

Varna pot



Vozimo pametno!

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

str. 5



str. 7



str. 9



str. 12



str. 18



Kazalo

XVII. Občinsko-kvalifikacijsko tekmovanje Kaj veš o prometu. 3

XXII. Državno tekmovanje kaj veš o prometu 4

Državno tekmovanje Kaj veš o prometu OŠ Poljane, Ljubljana, 1.6.2013 5

Strokovno potovanje mentorjev prometne vzgoje v BIH 8

Pregled stanja varnosti v cestnem prometu za obdobje jan. - maj 2013 9

Pionirji avtomobilizma na slovenskem 12

Nekaj napotkov za varno kolesarjenje 14

Dan prometne varnosti na prometni šoli Maribor. 16

Ljubljanski grad 18

Prireditev ob zaključku preventivne akcije »varno s kolesom v prometu« 20

Otroški kotichek. 22

Donatorji 23

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!

Pred nekaj več kot sto leti, ko je bilo v Ljubljani dobrih 10 avtomobilov, beležimo začetek avtomobilizma na slovenskih tleh. Simbolično ga je zaznamoval baron Codelli že leta 1898, ko je v Ljubljano pripeljal prvi avtomobil. Dandanes pa naraščajočemu prometu skoraj nismo več kos. Nič nam ne bi škodovalo, če bi gesla VOZIMO PAMETNO, SPOŠTUJMO PROMETNE PREDPISE, UPOŠTEVAJMO PROMETNO SIGNALIZACIJO in še druga spoštovali vedno, ko se odpravljamo na pot. Ker so pred nami počitniški dnevi, se bo promet v glavnem mestu nekoliko razbremenil, povečal pa na cestah proti morju. Previdnost, pozornost, strpnost in prometna kultura ne bodo odveč.

Ne pozabimo tudi na naše mlajše udeležence v prometu. Mnogo petošolcev je ob koncu šolskega leta opravilo kolesarski izpit. V počitniških

dneh, ki jih bodo preživeli doma, bodo zagotovo tudi kolesarili. Otroci (in starši), ne pozabite: Bistro glavo varuje čelada. Če pa boste nekaj počitniški dni preživeli v prestolnici, si lahko čas popestrite z izletom na Ljubljanski grad. Nekaj o njegovi zgodovini lahko preberete tudi v našem glasilu.

Kar smo se skozi šolsko leto naučili o prometu, nam bo prišlo še kako prav tudi med počitnicami. A ne pozabimo, da promet ne pozna oddiha in brezskrbnosti. Vedno in na vsaki poti bodimo pozorni, pazimo nase in tudi na druge udeležence. Pokažimo, da nam prometna kultura ni tuja. Tako bodo naše počitnice še bolj prijetne in lahko si bomo v miru nabrali novih moči ter se jeseni lotili novih delovnih izzivov. Želim vam veliko sončnih in brezskrbnih počitniških dni in poti.

Cvetka Škof

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 presledkom med vrsticami.

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

Glasilo VARNA POT

Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Boris Makoter
Tajnik Zvone Milkovič
Cvetka Škof
Mira Vidmar

Odgovorni urednik

Tajnik Zvone Milkovič

Lektorica

Mojca Marija Strmšek

Tehnično urejanje in oblikovanje

INDA d.o.o.

Tisk

Tiskarna REPOVŽ d.o.o., Gasilska cesta 7, Grosuplje 500 izvodov

XVII. OBČINSKO-KVALIFIKACIJSKO TEKMOVANJE KAJ VEŠ O PROMETU

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je organiziral XVII. občinsko-kvalifikacijsko tekmovanje Kaj veš o prometu za učence osnovnih in dijake srednjih šol v četrtek, 8. maja 2013, na OŠ Poljane, Zemljemerska 7, Ljubljana, pod pokroviteljstvom župana MOL-a.

Tekmovanje je potekalo v skladu s programom.

Občinsko-kvalifikacijsko tekmovanje je vmesni nivo tekmovanja in osnova za prijavo na državno tekmovanje.

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

Za kolo z motorjem so se tekmovalci morali prijaviti na posebni prijavnici, ki je bila priložena razpisu tekmovanja.

Na občinsko-kvalifikacijsko tekmovanje se je prijavilo 45 tekmovalcev v kategoriji kolo iz 17 osnovnih šol in dva tekmovalca v kategoriji kolo z motorjem iz ene srednje šole. Iz obljubljenih občin se je prijavilo 5 tekmovalcev iz dveh osnovnih šol.

Tekmovanje je potekalo v posamični in ekipni kategoriji, ekipo sta sestavljala 2 tekmovalca, ki sta morala pri sebi imeti kolesarsko izkaznico ali vozniško dovoljenje »AM« kategorije. Tekmovanje je obsegalo testiranje na računalnikih, spretnostno vožnjo na poligonu in ocenjevalno

vožnjo na prometnih površinah v obeh kategorijah ter je potekalo v skladu s pravili za republiško tekmovanje. Ustrezne sodnike je imenoval organizacijski odbor, žrebanje startnih števil je bilo opravljeno s pomočjo računalnika, štartno številko je moral imeti tekmovalec na sebi ves čas tekmovanja, ravno tako kolesarsko čelado, ko je tekmoval na kolesu. Tudi voznik kolesa z motorjem – skuterjem je moral nositi zaščitno motoristično čelado.

Kolesa, kolesa z motorji oziroma skuterji in zaščitne kolesarske čelade je zagotovil organizator.

Po končanem tekmovanju so bili razglašeni rezultati, in sicer:

Kategorija kolo – posamično

Štartna številka	Priimek	Ime	Osnovna šola	Skupaj	Uvrstitev	Uvrstitev z besedo
41	FEKONJA	LUKA	OSNOVNA ŠOLA KARLA DESTOVNIKA – KAJUHA, LJUBLJANA	85	1	PRVO MESTO
12	VEHOVEC	ŽIGA	OSNOVNA ŠOLA BOŽIDARJA JAKCA, LJUBLJANA	120	2	DRUGO MESTO
32	TRUDEN	ALJAŽ	OSNOVNA ŠOLA OSKARJA KOVAČIČA, LJUBLJANA	130	3	TRETJE MESTO
17	KUNAVAR	DAVID	OSNOVNA ŠOLA NARODNEGA HEROJA MAKSA PEČARJA, LJUBLJANA	140	4	ČETRTO MESTO
16	PUCELJ	MATEJ	OSNOVNA ŠOLA VRHOVCI, LJUBLJANA	160	5	PETO MESTO
37	ILOVAR	LARA	OSNOVNA ŠOLA ZADOBROVA	165	6	ŠESTO MESTO
24	GOLOB	MARK	OSNOVNA ŠOLA PRULE, LJUBLJANA	170	7	SEDMO MESTO
30	URLEP MINAR	MARTIN	OSNOVNA ŠOLA POLJANE, LJUBLJANA	190	8	OSMO MESTO
34	GALETI	PRIMOŽ	OSNOVNA ŠOLA SOSTRO	190	9	DEVETO MESTO
5	PENKO	KARIN	OSNOVNA ŠOLA SOSTRO	200	10	DESETO MESTO

Tekmovanje KOLO Z MOTORJEM

Priimek	Ime	Šola	Mentor	Uvrstitev
ZUPAN	Matevž	ŠCL – Srednja strojna in kemijska šola	Zdravko NOSAN	1
TROBIŠ	Primož	ŠCL – Srednja strojna in kemijska šola	Zdravko NOSAN	2

REZULTATI EKIPNO LJUBLJANA, OBČINSKO TEKMOVANJE KAJ VEŠ O PROMETU, 8. 5. 2013, OŠ POLJANE

Osnovna šola	Kazenske točke	Število tekmovalcev	mesto
OSNOVNA ŠOLA OSKARJA KOVAČIČA, LJUBLJANA	360	2	1
OSNOVNA ŠOLA VRHOVCI, LJUBLJANA	380	2	2
OSNOVNA ŠOLA SOSTRO	390	2	3
OSNOVNA ŠOLA PRULE, LJUBLJANA	405	2	4
OSNOVNA ŠOLA POLJANE, LJUBLJANA	440	2	5
OSNOVNA ŠOLA VIČ, LJUBLJANA	460	2	6
OSNOVNA ŠOLA ŠMARTNO POD ŠMARNO GORO	465	2	7
OSNOVNA ŠOLA NARODNEGA HEROJA MAKSA PEČARJA, LJUBLJANA	470	2	8
OSNOVNA ŠOLA KARLA DESTOVNIKA – KAJUHA, LJUBLJANA	485	2	9
OSNOVNA ŠOLA ZADOBROVA	490	2	10

Obljubljanske občine – kategorija kolo posamično

Štartna številka	Priimek	Ime	Osnovna šola	Skupaj	Uvrstitev	Uvrstitev z besedo
62	ČERNE	ŽAN PETER	OSNOVNA ŠOLA ŠKOFLJICA	120	1	PRVO MESTO
64	ČATER	MIHA	OSNOVNA ŠOLA ŠKOFLJICA	130	2	DRUGO MESTO
60	RONČELJ	JERNEJ	OSNOVNA ŠOLA PRESERJE	340	3	TRETJE MESTO
61	RAITER	TIMOTEJ	OSNOVNA ŠOLA PRESERJE	1019	4	ČETRTO MESTO

Prvi trije tekmovalci posamično so prejeli: zlato, srebrno in bronasto medaljo in praktične na-

grade. Vsi tekmovalci so prejeli diplome za sodelovanje, prvih 10 tekmovalcev pa diplomu o uvrstitvi.

Ekipa je prejela praktično nagrado kolo in predhodni pokal.

Sodelujoči pri organizaciji in izvedbi občinskega-kvalifikacijskega tekmovanja so bili:

Osnovna šola Poljane, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, Policijska uprava Ljubljana, ZŠAM Dolomiti, AMD Moste, Avto

šola AMZS, Avto šola Jaguar, Avto šola Brulc, Srednja poklicna in strokovna šola Ježica, MOL MU, Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet, MOL MU Oddelek za zaščito reševanje in civilno obrambo, Mestno redarstvo, Območno združenje Rdečega križa Ljubljana.



Organizacijski odbor ocenjuje, da so letošnje XVII. občinsko tekmovanje Kaj več o prometu zgledno organizirali in uspešno izvedli, tekmovalci pa so pokazali solidno prometno znanje.

Tajnik
Zvone Milkovič



DRŽAVNO TEKMOVANJE KAJ VEŠ O PROMETU



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

OŠ Poljane, Ljubljana, 1.6.2013

Letos je potekalo že **22. državno tekmovanje Kaj veš o prometu**, ki ga je organizirala Javna agencija RS za varnost prometa, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v sodelovanju z občinskim Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MO Ljubljana. 22. državno tekmovanje Kaj veš o prometu, je potekalo v **so-boto, 1. junija 2013** na površinah in okolici OŠ Poljane v Ljubljani (Zemljemerska ul. 7). Tekmovanje je potekalo tudi pod pokroviteljstvom župana Mestne občine Ljubljana, g. Zorana Jankovičem. Vse udeležence je ob uradni otvoritvi in kratkem kulturnem programu, ki so ga pripravili otroci OŠ Poljane, nagovoril v.d. direktorja Javne agencije RS za varnost prometa g. Franc Pobjbič, ki je poudaril pomembnost tekmovanja ter širjenja znanja in spretnosti ter obvladovanja prometnih situacij zaradi lastne varnosti in varnosti drugih. V nadaljevanju je tekmovalcem zaželel veliko uspeha ter odgovorno ravnanje v prometu tudi v bodoče. Med govorci, ki so zbrane nagovorili so bili tudi gostitelj tekmovanja ravnatelj OŠ Poljane,

g. Žarko Tomšič, v nadaljevanju pa tudi generalni direktor Direktorata za promet na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor mag. Miloš Pregl ter Predsednik SPV MOL g. Boris Makoter. Tekmovanje Kaj veš o prometu je sestavljeno iz preverjanja teoretičnega znanja prometnih predpisov, spretnostne vožnje na poligonu ter praktične vožnje v dejanskem prometu. Na tekmovanjih Kaj veš o prometu sodelujejo v dveh kategorijah: kolesarji ter vozniki koles z motorjem (skuter); učenci od 5. do 9. razreda osnovne šole s kolesi, ter dijaki srednjih šol po opravljenem izpitu AM kategorije s kolesi z motorjem.

Tekmovanja Kaj veš o prometu so edina tovrstna tekmovanja, ki potekajo pod okriljem šol in občinskih SPV ter pri otrocih razvijajo zdravo tekmovalnost v znanju ter varnejšem ravnanju v prometu. Osnovni namen tekmovanj je dodatna spodbuda za učenje prometnih pravil, razvijanje spretnosti in pravilne vožnje v prometu na širokem številu vključenih učencev, od šolskih do državnega tekmovanja. Tako v siste-

mu sodeluje preko 15.000 učencev. Tekmovanja Kaj veš o prometu imajo že dolgoletno tradicijo in so tradicionalna oblika preventivnih akcij za kolesarje, ki potekajo od ravni šol v organizaciji osnovnih šol v sodelovanju z občinskimi SPV, na ravni občin, regij ter nazadnje na državni ravni. AVP - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu skrbi za vsebinsko zasnovo in izvajanje tekmovanj ter organizacijo državnega tekmovanja. Tekmovanja Kaj veš o prometu podpira tudi Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport.

V okviru šolskih tekmovanj je v letošnjem šolskem letu sodelovalo 181 osnovnih šol, v sistem pa je bilo vključenih skupno 1.841 učencev ter vključno s kolesarskimi izpiti 847 učiteljev in mentorjev prometne vzgoje. Izvedenih je bilo tudi 42 regijskih (kvalifikacijskih) tekmovanj, kjer je sodelovalo preko 90 občin, samo najboljši tekmovalci pa so se lahko uvrstili na državno raven. Letošnjega 22. državnega tekmovanja se je tako udeležilo 46 učencev kolesarjev ter 11 učencev tekmovalcev s kolesi z motorjem.



Rezultati najboljših KOLESARJEV na 22. državnem tekmovanju Kaj veš o prometu

Mesto	Ime	Priimek	Osnovna šola	Občina
1	ŽIGA	VEHOVEC	OSNOVNA ŠOLA BOŽIDARJA JAKCA LJUBLJANA	Ljubljana
2	JAKOB	TURNŠEK	III. OSNOVNA ŠOLA CELJE	Celje
3	BORIS	HORVAT	OSNOVNA ŠOLA KUZMA	Murska Sobota
4	DOMEN	KOŠČAK	OSNOVNA ŠOLA FERDA VESELA ŠENTVID PRI STIČNI	Grosuplje
5	NEJC	SENČAR	OSNOVNA ŠOLA APAČE	Apače
6	JANEZ	LONČARIČ ŠKORJANEC	III. OSNOVNA ŠOLA CELJE	Celje
7	JAN	RUDL	OSNOVNA ŠOLA JANKA PADEŽNIKA MARIBOR	Maribor
8	TILEN	PINTER	OSNOVNA ŠOLA ANTONA AŠKERCA RIMSKE TOPLICE	Laško
9	GREGOR	ŠUŠTERIČ	OSNOVNA ŠOLA GLOBOKO	Brežice
10	RENATO	KOZEL	OSNOVNA ŠOLA ORMOŽ	Ormož



Rezultati najboljših VOZNIKOV KOLES Z MOTORJEM na 22. državnem tekmovanju Kaj veš o prometu

Mesto	Ime in priimek	Šola	Občina
1.	DOMEN ŠKRBINA	Srednješolski center Krško – Sevnica	Krško
2.	NEJC MURATA	Srednja prometna šola Maribor	Maribor
3.	TILEN DREV	Šolski center Velenje – Strojna šola	Velenje
4.	DAVORINA ŠTEBIH	Srednja šola Biotehniška šola Ptuj	Ptuj
5.	ALEŠ MLAKER	Srednja prometna šola Maribor	Maribor
6.	MATJAŽ KOLAR	Srednješolski center Krško – Sevnica	Krško

V sklopu kratke analize rezultatov letošnjega 22. državnega prvenstva Kaj veš o prometu lahko povzamemo, da so bili tekmovalci zelo uspešni predvsem na teoretičnem delu v poznavanju cestno-prometnih predpisov, saj je bilo kar 38 % vseh sodelujočih brez kazenskih točk, največ pa jih je bilo dodeljenih 80. Vseh možnih kazenskih točk je bilo 570. Zaključimo lahko, da so bili tekmovalci zelo dobro teoretično podkovani. Nekoliko več težav so imeli pri spretnostni vožnji na poligonu, najbolj zahtevna pa je bila praktična vožnja v prometu, kjer nihče od tekmovalcev ni bil brez kazenskih točk, niti najboljši. Letos je bila trasa za praktično vožnjo zelo mestna, vsebovala je veliko različnih prometnih situacij, od velikih zelo prometnih semaforiziranih križišč, vožnje v enosmernih cestah, mimo parkiranih vozil, vodenje kolesarske steze posebej stran od vozišča itd. Tako se je na sami progi pokazal celovitost obvladovanja prometnih situacij ter pravilnega in zato varnejšega ravnanja.



Podelitev medalj in nagrad najboljšim trem voznikom koles z motorjem

NEKAJ UTRINKOV Z DOGAJANJA



Na otvoritvi je zbrane nagovoril v.d. direktorja AVP g. Franc Pojbič



Uvodne besede je podal direktor Direktorata za promet, MZIP, mag. Miloš Pregl.



Prišel je tudi župan MOL g. Zoran Janković.



Teoretični del tekmovanja so tekmovalci opravljali preko spletnega portala.



Pregled kolesa pred vožnjo.



Spretnostni poligon je bil zelo zahteven; speljati ga je bilo treba skoraj brez napak.



Vožnja v prometu.



Sodelovali so tudi srednješolci kot vozniki koles z motorjem.



Tudi mentorjem in spremljevalcem smo se zahvalili s potrdilom in simboličnim darilom.



Vožnja v prometu.



V pričakovanju rezultatov.



Pripravljene medalje čakajo na najboljše tekmovalce.



Vožnja v prometu.



Vozimo pametno!

STROKOVNO POTOVANJE MENTORJEV PROMETNE VZGOJE V BOSNO IN HERCEGOVINO

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana tradicionalno pripravi vsako leto strokovno potovanje mentorjev prometne vzgoje v evropske države z namenom, da se mentorji seznani z organizacijo in izvajanjem prometne vzgoje v cestnem prometu v osnovnih in srednjih šolah tudi v drugih državah.

Letos je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu pripravil strokovno potovanje mentorjev prometne vzgoje v cestnem prometu v Bosno in Hercegovino, in to od 11. do 13. aprila. To je že druga država, ki je nastala iz republik nekdanje Jugoslavije, ki smo jo obiskali. Tako smo leta 2008 obiskali Republiko Makedonijo. Na potovanje so bili povabljeni tudi predstavniki združenj šoferjev in avtomehanikov, ki sodelujejo pri izvedbi različnih preventivno-prometnih akcij v cestnem prometu v osnov-

nih šolah v ljubljanski regiji. Tako so se tega potovanja udeležili tudi člani ZŠAM Dolomiti Ljubljana, ZŠAM Pošta Telekom Ljubljana in ZŠAM Ivančna Gorica.

Prvi dan smo potovali po slovenski in hrvaški avtocesti po Liki do Mostarja, kjer smo imeli prvi daljši postanek. Tu smo si ogledali znameniti stari most, zgrajen davnega leta 1566, ki je pod zaščito UNESCO, porušen pa je bil v zadnji državljanski vojni leta 1993 in popolnoma obnovljen leta 2004, kakor tudi ostale znamenitosti iz turških časov. Prisostvovali pa smo tudi atraktivnemu skoku mladega fanta s tega mostu v Neretvo. Ti skoki so največja vsakoletna turistična atrakcija v Mostarju. Pot smo nadaljevali proti Sarajevu, ustavili pa smo se v Jablanici, kjer smo si ogledali eno od prizorišč slavne borbe za ranjence »Bitka na Neretvi« v 2. svetovni vojni. Po krajši vožnji smo se ustavili še v Konjicu, kjer smo si ogledali objekt »Istambul«, ki je bil v nekdanji Jugoslaviji protiatomsko zaklonišče za najožji del vrhovnega poveljstva oboroženih sil v slučaju vojne – v žargonu tako imenovani Titov bunker. Sredi

popoldneva smo že prispeli v Sarajevo, ki smo si ga s panoramsko vožnjo tudi ogledali in se nato namestili v hotelu.

Dopoldne drugega dneva je bilo namenjeno strokovnemu programu, ki se je odvijal v osnovni šoli »Musa Čazim – Čatić«, ki spada v vrsto najboljših osnovnih šol v Sarajevu. S strani predstavnikov Bosansko-hercegovega avto-moto kluba nam je bil predstavljen sistem prometne vzgoje v cestnem prometu v osnovnih šolah v Bosni in Hercegovini. Ta program ti klubi sistematično izvajajo že več desetletij, vendar pa je v šolskih programih zagotovljeno premalo učnih ur. Seveda pa jim primanjkuje tudi strokovnih pripomočkov (koles, zaščitnih čelad itd.), zelo intenzivno pa uvajajo računalniške dejavnosti za teoretični pouk. Avto-moto klub izdaja tudi priročnike Poznavanje cestnega prometa za osnovne šole, teste in cd-je. Cilj vseh teh aktivnosti pa je zmanjšanje prometnih nesreč. Vsi strokovni delavci s tega področja kakor tudi učitelji vedo povedati, da državne oblasti nimajo pravega razumevanja za tovrstno vzgojo. Popoldne je bilo namenjeno



Skupinska slika po končanem prikazu praktičnega pouka iz vožnje kolesarjev



Poligon za vožnjo s kolesi in pripadnika šolske prometne policije

nadaljnemu ogledu samega mesta Sarajeva z vsemi njegovimi značilnostmi.

Tretji dan smo si najprej ogledali Tunel upanja, ki je bil v zadnji državljanski vojni edini izhod iz obkoljenega Sarajeva, potekal pa je izpod letališča Sarajevo. Seveda pa je bila to tudi edina smer oskrbe mesta z življenjskimi potrebščinami. Pot smo nadaljevali proti domu. Ustavili smo še v mestu Travnik, saj je bil tu v preteklosti sedež turških vladarjev Bosne in Hercegovine. Tu smo si ogledali tudi rojstno hišo Ive Andrića, edinega dobitnika Nobelove nagrade za književnost s področja bivše Jugoslavije. Potovanje smo nadaljevali mimo Jajca in po dolini Vrbasa do Banja Luke in naprej proti Hrvatski. V Ljubljano smo prispeli v poznih večernih urah polni nepozabnih vtisov. Samo strokovno potovanje je bilo zelo dobro pripravljeno, za kar gre vsa zahvala tajniku Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana Zvonetu Milkoviču, Potovalni agenciji JAZON – 6 iz Medvoda z direktorico Jasno Smeh, ki se je tudi udeležila tega potovanja in pa seveda turističnemu vodniku Krešimirju Tomasu, ki nam je zelo nazorno in strokovno predstavil vse zanimivosti. Imel pa je tudi zelo argumentirane odgovore na vsa postavljena vprašanja. Vsa zahvala velja tudi voznikom Robertu Taborju in Miru Krncu iz Avtobusni prevozi Miro Krnc za prijetno in varno vožnjo.

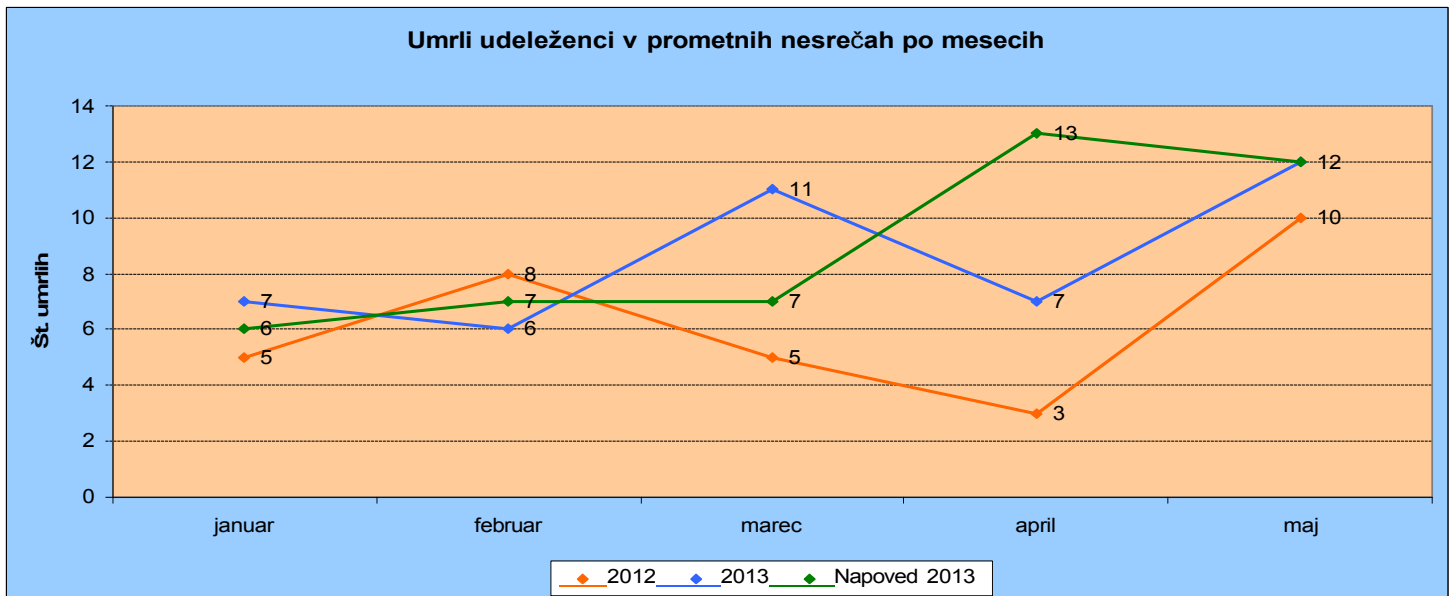
Stane Inkret
Fotografiji: Jože Košak

PREGLED STANJA VARNOSTI V CESTNEM PROMETU ZA OBDOBJE JANUAR – MAJ 2013

Prometne nesreče in posledice v petmesečnem obdobju (2009 – 2013*)

LETO	št. prometnih nesreč	št. prometnih nesreč s telesno poškodbo (S,H,L)	Posledice (poškodbe)			skupaj poškodbe (H+L)
			Smrt	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba	
januar - maj 2009	8386	3352	78	382	4535	4917
januar - maj 2010	8620	2942	49	29	3884	3913
januar - maj 2011	8158	2929	57	375	3615	3990
januar - maj 2012	9149	2574	31	310	3154	3464
januar - maj 2013	7610	2329	43	194	3018	3212
primerjava 13/09	-9%	-31%	-45%	-49%	-33%	-35%
primerjava 13/12	-17%	-10%	39%	-37%	-4%	-7%

Umrli udeleženci v cestnem prometu po mesecih v letih 2012 in 2013*



*Začasni podatki z datumom obdelave 10. junij 2013

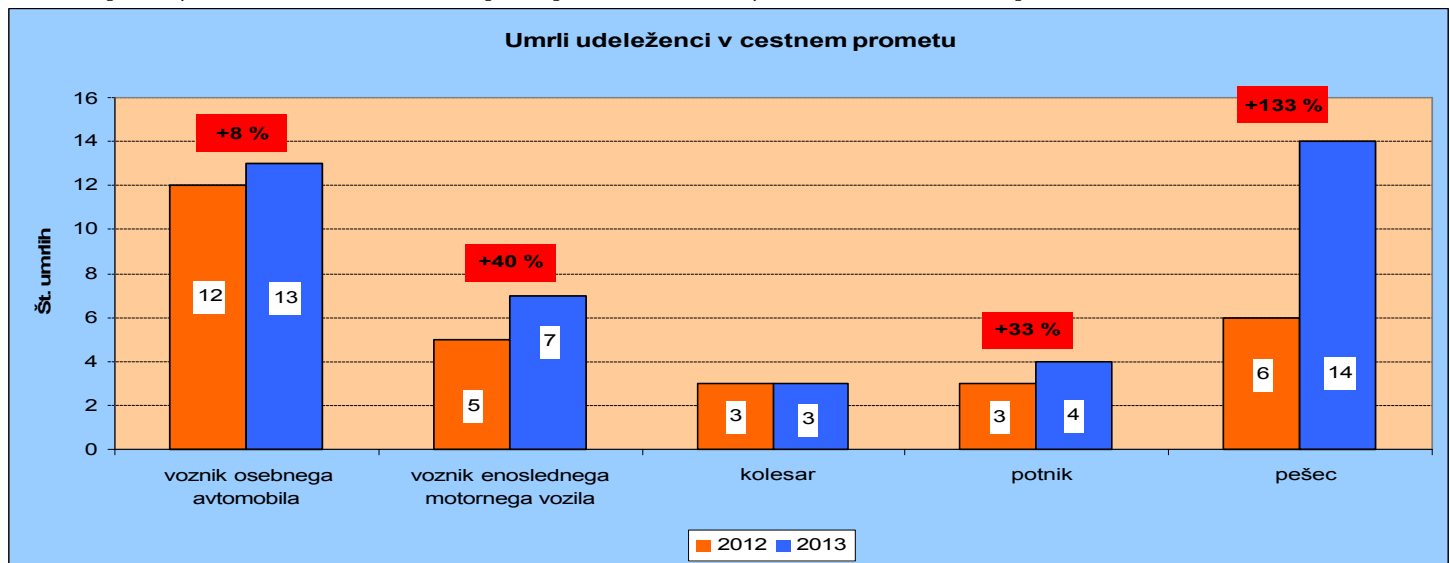
*Začasni podatki z datumom obdelave 10. junij 2013

Tabela prikazuje orientacijsko primerjavo podatkov o prometnih nesrečah in posledicah v prvih petih mesecih od leta 2009 do 2013. Primerjava letošnjega in lanskega obdobja kaže na

zmanjšanje števila prometnih nesreč (21 %) ter zmanjšanje števila prometnih nesreč s telesno poškodbo (-10 %). V letošnjem letu je na slovenskih cestah umrlo 43 udeležencev cestnega prometa, kar pomeni znatno povečanje za 39 % glede na lansko primerjalno obdobje. Pre-

cej bolj spodbudni podatki so letos na področju posledic telesno poškodovanih v prometnih nesrečah, saj se jih je hudo telesno poškodovalo 194 oz. 37 % manj kot v lanskem primerjalnem obdobju (310). Zmanjšuje se tudi število poškodb v prometnih nesrečah.

Graf nam prikazuje število umrlih udeležencev v prvem petmesečnem obdobju v letih 2012 in 2013 ter napoved števila umrlih v letu 2013.



*Začasni podatki z datumom obdelave 10. junij 2013, traktorist in voznik tovornega vozila nista zajeta v grafu

Napoved je osnovana na podlagi eksponentnega trenda zmanjšavanja umrlih in primerjalnega obdobja zadnjih štirih let. Primerjalno v letošnjem letu beležimo poslabšano stanje varnosti v cestnem prometu, predvsem v mesecu marcu in aprilu, saj je letos v omenjenih mesecih umrlo 18 ljudi, v lanskem letu pa 8. Letošnje stanje je v skladu z napovedjo, saj naj bi po napovedih v prvih petih mesecih umrlo 45 udeležencev v cestnem prometu (dejansko 43 umrlih).

*Začasni podatki z datumom obdelave 10. junij 2013, traktorist in voznik tovornega vozila nista zajeta v grafu

Največjo porast v številu umrlih v letošnjem letu beležimo pri pešcih, saj jih je letos v primer-

jalnem obdobju umrlo 14 (lani 6) oz. za 133 % več kot leto poprej. Povečanje v številu umrlih beležimo tudi pri enoslednih motornih vozilih – letos 7 mrtvih (lani 5) oz. povečanje za 40 %, pri potnikih – letos 4 mrtvi (lani 3) oz. povečanje za 33 % ter pri voznikih osebnih avtomobilov – letos 13 mrtvih (lani 12) oz. povečanje za 8 %. Pri ostalih udeležencih je število umrlih enako (kolesarji, 1 voznik tovornega vozila, 1 traktorist).

Umrli udeleženci v cestnem prometu po statističnih regijah

*Začasni podatki z datumom obdelave 10. junij 2013.

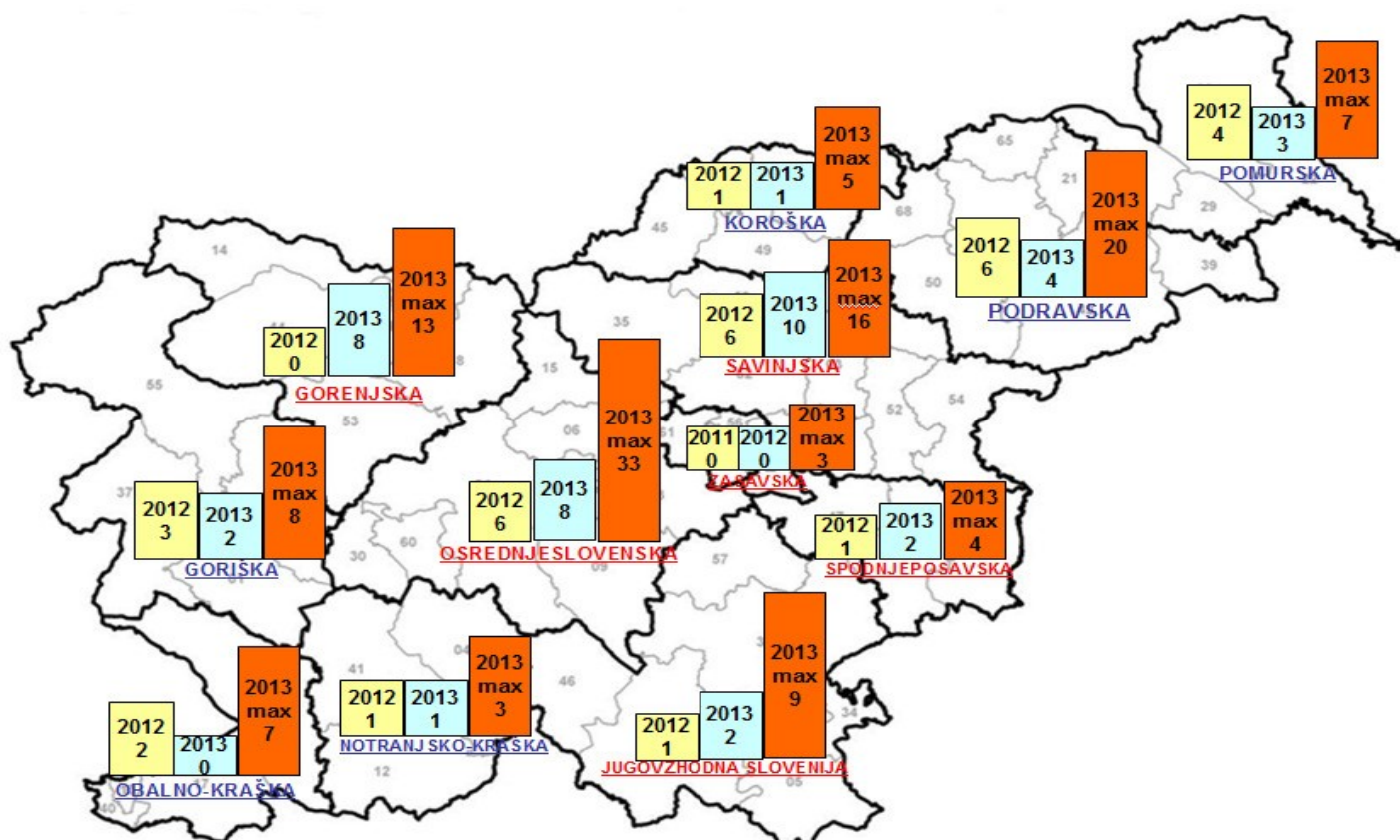
V letošnjem letu je največ udeležencev v cestnem prometu umrlo v Savinjski regiji – 10

(lani 6) in Gorenjski regiji – 8 (lani 0). Število umrlih v omenjenih regijah se hitro približuje zgornji dovoljeni meji števila umrlih, ki velja za posamezno statistično regijo; v Savinjski regiji je to največ 16 umrlih, v Gorenjski regiji pa največ 13 umrlih. V primerjavi z lanskim letom se je število umrlih zmanjšalo v Obalno-kraški in Goriški statistični regiji ter Podravski in Pomurski statistični regiji).

Vzroki za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom

Najpogostejši vzroki za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom so neprilagojena hitrost, neupoštevanje pravil o prednosti ter nepravilna stran oz. smer vožnje.

Umrli udeleženci v cestnem prometu



V prvem stolpcu so podatki o številu mrtvih za leto 2012, v drugem o številu mrtvih za leto 2013 v tretjem pa o zgornji meji št. mrtvih za leto 2013

*Začasni podatki z datumom obdelave 10. junij 2013

Statistična primerjava števila prometnih nesreč in posledic za obdobje 2008 – 2012

Leto	Število prometnih nesreč	Posledica: smrt	Posledica: huda telesna poškodba	Posledica: lažja telesna poškodba	Skupaj poškodb (H + L)
2008	23258	214	1100	11640	12740
2009	20919	171	1054	11241	12295
2010	21440	138	878	9460	10338
2011	23041	141	918	8795	9713
2012	22035	130	848	8300	9148
Primerjava 12/o8	- 5 %	- 39 %	- 23 %	- 29 %	- 28 %
Primerjava 12/11	- 4 %	- 8 %	- 8 %	- 6 %	- 6 %

Zaradi neprilagojene hitrosti se je pripetilo 15 prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je umrlo prav toliko oseb.

Zaradi neupoštevanja pravil o prednosti se je pripetilo 9 prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je umrlo 11 oseb.

Zaradi nepravilne strani oz. smeri vožnje se je pripetilo 8 prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je umrlo prav toliko oseb.

Primerjava podatkov zadnjega petletnega obdobja je spodbudna z vidika zmanjšanja števila in posledic prometnih nesreč. Trend števila mrtvih in hudo poškodovanih v cestnem

prometu je od leta 2008 v stalnem upadanju in vzporeden z evropskim povprečjem, z manjšo izjemo v letu 2011, ko je število prometnih nesreč in posledic le-teh naraslo. Slovenija je v letu 2012 beležila manj žrtev prometnih nesreč kot v letu 2011 in predhodnih letih. Primerjalno se torej na letni ravni prometna varnost izboljšuje.

PIONIRJI AVTOMOBILIZMA NA SLOVENSKEM

Majhen košček Ljubljane med Ljubljano, Gruberjevim prekopom in dolensko železnico, imenovan Kodeljevo, je dobil ime po rodbini Codelli.

Okrog leta 1700 se je tu naselil fužinar in trgovec Peter Anton Codelli, mecen Janeza Svetokriškega. Zadnji lastnik gradu Turn je bil Anton III. baron Codelli plemeniti Fahrenfeld, kranjski izumitelj, veleposestnik, plemič in politik. Znan je tudi po tem, da je bil prvi, ki se je na naših tleh vozil z avtomobilom.

»Avtomobilist sem postal zaradi želje po potovanju in dejavnosti v prostem času.« (Anton Codelli)



Baron Anton Codelli
(vir: <http://sl.wikipedia.org>, 21. 6. 2013)

Zato še danes velja za pionirja avtomobilizma na slovenskih tleh, saj se je 15. novembra 1898 prvi pripeljal v Ljubljano z avtomobilom. Rodil se je leta 1875 v Neaplju, kjer so bili njegovi starši na klimatskem okrevanju. Gimnazijo je obiskoval na Dunaju, nato pa po vzoru očeta stopil v vojno mornarico. Veliko je potoval in se naučil nekaj tujih jezikov. Iz mornarice je zaradi zdravstvenih razlogov izstopil leta 1897 in pričel, čeprav ga ni zanimalo, študirati pravo. Posvetil se je študiju elektrotehnike in strojništva. Leta 1906 je opravil šestmesečni strokovni tečaj pri podjetju Telefunken v Berlinu. Od svojega starega očeta Karla je podedoval graščino Turn. Njegovo osebno življenje nikoli ni bilo zgledno urejeno. Bil je trikrat poročen in trikrat ločen. Po 1. svetovni vojni je živel v Švici, kjer je tudi pokopan. Umrl je leta 1954. Z njegovo smrtjo in smrtjo nekega goriškega sorodnika je rodbina Codelli po moški veji izumrla. Med njegovimi izumi je vrsta izboljšav za udobnejšo vožnjo z avtomobilom. Električni vžigalnik za motorna vozila preprečuje nevarnost vžiga vozila. Mali hladilni in ogrevalni aparat je bil namenjen za daljše vožnje in je omogočal zamrznitev in segrevanje hrane. Njegovi izumi pa so nastali tudi na drugih področjih. Izumil je mehanično kosilnico, brezžični pogon oddaljenih aparatov, visokotlačni kompresor, planečno pogonsko kolo, visokofrekvenčni telefon, avtomatsko določanje položaja ladij na mor-

ju, rotacijski eksplozivni motor, ki je bil predhodnik Wanklovega motorja in druge naprave. Na področju elektrotehnike se je ukvarjal predvsem z radijem in televizijo. Povezal se je s profesorjem fizike Albinom Belarjem. Izdelala sta napravo za brezžični sprejem časovnega signala iz Trsta, detektorje atmosferskih razelektritev in žepne radijske aparate. Avstrijska vojna mornarica ga je določila za graditelja radijskega oddajnika za zvezo med ladjami na Jadranu in Dunajem. Prvo radijsko oddajno postajo je postavil v takratni ljubljanski realki na Vegovi. Z Nemčijo pa se je dogovoril za gradnjo radijske postaje, ki bi povezovala Berlin in Togo ter druge nemške kolonije v Afriki. Oddajnik, zgrajen v Togu leta 1914, zaradi vojne ni začel delovati. Po več letih življenja v Švici se je zaradi težav z državljanstvom vrnil v Ljubljano. Leta 1928 je izumil predhodnico televizije, in sicer napravo za prenos slike na daljavo. Čeprav je sodeloval z oddelkom za elektrotehniko na ljubljanski Tehniški fakulteti, je kot amater izgubil boj z veliko močnejšimi konkurenti. Zapisan je tudi v filmski zgodovini. Leta 1913 je v Afriki kot producent sodeloval pri snemanju dokumentarnega in igranega filma.

Avtomobil, s katerim se je pripeljal na Kranjsko (v Ljubljano), mu je kupila mati na Dunaju pri posredniški družbi Otterman. To je bil tovarniško izdelan Benz Velo – Comfortable. Vozila Velo so v Benzovi tovarni pričeli izdelovati leta 1894. Vozilo je imelo lahko konstrukcijo in je tehtalo 280 kg. Njegova cena je bila

še vozilo, imenovano Velo Comfortable. Codellijev avtomobil je bil dvosedežni, zmogel je 1,87 kW in hitrost 12 km/h. Codelli se je z njim odpravljati tudi na daljše vožnje. Ker ni zmogel strmejših klancev, je bilo treba včasih tudi izstopiti iz vozila, iti ob njem peš ali pa ga celo potiskati. Zaradi skromnih zmogljivosti vozila ga je leta 1899 prodal in kupil avto znamke Daimler. Svoj tretji avto si je leta 1902 izdelal sam. O prihodu Codellija z avtom v Ljubljano je 16. novembra 1898 poročal Slovenski narod, saj je bil dogodek prava senzacija. Tudi Codelli je pogosto pisal o svojih avtomobilskih izkušnjah in jih objavljati v Allgemeine Automobil Zeitung. Iz teh zapisov izvemo marsikaj zanimivega o obnašanju ljudi ob pogledu na prvi avtomobil. Ko se je peljal po Tržaški državni cesti proti Ljubljani, so stare ženske ob pogledu na vozilo popadale na kolena in se križale. Med prvo vožnjo z Dunaja ga je spremljal mehanik Benzove tovarne. Še pred prihodom v Maribor je bilo z avtomobilom kup težav. Nagajal je motor vozila in strgale so se žice, s katerimi so bile pritrjene pnevmatike. Tudi takratne ceste so bile neprimerne za vožnjo z avtomobilom, saj so potekali čeznje do dva čevlja globoki jarki. Ko sta ga od prihoda v Ljubljano ločila le spust po Trojanskem klancu in vožnja po ravnini, se je zaletel v neosvetljeno cestninsko postajo. Ponoči se je pripeljal do svojega posestva Turn in dal avto popraviti, nato pa ga je pokazal Ljubljančanom. Ti so njegovo vozilo imenovali hudični (hudičev) voz in se stiskali ob zidove hiš, ko so ga zagledali. Ljudje v kočijah in vozovih so pogosto skakali iz njih, ne da bi prej ustavili konje. Ti so se nato ustavili sami in mirno čakali na cesti. Tudi ko je imel že svoj drugi avtomobil, reakcije ljudi niso bile nič drugačne. Ljudje so se pritoževali predvsem zaradi strahu pred hitrostjo, s katero naj bi se podil Codelli tudi po najožjih ulicah.

Čez nekaj let (1907/1908), ko je Codelli naznanil začetek avtomobilizma na slovenskih tleh, je bilo v Ljubljani nekaj več kot 10 avtomobilov in 22 motornih koles. A to število ni čisto točno, saj vsi lastniki svojih motornih vozil niso prijavljali. Leta 1904 je kranjska deželna vlada izdala začasna določila o vožnji z avtomobili in motornimi kolesi po javnih cestah v vojvodini Kranjski, leto dni kasneje pa še odredbo o opremljenosti, registraciji ter vožnji motornih vozil. Novembra 1905 je izšel tudi razglas o pregledih motornih vozil, preizkusu voznikov in registracijah. Okrajnim glavarstvom so bile dodeljene zaporedne registrske številke, Ljubljani od 1 do 250. V času pred 1. svetovno vojno je



Codelli s svojim prvim avtomobilom Velo Comfortable
(vir: <http://www.siol.net>, 21. 6. 2013)

okoli 2000 nemških mark. Avtomobil je imel dve prestavi in je dosegel hitrost 20 km/h. Leta 1897 je Benz na osnovi modela Velo razvil bolj



Janez Puh – pionir slovenskega avtomobilizma (vir: <http://www2.arnes.si>, 21. 6. 2013)

bilo kupcev avtomobilov na slovenskih tleh malo. Tovarne avtomobilov zato niso odpirale svojih zastopstev na Kranjskem. Kupci so vozila naročali v Gradcu, Trstu in na Dunaju. Ljubljanski trgovec s kolesi in šivalnimi stroji Karel Čamernik je sprejemal naročila za motorna kolesa in avtomobile znamke Wanderer. V Keršičevi kolesarski delavnici pa se je dalo naročiti avtomobilsko karoserijo po lastni izbiri. Pomembno vlogo za popularizacijo in razvoj avtomobilizma je odigral Kranjski avtomobilski klub. Ustanovili so ga takratni lastniki avtomobilov leta 1909 in za prvega predsednika imenovali barona Friderika Borna. Naloga tega kluba je bila poleg združevanja lastnikov avtomobilov tudi skrb za preprečevanje avtomobilskih nesreč in podpiranje tujega prometa skozi Kranjsko. Člani so si prizadevali ljudem pojasniti pomen avtomobilizma in odpraviti predsodke o avtomobilih. Po njihovi zaslugi je naše kraje večkrat obiskala znamenita avtomobilska vztrajnostna preizkušnja Alpska vožnja, ki je vključevala tudi vožnjo čez Ljubelj. V prvih desetletjih 20. stoletja so bili priljubljeni predvsem majhni avtomobili, npr. piccolo. V času 1. svetovne vojne so vojaške oblasti večino vozil zaplenile za svoje potrebe.



Puhov Alpenwagen iz leta 1919 (vir: <http://www.johannpuchmuseum.at>, 21. 6. 2013)

Le tri leta pred ustanovitvijo Kranjskega avtomobilskega kluba (1906) je pričel serijsko izdelovati avtomobile drugi pionir slovenskega avtomobilizma: Janez Puh. Rodil se je leta 1862 v Sv. Lovrencu v Slovenskih goricah. Starši so imeli lastno hišo in obdelovali lastno zemljo, vendar je bila družina revna. Janez je že kot otrok kazal veliko radovednost in zanimanje za mnoge stvari. Izučil se je za ključavničarja in postal vajenec v Gornji Radgoni. Med služenjem vojaškega roka v Gradcu je postal glavni ključavničar v svojem polku. Po vrnitvi domov si je od



Prvi slovenski avtomobil Triglav, ki ga je konstruiral Stanko Bloudek (vir: <http://www.vrhunec.net>, 21. 6. 2013)

očeta sposodil nekaj denarja in se vrnil v Gradec. Pri različnih mojstrih je popravil kolesa in šivalne stroje ter se kmalu poročil s hčerko premožnega meščana Marijo Reinitzhuber. Leta 1889 je dobil obrtno dovoljenje, odprl tovarno koles Styria Werke in v njej prvi na svetu izdelal bicikel z enako velikima kolesoma. Kolesa so se kljub hudi mednarodni konkurenci hitro uveljavila po svetu, tudi v Veliki Britaniji, od koder so do tedaj prihajala na trg najboljša kolesa. V naslednjih letih je pridobil kar 17 patentov za kolesa, na katerih je poskrbel za mnogo izboljšav. Prijavil je tudi lepo število patentov za pisalne in šivalne stroje. Tovarniška proizvodnja njegovih koles je stekla okoli leta 1900, ko sta Puh in kolesarski tovarnar Werner kupila stari mlin v južnem delu Gradca. Tovarna se je imenovala Erste Staiermarkische Fahrradfabrik Johann Puch, A. C. Leta 1901 je bilo izdelano tudi prvo motorno kolo z bencinskim motorjem. Istega leta ali leto prej je Puh izdelal prototip svojega prvega avtomobila. Serijsko je pričel izdelovati avtomobile šele leta 1906, ko je ocenil, da so razmere za to ugodne, pa tudi njegova motorna kolesa so že slovela kot dobra. Ponudba njegovih vozil je bila pestra, med najuspešnejšimi pa je bil Alpenwagen Typ VI-II. To je bil zmogljiv, trpežen in zanesljiv osebni (med vojno tudi sanitetni) avtomobil za hribovite ceste avstro-ogrskih dežel. Do leta 1923, ko so ta vozila nehali izdelovati, je bilo narejenih 1850 teh avtomobilov. Do leta 1914 je Puh razvil 21 različnih avtomobilskih tipov. Veliki delovni napori so temu genialnemu izumitelju in tovarnarju načeli zdravje, zato se je leta 1912 upokojil. Bil je ljubitelj jahalnega športa. Umrl je leta 1914, ko ga je po končanih konjskih dirkah v Zagrebu zadela srčna kap. Pokopan je v Gradcu. S svojim delom je temeljito zaznamoval obdobje tehnične revolucije in kot slovenski izumitelj pustil neizbrisni pečat v razvoju motornih vozil. Svojih korenin ni nikoli skrival ali zanikal, saj je domači kraj rad obiskoval. V njegovi rojstni hiši je Puhov muzej.

Kot tretjega med pionirji avtomobilizma pa želimo predstaviti še Stanka Bloudka. Rodil se je 11. 2. 1890 v Idriji. Zgodnja izguba obeh staršev ga je privedla v resno življenjsko krizo, ki jo je prebrodil s predanostjo študiju in delu. Njegovo življenjsko pot je sprva zaznamovalo letalstvo, kasneje avtomobilizem in projektiranje oz. gradnja športnih objektov. Na Slovenskem so po 1. svetovni vojni pričele nastajati delavnice, ki so predelovale vozila. Bloudek je pričel sodelovati z delavnico Jožefa Peterce. Leta



Bloudkov načrt za vozilo Triglav (vir: <http://www.vrhunec.net>, 21. 6. 2013)

1926 in 1927 se je udeležil avtomobilskih dirk na Ljubelju; sodeloval je tudi kot član tehnične komisije dirke. Leta 1933 pa se je pridružil delniški družbi Automontaža, postal njen so-lastnik in glavni konstruktor. Podjetje se je ukvarjalo predvsem s predelavo avtobusov in izdelavo karoserij za tovornjake, pa tudi druga vozila. Motorje in podvozja so kupovali pri Mercedesu, Henschlu, Deutzu in drugih tovarnah. Nadgradili so jih z lastnimi karoserijami, prirejenimi za domače potrebe in želje naročnikov. Kot glavni konstruktor je Bloudek pričel razvijati prvi domači osebni avtomobil Triglav. Vozilo je nastalo na osnovi nemškega DKW-ja in je imelo njihov dvotaktni motor, ki je pogajal prednji kolesi. Cena vozila je bila takratnih 40 000 dinarjev. Če bi pri proizvodnji uporabili še več domačih delov, bi bilo lahko še cenejše. Do serijske izdelave Triglava ni prišlo, čeprav so si v Automontaži zelo prizadevali za izdelavo vseh njegovih delov in celo začeli z razvojem lastnega motorja. Žal so načrti zamrli; izdelanih je bilo 10 avtomobilov, prototip pa so predstavili leta 1934. Automontaža se je leta 1936 preimenovala v Avtomontažo in Bloudek je deloval v njej do 2. svetovne vojne. Stanko Bloudek se je kasneje posvetil načrtovanju in gradnji športnih objektov. Umrl je 26. 11. 1959 v Ljubljani. Najstarejše slovensko avtomobilsko podjetje pa je ugasnilo s stečajem leta 2002.

Cvetka Škof

Viri:

- Cvetka Škof: *Začetki avtomobilizma na slovenskih tleh. Varna pot. Letnik V, št. 5. SPV CP MOL. 2005.*
- Janez Puh, *genialni izumitelj in industrialec. Dostopno 21. 6. 2013 na <http://www.kam.si>.*
- Stanko Bloudek. Dostopno na 21. 6. 2013 na <http://sl.wikipedia.org>.
- Tomaž Štefe: *Izumitelj in tovarnar Janez Puh. Dostopno 21. 6. 2013 na <http://www.delo.si>.*
- Anton Codelli (izumitelj). Dostopno 21. 6. 2013 na <http://sl.wikipedia.org>.

NEKAJ NAPOTKOV ZA VARNO KOLESARJENJE,

PREDSTAVLJENIH V BILTENU XXII DRŽAVNEGA TEKMOVANJA KAJ VEŠ O PROMETU

Kaj lahko pridobimo s kolesarjenjem?

Kolesarjenje je zdravo za telo, aktivno, ekološko in prijetno – naj bo tudi varno! Kolo je eno najbolj priljubljenih prevoznih sredstev, ki daje izredno pozitivne rezultate pri vsakodnevem in rekreativnem kolesarjenju.

- **ZDRAVJE:** izboljšamo telesno kondicijo in zdravstveno stanje, pridobimo večjo vzdržljivost in moč.
- **ČAS:** privarčujemo nekaj časa, saj se lahko znotraj naselja ob gostem prometu gibljemo hitreje kot z motornimi vozili.
- **EKO:** skrbimo za okolje, saj je kolesarjenje nadvse ekološko.
- **DENAR:** kolesarjenje je najcenejši prevoz.
- **DOBRO VOLJO:** pridobimo splošno boljše počutje, saj smo na svežem zraku.

Ustrezno kolo in oprema kolesarja

Pred samim kolesarjenjem, še posebej pa spomladi pred začetkom sezone, preverite **tehnično brezhibnost kolesa**. Kolo mora biti ustrezno opremljeno, in sicer mora imeti:

- brezhibno sprednjo in zadnjo zavoro,
- belo luč spredaj za osvetljevanje ceste in rdečo luč zadaj, odsevnike na pedalih ali na boku,
- zvonec,
- ustrezno napolnjene pnevmatike,
- primerno nastavljeno višino krmila in sedeža.

Na kolesu je priporočljivo imeti tudi blatnike, ščitnik verige, prtljažnik ali nosilno košarico za prtljago. Kolo moramo redno vzdrževati in čistiti, da bo delovalo.

V pogojih slabše vidljivosti je nujna **uporaba luči**, bele spredaj in rdeče zadaj, da nas ostali udeleženci, predvsem vozniki, prej opazijo ter pravočasno ustrezno reagirajo. Za boljšo vidnost lahko uporabljate tudi fluorescentne ve-

trovke ali telovnike in druge odsevne površine (odsevni trakovi).

Prav tako je zelo pomembna **oprema kolesarja**. Za kolesarja je nujna kolesarska čelada, ki ščiti glavo pri morebitnem padcu. Prav tako je pomembno, da imamo športna oblačila, ki omogočajo dovolj prilagodljivosti. Oblačila naj bodo svetle barve, uporabimo lahko tudi odsevni brezrokavnik, da nas bodo vozniki prej opazili. Hlačnice spnemo skupaj, lahko z odsevnim trakom, in tako preprečimo, da bi nam zašle med napere.

Kolesarska čelada

Kolesar, mlajši od 14 let, mora med vožnjo na kolesu uporabljati kolesarsko čelado. To pa priporočamo tudi odraslim kolesarjem za vsakodnevno vožnjo po opravkih in rekreativno kolesarjenje.

Pri poškodbah kolesarjev so najpogostejše prav poškodbe glave, zato je izrednega pomena, da glavo zaščitimo s čelado. Že majhna poškodba glave ima lahko dolgotrajne posledice. Kolesarsko čelado tako uporabljamo pri vožnji kolesa (tako otroci kot tudi starši), saj **bistro glavo varuje čelada**. Prav tako pa mora imeti kolesarsko čelado tudi majhen otrok, ki sedi v posebnem sedežu in ga vozimo na svojem kolesu, ali pa otrok na triciklu. Čelada je nujna tudi pri rolanju, na skiroju, rolki, saj je otrokova glava pri morebitnem padcu ustrezno zaščitena.

Da bo čelada lahko preprečila udarec, jo mora kolesar pravilno nositi. Čelada mora ležati na glavi tako, da je njen prvi rob približno 2 cm nad obrvmi. Čelada mora biti med vožnjo vselej zapeta s trakovi za zapenjanje, ki se morajo tesno prilagajati bradi, da dovolj trdno leži na glavi in ne drsi z nje.

Kolesarska čelada mora biti izdelana v skladu z mednarodnim standardom za kolesarske čelade EN 1078 z oznako CE. Čelada mora biti primerne velikosti. S priloženimi blazinicami ali s posebnim sistemom za uravnavanje si jo prilagodite tako, da trdno stoji na glavi in je obenem udobna. Tudi trakovi za zapenjanje morajo biti nastavljeni tako, da čelado tudi ob morebitnem udarcu obdržijo na glavi in obenem preprečujejo gibanje čelade po glavi. Čelada naj bo svetlih barv z odsevnimi površinami, da bo kolesar bolj viden.

Ko kupujete čelado za otroka, jo izbirajte skupaj z njim. Tako boste izbrali ustrezno velikost. Otroku pa prepustite izbiro vzorca in barve. Če mu bo čelada všeč, jo bo tudi z veseljem uporabljal.

Po vsakem močnejšem udarcu je potrebno čelado zamenjati, saj se poškoduje notranja zgradba čelade, ki ob novem udarcu ne bo več uspešno zaščitila kolesarja.

Površine, namenjene kolesarjem

Kolo vozimo po kolesarski stezi in poti, če kolesarske steze ni, pa vozimo ob desnem robu cestišča v smeri vožnje. Pri kolesarjenju v prometu moramo upoštevati prometna pravila in predpise, ki veljajo za voznike, pravila prednosti, prometne znake ter drugo signalizacijo. Poskušajte vedno predvidevati ravnanje drugih udeležencev v prometu, saj lahko tako preprečite marsikateri neljubi dogodek.

Pri zavijanju v križiščih jasno nakazujte smer, se pravilno razvrstite in upoštevajte pravila prednosti.

Kolesarske poti

Za državno kolesarsko omrežje skrbi Direkcija RS za ceste, ki gradi in opremlja predvsem daljinske kolesarske poti. Tako imamo v Sloveniji lepo urejene kolesarske poti: Pot treh dežel od Kranjske gore do Rateč, Obdravska povezava od Viča do Slovenj Gradca in Parenzana od Kopra do Sečovelj. V izgradnji pa je še pet novjših projektov.

Prometne nesreče kolesarjev

Kolesarji so pogosto udeleženi v prometnih nesrečah, v katerih pa lahko utrpijo zelo hude posledice, saj so brez zaščite zelo ranljivi. Delež umrlih kolesarjev je v zadnjih letih okrog 10 % med vsemi smrtnimi žrtvami prometnih nesreč, z leti pa se povečuje. V letu 2012 je umrlo na slovenskih cestah 12 kolesarjev, kar je nekaj manj kot leto poprej, 198 je bilo hujše telesno poškodovanih (glede na leto 2011 se je povečalo za več kot 30 %). Večina jih ni uporabljala zaščitne kolesarske čelade (več kot 65 %).

Velikokrat kolesarji tudi sami prispevajo k nastanku prometne nesreče (v 46 %) ali pa bi lahko s svojim ravnanjem vplivali na blažje posledice nesreče (npr. z uporabo kolesarske čelade). Glede na podatke 53 % poškodovanih kolesarjev ni uporabljalo čelade, pri smrtnih žrtvah je delež kar 75 %. Delež uporabe kolesarske čela-



NE SPREGLEJ,

3X

POGLEJ



de se v povprečju povečuje, kar je spodbudno. Pri poškodovanih kolesarjih se je delež uporabe čelade v naseljih povečal iz 21 % v letu 2007 na 28 % v letu 2012, izven naselja pa iz 35 % v letu 2007 na 58 % v letu 2012. V tem času se zakonodaja in kazni niso spreminjale, zato gre te rezultate pripisati preventivnim aktivnostim.

Prometne nesreče kolesarjev najpogosteje nastanejo zaradi nepravilne strani in smeri vožnje kolesarja, vožnje pod vplivom alkohola, neupoštevanja pravil prednosti ter neprilagojene hitrosti vožnje.

Še posebej so med kolesarji ogroženi starejši ljudje (kar 31 % med poškodovanimi kolesarji je starejših od 60 let) in otroci, ki imajo zaradi svojih sposobnosti pri vožnji kolesa veliko težav.

Moški so bolj ogroženi kot ženske, večkrat tudi kot povzročitelji nesreč.

Večina prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev se zgodi v naseljih (več kot 80 %), nato na državnih cestah in lokalnih cestah izven naselja. Glede na regije pa so kolesarji najbolj ogroženi v Osrednjeslovenski regiji, Podravju in Savinjski regiji.

Nacionalni program varnosti cestnega prometa

V okviru Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 je varnost kolesarjev eno izmed prioritarnih področij. Ključni cilj je zmanjšanje smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih med kolesarji za 50 %.

Glavna cilja letošnje nacionalne akcije sta:

- zmanjšati število umrlih in hujše telesno poškodovanih kolesarjev za 10 %,
- povečati uporabo zaščitne kolesarske čelade za 10 %.

Med ukrepi za povečanje varnosti kolesarjev so tako predvideni infrastrukturni ukrepi, preventivne aktivnosti za povečanje uporabe kolesarske čelade in deleža uporabe luči za boljše vidljivost, prometna vzgoja, pogostejši in ustre-

žnejši nadzor nad ravnanjem vseh udeležencev v prometu ter sistemski in zakonodajni ukrepi.

PREBERITE IN UPOŠTEVAJTE

- Otroku lahko vozi kolo samostojno v prometu po opravljenem kolesarskem izpitu ali po dopolnjenem 14. letu starosti.
- Mlajši otrok mora imeti spremstvo odraslih.
- Vedno in na vsaki vožnji uporabljajte zaščitno kolesarsko čelado, ki si jo pravilno in dovolj trdno namestite.
- Kolesarsko čelado ustrezno namestimo na glavo, tako da sega 2 cm nad obrvi, trakove vedno zapnemo in ustrezno zategnemo.
- Kolesarsko čelado uporabljajte tudi odrasli in tako poskrbite za lastno varnost ter bodite zgled otrokom.
- Pred vožnjo preverite tehnično brezhibnost kolesa, nastavite višino sedeža in krnila, preverite zavore in zračnice.



- Za vožnjo kolesa se primerno oblecite v bolj športna in svetla oblačila.
- Vedno poskrbite, da imate v pogojih slabše vidljivosti (dež, mrak, ponoči) luči, da boste tako prej opazni (spredaj belo, zadaj rdečo).
- Kolesarite v skladu s predpisi in cestno-prometnimi pravili.
- Ne vozite kolesa pod vplivom alkohola.
- V skupini kolesarite v koloni drug za drugim.
- Kot kolesar bodite uvidevni tudi do drugih udeležencev v prometu (predvsem do pešcev in šibkejših).
- Kolesarsko čelado uporabljamo tudi na rolerjih, triciklu, med vožnjo kolesa na igrišču ali dvorišču ter potniki na kolesih (otroci v posebnem sedežu).

Ste vedeli ...

Da je človeška glava pri hitrosti 25 km/h, kot se vozi srednje hiter kolesar, pri morebitnem padcu težka kar 50 kg (kot vreča cementa).

DAN PROMETNE VARNOSTI NA PROMETNI ŠOLI MARIBOR

Prometna šola Maribor izobražuje dijake in študente v javno veljavnih izobraževalnih programih, izvaja seminarje in druge oblike izobraževanja za prometne in logistične kadre v pokrajini, sodeluje v razvojnih projektih pokrajine. Smo strokovni zavod, ki izobražuje kadre za potrebe gospodarstva na področju prometa in varovanja, kakor tudi za širše potrebe prometno-logistične dejavnosti.

Izobraževalni programi so naravnani v interdisciplinarno povezovanje različnih znanj s področja transporta, logistike, prometa, ekonomije, poštних storitev, komunalnega urejanja okolja, menedžmenta, varovanja ipd.

Glede na naše poslanstvo izvajamo različne strokovne dejavnosti. Tako smo 23. 5. 2013 na šoli izvedli 4. tradicionalni dan prometne varnosti. Na ta dan dijakom, študentom, zaposlenim in drugi zainteresirani javnosti v različnih dejavnostih, ki potekajo na predavanjih in delavnicah, predstavimo pomen prometne varnosti v različnih prometnih podsistemi – letos smo se omejili na prometno varnost v cestnem prometu.

Program dejavnosti je obsegal predavanja s področja varnosti v cestnem prometu, ostale spremljevalne dejavnosti pa so zajemale: aktivnosti policistov PU Maribor (merjenje hitrosti z radarjem, ogled vozila za nadzor prometa in hitrosti – Provida), demonstracijske naprave SPV (preizkus z očali za simulacijo psiho-fizičnih sposobnosti v primeru alkoholiziranosti ali droge v telesu). Šola vožnje Prometne šole Maribor je v sodelovanju s Centrom varne vožnje Ljubljana predstavila načine varnega sodelovanja, dijaki in študenti pa so se lahko preizkusili v simulaciji vožnje tovornjaka na pripravljenem vozilu šole. Na travniku pred šolo so bila razstavljen starejša vozila, ki so skupaj z intervencijskimi vozili pritegnila veliko pozornosti udeležencev in zunanjih obiskovalcev. Prisotnost reševalcev službe za nujno medicinsko pomoč nam je omogočila vpogled v opremo reševalnega vozila in opremo, ki jo ima s seboj motorist reševalec. V neposredni bližini teh vozil je potekala tudi demonstracija nude-



Prometna šola Maribor

vožnji skozi križišča (zlasti krožna), pri čemer smo s temi novostmi želeli seznaniti predvsem starejše udeležence v prometu. Odziva s strani krajanov MČ Studenci žal ni bilo.



Stara vozila



Simulator vožnje tovornjaka

nja prve pomoči ponesrečencem z usposobljeno ekipo Rdečega križa Maribor.

Vse te spremljevalne aktivnosti pred šolo so si poleg notranjih udeležencev dneva prometne varnosti podrobno in s pristnim zanimanjem ogledali tudi otroci iz bližnjega vrtca na Studencih. Za krajanje Mestne četrti Studenci smo pripravili obnovitveno predavanje o novitetah v cestnoprometni zakonodaji s poudarkom na



Prikaz reanimacije – ekipa Rdečega križa OO Maribor in študent VPŠ

Dan prometne varnosti je z uvodnimi besedami pričel g. Franc Pobjiž, v. d. direktorja Javne agencije RS za varnost prometa. Slavnostni gost je spregovoril o pomenu prometne varnosti in o delu oz. smernicah Agencije v obdobju 2013–2020. Rešitev za povečanje varnosti v pro-



Vozilo PGD Studenci



Intervencijski vozili

metu vidi v tem, da bo država morala sistematično nameniti več sredstev za preventivne dejavnosti, saj so druge možnosti s strani države že skorajda izčrpane (izgradnje sistema avtocest, uvedba vinjetnega sistema, uvajanje krožnih križišč ipd.). Vsakdo ima namreč pravico živeti, pravico biti varen. V mladih, dijakih in študentih Prometne šole Maribor pa še zlasti vidi izziv – postali bodo izobraženi ljudje, katerih poslanstvo bo širiti odgovornost za vzpostavljanje prometne varnosti. Po Pobjiževem mnenju je potrebno zagnati cel spekter dejavnosti, ki bodo zagotavljanje prometne varnosti

tudi trajno udejanjali – to mora postati del vseživljenjskega učenja.



Franc Pobjbič, v. d. direktorja Javne agencije za varnost cestnega prometa – uvodni pozdrav

Dejavnost Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (v sklopu Mestne občine Maribor) je predstavila ga. Jožica Trlep. Poudarila je glavne naloge SPV in predstavila operativno delovanje Sveta, zlasti aktivno izvajanje številnih projektov, ki so postali prepoznavni v slovenskem prostoru – Pasavček, medobčinsko tekmovanje Kaj veš o prometu, Bistro glavo varuje čelada, spodbujanje šolskih prometnih služb, projekt Drugače na pot – v šolo s kolesom, projekt Bodi preVIDEN itd. V okviru dejavnosti SPV organizirajo tudi teden prometne varnosti skupaj z Zvezo prijateljev mladine in MOM ter obeležujejo svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč. Trlepova je poudarila, da večino dela temelji na prostovoljnem delu, zato je ob tej priložnosti povabila udeležence dneva prometne varnosti na Prometni šoli Maribor, da sodelujejo pri aktivnostih SPV-ja.



Jožica Trlep – SPV Mestne občine Maribor

Iz zavoda Vozim sta nam o svoji življenjski izkušnji in o trajnih posledicah prometne nesreče pripovedovala člana tega društva Vinko Hren in Jože Ovčar. Študentom in dijakom sta predstavila doživljanje svojega življenja pred prometno nesrečo in po njej – prometna nesreča je namreč velik udarec za posameznika, družino in okolico, poleg fizičnih posledic človeka zaznamuje s težkimi psihičnimi stiskami in posledicami. Namen njune zgodbe je, kakor sama povesta, ozavestiti mlade, da bi varna vožnja postala vrednota. Prav zato sodelujeta v gibanju »Še vedno vozim, vendar ne hodim« in širita idejo o pomenu varnosti v prometu med mladimi.



Vinko Hren in Jože Ovčar

Mag. Gabrijel Sternad iz Policijske uprave Maribor je mladim predstavil vidike varnosti v cestnem prometu in aktivnosti, ki jih izvaja PU Maribor za zagotavljanje te varnosti v regiji. Po statističnih podatkih za pretekla leta je naštel najpogostejše vzroke prometnih nesreč: neprilagojena hitrost, neupoštevanje pravil o prednosti, nepravilna stran in smer vožnje, nepravilno prehitovanje, neustrezna varnostna razdalja in izpostavil alkohol kot sekundarni vzrok prometnih nesreč. Nadalje je pojasnil vlogo policije pri zagotavljanju cestnoprometne varnosti, preventivne dejavnosti, ki jih policija izvaja, vlogo prometne infrastrukture (predlogi upravljalcem te infrastrukture) in zagotavljanje prometne varnosti ob prireditvah.



Mag. Gabrijel Sternad – PU Maribor

Mag. Ulrich Zorin je predstavil prizadevanja DARS-a za zagotavljanje avtocestne varnosti in sisteme za nadzor vođenja prometa na različnih odsekih avtocest. Pri varnosti v predorih je tudi s slikovnim materialom nazorno predstavil najpogostejše napake voznikov in opozoril,

da lahko več informacij o varni vožnji na avtocesti in v predorih pridobimo tudi v zloženkah (spletna stran DARS-a: www.dars.si).

Tomaž Lotrič (Center varne vožnje Ljubečna) je v predavalnici najprej teoretično predstavil elemente varne vožnje, nato pa so se lahko udeleženci na parkirišču pred šolo preizkusili v tehniki spretne vožnje, varnega zaviranja, pravičnega položaja za volanom.



Martina Belšak, prof.
mag. Dušan Kolarič
Višja prometna šola Maribor



LJUBLJANSKI GRAD

Izredna lega Ljubljanske kotline je že od nekdaj privabljala ljudi. Tako lahko govorimo o poselitvi grajskega griča že ob koncu 13. stoletja pred našim štetjem, ko so si nosilci kulture žarnih grobišč prav tu ustvarili svojo naselbino. Le-ta je sicer zaradi kasnejših gradbenih posegov ostala neraziskana, a na osnovi podobnih naselbin lahko sklepamo, kakšna je bila. Njeni prebivalci so se ukvarjali s poljedelstvom, pašo, lovom in ribolovom, živeli pa so v hišah z lesenimi stenami in spletenimi iz šibja ter ometanimi z ilovico.

Sam grajski grič loči Ljubljansko polje od Ljubljanskega barja. Razteza se približno 800 m daleč od severozahoda proti jugovzhodu. Najvišji je na Šancah, nekoliko nižja pa je planota z grajskim poslopjem. Pod Šancami se hrib strmo zniža in se spušča h Gruberjevemu prekopu, ki ga od 18. stoletja dalje loči od Golovca. Najstarejši dostop na Grad je Ulica na Grad, ki gre z Gornjega trga ob cerkvi sv. Florijana. Kaj kmalu, že na drugem ovinku, se ji pridruži strma bližnjica Reber, ki je speljana s Starega trga. Strma je tudi Osojna steza, Osojna pot pa vodi v ključu na sredo grajskega drevoreda. Drevored povezuje grajsko planoto s Šancami. Po severovzhodnem pobočju vodi na Grad cesta do Streliske ulice. Z Vodnikovskega trga pa se lahko povzpnete na Grad po Študentovski poti ali pa se nanj peljete s tirno vzpenjačo. Ob prihodu Keltov in kasneje Rimljanov že omenjena kultura žarnih grobišč ni imela več



moči. 1. in 14. rimska legija sta na levem bregu Ljubljanice postavili vojaško postojanko, ki je leta 14/15 našega štetja dobila obzidje. Govorim o Emoni, v kateri je bivalo približno 6000 oseb, večinoma trgovcev, obrtnikov, uradnikov in upokojenih vojakov. Ostankov iz tega obdobja na Grajskem griču ni, pač pa so ostanki rimske Emone vzdani v grajsko obzidje. Vzdali so jih v 15. stoletju.

Leta 1106 je koroška plemiška rodbina Spanheim podedovala ljubljansko gospostvo in s tem tudi posestvo Ljubljanskega gradu. V zgodnjem srednjem veku je stala na griču lesena utrdba. V 13. stoletju je t. i. Spanheimski grad stal nad Mestnim trgom, takratnim Mestom. To je najstarejša zidana trdnjava. Leta 1243 se v neki listini omenja grad in mesto pod njim. Žal ni materialnih dokazov o tem, da so plemiči raje bivali na gradu kot v mestu. Le domnevamo lahko, da jim je grad služil kot rezidenca. Po smrti Ulrika II. Spanheimskega je leta 1269 zavzel posest češki kralj Otokar II. Premysl. Vse do leta 1335, ko je dežela Kranjska prešla v dedno posest Habsburžanov, je Grad menjaval lastnike. V 15. stoletju so grad močno utrdili zaradi turških vpadov. Ko je bil deželni knez in kasneje avstrijski cesar Friderik III. Habsburški so podobo prvotnega gradu popolnoma spremenili. Stara Spanheimska trdnjava je bila podrt skoraj do temeljev in postavljena nova grajska utrdba nepravilnega tlorisa. Grajski kompleks so razširili in zgradili Peterokotni stolp, ki je z dviznim mostom nad obrambnim jarkom povezoval notranjost z zunanjo. Leta 1496 se omenja kapela sv. Jurija, ki

je eden najstarejših še ohranjenih delov gradu iz 15. stoletja. Leta 1496 je bil zgrajen deželno-knežji stolp Padav (današnje Šance), ki je bil v 16. stoletju z obzidjem povezan v enotno grajsko utrdbo. Leta 1515 so grad napadli uporni kmetje, vendar je bil njihov napad odbit.

Razen obodnih zidov, kapele in vogalnih stolpov so grajske stavbe nastale v 16. in 17. stoletju. Vzdolž obzidja so zgradili stanovanjske prostore deželnega glavarja, na dvorišču pa se je zbirala deželna plemiška vojska. Imena deželnih glavarjev, ki so vodili gradbena dela, so ohranjena na stropu grajske kapele. Podoba gradu se od 17. stoletja ni bistveno spremenila, kar je vidno tudi na načrtih in slikah. Grad je imel 6 stolpov. Vhod je še danes tam, kot je bil včasih. Nad Trančo je stal Stolp piskačev. Na njegovem lesenem obhodnem hodniku so mestni godci vsak dan ob 11. uri igrali na pozavne. Veliki zvon je meščane klical k orožju; oglašal se je tudi ob požarih. Drugi zvon je vsak dan ob 7. uri zvonil v spomin, da so Turke pregnali izpred Ljubljane. Oznanjal je začetek in konec sejmov.



Ljubljanski grad v Valvasorjevem času (vir: <http://zimk.zrc-sazu.si>)

Stolp piskačev je bil poškodovan leta 1813, ko so avstrijski topovi z Golovca obstreljevali Fran-

žil kot glavni vhod na dvorišče. Nad obrambnim jarkom sta potekala dva dvizna mosta.



Grad in stara Ljubljana iz zraka (foto: Primož Hieng, dostopno na <http://www.mojaobcina.si>)

coze na Gradu. Leta 1848 pa so na obrambnem zidu sezidali današnji razgledni stolp z uro. Čuvaj, ki je stanoval v njem, je v primeru požara obvestil meščane s streli iz topov.

V 17. stoletju je grad izgubljal vlogo trdnjave in rezidence. V njem je bilo vojaško skladišče. Na gradu sta bila dva stolpa za smodnik in ob vsaki nevihti je pretela nevarnost, da bi strela udarila v katerega od njiju. Take nesreče so se dogajale. Leta 1774 je bilo meščane strah, da bi se

nekaj dni pred osvoboditvijo streljali na partizane, prodirajoče v mesto. Temeljita prenova grajskega kompleksa pa se je začela po letu 1963, ko so ga zapustili zadnji stanovalci.

Ob ogledu gradu lahko spoznamo tudi nekaj pomembnih grajskih prostorov in zavrtimo kolo časa nazaj v obdobje, ko se je tu odvijalo pravo grajsko življenje.

Palacij je dvorana, v kateri je deželni glavar pri-



Čudovit pogled na Ljubljanski grad (foto: Dunja Wedam, dostopno na <http://www.visitljubljana.com>, 21. 6. 2013)

požar iz mesta razširil tudi proti grajskemu griču in zanimal uskladiščeni smodnik. V času Ilirskih provinc sta bili v gradu vojašnica in vojna bolnišnica. Po vrnitvi Avstrijcev na naše ozemlje so grajsko poslopje spremenili v kaznilnico. V gradu so bili zapori vse do konca 2. svetovne vojne. V tem času je grad doživel veliko prezidav. Dvorišče, zasajeno s kostanji, je služilo zapornikom za rekreacijo. Leta 1905 je v času županovanja Ivana Hribarja grad kupila od države mestna občina. Delno so ga preuredili v stanovanje. Načrte za obnovo pa je naredil arhitekt Jože Plečnik. Župan Ivan Hribar je namreč v gradu želel urediti osrednji slovenski muzej, vendar Plečnikovi načrti niso bili nikoli uresničeni. Med 2. svetovno vojno je bila v gradu utrjena postojanka okupatorjev, ki so še

rejal sprejeme in gostije. Beseda palacij (dvorec) potrjuje, da to niso bili bivalni, temveč reprezentančni prostori. Stanovska dvorana zajema nekdanje bivalne prostore deželnega glavarja. Zasluge za nastanek teh prostorov strokovnjaki pripisujejo deželnemu glavarju iz družine Lambergov. Viri omenjajo kamro hišne gospodinje in poleg nje urejene sanitarije, veliko novo sobo s studiariumom, poselsko sobo in stražarsko sobo. Prostori so bili ogrevani. V Friderikovem stolpu je imela urejene prostore grajska gospa. Obe bivalni sobi sta bili ogrevani in povezani s stopniščem. Grajsko dvorišče je bil z vseh strani zaprt prostor. Med Stolpom strelcev in Peterokotnim stolpom se nahajata Bela in Modra dvorana, namenjeni poročnim obredom. Peterokotni stolp je v 15. stoletju slu-

Umetni hrib Lipnik na zunanji strani je bil tako visok kot vhodni odprtini. Stolp je imel tudi strelne line in stanovanje za upravitelja grajske stavbe – gradiščana. Grajska kapela je eden najstarejših delov gradu. Posvečena je sv. Juriju. V baročnem obdobju je bila leta 1747 poslikana z grbi deželnih glavarjev. Ker so v cerkvenem prostoru nastale poslikave posvetne vsebine, je kapela nekaj edinstvenega. Skalna dvorana je dobila ime po mogočnih skalah. Urejena je v več nivojih. Načrti iz 19. stoletja omenjajo ta prostor kot drvarnico za paznike in upravnike zaporov. Erazmov stolp je domnevno služil kot plemiška ječa. Na stenah so še danes vidni sledovi vdolbenih grbov, ki pa še niso bili podrobno analizirani. Naj omenim še grajsko ječo, v katero so jetnike spuščali z vrvo. Jetniki so bili priklenjeni z verigo. Prostor ni imel strehe, le nekakšno rešetko, ki je prepuščala tako sončne žarke kot padavine. Ostali zanimivi prostori so še orožarna, Hribarjeva dvorana, smodnišnica, Barjanska dvorana, Razgledni stolp, Stolp piskačev, Stolp strelcev.

Ljubljanski grad je danes prepoznavni simbol mesta in tudi privlačna kulturna oz. turistična točka. V svojem zavetju ponuja številne aktivnosti in pestro paleto javnih dogodkov (stalne in občasne razstave, virtualni muzej, različne predstave in prireditve, ustvarjalne delavnice, gostinsko ponudbo ...). Vsi dogodki se obiskovalcem prijetno vtisnejo v spomin še posebno v poletnih mesecih, ko se odvijajo na prostem v razgibanem in osvetljenem grajskem okolju.

Cvetka Škof

Viri:

- Roman Savnik s sodelavci. *Krajevni leksikon Slovenije. II. knjiga. Jedro osrednje Slovenije in njen jugovzhodni del. Državna založba Slovenije. 1971.*
- *Grad skozi čas. Dostopno 21. 6. 2013 na <http://www.ljubljanskigrad.si>.*



V poletnih nočeh grad oživi (foto: Tomaž Jevšenak)

PRIREDITEV OB ZAKLJUČKU PREVENTIVNE AKCIJE

»VARNO S KOLESOM V PROMETU«

Dne 18. 6. 2013 se je uspešno zaključila akcija »Varno s kolesom v prometu«, ki sta jo izvedli Mestna občina Ljubljana in Policijska uprava Ljubljana, pod pokroviteljstvom župana Zorana Jankoviča in direktorja PUL mag. Stanislava Vrečarja. Dogodek je potekal v Mestni hiši. Udeležilo se ga je okoli 90 otrok 5. razredov osnovnih šol, ki so sodelovali v literarnem in likovnem natečaju. Namen preventivne akcije je bil opozoriti učence -kolesarje na nevarnosti, ki prežijo nanje na cestah in predstavi pravilno obnašanje kolesarjev v prometu, saj so ti zelo ranljivi udeleženci v prometu.

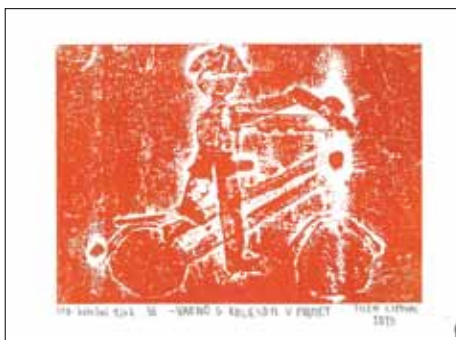
Poleg nagrajencev so se zaključne prireditve udeležili njihovi sošolci, učitelji, ravnatelji šol iz katerih so prispela nagrajena dela in drugi vabljeni gostje.

V okviru omenjene akcije je potekal likovni in literarni natečaj, v katerega so se vključile ljubljanske osnovne šole. Najboljša izbrana dela so osnovne šole poslale na Mestno občino Ljubljana, kjer je posebna komisija, sestavljena iz predstavnikov Mestne občine Ljubljana, Policijske uprave Ljubljana in strokovne javnosti izbrala najboljša prispela dela.



I. KATEGORIJA: LIKOVNA DELA

Mesto	Ime in priimek	Osnovna šola	Mentor/ica	Naslov
1	LINA KOVAČEVIČ, 5. B	OŠ SAVSKO NASELJE	SILVA SELIŠKAR	/
2	TILEN LIPOVAC, 5. A	OŠ VIŽMARJE – BROD	LILI SESEK	/
3	JULIJA LOMBERGAR, 5. A	OŠ MAJDE VRHOVNIK	VANJA POTOČAR	/



II. KATEGORIJA: LITERARNA DELA

Mesto	Ime in priimek	Osnovna šola	Mentor/ica	Naslov
1	ELLA POTISEK, 5. B	OŠ MAJDE VRHOVNIK	VANJA POTOČAR	NA KOLESU
2	MAŠA DRAGAR, 5. A	OŠ NOVE JARŠE	MARTINA TAVČAR	VOŽNJA S KOLESOM
3	ANEJ ŠTEMPELJ LOČNIKAR, 5. B	OŠ DRAGOMELJ		VARNO KOLESARJENJE

Člani komisije so imeli težko delo saj so mogli izmed prispelih del v I. kategoriji – likovna dela je prispelo 34 del iz 12 osnovnih šol in v II. Kategoriji – literarni del prispelo 33 del iz 5 osnovnih šol, ki so bila kvalitetna izbrati nagrajence.

Po pozdravnem nagovoru dramskega igralca Romana Kočarja, ki je kot moderator vodil celoten dogodek, sta vabljeni pozdravila direktor policijske uprave Ljubljana mag. Stanislav Vrečar in župan mestne občine Ljubljana g. Zoran Jankovič, v nadaljevanju sta podelila nagrade in priznanja najboljšim učencem in njihovim mentorjem, direktor PUL mag. Stanislav Vrečar in podžupanja MOL Jelka Žekar

Prva nagrada v obeh kategorijah je bila kolesarska čelada, druga nagrada je bil CD z naslovom »S kolesom v šolo«, tretja nagrada pa je bila igračka »policist medvedek« oblečen v policijsko uniformo.

Po družabnem zaključnem srečanju je ostalo



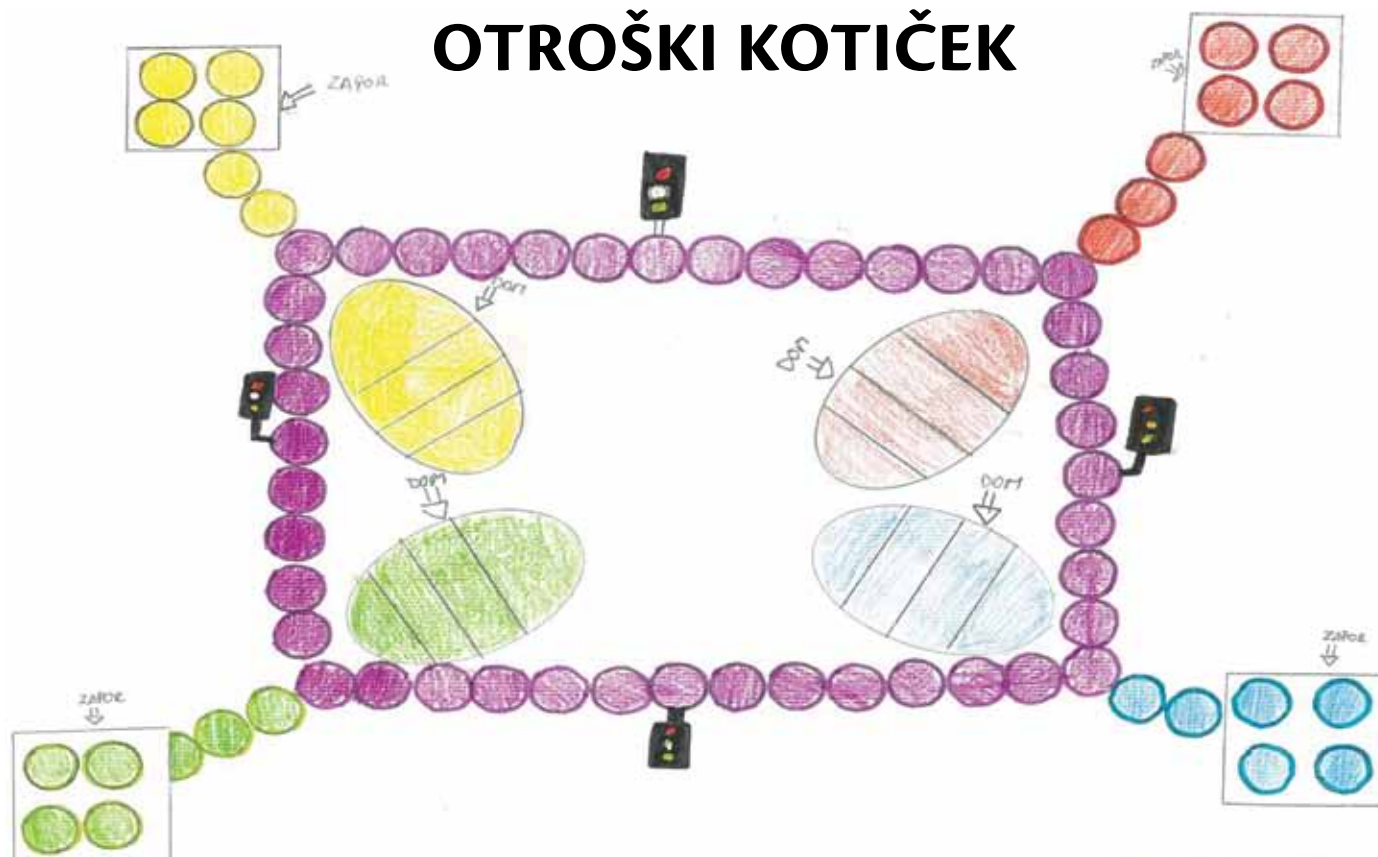
nekaj časa za predstavitev medijem in skupinskim fotografijam

Zvone Milkovič SPV CP MOL

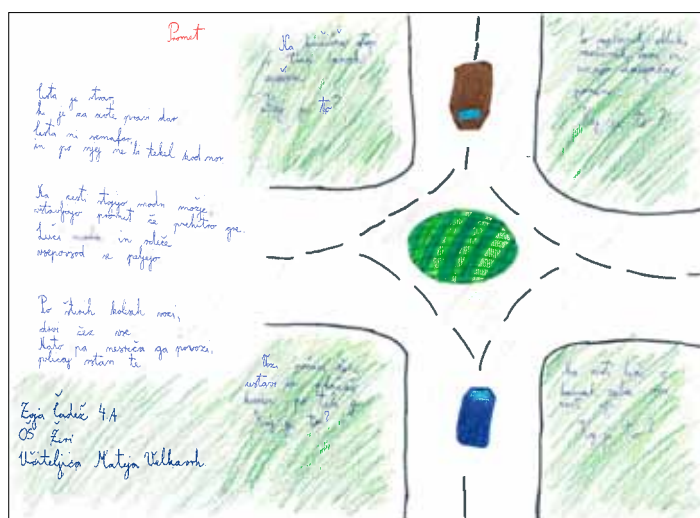
PODELITEV PRIZNANJ VARNO S KOLESOM V ŠOLO



OTROŠKI KOTIČEK



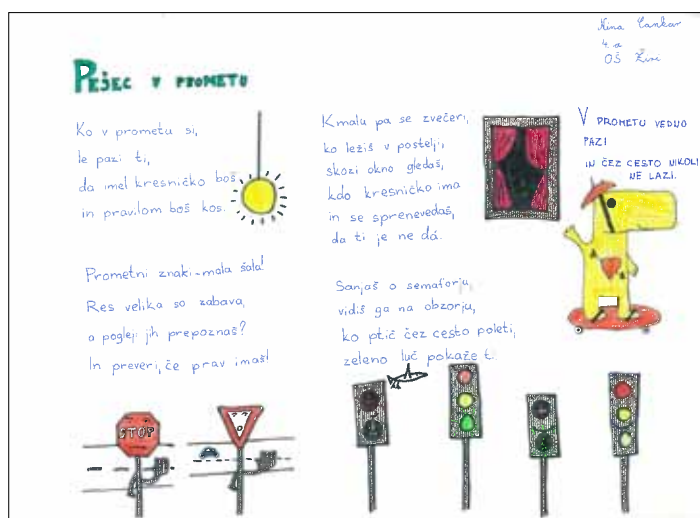
Lučka Kozamernik 4. b – OŠ Žiri



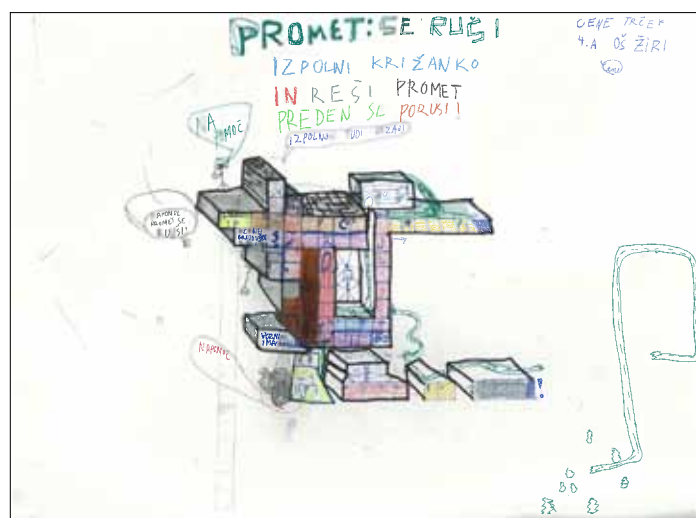
Zoja Čadež, 4. a – OŠ Žiri



Ali Šifrar, 4. a – OŠ Žiri



Nina Cankar, 4. a – OŠ Žiri



Cene Trček, 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.	ISKRA SISTEMI d.d.
ADACTA d.o.o.	JP LJUBLJANSKA PARKIRIŠČA IN TRŽNICE d.o.o.
ADRIATIC SLOVENICA d.d.	JP VODOVOD KANALIZACIJA d.o.o.
AGROKOR d.o.o.	KPMG Slovenija d.o.o.
BAUHAUS Trgovsko podjetje d.o.o.	KPL d.d.
BUTAN PLIN d.o.o.	LIST d.o.o. Ljubljana
DANFOS TRATA d.o.o.	LJUBLJANSKI URBANISTIČNI ZAVOD d.d.
DISS d.o.o.	MAGISTRAT INTERNATIONAL d.d.
ENERGETIKA d.o.o.	MARAND d.o.o.
FAKTOR BANKA d.d.	MDM d.o.o.
FUTURA DDB d.o.o.	PETROL d.d.
G 3 SPIRITIS d.o.o.	TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA LJUBLJANA d.o.o.
HELLA SATURNUS d.o.o.	VELO d.o.o.
HYUNDAI AVTO TRADE d.o.o.	ZAVAROVALNICA TILIA d.d.
IMP d.d.	ŽALE d.o.o.



Kolesar sem



PRIMOTEHNA



MESTNA OBČINA LJUBLJANA
SVET ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU



Vozimo pametno!