijancev. Kaj o tem menite vi?

Alkohol oz. uživanje alkoholnih pijač je v Sloveniji relativno zelo pogosto in družbeno sprejemljivo vedenje, v preteklosti tudi vožnja pod vplivom alkohola ni bila negativno sprejeta. Moram pa povedati, da se je odnos do vožnje pod vplivom alkohola v zadnjih letih izrazilo spremenil. Na podlagi podatkov mednarodne raziskave SARTRE 4 lahko rečemo, da velika večina naših voznikov in drugih udeležencev v prometu močno obsoja vožnjo pod vplivom, nekoliko manj le v skupini mladih voznikov. To pa se pozna tudi na statistiki prometnih nesreč, saj se je delež nesreč s smrtnim izidom, kjer je prisoten alkohol, v zadnjih letih znižal na približno 23%. S preventivnimi in drugimi, tudi kaznovalnimi in rehabilitacijskimi aktivnostmi, pa je potrebno nadaljevati dolgoročno, drugače se lahko stanje hitro poslabša (tako je bil v lanskem letu delež alkohola v prometu spet nekoliko višji v primerjavi z letom 2011).

Vedno me pretrese, ko vidim mlade na ulici, tudi skoraj še najstnike, ki se opijajo, preden gredo zvečer ven, najbrž z namenom medsebojnega druženja. V mestih so to vsakdanji prizori. Kako je kaj takega sploh mogoče? Zakaj si družba pred tem zatiska oči?

Alkohol v prometu je samo odraz širše problematike alkohola v družbi: od same tolerančnosti do uživanja in pitja alkoholnih pijač ter posledično tudi neprimerne vedenja in ravnanja, v skrajnosti tudi do nasilja ter ogrožanja življenja sebe in drugih, kamor spada tudi vožnja pod vplivom. Zato se je potrebno problematike alkohola v prometu lotevati sistemsko ter v povezovanju z drugimi celostnimi pristopi oblikovanja alkoholne politike na državni ravni. Uvedba rehabilitacijskih programov kot dodatne sankcije pri vožnji pod vplivom alkohola z višjo stopnjo alkoholiziranosti je tovrsten ukrep, ki poskuša vplivati na širše življenje posameznika in njegovo spremembo vedenja in odnosa do alkohola nasploh, ne samo v prometu.

Ali imamo vzrode za preprečevanje takšnega vedenja? Kdo je zatajil?

Bolj gre za to, koliko truda vlagamo vsi kot družba, država in posamezniki za spremembo tega nesprejemljivega stanja. Zdi se mi, da se danes v družbi tako med strokovnjaki kot tudi v javnosti in med prijatelji veliko več govori o nesprejemljivosti uživanja alkohola in drugih substanc.

Posameznikom moramo poleg tega ponuditi tudi vzor in možne drugačne načine preživljanja prostega časa, drugačnega vedenja itd. So pa pri mladih ne glede na vse še vedno zelo pomembni starši in njihov odnos tako do mladostnika, ki se želi osamosvajati in nositi lastno odgovornost, kot tudi do pitja oz. vseh drugih nesprejemljivih vedenj (tudi nasilništva ...). Pa seveda vse vzgojno-izobraževalne ustanove, ki s sistematičnim in načrtnim vplivanjem poskušajo doseči mlade in jih učiti družbeno sprejemljivega vedenja. Mladi se bodo temu vedno upirali, kljub temu pa vseeno slišali naša sporočila.

S projektom Pasavček smo v Sloveniji dvignili povprečno pripetost otrok z začetnih 54% v letu 2005 na 93% v letu 2011, kar je izjemen rezultat.

Nasprotno pa je veliko mladih, ki se znajo zabavati brez alkohola in drugih opojnih substanc. Je kar nekaj dobrih projektov, ki mlade spodbujajo živeti in se zabavati brez teh. Tudi na Agenciji za varnost prometa spodbujate mlade k varnejšemu življenju. V kolikšni meri jih vključujete v nastajanje in izvajanje takih projektov?

V okviru nekaterih aktivnosti in posameznih akcij so mladi, kot naši sodelavci, tisti, ki preko medvrstniškega učenja širijo sporočilo o varnem ravnanju, izobražujejo in usposablja druge mlade. Tako so zasnovane prometne delavnice po srednjih šolah, sodelujemo tudi z raznimi mladinskimi klubi, ki izvajajo posamezne aktivnosti, nekaterim nevladnim organizacijami kot npr. DrogArt itd. V letošnjem letu smo vključeni tudi v mednarodnem projektu Evropski forum mladih na področju prometne varnosti, v okviru katerega se med mladimi in vključenimi organizacijami izmenjujejo tako primeri dobre prakse kot novejši pristopi, s katerimi bolj učinkovito dosežemo mlade z našimi sporočili (v smislu: Hodit v šolo je brezveze, raje se pelji s kolesom J).

V številnih projektih aktivno sodelujete. Ali je med njimi kakšen, ki vam je še posebno ljub?

V sedaj večletnem delu na področju prometne varnosti in zasnovi različnih programov in projektov so mi sigurno med najljubšimi prav program Prometnih delavnic, ki sem jih pred leti zasnovala kot nadgradnjo in aktiven način participacije mladih preko kritičnega razmisleka in izmenjave mnenj znotraj vrstniške skupine. Potem sem zelo navezana na projekt Pasav-



ček z vsem poznanim sloganom Red je vedno pas pripet!, ki sedaj spremlja že osmo generacijo otrok in staršev in je eden izmed redkih preventivnih projektov, ki so izrazito celostno zasnovani ter evalvirani. S projektom Pasavček smo v Sloveniji dvignili povprečno pripetost otrok z začetnih 54% v letu 2005 na 93% v letu 2011, kar je izjemen rezultat. Ljubi pa so mi tudi vsi projekti in aktivnosti, namenjeni kolesarjem, saj se sama najbolje počutim v prometu kot kolesarka.

Ali kot družba dovolj naredimo za varnost otrok v prometu?

Varnost otrok v prometu je izrazita vrednota in začetne preventivne aktivnosti so se v osnovi izrazito osredotočale na otroke, predvsem osnovnošolske. Pri teh aktivnostih je tako, da so aktualne vedno znova, saj vsako leto prihajajo nove generacije otrok. Tudi sporočila ostajajo podobna, zato delo ni nikoli dokončno opravljeno in se ne sme zaključiti, ampak nadaljevati, gradiva in aktivnosti pa dopolnjevati in nadgrajevati. Tudi starši, se mi zdi, da so vedno bolj proaktivni tudi na tem področju ter pričakujejo in zahtevajo veliko za varnost njihovih otrok. Včasih bi si želeli še nekaj več poslušati in podpore na sistemski ravni, kar se posebej kaže sedaj v času pomanjkanja finančnih sredstev.

V slovenskem izobraževalnem sistemu skorajda ni vsebin, namenjenih tej tematici. Glede na to, da je v kurikulu veliko balasta, bi njegovi snovalci vanj lahko vključili več prometno-vzgojnih vsebin in ciljev. Ali pogrešate tako zastavljeno izobraževanje?

Na splošno lahko rečem, da je prometna vzgoja otrok relativno dobro pokrita, vrtci in šole so v splošnem zelo aktivni, seveda pa bi si želeli še večje umeščenosti vsebin v kurikulum in sistemskega pristopa, manj odvisnega od posameznega učitelja in ravnatelja. Na višjih ravneh izobraževanja pa je vsebin absolutno premalo vpetih v sam kurikulum, tako da moramo na ravni srednjih šol in študijskih programov vsi skupaj narediti korak naprej, in sicer z vsebinami, projekti, sporočili in pristopi, ki bodo aktualni za mlade, različnostjo ponudbe ...

Se bo kaj spremenilo?

Na splošno sem optimistična, saj se o prometni varnosti v zadnjih letih veliko več govori, tudi pričakovanja vseh nas, posameznikov in or-

ganizacij so veliko višja kot v preteklosti. Prometna varnost spada tudi med naše človekove pravice, vrednost človeškega življenja pa neprecenljiva. Res pa je, da se je razvoj nekoliko ustavil predvsem zaradi pomanjkanja finančnih sredstev ter posledično tudi kadrovskih zmognosti, zato je potrebno poiskati druge sistemske viře, ki jih bomo kot družba namenili prometni varnosti in preventivnim aktivnostim. Ampak vedno rečem: za vsako aktivnostjo stoji cela množica ljudi, učiteljev in vzgojiteljev, predstavnikov občinskih svetov za preventivo, prostovoljcev, ki so pripravljeni delati in vlagati svoj trud in čas za večjo varnost, zato mora država tudi omogočiti okvir in pogoje, znotraj katerega bodo lahko delovali.

Zakaj toliko voznikov krši prometne predpise? Ali tako vedenje lahko opredelimo kot različno dožemanje nevarnosti? Kot nevarno in »znosno« nevarno, kot ste dejali v nekem pogovoru?

Zakaj udeleženci v prometu kršimo prometne predpise, je veliko več dejavnikov, kot bi jih lahko tukaj predstavili. Zelo podrobno se s tem ukvarja prometna psihologija. Žal nas je v Sloveniji za razliko od bolj razvitih držav psihologov na tem področju za število prstov ene roke ... V splošnem ločimo nenamerne napake, ki izvirajo iz človeške zmotljivosti, potem napake iz napačne presoje oz. slabega odločanja, pomanjkanja znanja itd., ter na vrhu, teh je najmanj, načrtnega ekscesnega kršenja prometnih predpisov, kar je povezano s posameznikovo osebnostjo v širšem smislu, kjer gre ponavadi za hujše kršitve predpisov, ki so posledično povezani z nastankom hujših prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami ali hudimi poškodbami udeležencev. In Vizija o predpostavljajo, da je sistem oblikovan tako, da prvim odpušča njihove napake (z infrastrukturnimi ukrepi), druga pa osvešča, izobražuje, usposablja, v kolikor pa to ni učinkovito, tudi kaznuje.

Kot vsakodnevna udeleženka v prometu ugotavljam, da je na cestah čedalje več voznikov, ki bi najbrž potrebovali ponovno preverjanje znanja, čeprav so na nasprotnem bregu od »divjakov«. Prepočasna odzivnost, prenizka hitrost (avtocesta), neupoštevanje nekaterih predpisov, kot je počasna in vztrajna vožnja po prehitvalnem pasu ... Gre za neznanje, strah, ali kaj drugega?

Za vse to, pa še kakšen dejavnik bi se našel. Zavedati se moramo, da je sodelovanje v prometu izrazito kompleksen proces, ki zahteva

zbranost, znanje, spretnosti, ustrezen odnos in smiselnost varnega ravnanja, posameznikovo osebnost itd. V evropskih razvitejših državah se v zadnjem času npr. proučujejo dejavniki tveganja, povezani s pozornostjo (uporaba mobilnih telefonov, glasna glasba, uporaba audio-vizualnih pripomočkov tudi pri pešcih in kolesarjih itd.) ter utrujenostjo. To sta dejavnika, ki ju praktično ne vidimo ter se ju tudi zelo slabo zavedamo, zato jima ne pripisujemo tolikšne

Prometna varnost spada tudi med naše človekove pravice, vrednost človeškega življenja pa neprecenljiva.

pomembnosti. Pa se ugotavlja, da sta povezana z nastankom preko 30% prometnih nesreč, seveda v povezavi še s kašnim dejavnikom, kot je prehitra vožnja ali vožnja pod vplivom (alkohola, zdravil, drog) ... Na področju prometne preventive se zavzemamo za uveljavitev koncepta vseživljenjskega učenja, ki bi zasnoval tako formalne kot tudi neformalne programe usposabljanja, izobraževanja in osvežitve za različne starosti in ciljne skupine.

Veliko število let ste že aktivni na področju preventive v cestnem prometu. Kaj vse se je spremenilo od takrat na tem področju?

Verjetno je ključen premik v zavedanju, da je bilo potrebno včasih problematiko prometne varnosti sploh predstavljati javnosti kot problem, danes pa se vsi zavedamo, da je problem in je potrebno predstavljati možne rešitve in ustrezne ukrepe, aktivnosti in varno ravnanje. Gre za neke vrste družbenega zavedanja oz. spreminjanja odnosa družbe do varnosti v prometu. Morda bomo v nadaljevanju prišli tudi do faze, ko se bo posameznik v različnih vlogah zavedal lastne odgovornosti do sistema kot celote ter družba in država prav tako. Kaj lahko sam naredim za večjo varnost v prometu? Se vedno pripnem, poučim svoje otroke, pomagam pri varovanju otrok na šolskih poteh, kot strokovnjak prispevam svoje znanje, širim informacijo in moje poglede med prijatelji ...

Pred dvema letoma je bila ustanovljena Agencija za varnost prometa, a se ji ponovno obeta reorganizacija. Kaj se bo zgodilo s Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu? Kaj predvideva sprememba zakonodaje?

Zakon o voznikih predvideva zakonsko ureditev občinskih Svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Polemike so sicer aktualne glede samega pravno-formalnega statusa na lokalni ravni in posledično vloge in moči SPV. Na lokalni ravni imamo vsaj 300 aktivnih posameznikov - predstavnikov občinskih SPV, ki jim je prometna varnost izredno pomembna in zato se dnevno trudijo. Naša skupna želja je oblikovati trden sistem koordinacije in izvajanja preventivnih aktivnosti preko predstavnikov občinskih SPV na lokalni ravni, vmesno regijsko raven ter močno nacionalno raven, ki bo lahko vsem ostalim nudila strokovno podporo z enotnimi gradivi in opremo ter tudi možnostjo sofinanciranja in spodbujanja primerov dobre prakse ter sodelovanje z nevladnimi organizacijami.

Ste avtorica in soavtorica mnogih člankov, strokovnih publikacij in nosilka več projek-

tov, tudi mednarodnih, ste mati treh otrok. Ste deloholik?

Ne bi rekla, da sem deloholik. Je pa res, da mi je moje delo in področje prometne preventive in prometne vzgoje zelo pomembno, da sem mu pripadna in zato marsikdaj tudi zelo vztrajna, četudi nimam zvezd na svoji strani. Zelo lepo mi je, ko dobimo na SPV kakšno osebno pohvalo, informacijo »moj otrok pa se, odkar je spoznal Pasavčka, vedno pripne in še mene opomni«, ali pa če lahko kakšnemu otroku s posebnimi potrebami omogočimo, da opravi kolesarski izpit, ker mu to pomeni priznanje za njegovo samostojnost. In zato se trudimo z mojimi sodelavci vsak dan, dan za dnem.

Vaši otroci »zahtevajo« argumente, zakaj morajo biti pripeti v avtomobilu, zakaj morajo uporabljati kolesarsko čelado ...?

Večinoma so ta vedenja del vsakdana in se niti ne sprašujejo posebej zakaj. Jasna pričakovanja, vztrajnost in doslednost ponavadi prinašajo večjo mirnost in upoštevanje pravil tudi na drugih področjih. Drugače pa vedno povem: zakon omejuje, da varuje! kar se mi zdi bistveno sporočilo, saj imajo vsa pravila v ozadju določen namen in prometna pravila skrbijo za našo varnost.

Kdo ste, ko niste Mateja Markl z Agencije?

Ne toliko z Agencije, kot iz Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki prinaša 40-letno tradicijo in je prepoznana blagovna znamka preventivnih aktivnosti in povezovanja različnih deležnikov. Kdo sem izven dela? V največji meri mamica trem nadbudnikom, ki vsak dan zahtevajo pozornost, ljubkovanje, opozarjanje in podporo poleg ostalih vsakodnevnih opravil.

V evropskih razvitejših državah se v zadnjem času npr. proučujejo dejavniki tveganja, povezani s pozornostjo (uporaba mobilnih telefonov, glasna glasba, uporaba audio-vizualnih pripomočkov tudi pri pešcih in kolesarjih itd.) ter utrujenostjo.

Spraševala je Mira Vidmar



USTAVI SE! VLAK SE NE MORE!

V mesecu februarju smo se z našimi prvošolčki pri pouku spoznavanja okolja pogovarjali o prevoznih sredstvih. Ugotovili smo, da se lahko s prevoznimi sredstvi prevažamo po kopnem, vodi in po zraku.

Ker pa je februarja v okviru Javne agencije RS za varnost prometa potekala akcija "Ustavi se! Vlak se ne more!", smo največ časa posvetili železniškemu prometu.

Učenci so z zanimanjem poslušali kratko zgodovino železniškega prometa, si ogledali različne vrste lokomotiv, kot je parna, električna in dizelska, ter aktivno sodelovali pri pripovedovanju svojih izkušenj o vožnji z vlakom.

V nadaljevanju ure smo največ časa posvetili pogovoru o tem, ali učenci poznajo prometne znake, ki so povezani z železniškim prometom. Skupaj smo si znake ogledali, učence pa sem spodbudila k razmišljanju o tem, kaj kakšen znak pomeni. Učenci so ob znakih povedali, če so jih že videli. Spoznali smo:

Andrejev križ

Prehod ceste čez železniško progo brez zapornic ali polzapornic

Znake smo nalepili v zvezke in povedali, kaj točno nam sporoča kateri znak.



Andrejev križ

Poudarila sem, da je potrebno biti pri prečkanju železniške proge zelo previden. Vlak je namreč zelo veliko in težko prevozno sredstvo, zato pri ustavljanju potrebuje več časa. Povedali smo, da se moramo pred preходом čez železniško progo vedno ustaviti in preveriti, ali se nam približuje vlak. Če so zapornice spuščene, moramo počakati, da vlak odpelje mimo, da se dvignejo zapornice in preneha utripati rdeči luči na svetlobnem prometnem znaku.



Prehod ceste čez železniško progo brez zapornic ali polzapornic



Prehod ceste čez železniško progo z zapornicami ali polzapornicami



Za zaključek ure smo iz pripravljenega materiala (različne škatle) v skupinah izdelali vlake.

Besedilo in fotografije Alenka Plevnik
OŠ Karla Destovnika – Kajuha, Ljubljana

ROŽNIK

Kopasta vzpetina loči jugozahodni in severozahodni del Ljubljane in se s tivolskim parkom spusti skoraj do samega mestnega osrčja. Njeno ime spominja na rože, čeprav je dobila ime po poraslosti z grmičevjem oz. goščo.



Cerkvica na Rožniku med letoma 1928 in 1947, avtor fotografije Vekoslav Kramarič; dostopno: <http://www.etno-muzej.si>, 25. 2. 2013

V zgodovini se Rožnik omenja že v 15. stoletju z imenom Rosenbach, ko naj bi bili na njegovem območju vinogradi. O njih danes ni sledu. Zaradi rdeče ilovnate zemlje naj bi se sprva imenoval Rusovec, a nerazumevanje tega imena je privedlo do napačnega prevoda v Rosenbach – Rožni potok. Že leta 1267 je stal na vzhodnem robu Rožnika grad Turn, ki pa ga je celjski grof Ulrik II. leta 1442 porušil. Lastnik Apfalter je dal zgraditi nov gradič Podturn, ki so ga leta 1601 kupili jezuiti. V kupnem pismu iz leta 1507 je omenjeno zemljišče na Rožniku, ki je obsegalo opuščeni Turn, pristavo, sadni vrt in okoliški gozd, ne omenja pa cerkve. Lahko sklepamo, da je v tistem času še ni bilo. Zemljišče je kupil Erazem Praunwart, njegova soproga pa je manjši del tega zemljišča podarila v dobrodelne namene. Okrog leta 1453 je bila na Rožniku na podarjenem zemljišču bolnica oz. zavetišče (lazaret) za gobavce, ki so morali živeti stran od mesta in njegovih prebivalcev. Niso smeli imeti stika z zdravimi ljudmi niti z drugimi bolniki. Ko se je v 16. stoletju pojavila kuga, so se ob njenem izbruhu bogati meščani umaknili v okolico in si na zdravem zraku postavili lesene hišice. Na Rožniku so v tistem času stale lesene kočice ena zraven druge. Na te čase spominja Metzingerjeva slika sv. Kozme in Damijana, ki sta veljala za zaščitnika pred kužnimi boleznimi in za zavetnika zdravnikov. Original danes hranijo v Frančiškanskem samostanu v Ljubljani.

V začetku 16. stoletja se omenja na Rožniku opuščen grad in več pristav ter sadovnjakov. Bile so last raznih plemičev in meščanov. Kmalu zatem se prvič omenja tudi cerkev Matere božje, in sicer leta 1526, ko je prispevala kelih in nekaj denarja za obrambo pred Turki. Strokovnjaki sodijo, da je cerkev stala na Rožniku že veliko pred tem in bila morda postavljena na zemljišču, podarjenem v dobrodelne namene. A to prvo cerkev so leta 1740 podrli in zgradili

novi, sedanjo. Posvečena je bila leta 1747 in sodi med zadnje baročne cerkve, sezidane v Ljubljani v 18. stoletju. Načrt zanjo pripisujejo arhitektu Candidu Zullianiju. Kamnoseška dela sta opravila Franc Grumnik in Lodovico Bombasi, ki je cerkev tlakoval. Ker so Francozi leta 1809 (Ilirske province) s tega območja obstreljevali avstrijsko postojanko na Ljubljanskem gradu, je bila cerkev hudo poškodovana in morali so jo zapreti. Leta 1814 so jo znova obnovili in odprli. Obnovljena je bila tudi ob koncu 19. stoletja, nato pa še leta 1963/64. Glavni oltar je marmornat in je delo kamnoseka Feliksa Tomana. Na njem je kopija umetnine Jurija Šubica Marijino obiskanje. Original se nahaja v Frančiškanskem samostanu v Ljubljani. V delavnici kamnoseka Tomana so naredili tudi nova stranska oltarja (oltar sv. Kozme in Damijana ter oltar sv. Marije Magdalene) in prižnico. Na stranske oltarje so postavili 4 lesene bele baročne kipe, na stene ladje pa obesili križev pot, delo Janeza Potočnika (1802). Rožnik je bil že od nekdaj božja pot. Kot božjo pot ga omenja Janez Gregor Dolničar že v 17. stoletju, ko so na Rožnik ob začetku šolskega leta romali predvsem

dijaki, kasneje tudi različne bratovščine. Za cerkev sedaj skrbijo ljubljanski frančiškani, in sicer že od leta 1826.

O Rožniku je pisal tudi Valvasor in ga omenil kot prijeten in ljubek hrib, ki leži blizu Ljubljane in ga ni težko obiskati, saj ni visok. V nekdanji mežnariji (gostilna Čad) je pri svoji stari materi bival urednik Ljubljanskega zvona Fran Levec. Nedaleč od cerkve na vrhu je v hiši z gospodarskimi poslopji prebival tudi Ivan Cankar. Nad Rožnikom je bil navdušen; ugajal mu je s tišino in samoto, zato se je z gostilničarjem Karlom Bergmanom domenil za sobo in tu bival s presledki med letoma 1910 in 1917. Velikokrat so ga na Rožniku obiskovali literarni ustvarjalci, njegovi občudovalci in dekleta, ki jih je imel veliko.

Rožnik je danes del Krajinskega parka Tivoli, Rožnik, Šišenski hrib, zavarovanega območja od leta 1984. Park Tivoli sega v samo središče mesta. Neopazno prehaja v Rožnik, ki je prav tako urejena površina. Med številnimi sprehajalnimi potmi, ki ga prepletajo, je še posebno znamenita Jesenkova pot, imenovana po botaniku in genetiku Franu Jesenku. Bil je zagovornik in soustvarjalec Triglavskega narodnega parka, prizadeval pa si je tudi za zaščito Tivolija. Jesenkova pot je dolga 3 kilometre, sprehajalcem pa predstavi del Krajinskega parka, predvsem različne drevesne vrste: črni in beli gaber, lipo, trepetliko, lesko, gorski javor, omoriko, kanadsko čugo, tiso, beli jesen in druge. Prične se v Tivoliju ob Poti pod turnom, poteka po pobočju Rožnika in se konča pri Galeriji Tivoli. Na območju Šišenskega hriba pa je več jam – francoskih šanc, ki so jih za svoje topove skopali francoski vojaki leta 1809.

Tako se je podoba Rožnika vseskozi spreminjala. Nekdaj je bilo pobočje pod cerkvijo obdelano. Na starih podobah iz leta 1840 je vidna cerkev Rožniške Marije, v njenem ospredju pa so na pobočju njive in travniki, drevesa in kozolci, po hribu pa se vije pot do cerkve. Pot na



Pogled na cerkev Marijinega obiskanja danes; vir: <http://google.si>, 25. 2. 2013

Rožnik so naredili v času Ljubljanskega kongresa leta 1821; zanjo sta tudi cesar in cesarica podarila 104 goldinarje. Na začetku 19. stoletja so na vrhu odprli gostilno Pri Matiji, v tridesetih letih istega stoletja pa tudi gostilno Pod Rožnikom (gostilna Čad). Ljubljanci ga po tradiciji obiščejo tudi za 1. maj, največ romarjev pa pride 31. maja, na dan obiskanja Device Marije. Na Rožniku se odvija tudi podelitev nagrade Kresnik. Nagrajenec ima čast prižgati kres. Ker je v neposredni okolici mesta, s svojo bližino, gozdnimi potmi in svežim zrakom Rožnik dobro vpliva na kakovost življenja Ljubljancov. Pred strnjeno pozidavo ga je zavarovala tudi vzpetost. Potrebno bi bilo bolj strogo kaznovati tiste, ki na tem območju parkirajo na divjih parkiriščih. Skupaj z Golovcem in Ljubljanskim gradom na jugovzhodu Ljubljane predstavlja Rožnik s Šišenskim hribom na njenem zahodu zeleni klin našega glavnega mesta.

Cvetka Škof

Viri in literatura:

- Savnik, Roman s sodelavci. Krajevni leksikon Slovenije. II. Knjiga. DZS. Ljubljana. 1971.
- Kladnik, Darinka. Ljubljana z nostalgijo. 77 zgodb o slavnih ljudeh, pomembnih dogodkih, skrivnostih, posebnostih mesta. CZ – Založništvo d.o.o. Ljubljana. 2010.

- Smrekar Aleš, Erhartič Bojan, Mateja Šmid Hribar. Krajinski park Tivoli, Rožnik in Šišenski hrib. Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU. Ljubljana. 2011.
- Petrič, Franci. Podružnična cerkev Marijinega obiskanja. Dostopno: <http://www.kam.si>, 25. 2. 2013



Predmeti v Cankarjevi spominski sobi; dostopno: <http://www.mgml.si>, 25. 2. 2013

- Veber, Alenka. Krajinski park Tivoli, Rožnik, Šišenski hrib. Dostopno: <http://www.kam.si>, 25. 2. 2013
- Seražin, Marija. Cerkev Marijinega obiskanja na Rožniku. Pot po baročni Ljubljani, virtualna razstava sakralnih spomenikov. 2012. Dostopno: <http://barok.zrc-sazu.si>, 25. 2. 2013



Po stopnicah, ki jih je ustvarila narava – po najkrajši poti na Rožnik; dostopno: <http://www.svetlana.si>, 25. 2. 2013

PROSTOVOLJCI IN PROSTOVOLJSTVO

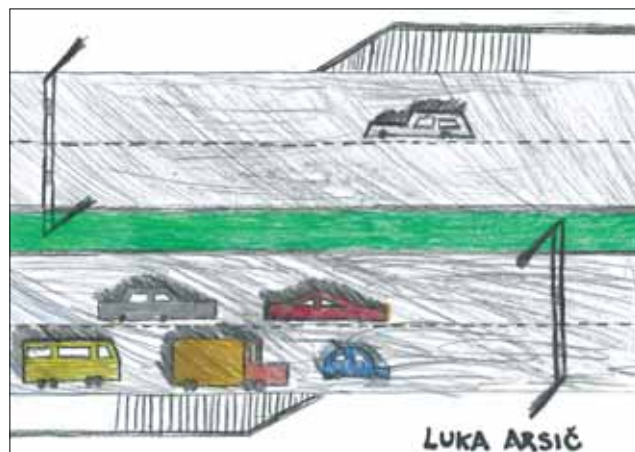
Predsednik republike Borut Pahor se je v času volilne kampanje pridružil prostovoljcem ter sodeloval pri varovanju jutranjega prihoda šolarjev v šolo. Sodeloval je pri fizičnem varovanju najmlajših (prvi in drugi razredi OŠ), poučevanju starejših učencev z nasveti in odgovorih na vprašanja o cestno - prometnih predpisih in svetovanju staršem ter voznikom na površinah v okolici šol.



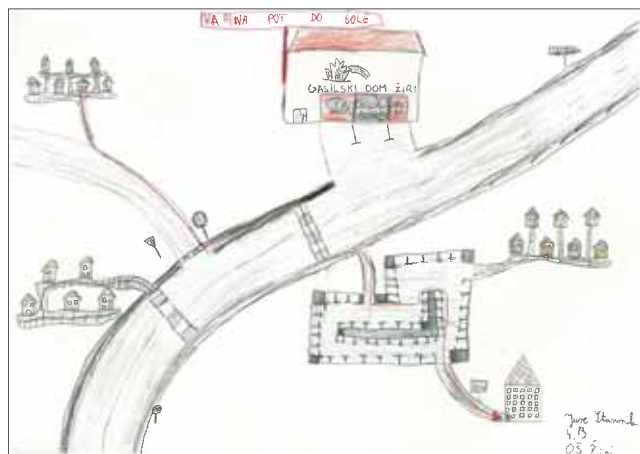


Foto: Denis Luka Sarkič
besedilo: Urad predsednika republike Slovenije

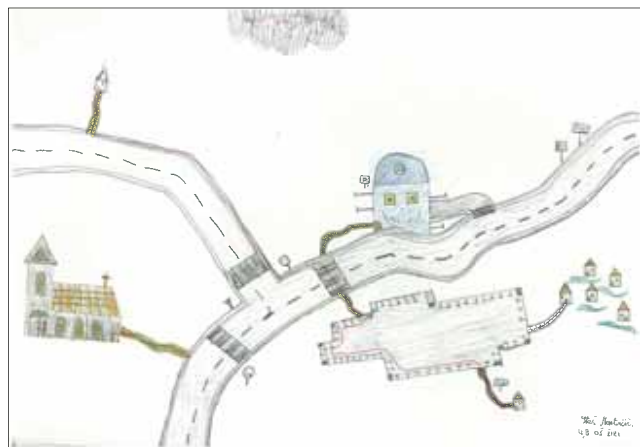
OTROŠKI KOTIČEK



Risbice so prispevali učenci 4. b razreda OŠ Karla Destovnika – Kajuha iz Ljubljane in mentorica Marjeta Vaupotič.



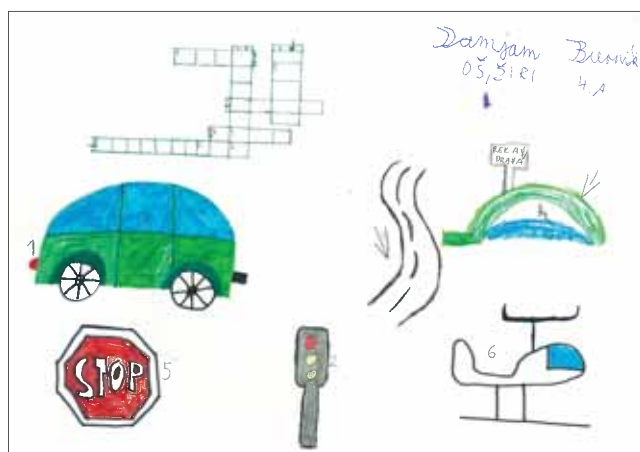
Jure Stanonik, 4. b – OŠ Žiri



Staš Martinčič, 4. b – OŠ Žiri



Julita Kavčič, 4. a – OŠ Žiri



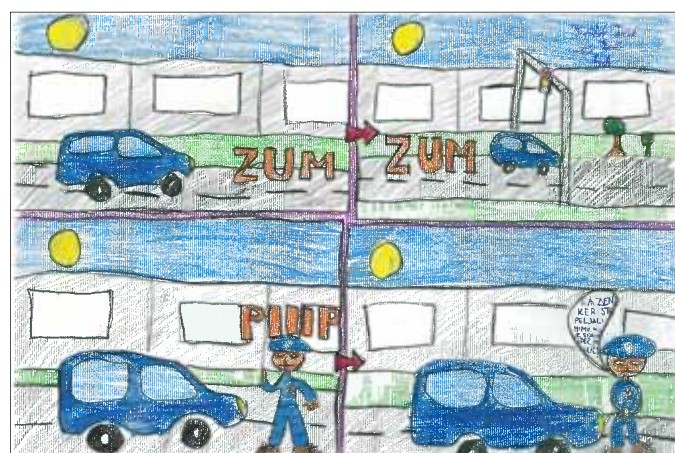
Damjan Burnik, 4. a – OŠ Žiri



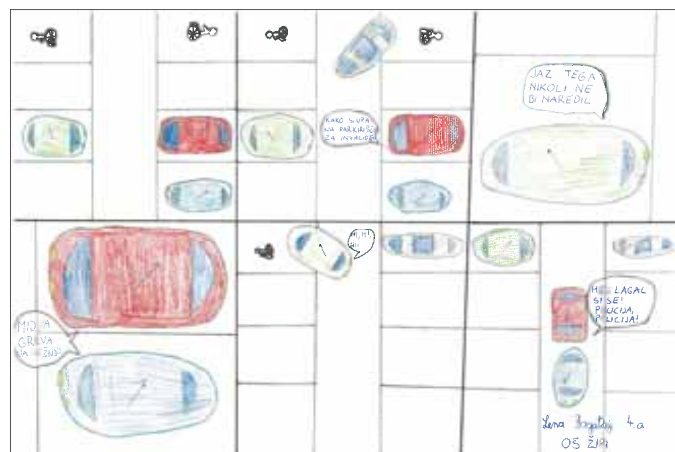
Janez Naglič, 4. a – OŠ Žiri



Drejc Bojuh, 4. a – OŠ Žiri



Krištof Trček, 4. a – OŠ Žiri

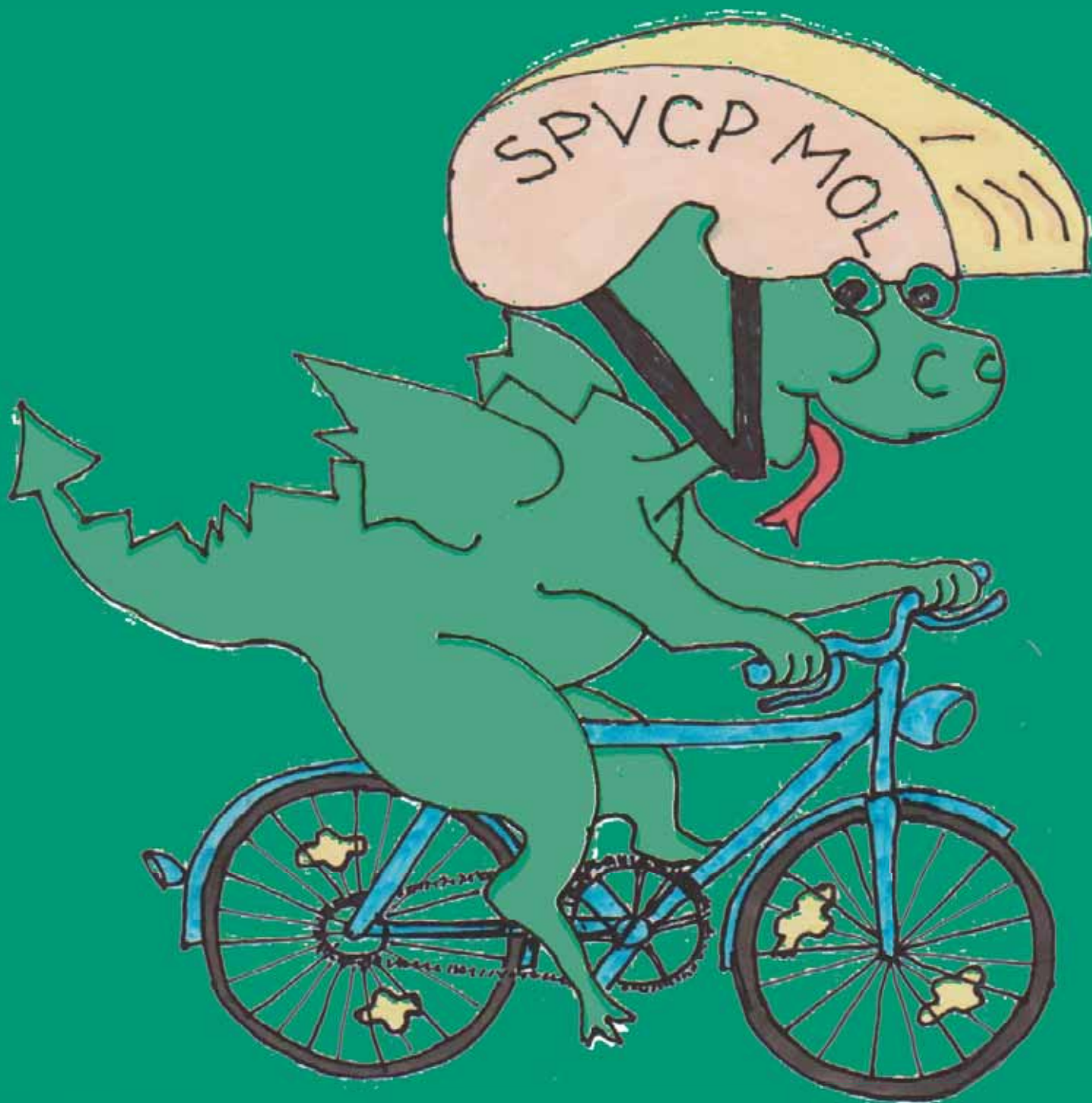


Lena Bogataj, 4. a – OŠ Žiri

Risbice so prispevali učenci 4. a in b razreda OŠ Žiri ter mentorici Mateja Velkavrh in Martina Jurman.

AC SISTEMI d.o.o.	JP VO KA
AGROKOR d.o.o.	JP ŽALE d.o.o.
BUTAN PLIN d.o.o.	KOLEKTOR ETRA d.o.o.
DANFOS TRATA d.o.o.	LIST d.o.o.
DISS d.o.o.	LJUBLJANSKI URBANISTIČNI ZAVOD d.d.
ENERGETIKA d.o.o.	MAGISTRAT INTERNATIONAL d.d.
EUROMARKT d.o.o.	MARAND d.o.o.
G3 SPIRITS d.o.o.	MDM d.o.o.
HELLA SATURNUS d.o.o.	METRONIK d.o.o.
HYUNDAI AVTO TRADE d.o.o.	OMEGA d.o.o.
IMP d.d.	PETROL d.d.
IMP PROMONT d.o.o.	TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA LJUBLJANA d.o.o.
IMPAKTA HOLDING d.o.o.	VELO d.o.o.
ISKRA SISTEMI d.d.	ZAVAROVALNICA TILIA d.d.
JP LJUBLJANSKA PARKIRIŠČA IN TRŽNICE d.o.o.	ZAVOD ZA VARSTVO PRI DELU d.d.





MESTNA OBČINA LJUBLJANA
SVET ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU



Vozimo pametno!