

Varna pot



Vozimo pametno!

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

str. 3



str. 4



str. 6



str. 7



str. 15



Kazalo

Prostovoljec leta

Stane Žerovnik 3

Varna pot v šolo 4

Evropsko prometno
prvenstvo- ETEC 2013....6

Aktivnosti v evropskem
tednu mobilnosti od 16.
do 22. septembra 2013....7

Usposabljanje kandidatov
za voznike
motornih vozil..... 10

Vse je enkrat prvič.....11

Motor in zima?

Zakaj pa ne!..... 13

Intervju - Peter Skušek... 14

Križanke..... 15

Otroški kotichek..... 17

Donatorji 19

Spoštovane bralke in bralci!

Tudi letos je na cestah toliko smrtnih žrtev kot lansko leto. Med motoristi, pešci, vozniki avtomobilov, sopotniki. Bolj varni avtomobili, boljše ceste, več in več ur učenja vožnje za izpit, prometna vzgoja v vrtcih in šolah, preventivne akcije v mestih, na televiziji, radiu, plakati, zgibanke ... Pa ni bolje. Gremo mi po svoje naprej, kot smo navajeni!

Mene je oni dan ustavil policist. Med vožnjo sem namreč »morala« telefonirati. Za menoj sta peljala dva avtomobila. Po cesti, na kateri je najvišja dovoljena hitrost 60 km/h. Prehiti me prvi. »Kaj pa je s tem človekom, da me prehiteva tukaj?« To tam ni ravno običajno. Čez nekaj metrov se tega manevra loti še drugo vozilo. »Pa kaj jim je danes?« sem se spraševala. Da je kaj narobe z mojo vožnjo, mi še na misel ni prišlo.

No, pa so se v drugem vozilu prižgale modre luči. Steče postopek, kot je običajen v takih primerih. Vprašam policista, če je lahko tokrat samo opomin. »Gospa, ovirali ste promet,« je bil njegov odgovor. Skozi možgane mi je seveda takoj šinilo precej ne najbolj ljubkih poimenovanj za policiste. Užaljeno sem sprejela obvestilo o prekršku in se odpeljala.

Ampak se me je dotaknilo! In sicer policistov jasen odgovor: ovirali ste promet! Nič ni razlagal, pridigal, povedal je le, kaj se je dogajalo. Ovirala sem promet! Meni se prej, ko sem imela opraviti s telefonom, seveda ni zdelo, da s svojim dejanjem počnem ravno to. Ampak ko sem odvrtila film nazaj, mi je postalo popolnoma jasno, da nekaj z mojo vožnjo že ni moglo biti v redu, če so me morali na tisti cesti, to je Litijski cesti v Ljubljani, prehitevati.

Moram reči, da je imelo v tem primeru policistovo ravnanje name zelo pozitiven vpliv. Ni mi dal občutka, da sem kaznovana, čeprav sem plačala denarno kazen, da nas ustavljajo samo zaradi polnjenja proračuna, da se izživljajo nad nami, da neizmerno uživajo, ko nam pišejo kazni, da za kaj drugega itak niso sposobni in še druge »gostilniške« resnice o policistih, ampak da sem storila nekaj, kar je nevarno zame in za druge.

Varno pot vam želim!

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 dvojnim presledkom med vrsticami.

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

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.

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.

PROSTOVOLJEC LETA STANE ŽEROVNIK

Mladinski svet Slovenije je letos že enajstič zapored razpisal natečaj, s katerim je izbral najboljše prostovoljke, prostovoljce in projekte minulega leta. Pozival je ustanove, društva, asociacije, lokalne skupnosti, nevladne organizacije in širšo javnost, da svoje prostovoljke, prostovoljce in prostovoljske projekte prijavijo v natečaj. Podeljeni so bili nazivi za Naj prostovoljka in Naj prostovoljec v treh starostnih kategorijah (do 19, od 20 do 30 in nad 30 let), Naj mladinski voditelj oz. voditeljica, Naj prostovoljski projekt ter Naj mladinski projekt.

Na poziv se je odzvalo Območno združenje Rdečega križa Ljubljana, ki je predlagalo med drugimi za prostovoljca leta g. Staneta Žerovnika, člana Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.

V juniju 2013 je Mladinski svet Slovenije pod pokroviteljstvom predsednika RS Boruta Pahorja in v sodelovanju z Ministrstvom za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti ter Ministrstvom za izobraževanje, znanost in šport na Brdu pri Kranju pripravil zaključno prireditev natečaja Prostovoljec leta. V natečaj za leto 2012 je 152 različnih prijaviteljev prijavilo 187 posameznikov in 64 projektov. Podelili so 9 ključnih nazivov in še dve posebni priznanji: Naj prostovoljec in Naj prostovoljka v treh starostnih skupinah, naziv Naj prostovoljski projekt ter Naj mladinski voditelj in Naj mladinski projekt.

Stane Žerovnik je prejel naziv Naj prostovoljec v letu 2012 iz rok predsednika države Boruta Pahorja, za kar mu iskreno čestitam v svojem imenu in imenu predsednika Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL ter v imenu SPV CP MOL.

K temu dodajamo še nekaj bogatih izkušenj na področju preventive, vzgoje in prostovoljstva. S ponosom lahko ugotovimo, da gre za starostno na tem področju v Mestni občini Ljubljana in širše.

Stane Žerovnik se je rodil v Ljubljani 14.11.1927. Na področju preventive in vzgoje je aktiven že 50 let.

Začel je v SAP Ljubljana kot odgovoren za prometno varnost na SPVCP RS je odgovoren za vzgojo in izobraževanje kot predsednik komisije in član Sveta je dolgoletni član občinskega sveta SPV Vič Rudnik in njegov podpredsednik je član SPVCP MOL od ustanovitve leta 1995 in predsednik Komisije za vzgojno delo pri Svetu aktiven je tudi na drugih področjih, predvsem v ZŠAM, kjer je bil ustanovitelj Zveze ZŠAM Slovenije in dolgoletni ustanovitelj, član in motor ZŠAM Dolomiti; na tem področju je začel delovati pred 55 leti in je še vedno aktiven pri služenju vojaškega roka v Gordijski enoti Maršalata v Beogradu je bil odgovoren za prometno varnost od leta 1945 do leta 1952 je prejemnik številnih priznanj na področju varnosti v cestnem prometu, preventive in vzgoje; izpostavljam samo državno odlikovanje

- red republike z zlatim vencem predsednika Tita
- častno listino SPVCP RS
- plakete vzorni voznik
- številna društvena priznanja s strani ZŠAM, republike in društev, Zveze organizacij za tehnično kulturo, Rdečega križa Slovenije, Zveze borcev in Krajevne skupnosti.



Slike: arhiv Območne organizacije Rdečega križa, Ljubljana

Tajnik SPV CP MOL
Zvone Milkovič

VARNA POT V ŠOLO

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL (SPVCP MOL) ob začetku šolskega leta pripravlja eno izmed najpomembnejših prometno-preventivnih akcij, namenjenih osnovnošolcem – akcijo VARNA POT V ŠOLO. Akcija je potekala od 2. do 14. septembra 2013.

SPVCP MOL akcijo **Varna pot v šolo** pripravlja v sodelovanju z osnovnimi šolami, AVP SPVCP, Policijsko upravo Ljubljana, Združenjem šoferjev in avtomekanikov Dolomiti, POŠ-TEL, LPP in Logističnim centrom, Mestnim redarstvom, šolam vožnje in prostovoljci ter donatorji.

V akciji **Varna pot v šolo** pozornost namenjajo tako začetnikom, ki prvič stopajo na šolske poti in še ne poznajo vseh nevarnosti, kot tudi ostalim osnovnošolcem, ki se po dolgi počitnici vračajo v šole razigrani in morajo ponoviti pravila varnega ravnanja v prometu.

Na poteh v šole oziroma na manj varnih mestih, so od 7. do 9. ure (ob prihodu v šolo) prisotni prostovoljci, ki so učencem pomagali pri prečkanju ceste na nevarnejših odsekih in s svojo prisotnostjo opozarjali voznike na posebej previdno vožnjo v okolici šol. V akciji je sodelovalo:

- 40 uniformiranih članov ZŠAM Dolomiti, POŠ-TEL, LPP in Logistični center
- 100 policistov Policijske uprave Ljubljana
- 4 mestnih redarjev in
- nekaj poslancev Državnega zbora

Na dveh osnovnih šolah, OŠ Vič in OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja, se izvaja celo šolsko leto stalna šolska prometa služba s prostovoljci ZŠAM Dolomiti in POŠ-TEL ter starimi starši. V sodelovanju z zavarovalnicami je SPVCP MOL vsem učencem prvih in drugih razredov zagotovil rumene rutice, simbol začetnikov v prometu, ki so po Zakonu o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) obvezne za otroke v prvem in drugem razredu osnovne šole. Prav tako smo poskrbeli za kresničke in odsevne trakove, s katerimi so otroci v cestnem prometu bolj vidni in zato tudi bolj opazni. S pomočjo AVP SPVCP smo učencem prvih razredov oziroma njihovim staršem razdelili knjižico PRVI KORAKI V SVETU PROMETA.

Tudi letos smo voznike na začetek šolskega leta opozarjali s plakati »ŠOLSKA POT«, ki so bili nameščeni na 180 lokacijah v vitrinah City light (postajališča LPP), 150 plakatov na oglasnih mestih Javnega podjetja Snaga, 100 plakatov na opralon podlagi je bilo postavljenih v šolskih okoliših, 18 transparentov obešenih na ljubljanskih vpadnicah, 60 obešank na drogih javne razsvetljave, 53 tripanov postavljenih pred osnovnimi šolami.

Ob tem dodajmo, da so bili na 25 lokacijah v Ljubljani postavljeni preventivni radarji, ki so opozarjali na hitrost vožnje, umirjali promet in merili hitrost ter ugotavljali število avtomobilov na najbolj izpostavljenih nevarnih mestih pred šolami.

SPVCP MOL sicer pri pripravi preventivnih akcij že vrsto let sodeluje z AVP SPVCP, šolami,



vrtni, starši, policijo, upravljavci cest, različni zvezami in društvi ter prostovoljci (Združenje šoferjev in avtomekanikov Dolomiti, POŠ-TEL, Ljubljanski potniški promet, Logistični center, avtošole, Rdeči križ Slovenije, gasilci, Reševalna postaja Kliničnega centra Ljubljana ...).

Ob začetku novega šolskega leta je bila organizirana novinarska konferenca, na kateri so sodelovali: župan, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Oddelek za predšolsko vzgojo in izobraževanje in Mestno redarstvo.

NAPOTKI ZA STARŠE IN OTROKE V PROMETU

- Otrok na cesti vidi bistveno manj kot odrasli
- Otroci potrebujejo pomoč v prometu
- Odrasli smo vzor
- Postopno učenje
- Otroka naučimo resnih stvari, kot je promet, z igro, dobro pohvalimo, slabo ponovimo
- Starši, prehodite z otokom varno pot v šolo večkrat, varna pot ni vedno najkrajša, je 2x, 3x daljša
- Vidnost je varnost: svetla oblačila, odsev-



na telesa, led-lučke

- Obvezna uporaba rutice in kresničke v prvem in drugem razredu
- Otroka vedno držimo za roko
- Za otroka je najvarnejša notranja stran pločnika
- Kjer ni pločnika, hodimo ob levem robu ceste, otrok je na levi strani
- Pred prečkanjem ceste se vedno ustavimo, pogledamo levo, desno in še enkrat levo, na sredini še enkrat desno
- Otrok nas uči, opozarja na napake
- Cesto prečkamo z normalnimi koraki
- Čez cesto po zebri
- Na zebri hodimo po desni strani
- Na semaforju prečkamo cesto pri zeleni luči, tudi če se ta medtem ugasne, hodimo normalno (varovalni čas)
- Prečkanje ceste, kjer so parkirana vozila, vedno za zadnjim vozilom, le izjemoma med vozili (raje ne!)
- Otrok mora spoznati osnovne prometne znake, namenjene pešcem
- Otrok na kolesu je v spremstvu do opravljenega izpita, obvezno s čelado; bodimo zgled
- Otrok je v avtu vedno v primernem sedelu, primernem starosti in teži, izklopljen je varnostni meh, do enega leta je sedel obrnjen v nasprotni smeri vožnje
- V avtu smo vedno pripeti
- Otrok vstopa in izstopa iz avta vedno na pločnik
- Otrok v avtobusu sedi, s stojšči stoji med stni avtobus



- Starši, preverite, ali ni otrok za avtomobilom
- Organizirana mora biti stalna šolska prometna služba – prostovoljci (poziv staršem in starim staršem, da se vključijo v šolsko prometno službo)

- Vozniki, spoštujte znake in ravnanja šolske prometne službe

Tajnik SPV CP MOL
Zvone Milkovič

EVROPSKO PROMETNO PRVENSTVO

- ETEC 2013

V črnogorskem obmorskem letovišču Bar se je letos med 20. in 23. septembrom odvijalo že 28. Evropsko prometno-izobraževalno tekmovanje ETEC (European Traffic Education Competition) za otroke do 12. leta starosti. Udeležilo se ga je 22 ekip iz 21 evropskih držav (Rusiji so kot največji članici dovolili nastopiti z dvema ekipama). Slovenijo in AMZS je zastopala ekipa AMD Moste iz Ljubljane oz. učenci in učenke OŠ Sostro, ki si je to mesto izborila z zmago na državnem izbirnem tekmovanju junija na Vranskem.

V ekipi je bilo sprva 6 otrok, trije fantje in tri dekleta. Na evropsko prvenstvo smo se nato pripravljali skoraj celo poletje. Ekipi pod vodstvom učitelja Jožeta Draba sta se pridružila še inštruktorja Miran Mozetič (AMZS), ki je skrbel za praktične vaje s kolesom, in Brane Vršnik (AMD Moste), ki je učenke uril v poznavanju prometnih pravil. Ker pa sme na evropskem prvenstvu nastopiti le štiričlanska ekipa, smo po poletnih treningih in pripravah določili, kateri fant in katero dekle bosta žal le rezervi in ne bosta potovala na evropsko prvenstvo. Tako so ekipo sestavljali naslednji učenci: Anže Javornik, Jošt Kavka, Eva Alina Hočevnar in Špela Krivic.

Čeprav je mesto Bar daleč in si predstavljamo, da se gre tja z letalom, je zadeva malo bolj zapletena. Leteti bi morali preko Dunaja v Podgorico in od tam z avtobusom v Bar. Ker bi bilo to zelo drago in prav tako zamudno, smo odšli na pot raje s kombijem. Prvi dan smo prišli do mesteca Zaoštrog na Makarski rivieri, kjer smo prespali. Naslednji dan smo nadaljevali ob jadranski obali v Črno goro in se čez Lovčen in Cetinje pripeljali do mesta Bar.

Vse ekipe in njihovi spremljevalci smo bili nastanjeni v čudovitem hotelu Princess ob morju. Prav zanimivo je bilo opazovati vse reprezentance vsako v svoji opravi. Tudi mi smo imeli oblačila z znakom Slovenija in AMZS.

Naslednji dan se je začelo zares. Po uvodnih predstavitvah in mimohodu ekip se je začel boj za točke. Tekmovalo se je na osmih postajah, od katerih so bile štiri iz praktične vožnje na spretnostnih poligonih, dve sta bili teoretični, po ena pa demonstracijska in likovna (risanje znaka).

Tekmovanje se je zavleklo do poznega popoldneva. Našim tekmovalcem je po nekoliko slabšem začetku šlo vedno bolje. Tudi druge ekipe so delale napake in slutili smo, da naša uvrstitev na koncu ne bo slaba. Po zaključku tekmovanja so slavnostno razglasili rezultate in res smo dosegli izvrstno 5. mesto. Zmagala je Srbija, pred Rusijo I in Latvijo. Malo pred nami je bila še ekipa Rusije II., za nami pa so zaostali domačini – Črna gora. Uspeha smo bili zelo veseli. Po večerji smo imeli ob zunanjem hotel-skem bazenu družabni večer z glasbo.

Nedelja je bila za vse udeležence prvenstva namenjena druženju in spoznavanju Črne gore. Po zajtrku smo se odpeljali v mesto Stari Bar

in si ogledali tudi ostanke tamkajšnje trdnjave. Po kosilu smo se odpeljali v Ulcinj in se kopali na znameniti peščeni plaži, ki se razprostira vse do reke Bojane oz. albanske meje. Vračali smo se mimo Skadrskega jezera.

V ponedeljek zjutraj smo se odpeljali nazaj proti domu. Ker je skoraj 900 km kar dolga vožnja, smo se vmes ustavili še enkrat ob morju in enkrat pri slapovih Krke. Nazaj v Slovenijo smo prispeli v poznih večernih urah. Utrujen, a polni novih doživetij in s ponosom v srcu, da smo zastopali našo domovino in da smo bili tako uspešni kot naši košarkarji – 5. v Evropi!

Končni rezultati tekmovanja ETEC 2013:

Država	št. točk
1. Srbija	627
2. Rusija I	624
3. Latvija	618
4. Rusija II.	611
5. Slovenija	604
6. Črna gora	601
7. Avstrija	588
8. Bosna in Hercegovina	583
9. Madžarska	579
10. Francija	579
11. Hrvaška	577
12. Češka	577
13. Slovaška	571
14. Litva	570
15. Švica	567
16. Poljska	560
17. Nemčija	560
18. Bolgarija	559
19. Finska	544
20. Norveška	539
21. Monako	499
22. Albanija	447

VTISI ENEGA IZMED OTROK - TEKMOVALCEV:

Moji spomini na evropsko kolesarsko tekmovanje v Baru v Črni gori so zelo lepi. Narediti 900 km v eno smer s kombijem je nekaj posebnega. Všeč mi je bilo tekmovali in predstavljati Slovenijo. Vsakega našega tekmovalca smo gledali in navijali za njega. Najtežja ovira se mi je zdela zaokrožena ožina iz stožcev, najlažja pa višinska ovira, ko sem se moral na kolesu skloniti pod palico. Težko smo čakali na rezultate. Najbolj sem bil vesel 5. mesta, kar je zelo dober rezultat. Presenečen sem bil tudi nad prenočiščem (hotel s štirimi zvezdicami). Prav mi je prišla kakšna angleška beseda, saj smo se s čla-

ni drugih ekip lahko tako pogovarjali. Vreme je bilo sončno in toplo, tako da smo se lahko tudi kopali v morju. Zelo sem vesel, da sem se lahko udeležil tega tekmovanja, saj sem spoznal tudi Črno goro, ki se mi zdi zelo lepa.



Jošt Kavka

Teks in fotografije: Jože Drab

AKTIVNOSTI V EVROPSKEM TEDNU

MOBILNOSTI OD 16. DO 22. SEPTEMBRA 2013

S SLOGANOM »VAŠ KORAK ZA ČISTEJŠI ZRAK«

Mestna občina Ljubljana bo od 16. do 22. septembra 2013 že 12. leto zapored sodelovala v Evropskem tednu mobilnosti (ETM), najbolj razširjeni kampanji za trajnostno mobilnost, katere osrednja letošnja tema je »Vaš korak za čistejši zrak!«.

Namen kampanje je spodbuditi uprave evropskih mest k uvajanju trajnostnih ukrepov na področju prometa ter povabiti meščane k razmisleku in preizkusu drugačnega načina prevoza, ki pomeni alternativo vožnji z osebnim avtomobilom.

TRAJNA UKREPA

Mestna občina Ljubljana v okviru ETM vsako leto predstavi trajne ukrepe. Letos je uvedla dva trajna ukrepa, in sicer:

SPREMEMBA PROMETNEGA REŽIMA NA DELU SLOVENSKE CESTE

Na Dan brez avtomobila 22. septembra 2013 je začel veljati spremenjen prometni režim na delu Slovenske ceste.

Projekt je predvidel spremembo prometnega režima, ki omejuje tranzitni promet motornih vozil po Slovenski cesti, med tem ko daje prednost javnem prometu, kolesarjenju in hoji na pridobljenih javnih površinah. V osrednjem delu, na odseku med Šubičevo ulico in Gospodarsko cesto, je prekinjen osebni motorni promet, na preostalih odsekih, med Šubičevo ulico in Aškerčevo cesto ter Gospodarsko in Tivolsko cesto, pa motorni promet teče v dveh smereh po dveh voznih pasovih.

Avtobusi mestnega potniškega prometa vozijo po celotni Slovenski cesti in se ustavljajo na dveh glavnih ter dveh vmesnih postajališčih. Dostop do garažne hiše pod Kongresnim trgom je urejen s Šubičeve ulice in z južnega odseka Slovenske ceste s posebnim voznim pasom. Dovozi za stanovalce, dostava lokalom in centralni pošti ter za goste hotela Slon so zagotovljeni s posebnim elektronskim nadzorom in dovolilnicami.

UVEDBA ELEKTRIČNEGA MINIBUSA »KAVALIR 3«

Prvi dan Evropskega tedna mobilnosti 16. septembra 2013 je začel redne vožnje električni



minibus »Kavalir 3«. Vozi po trasi, ki povezuje peš cono z najbolj frekvenčnimi postajališči linij LPP (Drama in Krekov trg), prav tako pa se potniki lahko z vozilom brezplačno zapeljejo do glavne tržnice. Za razliko od prvih dveh kavalirjev, ki sta na voljo že od leta 2009 in vozita vedno po želji potnikov, pa »Kavalir 3« v polletnih mesecih vozil po vnaprej določeni trasi, v hladnem obdobju pa bo deloma tudi na klic. Novo električno vozilo ne proizvaja ne hrupa ne izpuhov. Vozilo je udobno in bo potnikom omogočilo hiter dostop do cilja, kar je še posebej pomembno za občane, ki težje hodijo, so gibalno ovirani in starejši. S pričetkom redne vožnje bo na voljo tudi vstopna klančina za navadni invalidski voziček, ki ga upravljamo ročno.

Več informacij o ETM je bilo možno pridobiti v MOB-i-LNICAH – Info točkah za kakovostno mobilnost v prostorih Turističnega informacijskega centra na Adamič-Lundrovem nabrežju 2 in Slovenskega turističnega informacijskega centra na Krekovem trgu 10. In na spletni strani MOL-a <http://www.ljubljana.si/etm>

PREGLED AKTIVNOSTI MOL V OKVIRU EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI IN DNEVA BREZ AVTOMOBILA

Oddelek za varstvo okolja MOL: poleg rednih meritev stanja zraka, ki jih izvajajo v okviru okoljskega merilnega sistema (OMS) na križišču Tivolske in Vošnjakove ulice, je izvedel dodatno merilno kampanjo z mobilno merilno postajo pri Drami. Od 9. septembra do 11. novembra 2013 bodo merili naslednje parametre: SO₂, NO_x, PM₁₀ in BTX.

V letošnjem letu so se prvič izvajale meritve črnega ogljika, ki so namenjene karakterizaciji ogljičnih aerosolov, kar pomeni, da nam dajejo podatke, na podlagi katerih lahko sklepamo, koliko delcev izhaja neposredno iz prometnega vira in koliko iz drugih virov (kurišča). Interpretacija podatkov omogoča tudi vrednotenje učinkovitosti posameznih ukrepov za izboljšanje stanja zraka.

Meritve so izvajali v mesecu septembru, in sicer na treh lokacijah: pri Pošti Slovenija (Slovenska c./Čopova ul.) – območje s spremenjenim prometnim režimom; lokacija OMS, (Tivolska c./Vošnjakova ul.) – območje povečanega prometa ter lokacija ARSO (Vojko-





va c.) – mestno ozadje. V času ETM so izvajali na različnih lokacijah v mestu meritve hrupa za namenom ugotavljanja vpliva spremenjenega prometnega režima na hrupno obremenjenost. Po zaključku izvajanja vseh meritev bodo vse podatke obdelali in pripravili končno poročilo z interpretacijo posameznih rezultatov.

Služba za razvojne projekte in investicije je v sodelovanju s Centrom za raziskave mobilnosti Fakultete za gradbeništvo Univerze v Mariboru in podjetjem RM Plus izvedla raziskavo »Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji«. Med 16. in 22. septembrom, v času Evropskega tedna mobilnosti, je potekalo uvodno telefonsko anketiranje in se bo nadaljevalo do 22. oktobra na terenu oziroma preko spleta za tiste, ki se bodo odločili za to možnost.

Za spremljanje in merjenje učinkov Prometne politike MOL kot tudi OPN MOL je potrebno v ustreznih časovnih obdobjih pridobivati informacije o potovalnih navadah prebivalcev, saj se le te nenehno spreminjajo. MOL je opravil dve takšni raziskavi v letih 1994 in 2003, zato je ustrezno ponoviti raziskavo v letu 2013. Novost v času letošnjega ETM je v preusmerjanju kolesarjev od t.i. poti obzirnosti (nabrežja Ljublanice) na t.i. obvozne poti (Novi trg, Wolfova ulica, Trubarjeva cesta, Ciril Metodov trg). V središču mesta so razdelili kolesarjem letake s pozivom, ki so imeli na hrbtni strani tudi priložen zemljevid obvoznih poti.

Delitev letaka so nadgradili s postavitvijo kolesarskih kažipotov in ustreznimi talnimi oznakami ter tako pričeli z izvajanjem naslednjih pomembnih ukrepov v okviru projekta CHAMP - označitvijo glavnih in tematskih kolesarskih poti v Ljubljani.

Oddelek za predšolsko vzgojo in izobraževanje je pripravil seznam vseh aktivnosti, ki se bodo izvajale v ljubljanskih vrtcih in osnovnih šolah. Kot vsako leto so otroci zelo prizadevni, zato so bile aktivnosti navedene v posebnem seznamu, ki je bil v prilogi.

Mestno redarstvo MOL je izvajalo naslednje aktivnosti: nadzor enoslednih vozil na območjih za pešce, nadzor nad prevoznostjo kolesarskih stez in pločnikov ter nadziranje spoštovanja cestno- prometnih predpisov. Na prireditvah, ki jih pripravljata Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in JP LPT (Dan odprtih vrat, 22. septembra 2013), so predstavljali službena vozila mestnega redarstva ter njihovo opremo (AED, radar, oprema za nadzor prometa). Sodelovali bodo pri nadzoru in urejanju prometa ob zaporah na Slovenski cesti.



Policijska uprava Ljubljana je izvajala poostre nadzore, in sicer: hitrosti in uporabe zaščitnih čelad voznikov enoslednih vozil, nepravilnega parkiranja na kolesarskih stezah in postajališčih LPP ter kršitvami kolesarjev (vožnja v napačno smer po kolesarski stezi). Sodelovali so pri urejanju in nadzoru prometa ob zaporah na Slovenski cesti.

Ljubljanski potniški promet (LPP) je v sodelovanju s tremi osnovnimi šolami ali petimi razredi postavil temelje za letošnji projekt šolskega leta 2013/2014 oziroma work-in-progress »Zapeljati se z busom je cool«. Šolarji bodo skupaj z mentorji sodelovali z JP LPP na področju kreiranja informacij v povezavi s trajnostno mobilnostjo in skupaj urejali facebook portal. To sodelovanje je mlade in njihove vrstnike krepilo v njihovi odločitvi za trajnostno mobilnost ter jim dalo možnost, da o svojih razmišljanjih seznanijo tudi druge sovrstnike.

Regionalna razvojna agencija Ljubljanske razvojne regije (RRA LUR) je predstavila novo brezplačno mobilno aplikacijo »A do B:LJ«. Predlagana rešitev združuje tri oblike trajnostnega transporta v mestu Ljubljana: kolo – BicikeLJ, avtobus – Ljubljanski potniški promet ter hojo. Hkrati pa je to ena prvih vključitev kolesa kot trajnostnega, javno dostopnega prevoznega sredstva v mobilno aplikacijo evropskega mesta ter s tem obogatitev celostne ponudbe uporabniku. Mobilna aplikacija uporabniku na izredno enostaven način ponuja optimalno (trajnostno) izbiro za premostitev poti od točke A do točke B. Poleg izrisane poti nam aplikacija ponudi še vse ostale potrebne podatke: čas poti, razdaljo v kilometrih, natančen zemljevid poti, najbližjo BicikeLJ postajališče, naši začetni in končni postaji, število koles in prostih mest na posameznem BicikeLJ postajališču, najbližjo avtobusno postajo s časom odhoda avtobusa in minutažo vožnje kot tudi z informacijo, kje moramo prestopiti na drugo številko avtobusa ali izstopiti.

Informacijska pisarna Evropskega parlamenta v Sloveniji in Predstavništvo Evropske komisije v Sloveniji je imela pred Hišo Evropske unije na Bregu informacijsko stojnico, na kateri so predstavljali trajnostno mobilnost ter ukrepe Evropske unije na tem področju. Obiskovalci stojnice pred Hišo Evropske unije so lahko svoje znanje o trajnostni mobilnosti preverili tudi s sodelovanjem v nagradni igri »Kolo sreče«.

Center za informatiko in Telekom Slovenije sta v Evropskem tednu mobilnosti omogočila brezplačen 24-urni dostop do WIFREE omrežja. Način vstopa in identifikacije je bil nespremenjen, razlika je bil le v trajanju brezplačnega dostopa (namesto 60 minut bo 24 ur).



Turizem Ljubljana je pripravil različna brezplačna vodenja po Ljubljani: v MOB-i-LNICAH – Info točkah za kakovostno mobilnost; v obeh TIC-ih in STIC-u so delili promocijsko gradivo ter informacije o aktivnostih v okviru Evropskega tedna mobilnosti.

PREGLED AKTIVNOSTI PO DNEVIH

TAM-TAM – Otvoritev postavitve nagrajenega plakatnega panoja v promocijo dogodkov v času ETM na Kongresnem trgu.

Plesna šola Kazina, DIHAM PLES – »flash mob«, kjer skupina ljudi na javnem mestu izvede nenavadno spontano akcijo; z vsemi udeleženci sodelujočih šol vsi hkrati zapešejo na Prešernovem trgu (dopoldan za osnovnošolce in popoldan za srednješolce).

Služba za razvojne projekte in investicije – V okviru projekta »Sobivanje pešcev in kolesarjev v območju za pešce« je organizirala vožnja predstavnikov mestne uprave s kolesi BicikeLJ.

Predstavili so t.i. Cono obzirnosti, kjer imajo pešci absolutno prednost in prevozili za kolesarski promet priporočljive obvozne poti, ki v ničemer ne podaljšujejo niti dolžine niti časa, so pa do pešcev mnogo prijaznejše.

Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije – je izvedla okroglo mizo za promocijo trajnostne mobilnosti v regiji.

Urad Vlade RS za komuniciranje - Mladinska mreža MaMa – Za osnovnošolce višjih razredov in naključne mimoidoče je bil izveden orientacijsko – tekmovalni urbani pohod EU Si ti po središču mesta znotraj zapore, kjer se je na simbolni način uprizorilo pomen trajnosti mobilnosti, na kontrolnih točkah pa je bila predstavitev EU.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL – je izvedel kolesarski krog z Info točkami, ki je potekal v mestnem središču (Prešernov trg, Miklošičeva, Avtobusna postaja, križišče Bavarski dvor, križišče Delavski dom, Prežihova ulica, Prešernova v križišču s Cankarjevo, Trg Narodnih herojev in Cankarjeva v križišču s Slovensko – Nama) s svetovanjem in opozarjanjem na varno kolesarjenje, opremljenosti kolesa za kolesarje, brezplačnem servisu koles.

Muzej in galerije mesta Ljubljana – je izvedel brezplačen voden ogled po razstavi »Kolo, 5200 let«. V Mestnem muzeju Ljubljana je na ogled najstarejše leseno kolo na svetu z osjo, odkrito v Sloveniji, na Ljubljanskem barju.



Regionalni center za okolje - je imel zaključno prireditev kampanje »Prekolesari pot - sledi kolesu - ulovi nagrado« (evropski projekt Bike-track-Bike) na OŠ Savsko naselje. Predstavitev prednosti kolesa za nakupovanje, obiskovanje prireditev ter znancev in prijateljev v mestu; predstavitev in možnosti preizkusa otroških koles, e-koles in zložljivih koles ter kolesarskih prikolic, poligon varne vožnje, žrebanje in podelitev nagrad udeležencem kampanje ter družabno srečanje.

Mestna občina Ljubljana, Služba za razvojne projekte in investicije - je imela okroglo mizo »Izzivi za izboljšanje kakovosti zraka v Ljubljani«.

Informacijska pisarna Evropskega parlamenta - je izvedla na Prešernovem trgu delavnice na temo ETM kolesarske delavnice.

Mestna občina Ljubljana, Oddelek za varstvo okolja - Bil je organiziran dan odprtih vrat na merilni postaji okoljskega merilnega sistema na križišču Tivolske in Vošnjakove ulice s strokovno razlago postaje.

Spominčica - Slovensko združenje za pomoč pri demenci - Izveden je bil projekt »Ljubljana demenci prijazno mesto« na Svetovni dan Alzheimerjeve bolezni in organiziran sprehod - hoja od Moderne galerije (Tivoli) do centra mesta.

JP Ljubljanska parkirišča in tržnice - Izveden je bil dan odprtih vrat na poligonu varne vožnje - deponija Barje. Dogodek je bil namenjen vsem udeležencem v prometu z namenom izboljšati varnost na naših cestah. Sodelujoči so predstavili naslednje aktivnosti: prikaz varne vožnje z motorji, ki so jo inštruktorji izvajali na neprometni površini - poligonu, predstavitev dela mestnega redarstva, predstavitev avtošol z inštruktorji vožnje motornih koles, predstavitev varne opreme za motoriste ter predstavitev dela SPVCP MOL, društev in šol vožnje.



Zvone Milkovič
Lokalni koordinator ETM

USPOSABLJANJE KANDIDATOV ZA VOZNIKE MOTORNIH VOZIL



V zadnjem času je bilo izrečenih veliko kritik na račun usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil. Kritike so letele na celoten sistem usposabljanja kandidatov. S kakšnimi nameni posamezniki ustvarjajo takšno negativno vzdušje med tistimi, ki so vključeni v razne programe usposabljanja je stvar temeljite analize. Kdorkoli izreka kritike z nekim ciljem za dosego nekega cilja je zelo škodljivo in žaljivo za vse tiste, ki pošteno opravljajo svoje delo na področju usposabljanja. Če so znane in ugotovljene nepravilnosti pri usposabljanju kandidatov in če nekdo »ribari v kalnem« je potrebno takoj z najbolj rigoroznimi sankcijami ukrepati in ga nemudoma izločiti iz sistema usposabljanja. Usposabljanje kandidatov je občutljivo področje in tukaj so stvari zakonsko zadovoljivo urejene. Znano je kdo je pooblaščen za izvajanje nadzora nad delom šol vožnje. Ko bo nadzor dosledno stekel bo zanesljivo več reda na tem področju. Ribarjenje v kalnem« pa meče slabo luč na tisto večino, ki pri usposabljanju kandidatov »ribari v kristalno čisti vodi«. Naša prometna zakonodaja na področju usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil se je v zadnjih 48. letih spreminjala z veliko naglico. Od daljnjega leta 1965 do 1. Julija 2011 je bilo sprejetih devet prometnih zakonov, ki so imeli pozitiven vpliv na usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil. V vsaki spremembi prometnega zakona so bili pisani razni programi teoretičnega in praktičnega usposabljanja. Bili so časi, ko ni bilo prometnih tečajev in bili so časi, ko je zakonodajalec predpisal 40 urni tečaj prometnih predpisov. V 40 urnem tečaju smo imeli možnost veliko naučiti kandidata in se mu vsestransko posvetiti ter ga dobro pripraviti za varno vožnjo v cestnem prometu. Po končanem tečaju po smo imeli zakonsko podlago, da smo opravili preizkus s testom, ki je pokazal, kako je kandidat pripravljen za praktični del usposabljanja.

S 1. Julijem 2011 je zakonodajalec 40 urni prometni tečaj zakonsko skrajšal na 20 pedagoških ur usposabljanja. Najbolj izkušen učitelj prometnih predpisov ne more obdelati teoretičnega usposabljanja v tako kratkem času zaradi obširnih vsebin. Kot učitelj vožnje sem največkrat uspel obdelati le slabo polovico programa in sem bil zato zaskrbljen. Učitelj predpisov po zaključenem 20 urnem tečaju nima pregleda, kakšno znanje o prometu so kandidati pridobili. Zakonodajalec je ukinil tako imenovane preizkuse znanja, kar je bila po moji oceni in po oceni vseh tistih, ki se ukvarjajo z izobraževanjem kandidatov največja neumnost. Teoretično znanje kandidatov za voznika motornega vozila se po mojem prepričanju negativno odraža na eni strani pri prometnih testih pri Izpitnih centrih in na drugi strani pri začetku praktičnega usposabljanja. Temeljito je potrebno prezračiti Pravilnik o šolah vožnje in vodenju registra šol vožnje in Pravilnik o programu usposabljanja kandidatov za voznike motornih



vozil in teoretični ter praktični program usposabljanja. Pojavljajo se razni komentarji rda so za neuspešnost na praktičnem delu vozniskega izpita krivi ocenjevalci. To so žalitve, hude in zlonamerne obtožbe na njihov račun, ki po mojih izkušnjah delo opravljajo strokovno in pošteno. V program usposabljanja sem vključen že dolgo in dobro poznam to težavno delo ocenjevalca, ki je podvržen vsem mogočim vremenskim in drugim vplivom, da ne rečem vsakodnevnim velikim nevarnostim med praktičnim delom izpita. Uspešnost na praktičnem delu vozniskega izpita je odvisna od več dejavnikov,



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA



najmanj pa od ocenjevalca, če svoje delo opravi strokovno, pošteno in korektno. Prepričan sem, da ni učitelja vožnje, ki bi pripeljal kandidata na praktičen del vozniskega izpita, ne da bi obvladal praktični program.

Kazalo bi več koordinacije med Javno agencijo fkl ima velika pooblastila, solami vožnje in izpitnimi centri. Področje usposabljanja mora biti enotno urejeno na celotnem območju R Slovenije. Nepoznavanje tega problema in kritiziranje na pamet je škodljivo za vse, ki delajo pošteno in skladno s pozitivno zakonodajo.

Franč Domjanič

VSE JE ENKRAT PRVIČ

Razvoj prometa je sooblikoval življenje tudi na slovenskih tleh. Najbolj skokovito je začel promet naraščati po 2. svetovni vojni, še posebno v zadnji četrtini 20. stoletja.

O prometnih razmerah na Kranjskem je pisal že Valvasor. Prvo dvokolo na Slovenskem je ugotovljeno l. 1869, l. 1888 pa je bila prva kolesarska dirka iz Šentvida v Ljubljano. Pred 2. svetovno vojno je imel kolo vsak peti Slovenec. Prvi avtomobil je pripeljal v Ljubljano pred 115 leti, dobrih 40 let pa je minilo od odprtja prve avtoceste na Slovenskem Vrhnika – Postojna.

Prvi avtomobil, katerega največja hitrost je bila 12 km/h, je v Ljubljano pripeljal 15. novembra 1898 baron Anton Codelli. Naslednji dan je temu dogodku nekaj vrstic namenil takratni časopis Slovenski narod: »Prvi slovenski avtomobil se je včeraj pojavil v Ljubljani in obudil največjo senzacijo. Paglavci so se kar trumoma podili za njim. Avtomobil je last barona Codellija, kateri se je z njim pripeljal z Dunaja.« Zaradi strahu pred avtomobili so se mnogi ljudje bali. Na podeželju so se pritoževali, da vozila z ropotanjem plašijo živino in otroke. Ponekod so pred vozili bežali ali voznike obmetavali s kamenjem. A s prihodom prvega vozila v Ljubljano se je začel počasen, a nezadržan razvoj avtomobilizma na slovenskih tleh.

Avtomobili so bili sprva le igračka za bogataše, prestiž, ki so si ga lahko privoščili le redki. Na začetku 20. stoletja (1907/8) je bilo v Ljubljani nekaj več kot 10 avtomobilov in 22 motornih koles. Vendar vsi vozniki niso prijavljali svojih motornih vozil. Kranjska deželna vlada je leta 1904 izdala začasna določila o vožnji z avtomobili in motornimi kolesi po javnih cestah v vojvodini Kranjski, leto dni kasneje pa še Odredbo o opremlitvi, registraciji in vožnji motornih vozil. Novembra 1905 je izšel Razglas o pregledih motornih vozil, preizkusu voznikov in registracijah. Okrajnim glavarstvom so bile dodeljene zaporedne registrske številke, Ljubljani od 1 do vključno 250. Kupci so avtomobile naročali v Gradcu, Trstu, na Dunaju. Pri ljubljanskem trgovcu s kolesi in šivalnimi stroji Karlu Čamerniku je bilo možno naročiti motorna kolesa in avtomobile znamke Wanderer, v kolesarski delavnici Keršič pa avtomobilsko karo-serijo po lastni izbiri.

K razvoju oz. popularizaciji rastočega avtomobilizma na Kranjskem je pripomogel prvi avtomobilistični klub na Slovenskem, ki velja za predhodnika današnje AMZS. Ustanovili so ga lastniki avtomobilov l. 1909, glavni pobudnik in tudi prvi predsednik kluba pa je bil baron Friderik Born. Klub se je imenoval Krainer Avtomobil-klub oz. Kranjski avtomobilni klub. Njegova naloga ni bila le združevanje lastnikov avtomobilov, ampak tudi skrb za preprečevanje nesreč in podpiranje avtomobilskega prometa na Kranjskem. Člani kluba so si prizadevali pojasniti ljudem pomen avtomobilizma in odpra-



Prvi avtomobil na slovenskih tleh
(vir fotografije: <http://www.imamidejo.si>, 12. 10. 2013)

viti predsodke o avtomobilih. Po njihovi zaslugi je čez Kranjsko večkrat vodila avtomobilska vztrajnostna preizkušnja Alpska vožnja, ki je vključevala tudi vožnjo čez Ljubelj. Sicer pa so bili v prvih letih 20. stoletja najbolj priljubljeni majhni avtomobili. Danes je osrednji slovenski avtomobilski klub Avto-moto zveza Slovenije, ustanovljena l. 1948, ki je s svojimi dejavnostmi v veliko podporo voznikom (prometna varnost, preventiva, izobraževanje voznikov, pomoč na cesti, glasilo MotoRevija).



V prvih letih 20. stoletja so bili priljubljeni majhni avtomobili. Dvosedežni Piccolo iz obdobja 1906 – 1911 je najstarejši ohranjen avtomobil v državi.
(vir fotografije: <http://www.tms.si>, 12. 10. 2013)

Prvi tramvaj je Ljubljana dobila l. 1901 in je obratoval vse do l. 1958. Namenjen je bil prevozu potnikov po mestu. Uvedbo tramvaja v Ljubljani je napovedal župan Ivan Hribar l. 1900. V letih obratovanja je bilo tramvajsko omrežje dolgo več kot 20 km, po njem pa je vozilo 53 pogonskih vozov in 19 potniških prikolic. Zanimivo je, da se je tramvajski promet odvijal tudi med 2. svetovno vojno. Takrat so bila vozila opremljena z dvojezičnimi napisi, vozni čas pa je bil prilagojen policijski uri. Italijanski vojaki so se lahko prevažali brezplačno. Promet preko mejnega bloka med Italijo in Nemčijo na Celovski cesti pa je bil prepovedan. Po 2. svetovni vojni so pričeli voziti po mestu trolejbusi (1951) in tramvaj se je moral posloviti. Zabeležen je na najstarejših ohranjenih filmskih posnetkih Ljubljane iz leta 1909.



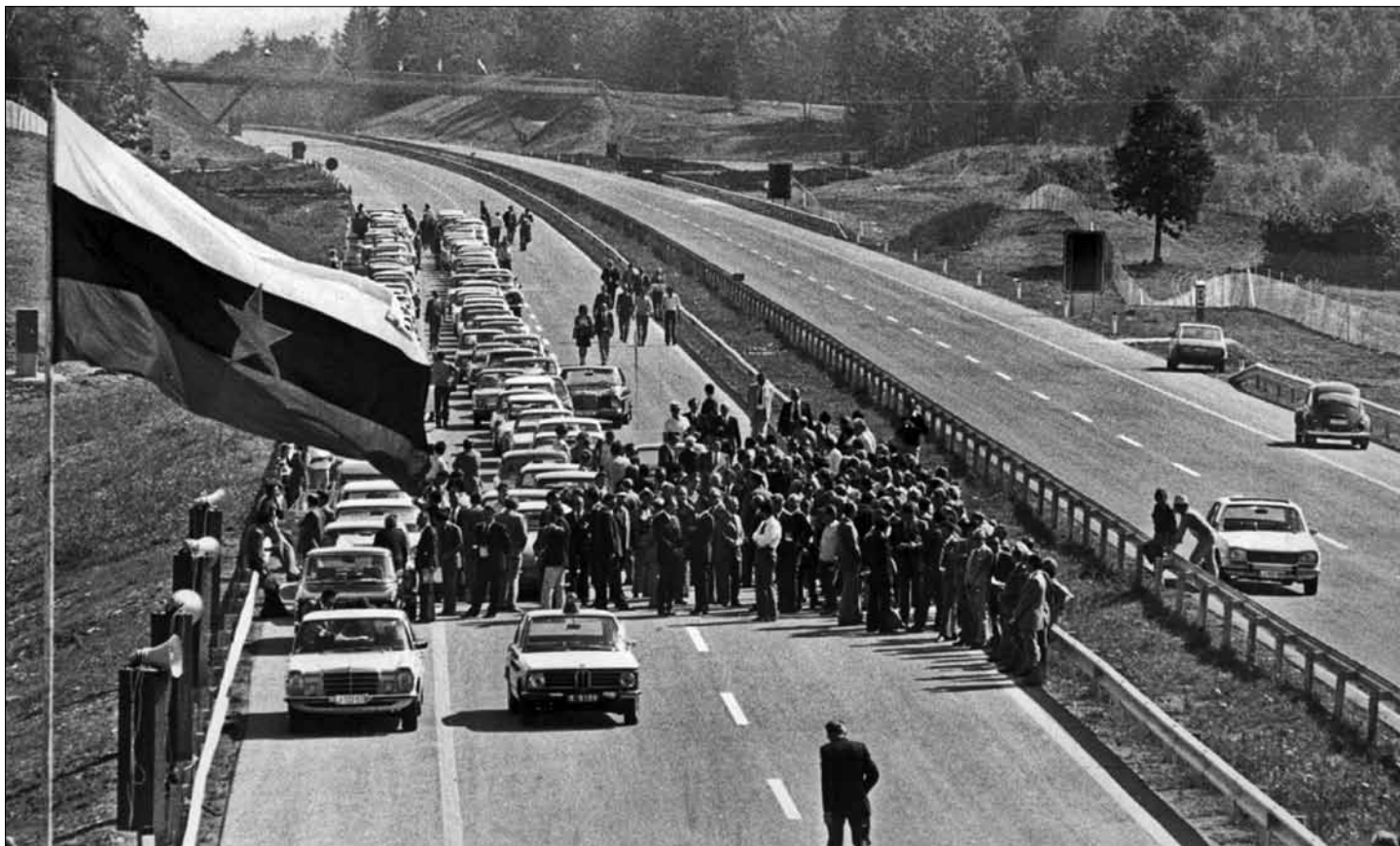
Tramvaj št. 13 na Zaloški cesti
(vir fotografije: <http://sl.wikipedia.org>, 12. 10. 2013)

K razvoju kolesarstva je veliko prispevala domača proizvodnja koles. Največjo popularnost je med kolesi, ki jih je izdelovala Tovarna Rog, doseglo malokolesno kolo, imenovano Pony. V Rogu so izdelali kar 7 milijonov koles, prve ponyje pa so začeli izdelovati l. 1965. Šlo je za kopijo italijanskih koles, prototip pa so v tovarni pokazali že l. 1961, pri čemer so spremenili oz. izdelali svoj model prtljažnika. Ponyji so prva kolesa pri nas, ki niso imela »štange«. Postali so izredno priljubljeni in mnogi otroci so jih dobili kot rojstnodnevno ali birmansko darilo oz. nagrado za dober šolski uspeh. Tovarna Rog, v kateri je bila sprva usnjarna Indus, je svoja vrata zaprla l. 1994, a pony kolesa še niso šla v pozabo in njihovi lastniki jih skrbno čuvajo.



Rogov Pony
(vir fotografije: <http://www.ljubljana.si>, 12. 10. 2013)

Pred malo več kot pol stoletja je Ljubljana dobila tudi prometno signalizacijo. Tako je bil prvi poskusni semafor v Ljubljani postavljen l. 1956 pred Delavskim domom ob Gospodsvetski cesti, prvo semaforizirano križišče pa l. 1962 na Karlovski cesti ob predoru pod Ljubljanskim gradom. Število takih križišč je naglo naraščalo, saj so zaradi vedno večjega prometa postala nujnost. Prav tako se je še v nekdanji skupni državi SFRJ pričelo razmišljati o gradnji avtocest. Prvo avtocesto Vrhnika – Postojna so tako pričeli graditi skoraj 90 let po prihodu prvega av-



Avtocesta Vrhnika – Postojna je bila odprta l. 1972. (vir fotografije: <http://www.skyscrapercity.com>, 12. 10. 2013)

tomobila v Ljubljano, t.j. l. 1970. Pred Vrhniko z mostom prečka Ljubljanico, nato pa se z viaduktom Verd (630 m) dvigne z roba Ljubljanskega barja na kraška pobočja. Na svoji poti proti Postojni večkrat prečka železniško progo Ljubljana – Koper. Po vzponu proti Suhemu Vrhu teče vzporedno z železnico do Ivanjega sela in pred priključkom Unec prečka vrtačo z viaduktom Ivanje selo (225 m). Nato se zvrstita še viadukta Unec (200 m) in Ravbarkomanda (592 m). Od tu se prične avtocesta spuščati proti Postojni. Njena dolžina je 30,1 km, za promet pa so jo odprli l. 1972. Tako se je Slovenija pridružila drugim evropskim državam, ki so že imele avtocestno omrežje in si pridobila izkušnje za nadaljnji razvoj avtocestnega omrežja.

L. 1972, ko smo torej dobili prvo avtocesto, je pričel delovati Republiški svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Kot prve začetke preventivnega delovanja in šolah lahko omenimo opozarjanje otrok, da se za avtomobili ne meče kamenja in se jim da prostor na cesti (1908). L. 1931 je Kraljevska uprava Dravske banovine izdala navodila, kako seznanjati šolsko mladino o nevarnostih v prometu. Po 2. svetovni vojni je preventivno delo potekalo v šolah in avto-moto društvih, organizirana so bila predavanja in ustanovljeni krožki pionirjev prometnikov, ki so s pomočjo takratnih miličnikov spremljali otroke in starejše čez cesto in usmerjali promet v okolici šol. L. 2007 je Republiški svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu prišel pod okrilje Ministrstva za promet. Ljudje bi morali sprejeti prometno varnost kot način življenja in vrednoto, za katero bi s strpnim in varnim ravnanjem v prometu moral prispevati vsak od nas.

Plakat RS SPV CP

(vir fotografije: <http://www.avp-rs.si>, 12. 10. 2013)



Prvi semafor v Ljubljani ob Gospodarski cesti (vir fotografije: <http://www.siol.net>, 12. 10. 2013)



Cvetka Škof

Viri:

- Janežič Matija. Prvi avtomobil v Ljubljani. Dostopno: <http://www.siol.net>, 12. 10. 2013
- O avtocestah. Dostopno: <http://www.dars.si>, 12. 10. 2013
- Ljubljanski tramvaj. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 12. 10. 2013
- Avto-moto zveza Slovenije. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 12. 10. 2013
- Rogov Pony – mladost, ki še vedno traja. Dostopno: <http://mevkis5.mojforum.si>, 12. 10. 2013
- Prometna oprema in signalizacija. Dostopno: <http://www.lpt.si>, 12. 10. 2013
- Pregled v preteklost. Dostopno: <http://www.avp-rs.si>, 12. 10. 2013
- Sitar Sandi. Z vozili skozi čas. Prešernova družba. Ljubljana. 1995.

MOTOR IN ZIMA? ZAKAJ PA NE!

Motoristična sezona je v naših krajih zelo kratka, za redke motoriste preseže šest mesecev. K temu največ pripomorejo neprijazne vremenske razmere, ki naredijo vožnjo po cestah v prvi vrsti nevarno, povrhu pa za marsikoga neprijetno. Na žalost je pri nas eden od razlogov tudi neprijazno soljenje cest, ki ne samo, da škodi asfaltu, pospešuje tudi uničujočo korozijo na naših jeklenih konjičkih.

Vseeno se poraja vprašanje, ali se je v hladnejših mesecih zares treba odpovedati vsem dvokolesnim užitkom, motorju privoščiti zimsko spanje, ga v garaži odeti v debel zaščitni sloj masti in pokriti z odejo do prvih pomladanskih žarkov? Niti ne.

Z ustrezno opremo, nekaj zdrave pameti in s spremembami načina vožnje lahko motorist nadaljuje sezono, vse dokler ni na cesti snega. No, kot lahko pogosto vidimo pri raznašalcih časopisov in poštarjih, tudi ta ni ovira. A zanje je to služba, v takšnih razmerah predvsem neprizanesljiva in nevarna, »rekreativnim« motoristom pa to ni potrebno.

Vožnja motorja zahteva zbranost in spretnost v vseh letnih časih, zima pa je lahko še posebej zahrbtna. Vožnja dvokolesnika po poledenelih cestah je ena najbolj neprijetnih izkušenj motociklista.

OBLECITE SE

Začnimo z voznikom. Oblačenje v plasteh, v stilu čebule, je nujno. Usnje odpade, njegova sposobnost ohranjanja toplote je majhna, ponavadi pa pod kombinezon težko oblečemo več plasti termo oblačil. Kakovosten kombinezon z zimskimi vstavki je najboljša izbira, pomembno je tudi, da ne prepiha in da so zračniki zatesnjeni. Presenečeni boste, kako hitro mrzel piš najde pot v notranjost motoristovih oblačil.

Z nekaj več plastmi pod našimi običajnimi zaščitnimi oblačili se lahko prebijemo. Drugače je z rokavicami, ki so ena najpomembnejših naložb za zimo. Kakovostne rokavice imajo tehnologijo, ki jim zagotavlja vodoopornost in termoizolacijo, da roke ostanejo suhe in tople, sicer je obvladovanje motocikla lahko zelo nezanesljivo, reagiranje počasno. Za dodatno izolacijo je dobro imeti tudi podrokavice, ki jih ni potrebno sneti, ko na primer polnimo rezervoar. Pozorni moramo biti na to, da prsti niso stisnjeni in da imajo dobro prekravljenost, sicer tudi ogrevane rokavice (precej drag luksuz) ne pomagajo kaj dosti.

SPOŠTOVANJE DO RAZMER NA CESTI

Od prvih jesenskih neviht, ko z dežjem pomešana mast in olje na cestah ter odpadlo listje naredijo vozišče spolzko, pa vse do poledice, za katero skoraj ne obstaja čudežnega zdravila, zimska vožnja zahteva večjo spoštljivost do ceste.

Najbolj preprost nasvet je, da vozite sproščeno in počasi. Ožemanje plina in polaganje ovinkov preložite raje za tople dni. Oprijem na mrzlem asfaltu je občutno slabši, poletnim temperaturam prilagojene pnevmatike stanje samo še poslabšajo, tu sta še veter in dež. Zavzemite toliko prostora na voznem pasu, kot mislite, da ga potrebujete za varno vožnjo, prilagodite se razmeram in upočasnite. Če ste zagrizen motorist,

je zimska vožnja čisti užitek, vendar ne pričakujte, da boste delali dolge kilometrine. Dnevi so kratki, najbolj primerne razmere pa so od poznega dopoldneva do zgodnjega popoldneva, ko sije še kakšen sončni žarek. Pomislite tudi



Slika 1
Dobra zimska ali celoletna motoristična jakna z odsevnimi elementi bo naredila zimsko vožnjo udobnejšo.



Slika 2
Preko običajne motoristične jakne lahko oblečete odsevni brezrokavnik. Vaša vidnost bo občutno večja.

di na to, da se na nekoliko daljših vožnjah večkrat ustavite in z nekaj poskoki ogrejte, morda spijete topel napitek.

NA CESTI NISMO SAMI

Zapomnite si, da slabše zimske razmere vplivajo na vse voznike, tudi tiste, ki sedijo na toplem v avtomobilih. Vozniki, ki nas ne opazijo niti med glavno sezono, nas bodo izza mokrih in orošanih stekel zagotovo spregledali. Tudi pešci so nevarnejši, saj se spopadajo z neprijetnim vremenom, hodijo s sklonjeno glavo in zaradi neočiščenih pločnikov pogosto brez opozorila skočijo na cesto.

Povečajte varnostno razdaljo in predvidevajte! Zavorna pot se bo tudi občutno podaljšala. Če-



prav je večina novejših motociklov opremljenih s sistemom ABS, to ni stoddotno jamstvo za varno zaustavitev. Poskrbite za svojo varnost z večjo varnostno razdaljo, tako se boste v večji meri izognili pršenju umazanije izpod koles vozila pred vami, laže boste ocenjevali dogajanje v prometu in predvidevali. Izogibajte se listju, ta je skoraj tako spolzek kot poledica.

VIDETI IN BITI VIDEN

Slabo vreme, megla in nizko zimsko sonce vam omejujejo pogled, zaradi njih pa ste tudi slabše vidni. Čeprav je uporaba odsevnih oblačil in živih barv stvar vsakega posameznika, je vsaj v zimskem času to najboljša izbira. V čeladi je skoraj obvezen vizir, ki preprečuje rošenje, ali pa vsaj premaz anti-fog. Tega lahko uporabite tudi na ogledalih.

Dolga luč, ki je med motoristi še vedno pogosto v uporabi, je v takšnih razmerah še bolj moteča, zato je ne uporabljajte. Obvezno preverite očiščenost svetil na motociklih, tudi med postanki. Vaše manevre na cesti poskušajte nakazati prej kot ponavadi, tako vas bodo drugi vozniki manj presenetili, na primer z zaviranjem.



Slika 4
Najpomembnejši kos opreme so dobre zimske rokavice. Če vas zebe v prste, tudi motocikla ne morete varno upravljati.

KDAJ RAJE OSTATI DOMA?

Vsak, ki mu je vsaj malo do zdravja, se v sneg ne bo podal za motorjem. Najbolj predani motoristi se sicer vsako leto prvi konec tedna v februarju ne glede na razmere odpravijo na zimsko srečanje Elefantentreffen v bavarskem gozdu. Na žalost se jih vsako leto nekaj ne vrne domov. Če je sneg dober izgovor, da ostanemo doma na toplem, je ob lepem sončnem dnevu z močnimi vetrovi tudi potrebno premisliti, ali se je smiselno zapeljati. Veter lahko nanese na cesto marsikatero oviro, tudi sneg, še bolj nevaren pa je na odprtih delih cest, kjer lahko povzroča poledico in motorista dobesedno spodnese. Čeprav je videti, da vožnja motocikla pozimi prinaša cel kup težav, je še vedno zabavna in sproščujoča dejavnost. Z nekaj načrtovanja in pozornosti boste brez pomanjkanja bencinskih hlapov prebrodili zimo in kot bi mignil uživali v toplih spomladanskih žarkih.

Tomaž Lukman,
Motoristični aktivisti Slovenije

INTERVJU - PETER SKUŠEK



Na MOL-u ste med drugim za promet zadolženi že okoli dvajset let. To je lahko kratko ali pa dolgo obdobje. V tem času so se dogajale spremembe na tem področju. Jih je bilo veliko, so bile pomembne za razvoj mesta, za njegove prebivalce? Veliko. Odmevnejše so ureditev kolesarskih stez in zapora mestnega središča za motorni promet. Ponosni smo na majhno število žrtev prometnih nesreč. Veliko zaslug za to ima tudi SPVCP MOL, ki s svojim delovanjem vzgaja in izobražuje prometne udeležence.

Kakšen je vpliv Sveta in kakšno je sodelovanje uprave z njim?

S SPV-jem vzorno sodelujemo. Dobro je, da ga imamo, saj je tvorni »sodelavec« tako strokovno in idejno kot pri sprejemanju odločitev in izpeljavi mnogih dogodkov.

Sprejeta je prometna politika MOL, kako se bo Ljubljana prometno razvijala v naslednjem obdobju?

Želimo spremeniti delež uporabljenih prevoznih sredstev za vsakodnevna potovanja, in sicer ena tretjina naj bi te premike opravila peš in s kolesom, ena tretjina z javnim prevozom in le še ena tretjina z osebnimi avtomobili. Število dnevnih potovanj je zdaj okoli 3,5, na enega prebivalca Ljubljane in še narašča. To je dolgoročni cilj, saj ne moremo toliko ljudi na hitro spraviti s cest.

Uvajanje sprememb, vsakršnih, sploh pa prometnih, običajno povzroči vznemirjenje, razburjenje in jezi med ljudmi. Eni so za, več jih običajno proti, težko pa je vsem ustreči. Kaj vas vodi pri odločitvah?

Nikoli niso vsi zadovoljni. Ravnamo se po tem, kaj je bolje za večino, ne le za lokalne prebivalce. Pri tem sledimo ciljem zastavljene prometne politike.

Meščani najboljše poznajo probleme in dejansko stanje, saj tam živijo. Vi se sicer strinjate s tem stališčem, vendar se stroka odloči tudi v nasprotju z njihovimi argumenti. Kako takrat sprejemate odločitve?

Vsaka odločitev je kompromis. Upoštevamo potrebe ljudi in pobude lokalnega prebivalstva, čeprav vsem in vsemu ne moremo vedno ustreči. **Kaj menite o ideji Ljubljana kot cona 30km/h?** Velik del mesta je že taka cona: ves Center razen glavnih cest. To območje širimo proti obrobju do tam, kjer je urejen enosmerni promet in ulično parkiranje, kar prinaša manjšo gostoto prometa, manj onesnaževanja in več prostora kolesarjem.

Prioritete vsake lokalne skupnosti in države je skrb za najšibkejšo udeležence v prometu. Kakšne poudarke na tem področju dajete v upravi in pristojnih službah?

Kjer varnosti za otroke nismo mogli drugače zagotoviti, smo uredili šolske prevoze, potem s prometno tehničnimi ukrepi, kot so grbine, ki jih je v Ljubljani preko petsto, s semaforizacijo in podobno in z vzgojno-izobraževalnim delom, katerega nosilec je SPVCP.

Ljubljana pokriva veliko število OŠ in vrtcev. Kako rešujete prometne ureditve v šolskih okoliših in v bližini enot vrtcev?

V Mestni občini Ljubljana je več kot sto vrtcev in šol, s katerimi zgledno sodelujemo, saj so glede na veliko število udeležencev pomemben partner pri reševanju prometne problematike.

So pa v mestu nekateri nedokončani ali nikoli začetni projekti, ki niso v ponos. Eden izmed takih je Litijska cesta, vpadnica, ki je še danes brez pločnika in kolesarske steze, čeprav gostota prometa po njej ni majhna. Tudi šola stoji ob cesti. Opozarjanje, da jo je treba narediti varno, ni učinkovito. Zakaj se zatika že toliko let?

To je problem, ki se ga zavedamo. Za ureditev Litijske ceste je že sprejet lokacijski načrt. Vendar je cilj Mesta, da se komunalno uredijo vsi okoliši. Ko bo to narejeno, bo prišla na vrsto tudi Litijska cesta, ki bo od Štepanjskega naselja v smeri proti obvoznici dobila površine za pešce in kolesarje. Lahko povem, da do začetka izvajanja tega projekta ni več daleč.

Kakšna se vam zdi prometna kultura Slovencev?

Ne dosegamo kulture razvitih držav. Delamo na tem, da bi se dvignila, in sicer bomo začeli s prijaznim obveščanjem in preventivnimi akcijami na to temo.

Sprašujem zato, ker so Center in njegova okoliša prepredeni s količki. Je bilo možno le na ta način vzpostaviti red pri parkiranju?

Tako je. Redarjev namreč ni bilo dovolj, zato se količkom ni dalo izogniti. Zdaj se pripravlja njihova odstranitev z mest, kjer niso več potrebni.

O Ljubljanskih taksistih, ko smo že pri prometni kulturi, je bilo prelitega že veliko črnila. Ampak to področje še kar ni urejeno. Kot da jim ne bi mogli »do živenga«. So tako močni?

MOL v tem primeru nima pravih pristojnosti, saj gre za zasebna podjetja. Želi pa vzpostaviti red, vendar je glede tega brez sodelovanja države nemočna. Sprejet je bil sicer odlok, ki določa vsaj zgornjo ceno prevoza, ni nam pa še uspelo vzpostaviti mestnega taksija kot dela Ljubljanskega potniškega prometa.

Ljubljana je v zadnjih letih doživela toliko sprememb, ne samo na področju prometa, kot malo katero mesto. Morda ji bo uspelo urediti tudi to težavo. Večino na bolje, lepše, kakovostnejše za večino prebivajočih v najlepšem mestu na svetu. Najbrž se je v letih, ko soustvarjate najlepše mesto, kdaj že tudi zgodilo, da so se kakšne odločitve izkazale za slabe. Je bilo treba vzpostaviti prejšnje stanje?

Seveda. V želji po doseganju čim večjih učinkov prihaja tudi do napak. Včasih se slabosti nekega

projekta pokažejo šele v praksi. Ampak če jih ne bi preizkusili, ne bi vedeli. Zato vedno naredimo analizo. In potem lahko pride do tega, da se odločimo za vzpostavitev prejšnjega stanja. Vsekakor, če se je izkazalo, da je tako bolje.

Kaj pa Tivoli? Se vam ne zdi, da Ljubljana, tako rekoč kolesarsko mesto, vendarle kolesarjev ne bi smela kar izločiti iz parka?

Kje po svetu so parki namenjeni kolesarjem? So za uživanje, sprostitve, igro otrok, sprehod ljudi in živali, ne pa neprestanemu umikanju. Razumemo, da je povezava z mestom potrebna, da je tudi kolesarjem treba dati možnost, zato iščemo rešitve. Ne morejo pa biti prvi na tem prostoru. Nikakor ne. Nenazadnje je Tivoli krajinski park, za katerega med drugim velja izrecna prepoved vožnje kolesa.

Kdaj bodo lahko prebivalci primestnih naselij, kot so Domžale, Vrhnika, Grosuplje itd. varno prikollesarili v Ljubljano? Te razdalje namreč niso tako velike, da se za lepo število ljudi kolone bi »prišlo« kot prevozno sredstvo na delo in iz dela. Da o hkratni skrbi za zdravje niti ne govorimo. Torej korist na korist.

To je projekt, ki je v dolgoročnih načrtih Ljubljane, seveda s sodelovanjem primestnih občin. Kar nekaj takih poti je delno že urejenih, zdaj se le še dograjujejo, kot na primer na relaciji Domžale – Ljubljana, potem do Vrhnike se lahko peljemo po stari trasi železniške proge. Naslednji projekt MOL-a je dokončanje trase od Zaloga do Brda s podaljški proti Medvodam in Vodicam, ki bo skoraj dve tretjini dolžine tekla nad kanalizacijskim zbiralnikom. To je velik projekt. Za primerjavo: Ljubljana ima že zdaj okoli dvesto kilometrov kolesarskih stez, Dunaj pa približno dvesto šestdeset.

Delamo na tem, da bi jih podaljšali izven območja mestne občine. Trudimo se, da bi naredili čim več. Tudi s podporo države, ki ima program izgradnje regionalnih kolesarskih stez.

Upanje res umre zadnje, ampak včasih se zdi, da za veliko zmanjšanje števila predvsem smrtnih žrtev prometnih nesreč v Sloveniji tudi upanja ni več. Številka je še vedno absolutno previsoka. Kaj delamo narobe?

Število smrtnih žrtev se zadnja leta zmanjšuje, vendar moramo narediti še veliko v tej smeri. Sledimo smernicam Nacionalnega programa o varnosti v cestnem prometu, saj se želimo čim bolj približati viziji nič, našemu največjemu cilju. Predvsem naj se vsak posameznik v prometu v največji meri zaveda svoje okolice in sodeluje z njo.

Kaj vas kot udeleženca v prometu moti?

Pomanjkanje prometne kulture.

Glede na to, da živite v Ljubljani, vas meščani srečujejo tudi kot kolesarja?

Seveda!

Je kolo vaše prevozno sredstvo ali le rekreacija v prostem času?

V službo kolesarim le izjemoma, saj imam do nje kar daleč, z dela pa se vračam pozno. Zelo rad pa sem na kolesu kot rekreativec v prostem času.

Ki ga najraje preživljate ...?

Daleč od mestnega vrveža brez telefona.

Mira Vidmar
Foto: Z. Milkovič

KRIŽANKE

Na Bregu, ki se omenja že v 14. stoletju, je bilo glavno pristanišče in prekladališče za blago, ki je v mesto prihajalo po Ljubljanici. Tu sta bili tudi deželno knežja mitnica in carinarnica. Življenje in delo sta se živahno odvijala vsak dan, še posebno pa ob ponedeljkih, sredo in petkih. Fakini, ki so razkladali in nakladali blago, so vsak dan pri Šifbirtu zajtrkovali »leteče žgance« in jih zalivali z vinom. Z Brega ob Ljubljanici navzgor danes vodi Križevniška ulica.

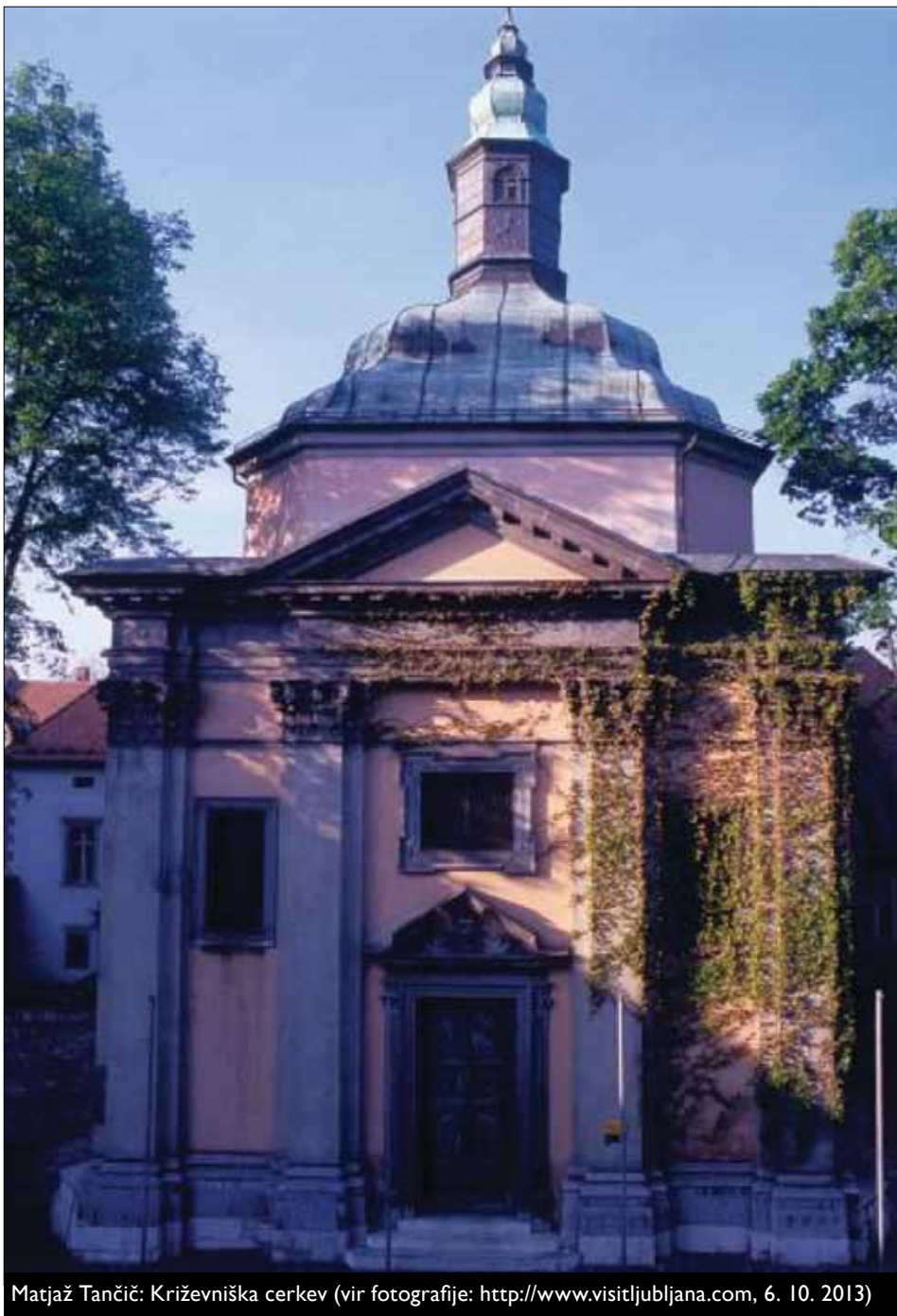
Tu so, v neposredni bližini pristanišča, žive-li predvsem čolnarji in ribiči, zato je bilo nje-no staro ime Ribiška ulica. Imenovana je bila že v 14. stoletju in sodi med najstarejše z ime-nom omenjene ljubljanske ulice. Ime Križevni-ška ulica pa je dobila po križnikih, redovnikih nemškega viteškega reda, ki so od leta 1228 do 1945 bivali v samostanskem kompleksu. V Lju-bljano jih je verjetno poklical Ulrik III. Koroški, da bi nadaljevali delo templarjev. Nekaj desetletij kasneje (1263) se omenjajo njihov sa-mostan, upravna hiša ali komenda in Marijina cerkev. Ob njej so imeli križniki tudi pokopali-šče. Ob komendi je teklo mestno obzidje in tu so bila Križniška ali Nemška vrata – najzaho-dnejša vrata v mestnem obzidju (današnji Trg francoske revolucije). Skoznje so kmetje in vrtnarji ob tržnih dnevih vozili v mesto svoje pri-delke. Ob njih je bila dozidana stražarnica, kar pomeni, da so bila dobro zastražena.

Prostor znotraj vrat, ves JZ del obzidane Lju-bljane (prostor med Ljubljano, Gradaščico in Gradiščem), pa je obsegala posest križnikov. Ta del mesta jim je podelil v trajno last Ulrik III. Spanheimski. Poleg tega prostora je križniška posest obsegala tudi zemljišča izven obzidja s čudovitimi vrtovi, pristavami in letnimi dvori. Bili so samostojno gospostvo. Na ukaz vladar-ja so se morali odzvati v obrambno in vojaško službo. Njihova bogata posest jim je omogoča-la, da so se posvetili tudi družbeno-koristne-mu delu (karitativni negi bolnikov, poučevanju mladine). Skrbeli so tudi za ljubljansko mestno obzidje; tako so morali npr. leta 1523 zaradi turškega vpada plačati za obzidje 800 goldinarjev davka.

Na temeljih prvotne Marijine cerkve so med le-toma 1714 in 1715 zgradili današnjo cerkev. V obliki grškega križa jo je zasnoval beneški ar-hitekt Domenico Rossi. Pri gradnji je sodeloval tudi slovenski gradbeni mojster Gregor Maček. Viteška dvorana je bila zgrajena v 18. stoletju. Potres leta 1511 je poleg cerkve močno poško-doval tudi samostan. Sedanje poslopje je bilo zgrajeno v 18. stoletju ter povečano in prezida-no v baročni dobi. V Viteški dvorani je Filhar-monična družba prirejala svoje akademije. Del stavbe so bila stanovanja, namenjena pomemb-nim obiskovalcem Ljubljane. Blizu Križniških vrat je bila ob upravnem posloppju križniška šo-la. Leta 1337 so na njej prvič zaposlili učitelja.



Križanke v 19. stoletju (vir fotografije: <http://sl.wikipedia.org>, 6. 10. 2013)



Matjaž Tančič: Križevniška cerkev (vir fotografije: <http://www.visitljubljana.com>, 6. 10. 2013)



Valentin Benedik: Križanke (vir fotografije: <http://www.zvkds.si>, 6. 10. 2013)

Hiše v neposredni bližini so se imenovalle kar »pri šoli«. V njih so živeli križniški podložniki. Kot samostan so Križanke služile vse do leta 1945. Leta 1952 so predstavniki Mesta Ljubljane povabili arhitekta Jožeta Plečnika, da preoblikuje oz. preuredi dotrajan križniški samostan v gledališče na prostem. Prenova je zadnje Plečnikovo delo in zanjo je izbral renesančni arhitekturni jezik. Na novo je z betonskimi ploščami tlakoval osrednje dvorišče samostana, stavbam pa dodal arkadne balkone z ložami in stene okrasil z grafiti. V spodnjem delu t.i. predverja je bil tudi točilni prostor, kasneje preurejen v gostinski lokal. Ob vhodu na dvorišče je lapidarij z ostanki nekdanje križniške cerkve (v steno vzdani nagrobniki). Pergolo podpirajo stebri iz knežjega dvorca. Tudi sicer je Plečnik uporabil mnoge arhitekturne elemente porušenih ljubljanskih hiš. V prenovi sta bili vključeni tudi dve manjši dvorišči, in sicer Peklensko ter Malo dvorišče.

Avditorij je dodal arhitekt Anton Bitenc, ki je Veliko dvorišče preoblikoval v njegovo predverje. Avditorij je prekrit z zložljivo platneno streho in služi za prireditve. V delu nekdanjega samostana pa deluje Srednja šola za oblikovanje in fotografijo.

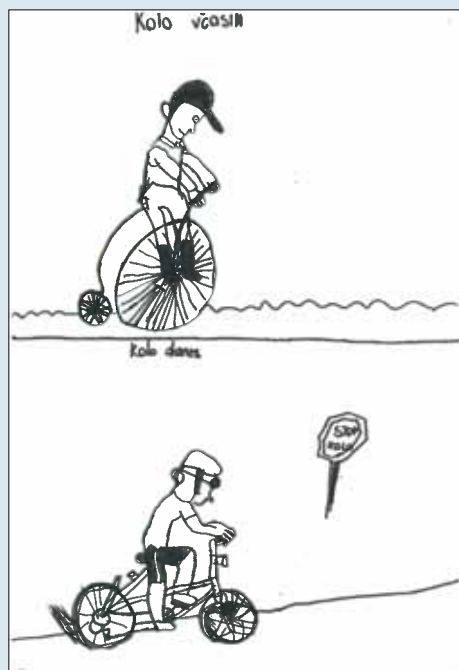
Cvetka Škof

- Viri, literatura:
- Savnik Roman s sodelavci. *Krajevni leksikon Slovenije. Jedro Slovenije in njen jugovzhodni del*. DZS. Ljubljana. 1971.
- Jerovec Leon, Batista Milan. *Podobe Valvasorjeve Ljubljane*. Cankarjeva založba. Založništvo d.o.o. Ljubljana. 2011.
- Križanke. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 27. 9. 2013
- Arhitekturni vodnik. Križanke – Festival Ljubljana. Dostopno: <http://arhitekturni-vodnik.org>, 27. 9. 2013

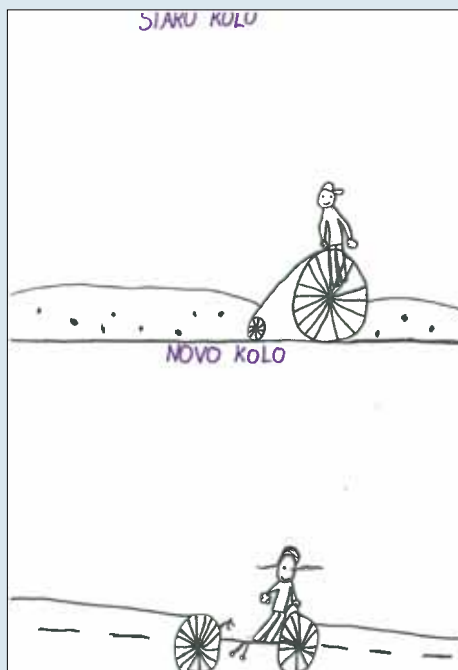


OTROŠKI KOTIČEK

Risbe učencev 3. a razreda Osnovne šole Karla Destovnika – Kajuha iz Ljubljane,
mentorica učiteljica Majda Cvahte.



Nihad Ismajloski



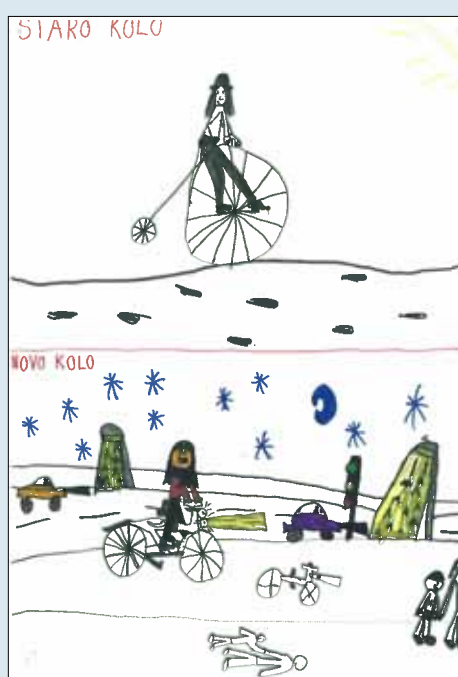
Elena Duratovec



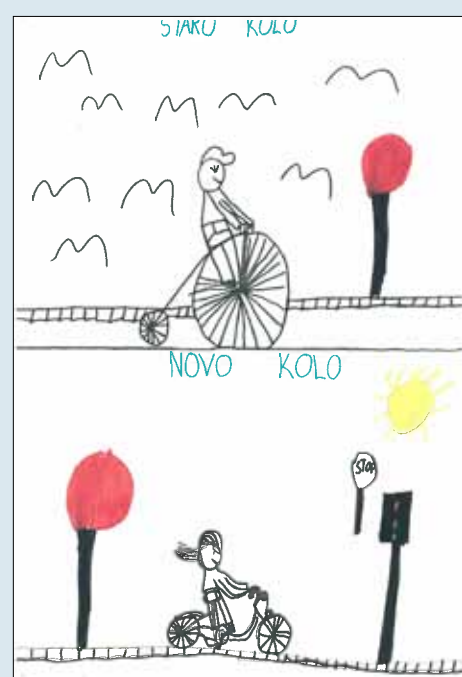
Eva Denac



Andrea Lipovac



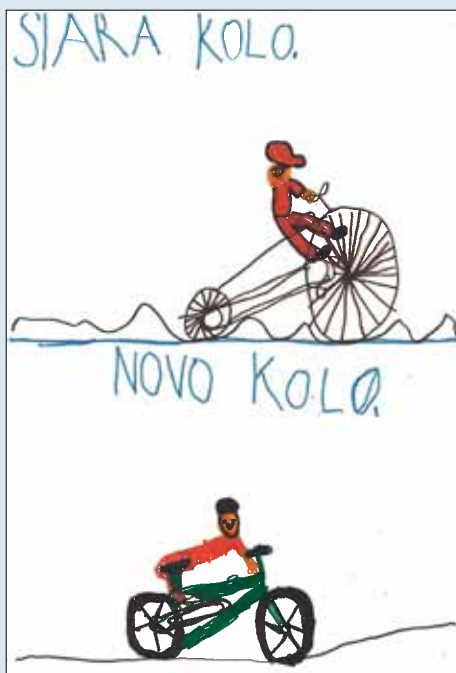
Sara Sladić



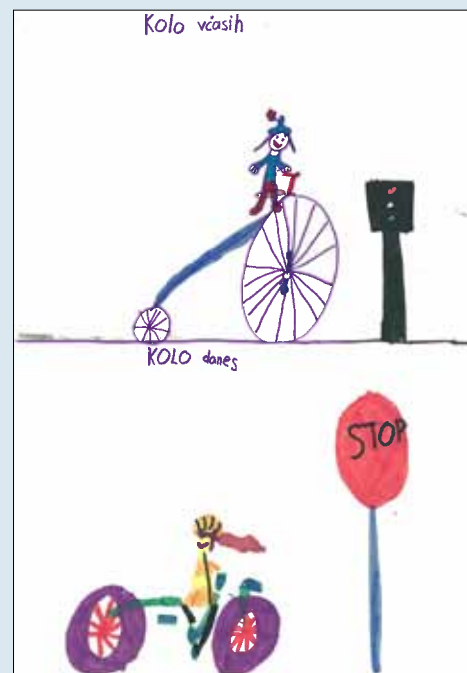
Ajlin Asanoska



Sanel Majetić



Matic Dimič



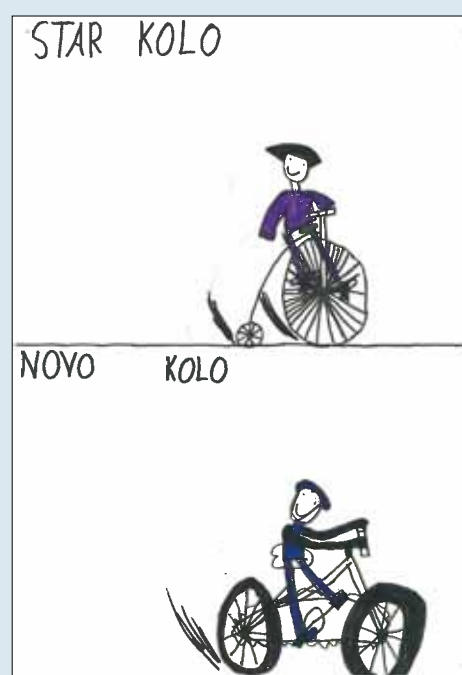
Maja Marjanović



Luka Štravs



Amil Hašić



Nika Paternoster

AC SISTEMI d.o.o.	JP VODOVOD KANALIZACIJA d.o.o.
ADRIATIC SLOVENICA d.d.	KPL d.d.
BAUHAUS Trgovsko podjetje d.o.o.	KPMG Slovenija d.o.o.
DANFOS TRATA d.o.o.	LIST d.o.o. Ljubljana
DISS d.o.o.	LJUBLJANSKI URBANISTIČNI ZAVOD d.d.
ENERGETIKA d.o.o.	MAGISTRAT INTERNATIONAL d.d.
EUROMARKT d.o.o.	MDM d.o.o.
FUTURA DDB d.o.o.	MERCATOR d.d.
G 3 SPIRITIS d.o.o.	OMEGA d.o.o.
HELLA SATURNUS d.o.o.	PAPIRNICA VEVČE d.d.
HYUNDAI AVTO TRADE d.o.o.	PETROL d.d.
IMP d.d.	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.	ŽALE d.o.o.

		
	 Danfoss Trata d. o. o.	
 		
	 ipokrat	
 		
		
		
		
		
		

Hočem!

ZAGOTOVLJENO VIŠJO
POKOJNINO ZAME IN
ŠTIPENDIJO ZANJ.

Pa še to: v primeru izgube službe ali daljše bolezni vam mesečne obroke plačujemo mi!

**Dobra
novica**



**Aktivna
renta**



www.as.si 080 11 10