

Varna pot



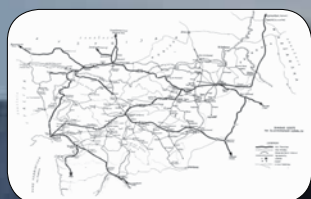
Vozimo pametno!

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

str. 10



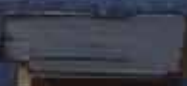
str. 13



str. 17



str. 20



Kazalo

**Poročilo o delu SPV CP
MOL za leto 20133**

**Program dela
in aktivnosti SPVCP MOL
v letu 20148**

**Analiza stanja prometne
varnosti na območju
Mestne občine Ljubljana
za obdobje do 30. 11. 2013,
v primerjavi z istim
obdobjem leta 201210**

**Rimske ceste na
slovenskih tleh..... 13**

**Nagrada za načrte
varnih poti v šolo 14**

**Alenka Godec
V meni je moč 15**

**Predhodnica Ljubljane
Emona 17**

**“o,o ŠOFER”
trezna odločitev 19**

Posveti mi pozornost .. 20

Otroški kotichek..... 21

Donatorji 23

Spoštovane bralke in bralci!

Če je res kaj na tem, da število 13 ne prinaša nič dobrega, se bomo, vsaj kar se tiče izhajanja glasila Varna pot, ki je med bralci že trinajst let, soočili kmalu. Bosta volja za to, pa tudi denar, še naprej? Brez ciganke se nič ne ve, pravijo. Ampak časi so taki, da tudi ona čedalje težje napoveduje prihodnost. Bomo videli, kaj nam bo prinesel čas.

Iztekaajoče leto je na prometnem področju zaznamovala afera z goljufijami v šolah vožnje. Človek kar ne more verjeti, kako lahko so nekateri prišli do voznškega izpita. In kako brezbrizni so bili tisti odgovorni, ki so vedeli, in to več let, kaj se dogaja. To je nedopustno.

O tem, kako v naši državi nihče ne prevzema odgovornosti, ni več vredno izgubljati besed. Tako pač je, taka dejanja so že folklor naših mladih države. In tako naprej iz roda v rod.

Goljufati, lagati, pometati pod preprogo, biti brezbrizen.

Se je kdo od vpletenih kdaj vprašal, če je mogoče voznik s kupljenim voznškim izpitom povzročil hudo nesrečo, koga ubil na cesti?

Dobro za vse vpletene, da nismo Amerika in slabo za nas druge, ki smo na cesti odvisni tako od znanja voznških spretnosti voznikov kot od njihove prometne kulture. Ker je ne bi tako poceni odnesli ne »prodajalci« ne »kupci« ne odgovorni za dopuščanje dolgotrajnega »trgovanja«. Če drugega ne, odškodnine so tam visoke!

Ker upanje umre zadnje, vam v upanju, da bodo šle stvari okoli nas na bolje, želim varno na vseh vaših poteh!

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

Vanda Bedenk

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@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.

POROČILO O DELU SPV CP MOL ZA LETO 2013

Programske usmeritve Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana so obsegale naloge s področja vzgoje in izobraževanja, umirjanja prometa in nadzora nad upoštevanjem prometnih standardov, ki so opredeljeni v Zakonu o voznikih (ZVoz), Zakonu o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), Zakonu o motornih vozilih (ZMV), Zakonu o cestah (ZCes-1), Programu varnosti MOL, Prometni politiki MOL, Obdobnem načrtu aktivnosti SPV CP MOL, Odloku o ustanovitvi SPV CP MOL, Odloku o cestno-prometni ureditvi MOL, Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, Zakonu o prekrških, Pravilniku o pogojih, ki jih morajo izpolnjevati vozila in vozniki vozil, s katerimi se prevažajo skupine otrok, Pravilniku o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah, Tehnični specifikaciji za javne ceste – naprave in ukrepi za umirjanje prometa in Odloku o občinskih cestah.

Te dejavnosti potekajo v programu rednih dejavnosti, prometno-vzgojnih akcijah in drugih nalogah.

REDNE DEJAVNOSTI:

Kolesarski izpiti - skupaj z našim Svetom so jih pripravili mentorji za prometno vzgojo za učence četrtih in petih razredov osnovnih šol. V teh razredih se otroci podrobneje seznanijo s kolesom, njegovo opremo in pravili vožnje. Pri tem so šole sodelovale še s policijo, nekaterimi avto-moto društvi oz. šolami vožnje in Združenjem šoferjev in avtomehanikov Dolomiti. Nekatere šole so usposabljanje za pripravo na kolesarski izpit izvedle na poligonu za avtošole na Centru varne vožnje na bivši deponiji Barje – sedanji avtosejem.

Zagotovili smo ves potreben material za prometno vzgojo v osnovnih šolah in za opravljanje kolesarskih izpitov. Prometne vsebine so učenci osnovnih šol utrjevali s pomočjo računalniške aplikacije, ki jo je pripravila Primotehna Maribor, ON-LINE sistem (direktni dostop do podatkov). Zagotovili smo še zapi-snike o pregledu koles, nalepke za varno kolo, odsevne telovnike (Adriatic Slovenica - 500), prometne stožce, odsevne trakove, odsevnike – kresničke, brošure, priročnik za varno kolesarjenje-Kolesar sem, knjige-Dober voznik bom, dodatne poligone ...

Varna pot v šolo - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je tudi letos v sodelovanju z osnovnimi šolami, policijo, Združenjem šoferjev in avtomehanikov Dolomiti, POŠ-TEL, LPP in Logističnim centerom, MOL MU Mestnim redarstvom, šolami vožnje in drugimi prostovoljci ter donatorji v času od 2.9. do 14.9. 2013 izvedel akcijo Varna pot v šolo. Zagotovili smo: 150 kosov plakatov (z vsebino, ki voznike opozarja, da gre za šolsko pot) v velikosti 100 x 70cm, ki so bili obešeni na plakatnih mestih JP Snaga Ljubljana, od AVP SPVCP smo dobili 100 trikotnih plakatov na trajnejši podlagi (opralon) v velikosti 60 x 60 x 60cm (uporabi se ga lahko večkrat in na priložnostnem stojalu) in 100 plakatov 70 x 50 na isti podlagi (*šolam smo plakate posredovali leta nazaj, letos samo dopolnili manjkajoče plakate*), na 18 dogovorjenih lokacijah smo čez ceste izobesili transparente s prometno vzgojno vsebino, 60 obešank s prometno-vzgojno vsebino (drogovi javne razsvetljave). Osnovne šole že imajo potrebno število tripanov, ki so bili postavljeni na neprometnih površinah in opozarjali na šolsko pot.

Za vse učence prvih in drugih razredov smo v sodelovanju z Zavarovalnicami zagotovili rumeno rutico in s pomočjo donatorjev odsevno telo – kresničko ter APV SPVCP knjižico Prvi koraki v svetu prometa. Ker morajo otroci v prvem razredu imeti spremljevalca celo šolsko leto, je pomembno, da dobijo starši knjižico z napotki.

Letos smo ponovno opozarjali voznike s plakatoma ŠOLSKA POT, ki so bili nameščeni na 180 lokacijah v vitrinah City light (postajališča LPP).

Na 25 lokacijah so bili postavljeni preventivni radarji, ki so opozarjali na hitrost vožnje in merili hitrost ter ugotavljali število avtomobilov na najbolj izpostavljenih nevarnih mestih pred šolami.

Na »kritičnih točkah« smo v sodelovanju s policijo in že navedenimi sodelavci ter nekaterimi prostovoljci zagotovili fizično varovanje. Kritične točke so mesta označena v Načrtu varnih poti, s katerimi so seznanjeni učenci in starši in predstavljajo manj varno območje na poti v šolo in domov (manjkajoči peš-hodnik, manjkajoči peš-prehod in podobno). Zagotavljanje prostovoljcev je bilo v skladu z možnostjo oz. številom prostovoljcev.

Na poti v šolo oziroma na manj varnih mestih so bili od 7. do 9. ure ob prihodu v šolo in ob vrnitvi iz šole prisotni prostovoljci:

- 45 uniformiranih članov ZŠAM Dolomiti, POŠ-TEL, LPP in Logistični center
- 1 član Šole vožnje Jaguar
- 110 policistov Policijske uprave Ljubljana
- 6 mestnih redarjev.

Želeli smo, da aktivnosti potekajo čim bolj usklajeno, zato smo šolam predlagali:

da v sodelovanju s policijo opredelijo manj varne točke na šolskih poteh (nevarna mesta); pri tem izhajajo iz izdelanih Načrtov varnih poti v šolo na primernih mestih izobesijo plakate ob začetku šolskega leta na prvih roditeljskih sestankih staršem prvošolcev razdelijo knjižico Prvi koraki v svetu prometa določijo lokacijo za vsakodnevno nameščanje prostostoječega tripana, ki pa ne sme stati na prometni površini in zmanjševati prometne varnosti ponovno pregledajo Načrte varnih poti, ki jih po po-

trebi dopolnijo in predstavijo osnovnošolcem in staršem, pri tem posebej opozorijo na mesta, ki so na šolski poti »nevarna«, jih opišejo in posredujejo podatke, da se jih vnese v načrt, ki je že objavljen na spletni strani MOL; že nekaj let zapored so načrti varnih poti objavljeni na spletni strani MOL na šolah, ki imajo organizirane prevoze učencev, preverijo število vozačev, kapacitete prevoznega sredstva, skupaj s policijo tehnično brezhibnost le-teh, varnost postajališč, opravijo razgovor s starši itd. pri razgovorih s starši (posebno prvošolcev) ugotovijo možnost njihovega sodelovanja pri varovanju otrok na kritičnih točkah (prostovoljci), svetujejo staršem, da večkrat prehodijo pot v šolo s svojim šolarjem in ga oblečejo v odsevno oz. svetlo oblačilo.

Svetovali smo staršem prvošolcev, da naj prvo šolsko leto izkoristijo za pripravo otroka na samostojno sodelovanje v prometu. Najbolj mu pomagajo, če z njim prihajajo v šolo na enak način, kot bo prihajal naslednje leto. Pretirana skrb in vožnja otroka v šolo mu ne pomaga veliko, če bo moral nato prihajati v šolo peš. Vaja v prometu je še vedno edini pravi način priprave otroka in le velikokrat ponovljene vaje mu zagotavljajo, da bo na šolski poti res varen.

Sodelovali smo z donatorjem Imex Avenija v akciji Varna pot v obliki podpore pri zagotavljanju okvirjev za obešanke na drogovi javne razsvetljave in izdelavi obešank skupaj z Adriatic Slovenica.

Nadaljevali smo varovanje otrok na poti v šolo na OŠ Vič in OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja s prostovoljci – stalno šolsko prometno službo, in sicer z ZŠAM Dolomiti in ZDTK ter s starimi starši.

Varno kolo - na nekaterih osnovnih šolah smo preverili tehnično brezhibnost koles s pomočjo članov ZŠAM Dolomiti in jih opremili z nalepko »varno kolo«, šolam smo zagotovili 700 nalepk za varno kolo.

Kresnička, odsevni trak - sta postala nepogrešljiva pripomočka otrokom v vrtcih, prvem in drugem razredu devetletke. Zagotovili so jo donatorji: Magistrat International – 1.000, Butan plin – 1.000 in Telekom 5.000. Kresničke in odsevne trakove smo zagotovili tudi za druge udeležence v prometu – starejšim.

Prometni prti za vrtce in osnovne šole - nekaterim vrtcem in osnovnim šolam smo zagotovili prometne preproge s prometnimi vsebinami za igro najmlajših in s tem pripomogli, da otrok z igro doživi prometne vsebine.

Priprave na izpite AM kategorije - v ta namen smo dali v uporabo kolo z motorjem, ki ga imamo na SPVCP AMD Moste, ki sodeluje s šolo voznje.

Občinsko 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, dne 8. maja 2013 na OŠ poljane, Zemljemerska 7, Ljubljana, pod pokroviteljstvom župana MOL.

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 oz. 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 oz. vozniško dovoljenje AM kategorije. Tekmovanje je obsegalo testiranje na računalnikih, spretnostno vožnjo na poligonu in ocenjevalno vožnjo na prometnih površinah v obeh kategorijah in je potekalo v skladu s pravili za republiško tekmovanje. Ustrezne sodnike je imenoval Organizacijski odbor, žrebanje startnih števil je bilo opravljeno s pomočjo računalnika. Startno številko je moral imeti tekmovalac na sebi ves čas tekmovanja, ravno tako kolesarsko čelado, ko je tekmoval na kolesu, in voznik kolesa z motorjem – skuterjem zaščitno motoristično čelado. Kolesa, kolesa z motorji oz. skuterji in zaščitne kolesarske čelade je zagotovil organizator. Po končanem tekmovanju so bili razglašeni rezultati, in sicer:

V kategoriji kolo je zmagal

FEKONJA LUKA

OŠ Karla Destovnika – Kajuha

V kategoriji kolo z motorjem je zmagal

ZUPAN MATEVŽ,

ŠCL – Srednja strojna in kemijska šola

Ekipno je zmagala

OŠ OSKARJA KOVAČIČA

V kategoriji kolo je pri primestnih občinah zmagal

ŽAN PETER ČERNE, OŠ ŠKOFLJICA

Prvi trije tekmovalci posamično so prejeli: zlato, srebrno in bronasto medaljo in praktične nagrade. Vsi tekmovalci so prejeli diplome za sodelovanje, prvih 10 tekmovalcev pa diplomu o uvrstitvi.

Ekipa je prejela praktično nagrado kolo in prehodni 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 je bilo letošnje XVII. Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu zgledno organizirano in uspešno izvedeno, tekmovalci pa so pokazali solidno prometno znanje.

Državno tekmovanje Kaj veš o prometu - v soboto, 1. junija 2013, je na OŠ Poljane v Ljubljani potekalo XXII. državno tekmovanje Kaj veš o prometu v dveh kategorijah: za učence s kolesi in učence oz. dijake s kolesi z motorji – skuterji pod pokroviteljstvom župana MOL Zorana Jankoviča. Tekmovanje je organizirala Javna agencija RS za varnost prometa v soorganizaciji s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL in z OŠ Poljane. Na tekmovanju so sodelovali najbolje uvrščeni tekmovalci z Občinskega – kvalifikacijskega tekmovanja in je bilo sestavljeno iz treh delov: preverjanje teoretičnega znanja na računalnikih, on-line sistem, v vprašanji o cestnoprometnih predpisih, opremi kolesa in etiki v prometu, vožnji na spretnostnem poligonu in ocenjevalni vožnji na prometnih površinah za kolesarje in kolesarje z motorjem. Tekmovanje je pripravil in vodil Organizacijski odbor.

Tekmovanje se je začelo s kulturni program, ki so ga pripravili na OŠ Poljane in pozdravni nagovori ravnatelja Žarka Tomšiča, predsednika SPVCP MOL Borisa Makoterja, v.d. direktorja Javne agencije RS za varnost prometa Franca Pojbiča in predstavnika Ministrstva za infrastrukturo in prostor direktorja Direktorata za promet mag. Miloša Pregla.

Ocenjevalno in spretnostno vožnjo so vodili sodniki iz izpitnih centrov s celotnega območja države, ki so na ocenjevalnih listih beležili negativne točke tekmovalcev.

Tekmovalci so morali imeti s seboj kolesarsko izkaznico za tekmovanje v kategoriji kolo in veljavno vozniško dovoljenje za kategorijo skuter – moped.

Kolesa za ocenjevalno in spretnostno vožnjo je zagotovil organizator, zaščitne kolesarske čelade in homologirane motoristične čelade pa so morali imeti tekmovalci s seboj. Pred startom na ocenjevalni vožnji je organizator pregledal tehnično brezhibnost koles in skuterjev.

Na tekmovanje se je prijavilo 44 tekmovalcev iz 33 osnovnih šol iz občinskih Svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Častno razsodišče, ki je bilo zadolženo za nadzor nad potekom tekmovanja, diskvalifikacijah, pritožbah in pripombah tekmovalcev in njihovih spremljevalcev, je imelo nekaj neformalnega de-

la, ki se je odražalo v preverjanju ocenjevalnih listov s strani mentorjev.

Organizator je zagotovil nagrade za prve tri tekmovalce: zlato, srebrno in bronasto odličje, za vse tekmovalce diplome o sodelovanju in diplomu o razvrstitvi od 1. do 10 mesta. Organizator je skupaj z drugimi organizacijami zagotovil praktične nagrade za vse tekmovalce in njihove spremljevalce.

Po končanem tekmovanju so bili razglašeni rezultati tekmovanja:

V kategoriji kolo je zmagal

ŽIGA VEHOVEC,

OŠ BOŽIDARJA JAKCA, LJUBLJANA

V kategoriji skuter je zmagal

DOMEN ŠKRBINA,

Krško, Srednješolski center Krško – Sevnica

Rumena rutica - rumene rutice smo s pomočjo Zavarovalnice Triglav preskrbeli vsem učencem prvih in drugih razredov. Tam, kjer zavarovalnica ni uspela zagotoviti rutic, smo te zagotovili na Svetu. Rumena rutica podnevi zagotavlja boljše prepoznavnost, kresnička in odsevni trak pa ob zmanjšani vidljivosti in predvsem v nočnem času večjo vidnost.

Sodelovanje z vrtci - koordinirali smo republiški projekt in akcije, namenjene prometni vzgoji v vrtcih (PASAVČEK), sodelovali smo z nekaterimi vzgojitelji, zagotavljali ustrezno literaturo ter potrebne didaktične pripomočke (prometni prti) ter umirjali promet pred nekaterimi vrtci.

Mentor - dobro delo mentorjev prometne vzgoje na ljubljanskih osnovnih šolah je za našo dejavnost zelo pomembno. Organizirali smo tako kot vsa leta prej strokovni seminar, posvet z mentorji, sprejem za mentorje in zelo odmevno in strokovno potovanje v Bosno in Hercegovino - Sarajevo.

Drugi dan je bil namenjen 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.

PREVENTIVNOVZGOJNE AKCIJE

Bistro glavo varuje čelada - donatorji (Petrol – 100 čelad) so pomagali, da smo s kolesarsko zaščitno čelado opremili okoli 100 osnovnošolcev in nekaj vrtcev. Po nekaj čelad so dobile osnovne šole in nekateri vrtci že v prejšnjih letih, dodatno smo seznanjali z razlogi za nošenje čela-

de pri vožnji s kolesom ali kolesom s pomožnim motorjem (najpogostejše in najhujše poškodbe pri nesrečah kolesarjev so prav poškodbe glave) in s pravilno namestitvijo čelade na glavo v akcijah in prireditvah ter na prometnih dnevih na osnovnih šolah.

Odsevni telovniki - Adriatic Slovenia je zagotovila 500 manjših telovnikov, ki so bili namenjeni opremljanju prometnih koticov v vrtcih.

Pasavček - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL že osmo leto sodeluje v projektu PASAVČEK, ki ga vodi in koordinira AVP SPV. Namen je spodbujanje pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev ter varnostnih pasov med vožnjo v avtomobilu. Otroci v Sloveniji poznajo akcijo pod imenom priljubljene figure Pasavček.

Osnovna ciljna skupina so otroci 4 – 12 let in njihovi starši. Osrednja figura projekta je lik Pasavčka, ki na zabaven način opozarja otroke: Red je vedno pas pripet!

Gradiva, ki smo jih prejeli, smo razdelili, in sicer otrokom v vrtcih (5 - 6 let) in učencem osnovnih šol (oddelki prve triade):

- za vrtce: 1 plakat – šolski koledar na skupino otrok v starosti 5-6 let v vrtcu (najstarejše skupine) 1 letak urnik za vsakega otroka v starosti 5-6 let v vrtcih (najstarejše skupine) nekaj brošur za starše za vsako skupino ter nekaj gradiv za delo vzgojiteljev ter vodstva vrtca (plakati, brošure itd.);

- za osnovne šole: 1 plakat – šolski koledar za posamezen oddelek prve triade osnovne šole (1. do 3. razred) 1 letak – šolski koledar za vsakega otroka v prvih treh razredih OŠ, nekaj brošur za starše za posamezen oddelek, nekaj gradiv za delo učiteljev ter vodstva šole (plakati, brošure itd.). Projektno delo po vrtcih in šolah se je začelo v oktobru in poteka še v novembru in decembru ter se bo končalo predvidoma aprila 2014.

Prometni dnevi na osnovnih šolah - pri obeleževanju Tedna prometne varnosti smo naredili večjo vsebinsko spremembo že leta nazaj. Letos smo ponovno spodbudili mentorje in vodstva petih osnovnih šol (Bežigrad, Savsko naselje, Zadobrova, Dravljica, in Brezovica), da na šolah pripravijo Prometni dan. Ta večurna prireditev je vključevala različne prometnovzgojne vsebine (risanje, predavanja, ogled filmov, računalniške simulacije prometnih situacij, uporabnost kolesarske čelade, predstavitev tehnične opreme in naprav (policije, mestnega redarstva, gasilcev, reševalcev, Rdečega križa ...), kolesarjenje, prometne vsebine Zavoda Varna pot in Jumicar).

Akcija BODI preVIDEN - je bila namenjena učencem četrtnih razredov, ki so svojim starim staršem, sorodnikom ali znancom poslali pismo, v katerem je bilo poleg sporočila priložena tudi razglednica, ki je bila obenem kupon za žrebanje, katerega so starši, sorodniki ali znanci pošiljali na Javno agencijo RS za varnost prometa.

Ena najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu so prav pešci, in sicer spadajo med ranljive udeležence, ki utrpijo kot posledice prometnih nesreč najhujše poškodbe. Tudi v letu 2013 je AVP SPV izvajala že tradicionalno akcijo BODIpreVIDEN, s katero je opozarjala učence v šolah, njihove starše in stare starše na

uporabo kresničk in drugih odsevnih materialov, ki zagotavljajo večjo varnost pešcev. Akcija BODIpreVIDEN je potekala v sodelovanju z ostalimi institucijami, ki skrbijo za večjo prometno varnost: Ministrstvo za promet, Ministrstvo za šolstvo in šport, Zavod RS za šolstvo, Ministrstvo za notranje zadeve - Policija, Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Zveza združenj šoferjev in avtomobilstvo Slovenije.

Akcija bo potekala po šolah do konca januarja 2014, ko je svetli del dneva razmeroma kratek in je uporaba kresničk in drugih odsevnih materialov nujna.

Akcija je del načrtovanih aktivnosti za večjo prometno varnost v Sloveniji v okviru Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa do leta 2020. Poleg tega pa je akcija tudi del prizadevanj Republike Slovenije za večjo varnost in zmanjšanje žrtev na cestah v okviru Evropske listine o varnosti v cestnem prometu, ki pravi: 25.000 življenj, rešimo jih! V to akcijo je vključena tudi Mestna občina Ljubljana, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet s projektom ureditve enosmernih ulic. SPVCP MOL je predlagal upravi, da se predlansko leto podpiše Evropsko listino o varnosti cestnega prometa z novim ukrepom urejanja sistema enosmernih ulic v širšem mestnem središču za obdobje 5 let, kar je bilo uresničeno.

Na podlagi predvidenega števila učencev po posameznih šolah je SPVCP MOL prejel gradiva za vsako šolo in za vsak razred kot komplet: dopis za ravnatelja, enak dopis za učitelje, zgibanke in plakate za šole, pisma, razglednice in zgibanke za učence. Na vsako šolo v MOL je poslan komplet, v katerem sta po dve pisemski ovojnici, dva vložna lista, dve razglednici in dve zgibanke za vsakega učenca, plakat BODIpreVIDEN in zgibanke za vsak oddelek.

Poleg gradiva, namenjenega za šole, pa smo na SPVCP MOL dobili še zgibanke in plakate BODIpreVIDEN, ki smo jih uporabili za svoje preventivne aktivnosti. Poleg teh gradiv je SPVCP MOL zagotovil tudi razna odsevna telesa: kresničke, odsevne trakove ter odsevne telovnike, s katerimi so pešci bolj varni v prometu. V okviru akcije smo šolam zagotovili nekaj odsevnih telovnikov, katere smo dobili od donatorjev.

V akciji je pomemben pripomoček *napihljiv prenosni šotor – VIDKO*, v katerem na jasen in preprost način vsak udeleženec lahko preveri uporabo odsevnih teles v zatemnjenem prostoru.

Šotor si je možno sposoditi za potrebe preventivnovzgojnega delovanja na občinskem oz. mestnem nivoju.

V sklopu akcije je možno organizirati tudi brezplačne prometne delavnice za višje razrede osnovnih šol in druge in tretje letnike srednjih šol z dodatnim prikazom demonstracijskih naprav. Šotor in delavnice izvaja AVP SPV, vendar je nekaj težav, ker se AVP reorganizira in so glede na zaostreno finančno politiko problemi tudi na področju financiranja programov.

Dan brez avtomobila - Evropski teden mobilnosti (ETM) je najbolj razširjena kampanja za

trajnostno mobilnost v svetu. Odvija se vsako leto od 16. do 22. septembra. V zadnjih letih je v kampanji sodelovalo več kot 2.000 krajev in mest, kar pomeni, da se je z ETM vsako leto srečalo več kot 220 milijonov ljudi. V letu 2011 je Evropski teden mobilnosti praznoval 10. obletnico.

Evropski teden mobilnosti se osredotoča na različne teme na področju trajnostne mobilnosti. Letošnja osrednja tema je VAŠ KORAK ZA ČISTEJŠI ZRAK, ki poudarja spremembo potovalnih navad.

Akcijski načrt Evropske komisije za mobilnost v mestih poudarja pomen spodbujanja integriranih oblik prevoza, okrepitev možnosti financiranja javnega prometa z jasnim poudarkom na koristih za prebivalce, okolju prijaznejši mestni promet in optimizacijo mobilnosti v mestih, kot tudi izmenjavo izkušenj in znanja s področja (mestnega) prometa.

Mesta po Evropi in po svetu so povabljeni k organizaciji in izvedbi in s tem k spodbujanju vseh načinov trajnostnega prometa: vožnje s kolesom, uporabe javnega prevoza, pešačenja... Občine naj poudarjajo pozitivne učinke alternativne mobilnosti na kakovost zraka, zmanjšanje hrupa, zdravje in blaženje podnebnih sprememb z zmanjšanjem/preprečevanjem emisij CO₂. Vsak lahko poveča svojo energijsko učinkovitost, če vsaj za določen čas opusti zasebno uporabo avtomobila.

Evropski teden mobilnosti ponuja odlično priložnost občinam, da stopijo na pot trajnostnega razvoja, uvajajo alternativno mobilnost, prispevajo k zmanjšanju porabe energije in pomagajo pri izboljšanju okoljske učinkovitosti prometnega sistema. Z alternativno mobilnostjo omogočajo bolj zdravo urbano življenje, ki bo varnejše in bolj prijetno zaradi večje kakovosti zraka, zmanjšanja hrupa in emisij CO₂.

Mestna občina Ljubljana je 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 bila Vaš korak za čistejši zrak!.

Namen kampanje je bil 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.

VAŠ KORAK ZA ČISTEJŠI ZRAK je bila osrednja tema letošnjega Evropskega tedna mobilnosti, ki nas je želela opomniti na to, da imamo meščane in meščani sami moč storiti marsikaj. Že majhne spremembe v naših potovalnih navadah lahko izjemno vplivajo na kakovost življenja in zraka v mestih, kjer so avtomobili glavni onesnaževalci. Tudi letos so v pobudi sodelovale številne slovenske občine, ki so zaprle del svojih ulic za avtomobile, pripravile vrsto zanimivih prireditev in izvedle različne ukrepe za trajnostno mobilnost, da bi tako spodbudile hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza.

22.9.2012 je bila zaprta Slovenska cesta na odseku med Šubičovo ulico in Gospodarsko cesto za ves motorni promet, razen za vozila ljubljana-

skega potniškega prometa, kolesarje, intervencijska vozila in vozila z dovolilnicami MOL. Zgora se je spremenila v trajno spremembo prometnega režima - trajna zavora.

Kot trajnostna ukrepa je Ljubljana izvedla spremembo prometnega režima na Slovenski cesti med Šubičovo ulico in Gosposvetsko cesto in uvedba »Kavalirja 3«, avtobus na peševih površinah.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je prisoten v aktivnostih v času ETM in DBA od samega začetka s svojim delom programa in stalnimi sodelavci, kot so policija, Združenje šoferjev in avtomehaničnikov, avtošola AMZS in Andrej Brulc, mestno redarstvo, Območna združenja RK Ljubljana, AMD Moste, Inštitut za varovanje zdravja, Top Stil in Družba Velo, Kolesarski servis Bauer in Kolesarski servis Omega sport.

Letos se je v izobraževalni kolesarki krog za kolesarje vključilo 25 osnovnih šol z nekaj več kot 200 kolesarji, ki so svoje znanje po opravljenem kolesarskem izpitu nagradili z izkušnjami in nasveti na 9. izobraževalnih točkah. Izobraževane je potekalo na izobraževalnih točkah in potem po prometnih površinah. Vožnja s kolesom po središču mesta je zahtevna naloga zlasti za mlade kolesarje, zato so jim prometni strokovnjaki svetovali, kako se vozi po prometnem pasu, kolesarski stezi, dvosmerni kolesarski stezi, kolesarskem pasu v enosmerni ulici, nevarnostmi odprtih vrat parkiranih avtomobilov vzdolž kolesarskega pasu, vožnje po peševih površinah, prečkanje večjega križišča s kolesom, prvi pomoči za kolesarje ob prometnih nesrečah, opremljenosti kolesa in varnem kolesu, zdravstvenih vidikih kolesarjenja in spretnostne vožnje s kolesi ter z manjšimi kolesarskimi servisi.

Nekaj zanimivosti

Ste vedeli, da si tretjina vseh otrok želi prihajati v šolo s kolesom, dejansko pa se jih tako vozi le ena desetina?

- Več kot 80% Evropejk in Evropejcev je Evropski teden mobilnosti označilo kot dobro zamisel.
- Kar 7.717 trajnih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti je leta 2012 v pobudi Evropskega
- tedna mobilnosti uvedlo 2.158 lokalnih skupnosti iz 39 držav.
- Letos se je v Evropski teden mobilnosti, v katerega se vključuje vedno več lokalnih skupnosti z
- drugih celin, priključilo tudi 152 kitajskih mest.
- Vsak postanek z avtomobilom, ki je daljši od 10 sekund, je potratnejši od ponovnega vžiga
- motorja.
- Kar 95% nižji bi leta 2050 lahko bili izpusti toplogrednih plinov v EU, če bi se zniževanje
- nadaljevalo z enakim tempom kot doslej.
- V EU se 63% prebivalcev zadnja leta manj vozi z avtomobilom, da bi prispevali k boljšemu
- zraku.
- V Ljubljani si lahko 24 ur na dan izposodite 322 koles na postajališčih projekta Bicikelj.

S policijsko upravo Ljubljana - smo v mesecu juniju izvedli odmevno akcijo Varno s kolesom v prometu z zaključkom v mestni hiši, kjer so izžrebanci nagradne igre prejeli priznanja iz rok župana in direktorja Policijske uprave.

Varnost in mobilnost za vse - mednarodni program Varnost in mobilnost za vse poteka v različnih državah sveta že 12 let zapored. V Sloveniji smo v njem uspešno sodelovali v letih 2002 - 2006 ter ponovno v šolskem letu 2011 - 2012. V sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu iz Javne agencije RS za varnost prometa smo k sodelovanju pritegnili več kot 400 slovenskih šol. Kakovost izvajanja programa v Sloveniji je bila nagajana na lanskem zaključnem mednarodnem dogodku v Parizu, kjer je projektna skupina učencev OŠ Mirana Jarca Ljubljana pod vodstvom mentorice Marte Hvalec dosegla zmago v svetovnem merilu!

Program se je nadaljeval tudi v šolskem letu 2012/13.

V programu so sodelovali učenci 5. ali 6. razreda, o organizaciji njihovega dela se odloči šola sama (delo mentorja prometne vzgoje, pri rednem ali dodatnem pouku, v okviru projektnega dne, krožkov ...). Udeleženci so prejeli brezplačno tiskano gradivo, ki so ga strokovno prilagodili za slovenske razmere na AVP - Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

V četrtek, 25. 4. 2013, je v Revozu potekala zaključna prireditev projekta, kjer so bili predstavljeni izdelki na temo Varnost in mobilnost za vse - moje ideje, moje pobude, za katere je bil razpisan nagradni natečaj za osnovne šole. Prijavljenih je bilo 53 osnovnih šol, petčlanska žirija pa je v finalni izbor uvrstila 6 najboljših skupin: po ocenah žirije se je uvrstilo šest projektnih skupin z osnovnih šol Bežigrad, Bršljin, Šentvid pri Stični, Prestranek, Šmartno v Tuhinju in Šmihel, podružnica Birčna vas. Po prepričljivem nastopu na zaključnem dogodku, ki ga je s humorjem in s svojimi pesmimi popestril tudi raper Zlatko, so si zmago priborili učenci OŠ Bršljin, Novo mesto.

Zaključni projekt Varnost in mobilnost za vse - moje ideje, moje pobude je rezultat dela skupin do 15 učencev. Projekt je moral predstavljati rešitev za večjo prometno varnost ali manjše vplive prometa na okolje. Strokovna žirija je povabila na prireditev v Revozu, kjer je bil razglašen slovenski zmagovalce, ta pa se je udeležil zaključne prireditve v Parizu (junija 2013) in se potegoval za zmago v svetovnem merilu. Največja vrednost programa pa so prav številni manjši projekti, ki nastanejo v okviru programa in lahko z izvedbo v praksi pomembno prispevajo k večji varnosti otrok.

Potovanje na zaključni mednarodni dogodek programa Varnost in mobilnost za vse v Parizu in nagradni vikend v Disneylandu sta - že šesto leto v organizaciji Revoza - za letošnje zmagovalce sestavila projektno skupino Osnovne šole Bršljin Novo mesto, ki se niso tako dobro odrezali kot lansko leto OŠ Mirana Jarca iz Ljubljane.

OSTALE NALOGE

Ažuriranje načrtov Varna pot v šolo - šole imajo načrte varnih poti v šolo, ob začetku novega šolskega leta jih spomnimo in prosimo, da jih vsako leto dopolnijo, pri tem jim pomagamo s strokovnega in vsebinskega vidika. Načrte varnih poti je Mestna občina Ljubljana OPV skupaj SPVCP objavila na spletni strani MOL-a pod domeno: www.ljubljana.si/življenjepis/ljubljani/vzgojainizobrazevanje/portaltvzgojeinizobrazevanja SPVCP je sodeloval z Oddelkom za predšolsko vzgojo in izobraževanje pri izdelavi podlag za karte in v sodelovanju s šolami oblikoval novo podobo načrtov varnih poti.

Šole imajo sedaj načrte narejene tako, da je možno iz njih razbrati podatke o varnih poteh, nevarnih mestih z opisi in nevarnih poteh ter o šolskih prevozihi. Poleg objavljenih načrtov na portalu so ti izobešeni v grafični obliki na vidnem mestu v OŠ.

Center varne vožnje - aktivnosti za izgradnjo II. in III. faze izgradnje poligona varne vožnje in spremljajočih objektov so prenesene na JP Parkirišča, ki ima pripravljen predstavitveni program za izgradnjo Centra, ki je povezan s finančnimi sredstvi v proračunu.

Nekatere osnovne šole so uporabile poligon za pripravo na kolesarske izpite, kjer imamo kolesa, poligon in opremo (kolesarske čelade, odsevni telovniki, odsevni trakovi ...).

Glasilo VARNA POT - v skladu z željo, da se obstoječi program prometne vzgoje obogati, razširi, vnese nova spoznanja ter tako uporabi tudi drugačen način komunikacije, se je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL odločil za izdajo glasila VARNA POT. Čas, katerega živimo, zahteva več znanja, informacij, vedenj in spoznanj, kar je novonastalo glasilo prav gotovo prineslo, saj ga redno izdajamo na 30 do 36 straneh v štirih izdajah na leto v nakladi 600 izvodov že trinajsto leto. Izdane so bile 3 številke XIII/1, 2 in 3. Glede na zmanjšanje sredstev v proračunu bo potreben razmislek, ali lahko še nadaljujemo z izdajo glasila, odvisni pa smo tudi od sredstev donatorjev.

Akcija Mladi v prometu - delavnice na srednjih šolah - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana se je vključil v akcijo MLADI V PROMETU, ki jo je pripravila Javna agencija RS za varnost prometa in je predvsem namenjena učencem višjih razredov osnovnih šol in dijakom III. oz. IV. letnika srednjih šol. Akcijo smo nadgradili oz. obogatili z delavnicami, ki jih izvaja Zavod varna pot.

Knjižica Prvi koraki v svetu prometa - v sodelovanju z Javno agencijo RS za varnost prometa smo poslali vsem osnovnim šolam (za vsakega osnovnošolca oz. njegovega starša), prenovljeno knjižico PRVI KORAKI V SVETU PROMETA, ki je namenjena staršem in učencem, ki so v jeseni prišli v prvi razred devetletke.

Skupaj z Jumar Slovenija smo na osnovnih šolah izvedli nekaj akcij, ki so spodbujale otroke k večji rabi zaščitnih sredstev, predstavljala varno in pravilno hojo, udeležbo potnikov v avtomobilu in aktivnega udeleženca prometnega dogajanja na mini prometnem poligonu.

Vzporedno poteka projekt kolesarček, ki je namenjen najmlajši populaciji otrok v vrtcu in na začetku osnovne šole.

Preventivni radar - radarska tabla je namenjena preventivnim akcijam, a tudi za umirjanje prometa se je dobro obnesla. Eno smo kupili na Svetu, 2 smo dobili od donatorjev, večji del pa jih je zagotovila uprava – OGD. Na ta način uspešno zbiramo elemente za urejanje prometa in umirjamo promet predvsem pred osnovnimi šolami in vrtci. Lokacije postavitve je predlagala Komisija za tehnična vprašanja Sveta za vseh 25 preventivnih radarjev.

Oprema šolskih kabinetov in prometnih kotičkov v vrtcih - na posvetu z ravnatelji osnovnih šol smo leta nazaj predstavili med drugimi tudi idejo o opremitvi šolskih prometnih kabinetov, v katerega sodi poligon, kolo, prometnovzgojni material, prometna magnetna tabla, odsevna telesa, telovniki, prometni prti, modeli semaforjev in podobno. Šolam smo v kabinetih zagotovili tri kolesa, poligon, prometnovzgojni material, prometno kolesarsko magnetno tablo, stojalo za servis koles, priročnik za mentorje, zgoščenke za učne vsebine za učence, semafor, komplet prometnih znakov, odsevne telovnike, komplet stožcev, letvice (lesene in PVC) za simulacijo prometnih vsebin in križišč, leseni semafor, eno manjše kolo, priročnik Pazi promet, prometne prte, brošure, priročnike in prometnovzgojni material.

Tako sodobno urejen prometni kabinet imajo že na nekaterih osnovnih šolah.

Novost je oprema prometnih kotičkov v vrtcih. Ob tej priložnosti smo zagotovili s pomočjo donatorjev za vse vrtce leseni semafor, prometne prte, poganjalčke in odsevne telovnike, kresničke in odsevne telovnike za nekatere vrtce.

Stalna šolska prometna služba deluje že peto leto; pomaga na manj varnih mestih - prehodih v okolici osnovne šole učencem na poti v šolo predvsem pri prečkanju ceste na dveh osnovnih šolah – letos ponovno na OŠ Vič in na OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja. Gre za zgodovinski projekt, saj se je s pomočjo prostovoljcev uvedla šolska prometna služba skozi celo šolsko leto. Po krajšem usklajevanju projekta je ta zaživel na obeh osnovnih šolah, in sicer tako, da smo prostovoljno prometno službo organizirali v dopoldanskem času in predvidevamo, da bo trajala do konca šolskega leta 2013/2014 z možnostjo razmisleka o uvedbi stalne šolske prometne službe tudi na ostalih osnovnih šolah v naslednjem šolskem letu.

Predstavitev Evropske listine o varnosti v prometu - cilj Evropske listine je bil, da se do leta 2010 v EU zmanjša število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah za 25.000 življenj s sloganom »25.000 življenj, rešimo jih!« Med prvimi tremi podpisniki je bila tudi Mestna občina Ljubljana SPVCP MOL. Izveden je bil ukrep cona omejene hitrosti z napravami za umirjanje prometa.

Ljubljana je na predlog SPVCP ponovno podpisala listino za obdobje petih let s projektom urejanja enosmernih ulic. Od leta 2012 se projekt uspešno izvaja, saj so po Ljubljani že vidne nove ureditve enosmernih ulic.

Posvet tajnikov in predsednikov - bili smo udeleženci strokovnega posveta predsednikov in tajnikov občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je bil na sedežu AVP.

Na posvetih smo obravnavali tematike: program dela preventive v letu 2013 in novosti pri delu in koordinaciji občinskih svetov s predstavitevjo spomladanskih akcij in primerov dobre prakse, statusi sveta, ki naj se spremenijo, da niso posvetovalno telo župana, da krovna organizacija ostane v AVP Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, demonstracijske naprave ostanejo v uporabi, vključitev več prometnih vsebin v šole, opredelitev statusa tajnika na lokalnem nivoju in mentorja v osnovni šoli (zadeve še niso dokončane).

Posvet z mentorji - v mesecu decembru bomo organizirali posvet z mentorji z zaključkom leta, kjer bomo predstavili vsebine pri prometni vzgoji: Spretnostni poligon – obvezni del kolesarskega izpita, Predstavitev prometne varnosti v MOL s strani PUL, Mentor – strokovno potovanje in Pregled opravljenega dela.

V maju smo sodelovali s Četrtno skupnostjo Center v akciji Sosedov dan in s strokovnimi predavanji med počitnicami za skupino otrok v okviru akcije BODIPreVIDEN.

Razdelili smo nekaj knjižic: Kdo ima prednost?, ki prijazno ponuja znanja na prometnem področju, ki jih moramo osvežiti, prinaša izkušnje strokovnjakov, kako ravnati in kaj lahko storimo, da se izognemo prometnim težavam, in Dober voznik bom – priročnik na enem mestu, celovito in sistematično obravnava teoretična znanja s področja varnosti cestnega prometa, ki jih potrebuje bodoči voznik, vključno s predavanji, zavedanjem tveganja in defenzivnim ravnanjem. Za izkušene voznike pa predstavlja vsebina priročnika dobrodošlo, če ne že kar nujno, osvežitev, razširitev in posodobitev pred leti pridobljenih znanj.

Za mentorje prometne vzgoje na OŠ smo zagotovili Priročnik za varno kolesarjenje in priročnik Kolesar sem.

Označevanje postajališč šolskih prevozov - na predlog Komisije za tehnična vprašanja smo upravi predlagali ustrezno označitev postajališč šolskega prevoza, predvsem v luči racionalizacije šolskih prevozov (OŠ Prule, Oskarja Kovačiča...).

Sklicana je bila Komisija za tehnična vprašanja, kjer so se upravi predlagale rešitve za urejanje prometa, predvsem umirjanje in izboljšanje prometnih situacij, in seja Komisije za ogled prometnih nesreč s smrtnim izidom (obravnavana nesreč na Slovenčevi in obvoznici).

Komisija za vzgojno delo se je sestala in obravnavala problematiko, vezano na prometno vzgojo in akcije Sveta, občinsko in državno tekmovanje KVP.

Cilj izvajanega programa 2013 je bil zagotoviti večjo varnost v cestnem prometu. Izvajanje je temeljilo na izobraževanju in ozaveščanju za zmanjševanje števila nesreč in njihovih posledic, predvsem, da med temi ne bi bilo otrok.

Pri tem je bilo potrebno vzpostaviti strokovno, učinkovito in usklajeno delo na področju prometne varnosti v Mestni občini Ljubljana.

Glede na sprejete cilje nam je v letu 2013 zlasti ob začetku leta, ko se je oblikoval nov proračun, primanjkovalo sredstev, katere smo dopolnili z donacijami uspešnih ljubljanskih gospodarskih družb in ustanov. Vse donatorje smo v skladu s prispevki in pogodbami redno objavljali v glasilu Varna pot.

Vse zastavljene naloge iz programa smo le s težavo realizirali, zato so bila zelo dobrodošla sredstva donatorjev. V proračunu smo imeli predlansko leto za 20.000 € zmanjšana sredstva, lansko pa za 15.000 €. Kljub naporom predsednika in tajnika, da se nam ta sredstva ne zmanjšujejo, nismo uspeli zadržati sredstev v proračunu v predvideni višini.

Z nekaterimi prerazporeditvami sredstev smo pristali na zmanjšanju za 9.000 € manj kot leto prej.

V letošnjem letu smo uspeli ostati na višini sredstev v proračunu za leto 2013 kljub rebalansom.

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

Za celotne aktivnosti, ki smo jih do sedaj opravili v skladu s programom dela in dodatnimi nalogami, smo porabili planirana sredstva na proračunski postavki 016003 v višini 40.640 €. Poleg tega je bilo pridobljenih 14.530 € donatorskih sredstev.

Predvidevamo, da bo potrebno nekatere predvidene naloge v programu za leto 2014 skrajšati oz. jih prenesti v naslednja proračunska obdobja.

SPV CP MOL- sekretar Zvone Milkovič



PROGRAM DELA IN AKTIVNOSTI SPVCP MOL V LETU 2014

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

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

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je v svojem 17-letnem delovanju oblikoval in utrdil osnovne programske usmeritve, ki obsegajo, na dolgi rok, aktivnosti na področju vzgoje, izobraževanja, ukrepov tehničnega urejanja, ureditev vertikalne in horizontalne signalizacije, sooblikovanja in nadzora prometno tehničnih in prometno pravnih standardov.

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

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

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

Programi in cilji so usklajeni z dolgoročnim

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

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

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

Ocenjujemo, da bomo zastavljene cilje glede na lansko obdobje dosegli v manjšem obsegu. Z zbranimi in proračunskimi sredstvi bomo težko zadržali trend izobraževanja, opremljanja, vzgoje, preventive in umirjanja prometa na ravni prejšnjih let.

Glede na dodatna sredstva bomo izboljšali in dvignili kvaliteto aktivnosti, saj bomo s temi sredstvi naredili maksimalno in celo več, kot bomo zmožni s proračunskimi sredstvi.

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

REDNE AKTIVNOSTI

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

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

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

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

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

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

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

Varno kolo - na osnovnih šolah, v času priprav na kolesarske izpite, preverjanje tehnične brezhibnosti koles in oprema le-teh z nalepko Varno kolo, ZŠAM Dolomiti.

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

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

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

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

PROMETNOVZGOJNE AKCIJE VKLJUČUJEJO

JUMICAR - projekt, namenjen osnovnim šolam, v katerem se usposablja otroci - učenci za varno udeležbo v cestnem prometu kot pešci, kolesarji, sopotniki v avtomobilu in ostali udeleženci.

KOLESARČKI - projekt, namenjen vrtcem za usposabljanje otrok.

Mladi v prometu - opozarjanje na probleme, s katerimi se srečujejo in jih povzročajo mladi vozniki v prometu, zmanjšanje števila žrtev in povzročiteljev nesreč med mladimi in izboljšanje prometne varnosti s poudarkom na hitrosti in alkoholu. Akcija je namenjena predvsem dijakom srednjih šol drugega oz. tretjega letnika kot prometne delavnice.

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

Bistro glavo varuje čelada - seznanjanje mlajših udeležencev v prometu s koristnostjo uporabe zaščitne čelade kot enega od elementov za zagotavljanje varnosti oz. ublažitev poškodb – kolesarji, rolkarji in rolarji, motoristi, sodelovanje z donatorji in podelitev čelad v akcijah Sveta.

BODI preVIDEN - uporaba svetlobnih odsevnih teles, še posebej otroci in starejši udeleženci v prometu, je namenjena učencem četrtnih razredov osnovne šole, ki svojim staršem, dedkom, babicam, sorodnikom in znancem pišejo razglednico, ki je opremljena kot kupon za sodelovanje v nagradnem žrebanju.

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

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

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

Lutkarji v prometu – prometno-vzgojna lutkovna igrlica TO-ja, TO-ne, namenjena tretjim in četrtnim razredom osnovnih šol, ki predstavlja vsakodnevne prometne pasti.

Lutke v prometu – prometno-vzgojna lutkovna igrlica, ki poučno predstavlja nevarnosti in pasti v prometu za najmlajše v vrtcih in prvih razredih osnovnih šol.

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

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

Teden prometne varnosti - pri obeleževanju Tedna prometne varnosti smo naredili večjo vsebinsko spremembo že leta nazaj. Spodbudili bomo mentorje in vodstva nekaterih osnovnih šol, da na šolah pripravijo Prometni dan. Ta večurna prireditev bi vključevala različne prome-

tno-vzgojne vsebine (testi, risanje, oblikovanje v glini, predavanja, ogled filmov, računalniške simulacije prometnih situacij, uporabnost kolesarske čelade, razstave, predstavitev tehnične opreme, JUMICAR programa, predstavitev naprav za preizkus fizikalnih zakonitosti (zaletavček, naletne teže – tehnice, sedeži, alkotester itd.). Cilj je, da bi bil na vsaki šoli en prometni dan, s katerim bi »dihala« šola, učenci, starši, učitelji, šolski okoliš...

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

Dan brez avtomobila - evropskem tednu mobilnosti in dnevu brez avtomobila se bo Ljubljana pridružila tudi to leto, to je petnajstič.

Evropski dan brez avtomobila, 22. septembra, bo ponovno organiziran širše, tako da bodo aktivnosti potekale še pod nazivom Teden mobilnosti od 16. do 22. septembra, kjer bomo pripravili Kolesarski dan po ljubljanskih ulicah in vključili stalne sodelavce v program.

OSTALE NALOGE:

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

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

Glasilo Varna pot - izdaja glasila 4-krat letno zaradi boljše komunikacije in informiranosti OŠ, vrtcev in ustanov (če bo primanjkovalo sredstev, umik iz programa).

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

Oprema šolskih kabinetov in prometnih kotičkov v vrtcih, v katere sodijo: poligon, kolo, prometni vzgojni material in prometna magnetna tabla, odsevna telesa, telovniki, prometni prti, modeli semaforjev in podobno.

Kabineti imajo tri kolesa, poligon, prometno-vzgojni material, prometne kolesarske magnetne table, stojala za servis koles in priročnike za mentorje ter zgoščenke za učne vsebine za učence, semaforja, kompleta prometnih znakov in odsevnih telovnikov ter kompleta stožcev, tri zgoščenke za opravljanje kolesarskega izpita, učne vsebine, vaje iz učnih vsebin in izpit - projekt S kolesom v šolo, komplet lesenih letvic in belih plastičnih pasov za simulacijo križišč, delovni zvezek S kolesom v šolo za učitelje, oznake L – odsevni telovniki, odsevne trakove za šole, leseni semafor, prometne znake in plakate prometnih znakov.

Že štiri leta zapored opremljamo prometne kotičke v vrtcih; imajo že leseni semafor, 5 prometnih prtov, poganjalčke, po 20 odsevnih telovnikov, trakove, kresničke.

Tako sodobno urejen prometni kabinet imajo

že na nekaterih osnovnih šolah in prometni kotiček v nekaterih vrtcih.

Stalna naloga Sveta je, da spodbuja šole in vrtce, da ima vsaka šola prometni kabinet, vsak vrtec prometni kotiček.

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

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

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

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

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

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

Izdaja in založništvo strokovne literature - brošure, knjižice, letaki, priročniki.

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

Za celotne aktivnosti, ki smo jih predvideli v skladu s programom dela, planiramo sredstva na proračunski postavki, v skladu s finančnimi usmeritvami MOL, v višini 40.640,00 €.

Resno vprašanje, ki se pri tem zastavlja, je, kako bomo realizirali program in aktivnosti v letu 2014. Predvidevamo, da bo potrebno nekatere predvidene naloge v programu za leto 2014 skrajšati oz. jih prenesti v naslednja proračunska obdobja, kar je odvisno od višine donacij. Odločitve o tem bo potrebno sprejemati sproti.

SPV CP MOL- sekretar Zvone Milkovič



ANALIZA STANJA PROMETNE VARNOSTI NA OBMOČJU MESTNE OBČINE LJUBLJANA

ZA OBDOBJE OD 2009 DO 2013

1. STANJE PROMETNE VARNOSTI:

V letu 2013 je bilo obravnavanih 2.965 (3.403¹) prometnih nesreč. Stanje prometne varnosti v letu 2013 je bilo glede na obravnavane prometne nesreče v letu 2012

tne nesreče s smrtnim izidom primerljivo. V nesrečah je umrlo 9 (8) udeležencev, 58 (109) hudo telesno poškodovanih in 1.140 (1.217) lahko telesno poškodovanih. Vzpodbuden je po-

datek, da je bilo v prometnih nesrečah občutno manj hudo telesno poškodovanih in manj lahko telesno poškodovanih udeležencev.

Najpogostejši vzroki prometnih nesreč v obdobju 2009 – 2013

Vzrok	Število nesreč					Število mrtvih				
	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013
Premiki z vozilom	1.408	1.393	1.485	1.144	963	0	0	1	2	0
Neupoštevanje prednosti	768	746	723	641	564	5	5	3	1	6
Neprilagojena hitrost	556	596	508	473	475	4	0	0	0	1
Varnostna razdalja	396	493	571	525	415	2	0	0	0	0
Nepravilna stran/smer vožnje	193	205	175	187	182	0	2	1	1	1
Nepravilno prehitevanje	46	38	44	47	43	2	0	0	0	0
Nepravilnosti pešca	33	39	33	33	25	0	0	0	2	1
Ostalo	264	247	287	311	278	1	2	2	1	0

Največ prometnih nesreč se je pripetilo zaradi nepravilnih premikov z vozili. Prometne nesreče s smrtnim izidom so se največkrat pripetile zaradi neupoštevanja pravil o prednosti. Iz tabele je razvidno, da se je število prometnih nesreč po vseh vzrokih zmanjšalo, razen zaradi neprilagojene hitrosti sta se zgodili dve prometni nesreči več.

Prometne nesreče s smrtnim izidom na območju MOL v letu 2013:

LOKACIJA		PN IV.kat (smrtna)	svojstvo pokojnega
1.	Ljubljana, Šmartinska cesta – servisna cesta izvoza iz H3 (23. 3. 2013)	2	POTNICI V KOM. VOZILU
2.	Ljubljana, Slovenčeva cesta 60/a (6. 5. 2013)	2	PEŠKI
3.	Ljubljana, križišče Šmartinske in Vilharjeve ceste (7. 5. 2013)	1	PEŠKA
4.	Ljubljana, AC A1 pri Bizoviku (9. 5. 2013)	1	VOZNIK OSEBNEGA AVT.
5.	Ljubljana, križišče Šmartinske ceste in ulice Trbeže (8. 7. 2013)	1	VOZNIK MOT. KOLESA
6.	Ljubljana, Pod Debnim vrhom pri hšt. 5 (28. 9. 2013)	1	VOZNIK KOLESA S POM. MOT.
7.	Ljubljana, AC A1 pri Rudniku (14.12.2013)	1	PEŠKA
SKUPAJ		9	

V prometnih nesrečah je bilo udeleženih 129 (160) pešcev in 287 (337) kolesarjev. V teh prometnih nesrečah so življenje izgubili 1 (2) pešec in 2 (1) kolesarja.

V prometnih nesrečah je bilo udeleženih 61 (59) voznikov motornih koles, med katerimi smrtnih žrtev ni bilo. Obravnavanih je bilo 89 (110) prometnih nesreč z udeležbo voznikov avtobusov.

Ukrepi policije glede na nekatere vzroke prometnih nesreč 2009 - 2013:

Hitrost		Ukrepi po nekaterih vzrokih							
		Prednost	Stran smer	Alkohol	Rdeča luč	Var.pas	Čelada	Nepravilnosti pešca	
Leto	2009	18.077	1.035	1.934	3.094	3.053	15.428	638	2.086
	2010	12.080	1.049	2.208	2.779	3.839	13.420	446	2.599
	2011	9.050	1.362	1.776	2.572	3.418	10.180	335	2.643
	2012	6.843	1.385	1.711	1.716	3.111	8.551	213	2.645
	2013	7.706	1.180	1.683	1.869	3.082	6.487	225	2.266

Policija je na območju MOL v letu 2013 izvedla 47.022 (45.596) represivnih ukrepov.

Posledice v prometnih nesrečah po vrsti udeleženca (najpogostejši) 2009 - 2013:

Vrsta udeleženca skupaj		Vsi udeleženci					Povzročitelji				
		mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	
Voznik OA	2009	5.342	1	29	657	4.655	2.432	0	19	221	2.192
	2010	5.708	2	27	696	4.983	2.689	1	21	254	2.413
	2011	5.806	2	24	559	5.221	2.786	2	16	207	2.561
	2012	5.557	0	12	519	5.026	2.782	0	11	203	2.568
	2013	4.320	1	9	436	3.874	2.116	0	5	185	1.926
Potnik	2009	376	5	29	311	31	7	0	0	1	6
	2010	425	1	22	377	3	5	0	0	2	3
	2011	443	0	18	389	5	6	0	0	1	5
	2012	360	1	17	327	15	3	0	1	0	2
	2013	341	2	7	315	17	3	0	0	0	3
Voznik TV	2009	367	0	1	16	350	243	0	1	8	234
	2010	401	0	0	13	223	228	0	0	5	223
	2011	438	0	2	12	268	276	0	2	6	268
	2012	412	0	0	10	402	256	0	0	8	248
	2013	343	0	1	8	334	216	0	1	4	211
Kolesar	2009	302	5	48	202	47	110	4	18	63	25
	2010	254	4	26	182	42	112	4	10	76	23
	2011	319	1	35	213	70	142	1	17	90	35
	2012	344	1	42	227	74	153	1	23	89	40
	2013	287	2	22	211	52	148	2	18	98	30
Pešec	2009	163	2	31	119	11	31	0	8	21	2
	2010	157	1	31	117	8	34	0	12	18	4
	2011	149	2	33	107	7	35	0	8	22	5
	2012	178	4	31	131	12	33	2	5	21	5
	2013	129	4	8	109	8	21	1	3	14	3

Analiza stanja prometne varnosti na območju Mestne občine Ljubljana, za obdobje od 1. 1. 2013 do 30. 11. 2013, v primerjavi z istim obdobjem leta 2012

PROMETNE NESREČE Z UDELEŽBO OTROK IN MLADOLETNIKOV:

Otroci in mladoletniki so bili udeleženi v **111 (128; - 13 %)** prometnih nesrečah, od tega so jih **41** povzročili z naslednjimi posledicami;

	OTROCI	MLADOLETNIKI
Skupaj	50	61
Mrtvi	-	-
hudo poškodovani	1	1
lahko poškodovani	42	42
brez poškodb	7	18

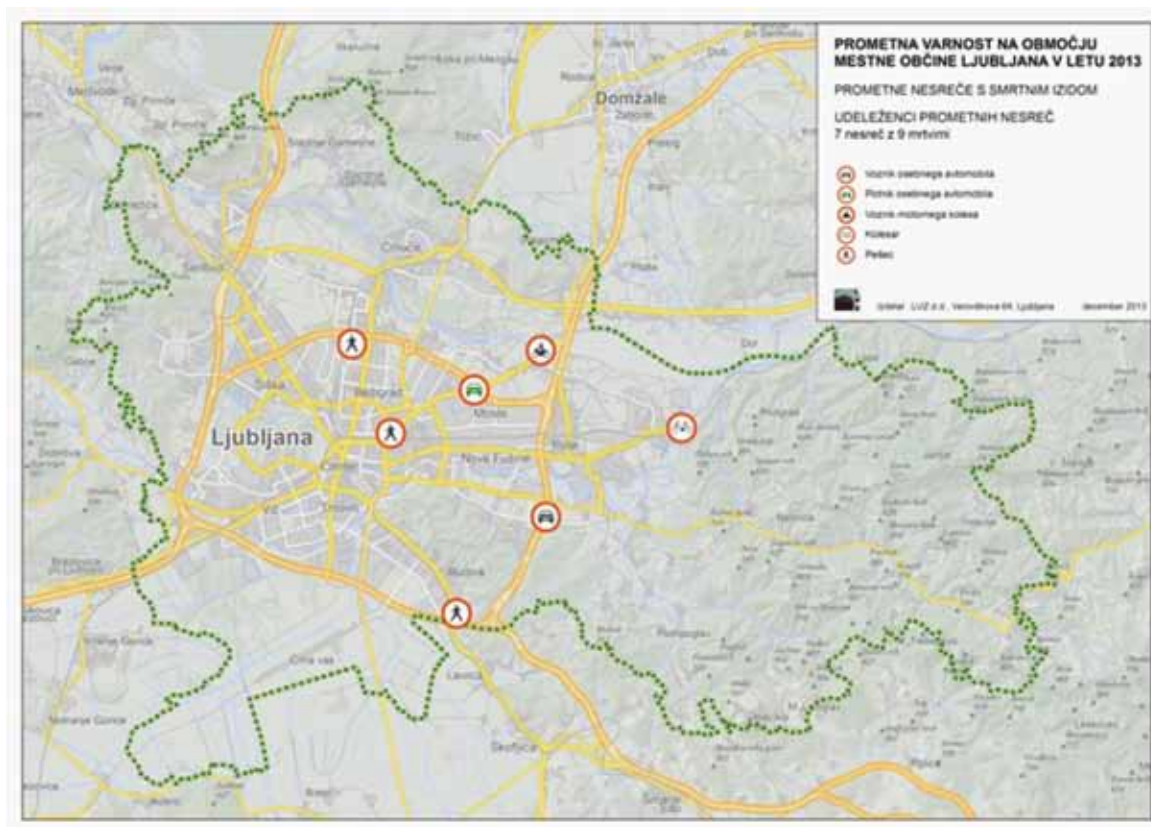
Posledice prometnih nesreč otrok do 14 let glede na vrsto udeležencev:

Udeleženi otroci do 14 let	Mrtvi		Hudo telesno poškodovani		Lahko telesno poškodovani	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Vozniki OA	-	-	-	-	-	-
Potniki	-	-	1	1	21	18
Pešci	-	-	1	-	7	15
Kolesarji	-	-	-	-	7	6
Voznik KZM	-	-	-	-	-	1

Hudo telesno poškodovan je bil 1 otrok do 14 let, kot potnik v vozilu, lahko telesno je bilo največ poškodovanih prav tako, kot potniki v vozilu, in sicer 18.

NEKATERI UKREPI POLICIJE:

➤ PREKORAČENA HITROST	6.846	(5.605; + 22 %)
➤ NEPRAVILNO PREHITEVANJE	160	(182; – 12 %)
➤ NEUPOŠTEVANJE PREDNOSTI	642	(654; - 2 %)
➤ NEUPORABA VARNOSTNEGA PASU	6.100	(7.192; – 15 %)
➤ VOŽNJA POD VPLIVOM ALKOHOLA	1.521	(1.292 + 18 %)
➤ VOŽNJA V RDEČO LUČ	2.761	(2.534; + 9 %)



Nekateri ukrepi policije:

Delo policije in članov SPV MO Ljubljana na komisijskih ogledih pri prometnih nesrečah s smrtnim izidom v letu 2013;



Slovenčeva cesta pred in po prometni nesreči



Kamnogoriška – Plešičeva, pred in po prometni nesreči



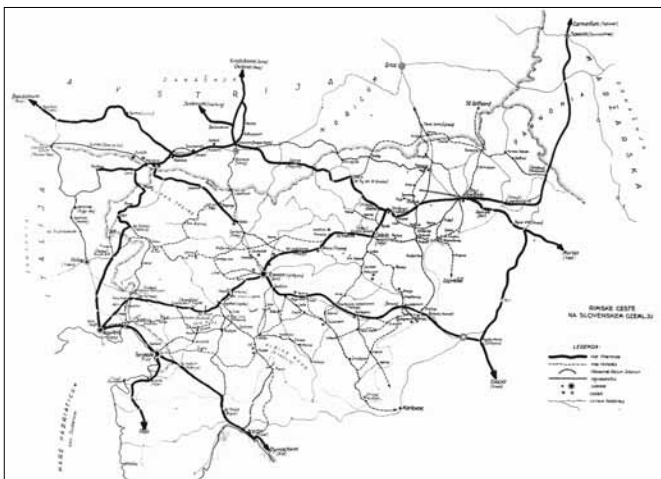
Aleksander Vrabič, mag. prav.
SUP PU Ljubljana

RIMSKE CESTE NA SLOVENSKIH TLEH

Rimske ceste, latinsko viae, so bile v antičnem Rimu magistrale, ki so vodile iz Rima. V 5. stoletju pred našim štetjem je skrb za rimske ceste prevzela vojska, kar je gradnji cest dalo pravi zagon in omogočilo standardizacijo le-teh. do takrat so bile namreč rimske ceste navadne poti do sosednjih krajev.

Na slovenskem ozemlju so bile prve prave grajene ceste prav tiste, ki so jih zgradili Rimljani. Delno so sledile nekaterim starim potem, vendar je bila njihova gradnja načrtna. Ponekod so se starim potem izognile, in sicer predvsem zaradi krajšanja razdalj, možnosti hitrejšega prevoza in napredovanja vojske. Tako so npr. staro prometno pot, ki je v času cesarja Trajana vodila okrog Nanosa na vzhod skrajšali iz vojaških razlogov in jo zgradili čez višje ležečo Hrušico. Pri tem so se izognili daljši vijugasti poti in skrajšali čas potovanja za dva dneva, kar je bilo za hitre premike vojske zelo pomembno. Leta 450 pr. n. št. je bil izdan Duodecim tabulae – prvi zakon, ki je urejal gradnjo cest v Rimskem imperiju. Določal je pravila za tlakovanje, širino cestišča in pravico do rabe privatnih zemljišč (zemljiška služnost). Predvideval je razlastitev privatnih zemljišč za gradnjo cest, saj je imela državna lastnina prednost pred zasebno lastnino. V primeru poškodovane ceste je zakon dovoljeval tudi prehod čez obdelana zemljišča. Razlastitev lastnikov, katerih zemljišča so potrebovali za gradnjo cest, je bila brezpogojna in brez odkupnine. Nova cesta je namreč prinesla bivšemu lastniku parcele veliko koristi. Zato so lastniki zemljišč pogosto še sami prispevali sredstva za gradnjo ceste čez njihovo zemljišče.

Duodecim tabulae je določal, da mora biti cesta široka 2,45 m na ravnih odsekih, na ovinkih pa 4,5m; tako si je pridobila naziv via, kar je pomenilo državna. Vendar so se iz vojaških razlogov ovinkom izogibali. Kasneje so bile rimske ceste široke od 4 do 6 metrov, kar je omogočalo srečanje dveh vozov. Zaradi težav pri gradnji so bile nekatere ceste tudi ožje. Na cestnih od-



Rimske ceste na slovenskih tleh (vir: <http://www.gov.si>, 16. 1. 2014)

sekih, kjer so bile počivališča, pa je širina ceste dosegla tudi 7 metrov. Pri gradnji cest so manjše naravne ovire odstranili. Večje vzpetine so premagali z gradnjo predorov. Tudi pri premagovanju rek so bili pravi mojstri v gradnji mostov. Močvirna območja so premostili s preprostimi viadukti: v dno so zabili kamnite stebre, ki so označevali robove vozišča, vmesni prostor pa napolnili s skalami, gruščem in betonom. Tako je bila cesta dvignjena nad močvirjem oz. vodo.

Rimske ceste so bile zelo trdne, saj so bile zgrajene v več plasteh. Teren za gradnjo ceste so najprej razorali in izkopal do trdne podlage. Tako nastali jarek so graditelji napolnili s plastmi različnega materiala. Prva plast je bila največkrat iz kamnov, ponekod tudi peščena. Sledila je plast debelega grušča, ki so ga dobro potlačili in poravnali. Ti dve plasti sta predstavljali podlago večjim ploščatim kamnom, ki so jih položili drugega ob drugega in z grobim betonom zalili prostor med njimi. Ko se je ta posušil, so čezenj dodali fini beton, vanj znova vtisnili ploščate kamne in tako izravnali tla. Zato vožnja oz. hoja po rimskih cestah ni bila tako neprijetna, kot se zdi, saj so bile ceste gladke in čiste. Do današnjih dni se je obrabil vmesni beton, medtem ko ploščate kamne še vedno vidimo. Zaradi vseh plasti je bila debelina ceste okrog 90 cm (3 rimske čevlje oz. 89 cm).

Rimske ceste so bile označene z miljniki – obcestnimi miljnimi kamni. Nanje so vklesali razne podatke, povezane z gradnjo cest. Na miljnike ob glavni rimski cesti Vii Apii so vklesali razdaljo od rimskega obzidja. Gaj Sempronij Grak je leta 123 pr. n. št. predlagal zakon, ki je določal, da morajo biti z miljniki opremljene vse ceste. Od leta 20 pr. n. št. so nanje vklesali razdaljo od zlatega miljnika (miliarum aureum) v središču Rima. Datirani so bili po vladarskih letih cesarjev, kar nam pove čas gradnje oz. popravila cest. Miljniki so imeli obliko okroglega stebra na kvadratnem podstavku. Izdelani so bili iz ene same skale, visoki približno 2 m, premera 60 cm, tehtali pa so okrog pol tone. Vsakih 1478,5 m (tisoč rimskih korakov – milia passuum) so bili zakopani globoko v tla. Dokler so ceste uporabljali le vojaki, ob njih ni bilo počivališč, saj so si vojaki postavili tabor. Ko so začeli ceste uporabljati tudi trgovci in drugi državljani, so ob cestah zgradili državne postaje, podobne današnjim hotelom.

Namenjene so bile pregledu potnih listin, zamenjavi konj, državni pošti in varnostni službi. Potniki pa so si lahko odpočili v razkošnih vilah z gostiščem, ki so bile ena od druge oddaljene dan potovanja. Javni promet se je odvijal izključno podnevi. Za tiste, ki si razkošnih počivališč niso mogli privoščiti, so zgradili skromnejše private hiše. Sicer pa je zakon določal, da je vsaka hiša ob cesti dolžna sprejemati popotnike. Mnoge private hiše so se tako spremenile v razkošna počivališča.

Ko govorimo o rimskih cestah, mislimo na glavne ali državne ceste (via publica), ki so jih gradili vojaki in so se financirale iz državnega denarja. Večja središča med seboj in večja središča z zaselki so povezovala stranske ali krajevne ceste. Nekateri posamezniki so za različne namene gradili tudi private ceste. Mestne ulice so imenovali viae vicinales – poti do sosedov. Gradila in vzdrževala jih je mestna uprava. Bile so opremljene z odtočnimi kanali, pločniki, prehodi za pešce. Pogosto so bile namenoma speljane skozi ozke prehode in brez izhoda, kar je v času neredov onemogočalo gibanje množice proti vladnim palačam.

Čez slovensko ozemlje je pokalo v antičnih časih več pomembnih rimskih cest. Območje Postojnskih vrat je bilo že v davni preteklosti prehod med Jadranom in Baltikom. Tako je že v predrimskem obdobju čez te kraje vodila starodavna Jantarjeva pot. V tej smeri je tekla rimska cesta Aquileia – Emona – Poetovio – Sirmium – Singidunum. V času cesarja Avgusta je bila zgrajena cesta čez Hrušico. Pomembne utrdebe so bile na mestu današnje Ajdovščine, Hrušice, Lanišča in Vrhnike. Bile so del Rimskega lima, obrambnega sistema zidov in stolpov, ki so ga Rimljani zgradili na ozemlju Slovenije in Hrvaške. Sirmium, današnja Sremska Mitrovica, je bil prestolnica province Spodnje Panonije, Singidunum pa antično mesto, na katerem je nastal Beograd. Cesta Aquileia – Virunum je Rimski imperij povezovala s provinco Norik. Potekala je od današnjega Ogleja do Čedad, nato pa čez Robič, Kobarid in Bovec preko prelaza Predel do Trbiža. Nato je po ozemlju današnje Avstrije mimo Beljaka vodila v glavno mesto province Virunum. Arheološki ostanki se nahajajo na Gosposvetskem polju. Mesta ob Jadranskem morju je povezovala cesta Aquileia – Tergeste – Tarsatica. Vodila je od Ogleja do Trsta, nato preko Kozine in Materije do Trsata in naprej vzdolž obale Jadranskega morja. Približno tam, kjer danes poteka sodobna cesta Ljubljana – Zagreb, je tekla rimska cesta Emona – Neviodunum – Siscia. Povezovala je Emono z vzhodnim delom imperija. Neviodunum (dobesedno Novo mesto) je bila rimska naselbina na območju kraja Drnovo na Krškem polju. Razvoju kraja je botrovala ugodna geografska lega, ki je omogočala tako cestno kot rečno povezavo Emone s Siscio. Tu je bilo pomembno pristanišče in trgovsko središče. Posebnost



Rimski milnik - opatovo znamenje iz Ivančne Gorice (vir: <http://sl.wikipedia.org>, 16. 1. 2014)



Slakovana rimska mestna ulica iz 3. stoletja, arheološki ostanek antične Celeie (vir: <http://www.siol.net>, 16. 1. 2014)

med arheološkimi ostanki so žare v obliki hiš pogosto s petelinom na strehi. V okolici gradu Mokrice pa se nahaja lepo ohranjen rimski milnik. Od današnjega Celja preko Križevca in čez slovensko in avstrijsko Koroško je potekala rimska cesta Celeia – Virunum. Obcestna postojanka je bila v dolini v Kotljah, kjer je bil vrel naravne mineralne vode, bogate z železom. Celeia je bila križišče pomembnih cest, bogato in gosto naseljeno mesto s številnimi trgi in ulicami, zavarovano z obzidjem in stolpi in z mnogimi palačami. Zato so jo imenovali kar mala ali druga Troja (Troia Secunda). Rimljani so cestam na slovenskem ozemlju posvečali veliko skrb. Predstavljale so glavne prometne žile, pomembne za širjenje imperija, povezavo med mesti in provincami, omogočale trgovanje, predstavljale simbol moči države.

Razdejanje rimskega cestnega omrežja na naših tleh so povzročili vdori Gotov, Germanov in Hunov. Cestne povezave so se še poslabšale po razpadu Rimskega imperija. Organiziran promet je povsod po Evropi zamrl za več stoletij, saj je bila srednjeveška prometna politika popolnoma drugačna od rimske.

Cvetka Škof

Viri:

Rimska cesta. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 16. 1. 2014

Rimske ceste. Dostopno: <http://www.gis.si>, 16. 1. 2014
Suzana Kovač: Zgodovina upravljanja cest in cestnega prometa. Diplomsko delo. Univerza v Ljubljani. Fakulteta za upravo. 2012. Dostopno: <http://www2.fu.uni-si>, 16. 1. 2014

NAGRADA ZA NAČRTE VARNIH POTI V ŠOLO

Ljubljana je konec lanskega leta v Gentu v Belgiji prejela letno nagrado organizacije Eurocities v kategoriji Smart living za projekt Zagotavljanje varnosti in enakih možnosti v prometu za otroke in osebe z oviranostmi.

Eurocities je Evropska organizacija večjih mest, Ljubljana pa je njena članica od leta 1995. Omenjena organizacija od leta 2006 podeljuje letne nagrade članicam za dosežke, ki izboljšujejo kakovost življenja meščanov, tema razpisanih nagrad pa je vsako leto drugačna. Lani je bila tema letne konference Eurocities Smart citizens (Pametni meščani); v ospredje so postavljeni ljudje, ne samo kot potrošniki, temveč kot meščani, inovatorji, proizvajalci in podjetniki.

V nagrajenem ljubljanskem projektu sta združeni dve storitvi: prevoz na klic, ki ga izvaja LPP, ter portal vzgoje in izobraževanja z opisom varnih poti v šolo - Načrti varnih poti v šolo, katere je vzpostavil že leta 1997 Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana. Portal je uredil leta 2006 in ga vzdržuje Oddelek za predšolsko vzgojo in izobraževanje MOL.

Nagrada za Smart living: prevoz na klic vsak dan uporablja do šest stalnih potnikov, portal varnih poti v šolo pa 600 obiskovalcev na mesec.

Varna pot v šolo

Portal vzgoje in izobraževanja, je dostopen na naslovu <http://www.ljubljana.si/življenje-vLjubljani/vzgojainizobrazevanje/portalvzgojein角度zobrazevanja> in je prilagojen sodobni informacijski tehnologiji, tako da deluje tudi na tablicah in pametnih mobilnih telefonih. Deluje od šolskega leta 2006/2007. Osnovne šole vsako leto pred začetkom pouka pregledajo šolske poti, prometne razmere v njihovem okolišu ter na podlagi ugotovitev izvedejo vse potrebno za večjo varnost otrok. Predlagajo obnovo prometne signalizacije, različne tehnične ukrepe za umirjanje prometa, odstranjevanje ovir za dobro preglednost v križiščih in pred prehodi za pešce ter druge tehnične ukrepe za večjo varnost učencev.

Te informacije so vključene v Portal vzgoje in izobraževanja, ki je od vzpostavitve dvakrat

posodobljen, prvič v okviru projekta CIVITAS Elan (2008–2012) in drugič septembra 2012. Za vsebine na portalu skrbijo Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, mentorji prometne vzgoje na osnovnih šolah, predstavniki LPP, predstavniki Oddelka za predšolsko vzgojo in izobraževanje, ki vsako spremembo pred objavo uskladijo s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, morebitna vprašanja in novosti uskladijo na delavnicah. Ko bo portal dostopen tudi na spletnih straneh osnovnih šol in drugih zainteresiranih, se bo število uporabnikov še povečalo.

MOL je v začetku leta 2006/2007 izpostavila na spletni strani www.ljubljana.si informativni portal za osnovne šole in vrtce.

Naslov: <http://www.ljubljana.si/življenje-vLjubljani/vzgojainizobrazevanje/portalvzgojein角度zobrazevanja> http://gismol.gisportal.si/javno/profile.aspx?id=MOL_Solstvo@Ljubljana

V Mestni upravi si vsako leto prizadevamo, da portal ob začetku šolskega leta posodobimo.

Pozivamo šole, da pregledajo načrte šolskih poti in sporočijo morebitne spremembe.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL vsako leto izvede aktivnosti, ki izboljšajo preglednost in uporabnost portala, in sicer: prosimo šole, da pri pregledu načrtov na portalu pregledajo še posebej natančno nevarna mesta na šolski poti,

nevarna šolska mesta, ki bodo ostala še naprej v načrtu je potrebno pisno obrazložiti, nevarna mesta so označena s trikotnikom, pri ugotavljanju nevarnega mesta se na portalu s klikom na trikotnik oz. nevarno mesto odpre okno, kjer je natančno napisano, zakaj je mesto nevarno, opis nevarnega mesta je informacija o izogibanju le tega oz. opozorilo o pravilnem ravnanju predvsem pa informacija za MOL Mestno upravo, da nevarno mesto odpravi oz. ga preuredi tako, da bo s prometno signalizacijo zagotovljeno otrokom varno prihajanje v šolo in domov.

Sistem prevoza na klic deluje tako, da potnik (na invalidskem vozičku, oseba z motnjami v



duševnem razvoju, s poškodbami glave ali senzorno ovirana oseba) pokliče prometn nadzorni center LPP na številko 01/58 22 425 ali 051/44 99 92 in pove, kdaj potrebuje prevoz.

SPV CP MOL - sekretar Zvone Milkovič



Alenka Godec

V meni je moč

Pevka in gospa z veliko začetnico. Ki svoj talent in znanje razdaja tudi za dobre stvari. Ki nikoli ni polnila opravljenih rubrik medijev. Ker ji ni treba. Čeprav se kdaj pa kdaj pojavi kakšna »novička«, ki ni poštena in ni vredna objave. Ampak če si srčen človek, kar Alenka Godec je, greš naprej in se veseli vsakega dneva, ki ga preživiš s svojo družino, štirinožnim prijateljem in ljudmi, ki spoštujejo tvoje delo. Takšnih pa je veliko.

Ko sva se po telefonu dogovarjali za intervju, sem omenila, da si vas tako ali tako želim osebno srečati ne glede na »službeno dolžnost«. Veliko ljudi ima željo spoznati tiste, ki so cenjeni, spoštovani, so osebnosti. Kaj vam to pomeni?

Veliko, ker so to res lepi občutki. Je nagrada za moje delo. Največ vredna je pohvala od ljudi, ki me radi poslušajo. Vsaka njihova iskrena beseda je potrditev, da delam dobro. Tudi kritike sprejemem, saj vendar nihče od nas ni popoln. Nekaj časa nazaj si je gospa, ki ji življenje ni prizanašalo, želela srečati z menoj. Revija Lady je vse organizirala in moram reči, da je osebni stik z ljudmi, ki jim z glasbo polepšam kakšen trenutek, nekaj čudovitega. To me bogati in radosti. Zato take stvari zelo cenim in sem hvaležna, da se mi zgodijo. Veste, pa spoštovanje je tako zelo pomembno. Tega bi moralo biti med ljudmi več.

V tako imenovanem rumenem tisku so nekateri zvezde stalnice, nekateri se v njem pojavljajo redko in ne preveč »rumeno«. Kako težko je na tem področju obdržati pravo mero? Zameriti se mu najbrž ni dobro.

Jaz z mediji nimam slabih izkušenj, verjamem pa, da ni prijetno, če se jim zameriš, ker imajo neverjetno moč. Na začetku moje pevske kariere še ni bilo rumenega tiska. Takrat je bila pomembna glasba, kje sem se učila petja in podobno. Seveda se časi spreminjajo in z njimi tudi mediji. Zdaj je tukaj mlajša generacija novinarjev, ki je bolj »pogumna«. V tej komunikaciji je najbolj pomemben korekten odnos obeh strani. V petindvajsetih letih kariere sem se marsičesa naučila in se marsičesa navadila. Edino na laž ne. Vsekdo lahko kaj spregleda, je včasih neroden, nepozoren. Ne smeš pa lagati in biti žaljiv, kar se je zgodilo meni pred kratkim (novica v časniku o koncertu pevke Alenke Godec, katerega naj bi se udeležilo 30 obiskovalcev, op. p.). Ne gre za število ljudi, ampak za laž, cinizem in nespoštljivost, ki so jo prilepili na tistih neresničnih 30 ljudi. Prejela sem opravičilo tako osebno kot v časopisu, pa vendar me

je prizadelo, kar se je zgodilo. Take stvari niso več trač, ampak namerna diskreditacija/omaloževanje. Zame je pomembna le resnica. In publika, ki me leta in leta spremlja in me pozna bolje kot marsikateri novinar.

Kaj menite, po čem hrepenijo ljudje, ki želijo biti vsak trenutek v medijih in njihovo življenje na ogled javnosti?

Informacije so pomembne, ampak imeti morajo nek smisel. Kaj si danes skuhal, jedel, oblekel, koga si srečal, kje si spil kavo niso najbolj pomembne novice. Je pa to najlažje objaviti in vedno se najde dovolj ljudi, ki si želijo biti v takih zgodbah. Tudi pri mnogih pevcih in pevkah na primer ni več prioriteta glasba, saj lahko preberete vse drugo, le o glasbi ničesar. Medijev je veliko, materiala pa premalo, zato je treba pisati o čisto vsem. Ampak to je odraz časa, v katerem živimo. Tudi sama kdaj povem kaj iz zasebnega življenja, a sem pri tem zelo pazljiva. Če moj mož in sin ne želita biti v medijih, tudi ne bosta. Se pravi, da do neke mere lahko sama reguliram in usmerjam moje pojavljanje v medijih. Tu pa je seveda korekten odnos medijev zelo pomemben.

Danes ni ničesar več, kar bi bilo dobro takšno, kot je samo po sebi. Vse mora biti boljše, lepše, drugačno. Se kdaj sprašujete, kakšno naj bi to bilo?

O tem ima vsak človek svojo predstavo. Ko nekdo postane javna oseba, mora vzeti v zakup, da bo nekemu všeč drugemu ne. Tudi v vizualnem pomenu. Vendar sem jaz pevka ne top model. Tisti, ki me radi poslušajo, me ne bi nič raje poslušali, če bi imela raven nos, če bi bila brez gub ali imela nekaj kilogramov manj. V to sem prepričana. Ker vedo, da jih želim prepričati s svojim petjem, s svojim karakterjem, s svojo interpretacijo... Vsekakor nimam nič proti, če si kdo kaj popravi, težko pa poslušam petindvajsetletnice, tridesetletnice, ki govorijo in razglabljajo o svojih gubah.

Način življenja, ki ga boš menda živel, če boš uspešen, si mnogi predstavljajo kot življenje brez problemov, v katerem denar in slava rešita vse. Kaj danes pomeni biti uspešen, slaven?

Pravzaprav nič zelo posebnega. Si prepoznaven, da pa bi od tega lahko živeli na veliki nogi... to pa ne. Že našim glasbenim sosedom gre menda bolje. Tudi ko pridejo nastopat v Slovenijo, skoraj praviloma dobivajo višje honorarje kot slovenski izvajalci. Tudi na samih nastopih, koncertih vsaj jaz ne zahtevam nič posebnega, nobenih posebnih rož v garderobi, določeno znamko vode, pravo temperaturo garderobe... V zadnjem času smo, še pogostejše kot kdajkoli prej, ravno glasbeniki tisti, ki velikokrat sodelujemo na dobrodelnih prireditvah. Znano in popularno ime pač privabi ljudi na koncert in zdi se mi prav, da pomagamo, kolikor se le da. Časi so precej klavirni in ljudje smo uvideli, da ne bo šlo drugače, kot da pomagamo drug drugemu. Država prevelikokrat zataji tudi v tistih primerih, ko ne bi smela.

Sem zelo srečna, ker lahko pojem in delujem na glasbenem področju, rada vidim, da me ljudje nosijo po rokah... a le na koncertih. Zasebno imam raje, da me tretirajo kot eno izmed njih in ne kot pevko Alenko Godec, ki bi morala zaradi tega imeti kakršnekoli protekcije. In zato tudi nisem »zvezda«.

Torej se ne cedita samo med in mleko?

Seveda ne. Ampak jamrati pa tudi ne smem. Zadolvoljna sem s svojim življenjem, srečna, da živim od tistega, kar delam najraje. In to mi zadostuje.

Množica tekmovalcev iskanja talentov so po eni strani dobra stvar, ker odkriti talenti dobijo možnost za njihov razvoj, po drugi strani pa samo biti odkrit še ne pomeni kaj dosti. Mladim poveste, kakšna je pot do uspeha?

Pred petindvajsetimi leti sem imela srečo, da so moj talent prepoznali pravi ljudje. Takrat smo veliko snemali za radio in televizijo, za radijski arhiv, produkcija je bila drugačna, kot je danes. Ko sem zmagala na Pop delavnici, nisem bila zaradi tega izstreljena med zvezde, ampak sem svojo pevske pot počasi gradila leta in leta. Ko nekdo zmagal na šovu talentov, ga ne morejo kar postaviti na veliki oder Cankarjevega doma, ker ne bo zmogel. Mogoče je kdaj kakšna izjema, ker obstajajo tudi izjemni talenti, vendar je to redkost. Če je preveč naenkrat, je lah-



ko hitro konec. Imeti moraš malo sreče in okoli sebe prave ljudi v pravem trenutku. Današnjim talentom ne zavidam, ker bo njihova pot težja, kot je bila pot moje generacije. Zmagujejo čedalje mlajši, tempo je hud, zato ga bodo težko zdržali. Pa tudi niso večji komunikacije z mediji, ki so danes bistveno drugačni kot v mojih začetkih.

Ali kdaj pogrešate službo? Tisto, v kateri je delovni čas vsaj približno določen?

Ne, sploh ne, močno pa pogrešam sodelavke, s katerimi smo bile resnično povezane. Ženska družbe imam vsakodnevno v tem poslu zdaj manj. Kadar pridemo skupaj pevke, s katerimi se dobro razumemo, govorimo, kot bi dež padal. Ne nehamo in ne nehamo. A to zato, ker se ne zgodi pogosto in moramo nadoknaditi za nazaj in za naprej. Imam pa tudi dolgoletne prijateljice, ki niso iz glasbenih krogov, tako da se žensko čebljanje še dogaja.

Ko bo treba nekoč prenehati s petjem oziroma, ko se s petjem ne bom več preživljala, bi rada spet poučevala nemški jezik. Želja po stiku z ljudmi je pri meni namreč vedno prisotna. Ne vidim pa se v službi s fiksnim delovnim časom, kajti moj duh se je navadil na to, da sama razpolagam s časom, ki ni tako striktno omejen.

Ena izmed vaših pesmi ima naslov V meni je moč. Pravzaprav pesmi, ki jih izvajate, izražajo posebno moč. Za poslušalce je to posebno občutenje. Kateri so tisti trenutki, ko vi potrebujete moč, kje jo jemljete?

Mislím, da pride z leti in izkušnjami. Pa verjeti moraš vase. Že kot otrok sem si želela biti pevka in jezikoslovka. Poleg mene je še nekdo drug verjel vame. To je bila moja družina. Odrašča-

la sem v spodbudnem in sproščenem okolju, imeli smo se radi. In tako je tudi danes. Vera vase in podpora družine sta bili protitež odru.

Življenje je kratko, zato ravnajmo tako, da se bomo imeli lepo. Žalostni dogodki pridejo ne glede na vse, zato bomo takrat moč lahko črpali iz lepega, če smo tako živeli. Trudim se v ljudeh iskati dobro, gojim spoštovanje do drugih in to mora prinesiti dobre stvari. Moč črpam tudi iz ljubezni v krogu svojih bližnjih. Naravnana sem pozitivno, prepustim se dobrim stvarim in jim dovolim, da me najdejo.

Vprašanje, ki bo zanimalo predvsem ženske, naj bi tudi moške, pa vendar: pred leti ste se uspešno lotili hujšanja, rezultat ste obdržali. In ravno v tistem času, ko ste izgubili kilograme, sem vas srečala v nekem trgovskem centru, ko ste si kupili ke-pico sladoleda. Moja prva misel: »Joj, kaj dela, pa tako se je trudila!« Čepav

teorije o hujšanju vsi poznamo, so izkušnje iz prve roke vedno dobrodošle.

Res sem se grdo prehranjevala. Ko sem ugotovila, da ga pošteno »biksam«, sem začela malo paziti, kaj jem in mali uspeh je bil kmalu viden, kar mi je olajšalo pot do izgube teže. Pohvala moža in drugih mi je vplivala še dodatno voljo in uspela sem. Zadnja leta ugotavljam, da starejši ko si, bolj se moraš truditi za izgubo odvečnih kilogramov. Zmernost in gibanje sta še vedno najboljši recept.

Ko ste me vi srečali nekoč nekje, sta bili morda dve kepici. Pa kaj?! Od dobrega kosa torte me tudi takrat nihče ni odvrnil. Dostikrat sem se pregrešila.

Izzarevate neko notranjo lepoto. Je ta del vašega značaja, je prišla z leti, z zorenjem, je nekaj dodala glasba, saj kdor poje, zlo ne misli, pravi pregovor?

Z leti pride marsikaj, ne le gube. Izkušnje, osebnostne lastnosti, medsebojni odnosi, spoštovanje, toleranca ti nekaj dajo, te izoblikujejo. Verjamem, da zato zrela ženska lahko izžareva več kot mlada. Seveda glasba človeku da poseben zanos, povezuje, radosti. Ko se na koncertu zgodi preboj, to je trenutek, ko se povežeš s publiko, si zaznamovan. Tudi z notranjo lepoto. To je nekaj najlepšega.

Življenje je lepo, če ...

... veš, da si se potrudil, da je tako. Iz nič ni nič. Nekaj moraš vložiti vanj. Delati zanj, delati stvari, ki ga lepšajo.

Kaj naj spremenimo, da nam bo bolje – svet ali sebe?

Najbrž moramo začeti pri sebi. Če bi vsi ljudje izboljšali sebe, bi bil svet dober in ga ne bi bilo

treba spreminjati. Sprašujem se, kaj se dogaja v človeških glavah, od kje krutost, da grdo ravnajo s sočlovekom, da mučijo živali, se pobijajo v vojnah, da je vse več revnih, da so lačni med nami? Ko bo človek uredil svoje misli, bo delal dobro zase in za druge. Ampak tako bi moralo misliti precej več ljudi kot sedaj.

Imate veliko nastopov in drugih obveznosti, zato ste pogosto na cesti. Menda ste voznica, ki spoštuje predpise. Drži?

Drži. Sploh zadnja leta. No, bila sem tudi že kaznovana za kakšen prekršek, nisem popolna. Vendar sem se iz tega nekaj naučila za razliko od nekaterih prekrškarjev, ki se niso ničesar. Tudi prej nisem bila cestni norec, ko pa sem postala ambasadorica varnosti (Goodyer ambasador varnosti, mednarodni projekt, op. p), se je moja odgovornost v prometu še povečala. To je res poslanstvo, ki ga želim opravljati kar najbolje. Ne morem ravnati v nasprotju z nečim, kar predstavljam. Sem zmerna voznica, z leti čedalje bolj, spoštujem pravila in pravim, da noben cestno-prometni predpis ne obstaja brez razloga. Nesreča se lahko zgodi zaradi različnih vzrokov, nikakor pa je ne smemo povzročiti s svojo objestnostjo in nespoštovanjem pravil. Zelo sem ponosna na to, da sem ambasadorica varnosti v cestnem prometu, da z različnimi aktivnostmi opominjamo, kako pomembno je, da smo na cesti previdni.

Kakšni se vam zdijo slovenski vozniki?

Veliko preveč je nestrpnih in neuvidevnih.

Kaj vas v prometu najbolj moti?

Razumem, da nekateri v vožnji uživajo, nekateri ne, ampak vozišiška kultura nekaterih udeležencev je res nizka. Če bi bilo več strpnosti, se morda ne bi dogajale tako hude nesreče, kot se. Ali pa nesreča, ki se je zgodila lani za Bežigradom, ko sta na prehodu za pešce umrli dve dekleti. Sinovih let. Grozljivo! Povzročil jo je voznik, ki sploh ne bi smel biti na cesti. Moti me, da je naša zakonodaja do povzročiteljev takih hudih prometnih nesreč preveč mila, da se postopki odvijajo prepočasi. Ko se zgodi taka nesreča, bi morali povzročitelju, prej zločincu takoj nataktni lisice, ga spraviti v zapor pa naj tam čaka na nadaljnje postopke. Čisto možno je, da je bil že naslednji dan spet na cesti. Tak vedno najde kak avto. To pa je nedopustno.

Zanima me, če si med vožnjo prepevate?

Niti ne. Mogoče pred koncertom poslušam svojo glasbo, po koncertu pa izklopim vse. Vožnja tudi sicer ni primeren čas za petje zaradi samega sedenja in pa preusmerjanja pozornosti. Se mi zdi, da je petje med vožnjo lahko skoraj tako moteče kot telefoniranje.

Imate radi prometno Ljubljano takšno, kot je zdaj?

Ljubljana je lepa in jaz jo imam rada. Prometno urejenost prepuščam strokovnjakom, a menim, da so se nekatere reči v zadnjih letih lepo uredile. Ljubljana ima precej več parkirnih mest, sploh v samem središču, a jih večinoma plačujemo dražje kot na sami Azurni obali!

Mira Vidmar

PREDHODNICA LJUBLJANE EMONA

Leta 2014 Ljubljana obeležuje 2000 let rimske Emone. Za svoj nastanek se lahko Ljubljana in njena predhodnica Emona zahvalita izjemni naravni in prometni legi – odprtosti Ljubljanske kotline v južnem delu. Tu se strnejo vse poti, ki so že v starih časih vodile čez ozemlje Slovenije.

Antična Emona (Colonia Iulia Aemona) je stala na levem bregu Ljubljanice med Grajskim gričem in Rožnikom. Pomembno vlogo pri izbiri lokacije za gradnjo Emone je imela tudi plovna Ljubljana. Skozi mesto je tekla stara Jantarna cesta, ki je povezovala vzhodni Baltik in Akvilejo ob Jadranski obali. Vsekakor je bila okolica Emone poseljena že v prazgodovini. O sami ustanovitvi in začetkih Emone pa so znanstveniki zagovarjali različne trditve. Walter Schmid je trdil, da je bila Emona kolonija že v času cesarja Avgusta, Balduin Saria pa, da je bila vojaški tabor XV. legije Apollinaris in je postala kolonija oz. civilno naselje šele v času cesarja Tiberija. Arheolog A. Gaspari je leta 2010 postavil tezo, da je bila Emona zgrajena načrtno zaradi utrjevanja zaledja po panonsko-dalmatskem uporu med letoma 6 in 9 našega štetja. Odločitev o njenem nastanku je v zadnjih letih svojega vladanja sprejel cesar Avgust, z deli pa so končali v času cesarja Tiberija. Še vedno ni niti potrjena niti zavrnjena teorija o tem, da naj bi Emona nastala iz vojaškega tabora. Zadnje najdbe pod Grajskim gričem namreč dokazujejo, da je bil vojaški tabor najverjetneje na lokaciji staroselske naselbine in ne na lokaciji kasnejše Emone. Rimski vojaški tabor je bil tu okrog leta 50 pred našim štetjem, civilno mesto pa je Emona postala v 2. polovici leta 14 našega štetja. Stara legenda pa pripoveduje, da naj bi prvo mesto na tem ozemlju ustanovili Argonavti, ki jih je vodil Jazon. Ti so z ladjo Argo zapluli iz Črnega morja v Donavo, nato pa po Savi in Ljubljani do mesta, kjer so prezimili. Tu naj bi ustanovili Emono, spomladi pa pluli naprej proti Nauportusu.

In kako je izgledalo antično mesto Emona? Imelo je obliko pravokotnika s stranicama 300 krat 360 dvojnih korakov oz. 435 krat 523 metrov. Po trasi nekdanje Jantarne ceste je v smeri sever – jug potekala glavna ulica (cardo maximus). Začela se je pri glavnih severnih mestnih vratih (Bukvarna na Slovenski cesti), končala pa pri južnih vratih (križišče Mirja in Barjan-



Lokacija Emone na zemljevidu današnje Ljubljane (dostopno: <http://commons.wikimedia.org>, 4. 1. 2014)

ske ceste). Glavna ulica je potekala tudi v smeri vzhod – zahod (decumanus maximus), in sicer od glavnih zahodnih vrat (Snežniška ulica) do glavnih vzhodnih vrat (SZ vogal Križank). Od zahodnih vrat je vodila rimska cesta proti Nauportusu, od vzhodnih vrat pa proti Neviodunumu. Proti severu je tekla cesta proti Celei in Poetoviu. Poleg obeh glavnih cest je bila znotraj obzidja mreža pravokotnih ulic, med njimi pa so bile stanovanjske enote (insulae). Središče trgovskega in kulturnega življenja je bil trg (forum). Na njem je bilo svetišče, mestna posveovalnica (curia) in sodna dvorana (basilica). Ob glavnih vzhodnih vratih (porta principalis dextra) so našli napis, postavljen med avgustom 14 in zgodnjo pomladjo 15 n. št., ki potrjuje domnevo, da so bile poti in obramba Emone zgrajene že v prvi fazi gradnje mesta. Varnost je Emoni zagotavljalo mestno obzidje. Tudi okoliški prebivalci so se v primeru nevarnosti zatekli za njegove zidove. Za temelje obzidja, dolgega skoraj 2 kilometra, so morali skopati veliko proda in glin. Izkopani material so porabili za izravnavo terena znotraj obzidja in gradnjo notranjih nasipov – dostopov na obzidje. Obzidje, visoko od 6 do 8 metrov in široko 2,4 metra je imelo 29 stolpov. Zunanja stran je bila iz kamnitih kvadrov, povezanih z malto, notranja stran pa iz manjših kamnov, peska, drobcov opeke. Vsa mestna vrata so bila varovana s stolpi. Obrambni sistem mesta so dopolnjevali še vodni jarki, v katere je pritekal voda izpod Šišenskega hriba. Pri mestnih vratih so bili čez jarke zgrajeni leseni mostovi.

prebivalcev pa se je kasneje zmanjšalo tudi zaradi vdorov barbarskih plemen.

Emona je imela dobro oskrbo z vodo. Znotraj obzidja je bilo odkritih 6 vodnjakov in 3-je vodovodi. Le-ti so bili med seboj povezani. Do bivalnih enot je pritekala voda po svinčenih ceveh. Ceste so bile iz zbitega proda, pomešanega s peskom in malto. Pločniki so bili iz zbite glin. Pod cestami, ki so tekle v smeri vzhod – zahod, so bile speljane kloake. Stekale so se v odvodni kanal, speljan v Ljubljano. Do kloak so s cest vodili jaški, pokriti z velikimi kamnitimi ploščami. Omogočali so čiščenje kloak. V stanovanjskih enotah so bila večinoma stanovanja. V zgradbah ob forumu so bile trgovine in taberne. Lokali in delavnice so bili tudi v nekaterih zasebnih hišah in v pristanišču na Ljubljani. Tu je bilo verjetno tudi veliko trgovsko središče (emporium). Emonski obrtniki so bili kamnoseki, zidarji, lončarji, mizarji, zlatarji, zdravniki, gostilničarji, brodarji, vrači, celo gladiatorji. Sicer pa je bila osnovna dejavnost prebivalstva kmetijstvo. Lastništvo zemlje je namreč pomenilo glavni vir bogastva in družbenega ugleda. Mestna uprava je imela sedež na forumu, kjer sta bili že omenjeni kurija in bazilika. Na območju foruma je bila tudi verska zgradba. V Emoni so častili skoraj vsa božanstva, znana v rimskem svetu, še posebno Jupitra, Junono in Minervo. Posebno mesto sta imeli lokalni vodni božanstvi Equina in Laburus. V 5. stoletju, ko je tudi v Emoni imelo pomembno vlogo krščanstvo, so zgradili zgodnjekrščansko središče, ki je prevzelo versko



Rimski zid med letoma 1928 in 1938 (dostopno: <http://www.mao.si>, 4. 1. 2014)

Grški arhitekt in načrtovalec mest Hipodam Miletski je priporočal, naj imajo mesta okrog 10 000 prebivalcev, saj tako najbolj delujejo. Emona jih je imela manj, in sicer od 4000 do 6000. Vladajoči sloj emonskih meščanov je bil večinoma priseljen iz Italije. Kar 13 družin je bilo iz severne Italije, 8 iz srednje Italije, 2 iz Galije in 2 iz južne Italije. Prvi naseljenci so vplivali na razvoj trgovine in obrti, na načrtovanje in gradnjo mestnih četrti, ureditev bivalnih prostorov, na podobo mesta. Med prvimi priseljenci so bili tudi vojni veterani. Številni sužnji, ki so prav tako živeli v mestu, so bili v lasti bogatih družin. Število prebivalcev mesta je nihalo. V 2. stoletju je Emono ogrožala kuga, število



Rimski zid okoli leta 1915 (dostopno: <http://www.mgml.si>, 4. 1. 2014)



Dvobarvni geometrični mozaik v Arheološkem parku Emonska hiša
(dostopno: <http://www.mgml.si>, 4. 1. 2014)

vlogo foruma. Ko so Huni leta 452 Emono porušili, pa se je ob obnovi mesta krščansko središče znova preselilo na forum, kjer so zgradili veliko rotundo.

Meščani Emone so se zbirali v javnih in zasebnih kopališčih (thermae). V mestu so se odvijale tudi atletske igre in tekmovanja. Pokojnike so pokopavali na obeh straneh glavnih cest proti Celei, Nauportusu in Neviodunumu. Mesto je doživljalo vzpone in padce. Slika Emone se je v poznem rimskem obdobju pričela spreminjati. Nekaj stranskih mestnih vrat so zazidali, jarke in kloake pričeli zanemarjati. V obdobju od 4. do 6. stoletja so na ozemlje Rimskega cesarstva začela vdirati barbarska plemena. Nekatera ljudstva so se v iskanju boljših življenjskih pogojev ustavila tudi v Emoni. Leta 408/9 so tu prežimovali Vizigoti, leta 452 so jo

opustošili in delno porušili Huni, leta 568 so šli skoznjjo Langobardi, za njimi so prišli Avari in Slovani. V 2. polovici 6. stoletja je Emona ostala brez prebivalcev. Zadnjič se omenja kot sedež škofije leta 579, emonski škof pa je zadnjič omenjen leta 590. Ljudje so se zatekli v odmaknjene in težko dostopne kraje in obmorska mesta. Gradbeni material, ki je ostal od porušene Emone, so v srednjem veku uporabili pri gradnji najstarejših zgradb, za popravilo gradu in drugih stavb. Vzhodno emonsko obzidje je v 15. stoletju postalo del zidu srednjeveške Ljubljane. Južni del emonskega obzidja (Rimski zid) pa je bil odkrit med letoma 1909 in 1911 in dopolnjen z razmetanim gradbenim materialom. Meja med starim in novim zidom je bila označena z belimi prodniki. Leta 1928 sta bila obzidje in okolica urejena po Plečnikovih načrtih. Poleg Rimskega zidu so se do današnjih dni ohranili številni sledovi

Emone. Nekatere ceste in ulice so ohranile stare antične trase. Med najznamenitejšimi dokazi je kip Emonca, ki so ga našli leta 1836 med kopanjem temeljev za Kazino. Pozlačen bronasti kip v togo odetega meščana je stal na grobu premožnega Emonca, pokopane ga v času cesarja Trajana. Original hranijo v Narodnem muzeju, kopija pa je v parku Zvezda.

Če želite spoznati še nekatere druge pomembne najdbe iz časa antične Emone in izvedeti kaj več o življenju in prebivalcih Emone, se lahko podate na urejeno krožno pot, na kateri se boste o tem poučili ob prepoznavnih antičnih spomenikih. Priporočljivo je, da za začetek poti izberete Kongresni trg oz. kip Emonca. Ogledate si še maketo Emone in virtualno rekonstrukcijo njenega urbanega razvoja ter delno ohranjena severna emonska vrata. Ob vstopu v podzemno garažo je zidan rimski vodnjak. Pot nadaljujete proti Mestnemu muzeju, kjer je na temeljih rimskega stolpa zgrajen obrambni stolp. V kle-



Emonec
(dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 4. 1. 2014)

tnih prostorih muzeja so ostanki rimske ceste, obcestne gostilnice in kloake. Na fasadi Križevniške cerkve je nagrobnik nekaterih članov družine Kancijev. Arheološki park Emonska hiša nam nudi pogled na ohranjen del rimske večstanovanjske hiše z velikim notranjim dvoriščem. Ohranjen je razpored prostorov s kuhinjo, zimska soba s sistemom za ogrevanje, letna soba z mozaikom, del ceste in kloaka. Na Mirju si ogledate rimski zid, ki je priljubljeno zbirališče mladih, še posebno pa plezalcev. Na zelenici pred prehodom čez Aškerčevo cesto so ostanki emonske kloake s kamnitim pokrovom. Na prostoru nekdanjega rimskega foruma med Slovensko in Rimsko cesto ter Igriško in Gregorčičevo ulico so v okviru zazidave na Ferantovem vrtu prikazani sledovi rotunde. Ogled zaključite v neposredni bližini Cankarjevega doma, kjer je arheološki park Zgodnje-krščansko središče.

Emona, ustanovljena leta 14. n.št. z odlokom cesarja Tiberija, je bila prvo civilno rimsko mesto na naših tleh. Od njenega nastanka tako letos mineva 2000 let. Obeležitev te častitljive obletnice bo letos zagotovo eden najpomembnejših dogodkov v Ljubljani.

Cvetka Škof

Viri:

Savnik Roman s sodelavci.

Krajevni leksikon Slovenije. II. knjiga.

Jedro osrednje Slovenije in njen jugovzhodni del. Državna založba Slovenije. Ljubljana. 1971.

Emona. Dostopno:

<http://sl.wikipedia.org>, 4. 1. 2014.

Rimska Ljubljana.

Dostopno: <http://issuu.com>, 4. 1. 2014.



Rimski zid nikoli ne sameva
(dostopno: <http://www.mgml.si>, 4. 1. 2014)



“0,0 ŠOFER”

TREZNA ODLOČITEV

Na podlagi Resolucije Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013 - 2022 (NPVCP) si vsi skupaj prizadevamo delovati za doseganja skupnega evropskega cilja »Vizija nič«. NPVCP vključuje tudi področje alkohola, prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi, katerega nosilec je Ministrstvo za zdravje.

Preventivna akcija na tem področju tudi letos poteka pod sloganom »0,0 šofer« Trezna odločitev«. Letos je akcija potekala v 4 ločenih obdobjih: 17. - 19. maj 2013, 19. - 20. oktober 2013, 8. - 10. november 2013 in 9. - 15. december 2013.

Tudi v letošnjem letu Javna agencija RS za varnost prometa - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu sodeluje pri izvajanju preventivne akcije 0,0 šofer, v katero se vključuje Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu mestne občine Ljubljana.

Namen akcije je spodbujanje udeležencev cestnega prometa za zmanjševanje škodljive in tvegane rabe alkohola, prepovedanih drog in psihoaktivnih snovi, ki se kaže z vidika varnosti cestnega prometa kot tvegan dejavnik.

Glede na namen akcije sta zastavljena dva cilja:

1. ZMANJŠANJE DELEŽA POVZROČITELJEV PROMETNIH NESREČ, KI SO POD VPLIVOM ALKOHOLA in
2. ZMANJŠANJE ŠTEVILA PROMETNIH NESREČ, PRI KATERIH JE KOT SEKUNDARNI DEJAVNIK PRISOTEN ALKOHOL.

Posledično to pomeni zmanjšanje števila mrtvih in hudo telesno poškodovanih.

Alkohol uživamo zaradi njegovih učinkov in zaradi socialnih pomenov, ki mu jih pripisujemo.

Alkohol je legalna droga, ki ga uporablja večina posameznikov v naši družbi. Večina odraslih posameznikov ni v zadostni meri kritična do varljivosti učinkov uživanja le-tega, zato lahko pride do zlorabe alkohola.

Do težav pri vožnji pod vplivom alkohola pride zaradi toksičnih učinkov alkohola na posameznika.

Alkohol je legalna droga, ki vpliva na vzniko-vo ravnanje tudi pri majhnih količinah.

V raziskavah, ki so jih naredili v tujini, so ugotovili, da že s prvim kozarcem alkoholne pijače začnejo slabeti vozniške sposobnosti, podaljšuje se reakcijski čas in povečuje se število napačnih odločitev. Z večanjem koncentracije pa se negativne posledice povečujejo.

Dogovorjena meja za običajne voznike je 0,24 g alkohola na l izdihanega zraka ali 0,5 grama alkohola na kg telesne teže, za začetnike, poklicne voznike in druge posebne skupine voznike pa je zahtevana popolna treznost.

Na slovenskih cestah se je v letu 2012 zgodilo 22.037 (leta 2011: 23.104) prometnih nesreč, kar je 5 % manj kot leta 2011. V njih je 130 (leta 2011: 141) oseb izgubilo življenje, 848 (leta 2011: 932)

je bilo hudo in 8.300 (leta 2011: 8.879) lahko telesno poškodovanih. Število prometnih nesreč s smrtnim izidom se je v primerjavi z letom 2011 zmanjšalo za 5 %, število prometnih nesreč s telesnimi poškodbami pa se je zmanjšalo za 6 %. Število prometnih nesreč z materialno škodo pa se je prav tako zmanjšalo za 4 %. Število mrtvih oseb v prometnih nesrečah je bilo manjše za 11 oseb ali za 8 %.

Število alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč, v primerjavi z vsemi povzročitelji prometnih nesreč, se je v zadnjem letu povečalo iz 9,3 % na 9,9 %. **Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom pa se je v letu 2012 glede na leto 2011 povečal iz 23% na 34%.** Povprečna stopnja alkohola v krvi se je glede na leta poprej malo

zmanjšala.

Po podatkih Policijske uprave Ljubljana je trend alkoholiziranih voznikov osebnih vozil na območju Mestne občine Ljubljana v upadanjju.

- vožnja pod vplivom alkohola za leto 2011 2.779 voznikov
- vožnja pod vplivom alkohola za leto 2012 1.292 voznikov
- vožnja pod vplivom alkohola za leto 2013 1.521 (1.292 + 18 % voznikov)

Število povzročiteljev prometnih nesreč na nacionalni ravni se je zmanjšalo. Število prometnih nesreč, pri katerih je bila ugotovljena povečana prisotnost alkohola, se je v primerjavi z letom 2011 prav tako zmanjšalo.

Alkoholiziranost povzročiteljev po starosti je najvišja v skupini med 24 in 34 let. Podatki govorijo, da je alkoholiziranost povzročiteljev največja med mlajšo oziroma med populacijo srednjih let.

Alkohol še vedno ostaja eden izmed glavnih dejavnikov tveganja za nastanek prometne nesreče, in sicer z najhujšimi posledicami. Glede na večletno povprečje je delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom približno 30%, povprečna alkoholiziranost teh povzročiteljev pa 1,55 g alkohola/kg krvi (za leto 2012). Največ prometnih nesreč pod vplivom alkohola se sicer zgodi ob koncih tedna ob petkih in sobotah in v poznih nočnih in zgodnjih jutranjih urah. Gledano po obdobjih preko leta pa so najbolj problematični pomladno-poletni meseci ter obdobje martinovanja in prednovoletni čas.

Alkohol vpliva na:

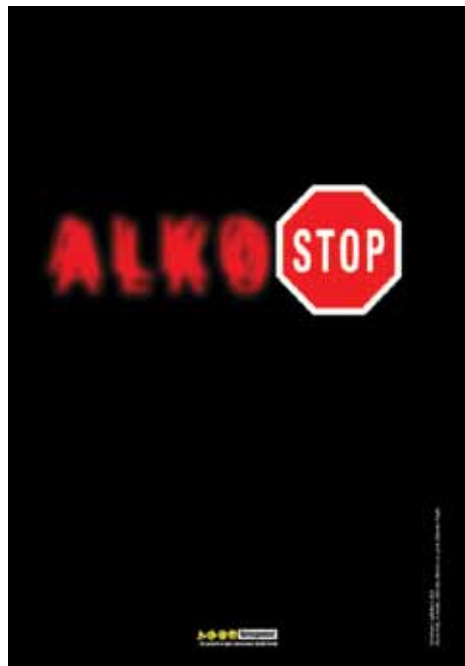
- **vid** - zoženje vidnega polja, zmanjšanje odpornosti na bleščanje, oslABLJENA sposobnost prepoznavanja različnih odtenkov svetlobe, zmanjšanje zmožnosti očesne leče na prepoznavanje barv – posledično tako vpliva na zaznavanje gibanja, globine, dojemanje oddaljenosti/bližine,
- **motoriko** - upočasni hitrost odzivanja in spremeni doživljanje časa,
- **samodojemanje** - samoprecenjevanje, odso-tnost uvida v oslABLJENO delovanje čutil, daje občutek poguma in vsemogočnosti pri obvladovanju stvari, ki se jih človek loti v opitem stanju,
- **čustvena stanja** - spodbudi negativno doživljanje, ki je ob dolgotrajnem pitju stopnjevano do resnih in globljih čustvenih težav, t. j. običajno znatno povišano doživljanje depresivnosti, ki ima pomemben učinek na posameznikovo funkcioniranje.

			
Pivo 2,5 dl	Vino 1 dl	Aperitiv 0,6 dl	Žganje 0,3 dl
5 % alkohola	12 % alkohola	18 % alkohola	40 % alkohola



0,0 šofer
Trezna odločitev.
www.nulanulashofer.si

Danes vozim jaz, zato ne pijem.



Koncentracija alkohola v krvi in njegove posledice na voznika:

- **0,2 g/kg ali 0,1 mg/l** - poslabša se sposobnost opazovanja premikajočih se luči,
- **0,3 g/kg ali 0,14 mg/l** - poslabša se sposobnost globinskega opazovanja in s tem pravilne izbire varnostne razdalje. Zmanjša se kri-

tičnost do lastnega ravnanja in samokontrola. Poveča se pripravljenost za tveganje, lahko tudi agresivnost,

- **0,5 g/kg ali 0,24 mg/l** - pojavi se rdeča slepota (slabša zaznava rdeče luči na semaforju in zavornih luči), zmanjšuje se sposobnost hitrega preusmerjanja pogleda z enega predmeta na drugega, pridobi se občutek, da so predmeti bolj oddaljeni, kot so v resnici, podaljša se reakcijski čas, pojavijo se motnje ravnotežja, pojavijo se napačne ocene hitrosti vozil, voznik se vedno težje prilagaja naglim svetlobnim spremembam.

Večina ljudi pri doseženi stopnji 0,5 g/kg ne zmore odločitve, da ne bo popila ničesar več,

- **0,8 g/kg ali 0,38 mg/l** - bistveno se poslabša možnost koncentracije, do 25% se zmanjša ostrina vida, pojavi se oženje vidnega polja in t. i. tunnelski vid, reakcijski čas se podaljša za 35-50%, pojavi se stanje euforije, voznik se ne kontrolira več in precenjuje svoje sposobnosti, bistveno se poslabšajo zmožnosti prostorske zaznave in ocene oddaljenosti vozil in predmetov, ki se približujejo, voznik ne more več usmerjati pogleda.

- **višje koncentracije** - povečuje se število napak, zgoraj navedeni učinki višje koncentracije so še močnejši.

Koncentracija alkohola pri posamezniku je odvisna od: telesne teže, spola, hrane, ki se preba-

vlja, časa trajanja pitja, količine popitega alkohola (glede na različne tipe alkoholnih pijač). Koncentracije alkohola v krvi merimo preko analize količine alkohola v izdihanem zraku, ki jo merimo z etilmetrom (alkotester je indikator) in analize krvi.

Merice/enote alkohola **1 enota = 10 g alkohola**.

Pomembne mejne vrednosti alkoholiziranosti voznikov v različnih enotah:

- 0,24 mg alkohola/l izdihanega zraka = 0,5 g alkohola/kg krvi = 0,5 promilov
- 0,38 mg alkohola/l izdihanega zraka = 0,8 g alkohola/kg krvi = 0,8 promilov
- 0,52 mg alkohola/l izdihanega zraka = 1,1 g alkohola/kg krvi = 1,1 promilov.

Kazni za vožnjo pod vplivom alkohola ureja Zakon o pravilih cestnega prometa, Zakon o voznikih in Zakon o prekrških.

SPV CP MOL- sekretar Zvone Milkovič

Viri:

Spletna stran AVP

Spletna stran policije

Gradivo AVP SPV CP za sodelovanje v akciji

Ministrstvo za zdravje gradivo »o.o. šofer« Trezna odločitev

POSVETI MI POZORNOST



PRIPOROČILA ZA VEČJO VARNOST PEŠCEV:

Hodite po pločniku. V primerih, ko ni pločnika, hodite ob robu cestišča ob levem robu, tako da vidite nasproti vozeča vozila.

Cesto vedno prečkajte na označenih ali semaforiziranih prehodih za pešce (ob zeleni luči). Če v bližini ni prehoda, bodite dodatno pozorni na bližajoča vozila.

Vedno se prepričajte preden prečkate cesto - pogledjte levo - desno in še enkrat levo.

Bodite vidni - vozniki vas morajo opaziti pravočasno, da bi lahko ustrezno ravnali:

izogibajte se voznikovemu mrtvemu kotu, ker vas ne vidi (še posebej problematično pri tovornih vozilih in avtobusih)

z voznikom vzpostavitev očesni kontakt - tako se prepričate, da vas je opazil
nosite svetla oblačila in odsevnike
uporabite lučko ali mobilni, če hodite ob cesti ponoči izven naselja

Odrasli vedno držite otroke za roko, ko hodite ob cesti. Otroci se ne smejo igrati ob cestišču.

Pešačenje in alkohol? - tudi pri pešcih je alkohol dejavnik tveganja, saj zmanjšuje spodobnost pešca za ustrezno presojo, zaznavne in fizične sposobnosti. Če pijete alkohol raje uporabite taxi, varen prevoz prijatelja ali javni prevoz. Prav tako bodite pozorni na učinke dovoljenih in nedovoljenih drog.

Upoštevajte predpise - pešci nimajo absolutne prednosti, upoštevajte rdečo luč na semaforju, prepoved pešačenja itd.

Na avtocesti ne smemo pešačiti ali se zadrževati izven vozila ob cestišču. V primeru kritičnega dogodka poskrbimo za svojo varnost in se

umaknimo na varno za zaščitno ograjo. Prav tako vedno uporabimo odsevni telovnik.

VOZNIKI:

V naseljih in v bližini prehodov za pešce zmanjšajte hitrost in bodite pripravljeni, da nenadoma ustavite.

Pešce je težko opaziti v temi ali mraku, posebej če ne uporabljajo odsevnikov, zato morate biti

dodatno pozorni in zmanjšati hitrost.

Pešce lahko pričakujete ob vseh priložnostih, tudi tam, kjer je prepovedano (na AC, izven naselja)

Pešcem pri prehodu za pešce vedno ustavite, saj imajo prednost, ter jim tako omogočite varno prečkanje ceste.

Ne prehitujte ali vozite mimo vozila, ki je ustavil pešcu za prečkanje ceste.

Pri zavijanju bodite dodatno vedno pozorni na pešce in kolesarje, ki prihajajo s strani, saj jih zlahka spregledate.

Še posebej bodite previdni v bližini šol, vrtcev in igrišč ter drugod, kjer so pogosto otroci in starejši, ki so še posebej ranljivi.



Bodi preVIDEN-PEŠEC

Tudi v letošnji sezoni bo v obdobju potekala nacionalna akcija za večjo varnost Pešcev s sloganom **bodi previden**, s katero opozarjamo na problematiko varnosti pešcev v prometu, voznike na skrbno ravnanje do pešcev, učence v šolah, njihove starše in stare starše na uporabo kresničk in drugih odsevnih materialov, ki zagotavljajo večjo varnost pešcev.

Akcija **bodi previden** poteka v sodelovanju med institucijami, ki skrbijo za večjo prometno varnost: Javna agencija RS za varnost prometa SPV CP, Ministrstvo za infrastrukturo in promet, Ministrstvo za izobraževanje, kulturo, znanost in šport, Zavod RS za šolstvo, Ministrstvo za notranje zadeve - Policija, Občinskimi sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, AMZS, Zveza združenj šoferjev in avtomehaničkov Slovenije, Zavod Varna pot, ZDUS in drugi.

Glavni sporočili glede varnosti pešcev se nanašata na:

- **Pešce**, ki morajo uporabljati odsevna telesa ter tako poskrbeti da so dobro vidni v prometu in se ravnati skladno s predpisi glede hoje in izven naselij, prečkanja cest in podobno.
- **Voznike**, ki morajo poskrbeti da s svojim ravnanjem, nižjimi hitrostmi znotraj oz. v bližini naselij poskrbijo za pešce, ki spadajo med šibkejšje udeležence v prometu.

V sklopu akcije sta najpomembnejši dve ciljni skupini, ki sta med pešci tudi najbolj ogroženi:

- starejši ljudje nad 65 let ter
- otroci v starosti do 10 let.

OGROŽENOST PEŠCEV

Pešci so v daljšem časovnem obdobju zagotovo med najbolj ogroženimi v cestnem prometu, saj je delež mrtvih pešcev na 100 poškodovanih

med najvišjimi glede na druge skupine udeležencev. Delež mrtvih je več kot dvakrat višji kot pri voznikih osebnih avtomobilov in kolesarjih.

Še vedno ostajajo najbolj ogroženi pešci stari nad 65 let, med poškodovanimi so pa otroci in mladostniki. Po statističnih podatkih se večina prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci, zgodi v zimskem in jesenskem času. Glede na samo mikrolokacijo izstopajo v zadnjem letu prehodi za pešce. Po podatkih izstopajo po vzrokih prometnih nesreč z udeležbo pešcev neupoštevanje pravil o prednosti, premiki z vozilom ter neprilagojene hitrosti vozil.

V okviru Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013 – 2022 je zastavljen dolgoročni cilj za 50% zmanjšati število mrtvih in hudo poškodovanih pešcev ter povečati uporabo odsevnih teles. Predvideni so ukrepi, ki se nanašajo tako na preventivne aktivnosti, izgradnjo in urejanje varne cestne infrastrukture za pešce in z ukrepi za umiranje prometa, ter ukrepi nadzora in kaznovanja neustreznega ravnanja v prometu, tako pešcev kot voznikov motornih vozil, ki najpogostejše ogrožajo pešce znotraj naselij na lokalnih cestah.

Pešci lahko s svojim ravnanjem pomembno prispevajo k večji varnosti, in sicer s pravilnim prečkanjem na označenih mestih, pravilno hojo ob vozišču, uporabi odsevnih predmetov ter tako povečajo svojo vidnost. Najpomembnejši dejavnik, ki vpliva na teže posledice v prometnih nesrečah z udeležbo pešcev je hitrost vozila, saj študije kažejo, da pešec najverjetneje utrpeli lažje poškodbe pri trku z vozilom s hitrostjo okrog 30 km/h. Že pri trku z 48 km/h je verjetnost hujše in smrtne poškodbe 50 %, pri trku s hitrostjo 64 km/h pa že 90 % verjetnost za

smrtne poškodbe pešca. Zato je pomembno, da se v bližini in v naseljih hitrosti vozil znižajo pod 50 km/h. Prav tako bi morale biti hitrosti vozil v bližini prehodov za pešce omejene na 30 km/h, da bi pešci lahko varno prečkali cestišče.

Učinkoviti ukrepi za večjo varnost pešcev z vidika infrastrukture so tudi različni ukrepi za umiranje prometa, ki znižujejo hitrosti vozil, zagotovljene ustrezne površine za pešce (pločniki, hodniki, pasovi in ustrezno urejeni prehodi), javna razsvetljava v naseljih ter dodatno osvetljeni prehodi za pešce, ki povečajo vidnost pešcev.

Aktivnosti bodo ves čas akcije potekale po:

ŠOLAH

Aktivnosti po šolah so potekale od začetka oktobra, ko so bile zelene povečane intenzivnosti.

PREVENTIVNA GRADIVA ZA OBČINSKE SPV

Poleg gradiva namenjenega za šole smo prejeli tudi zgibanke in plakate **bodi previden**.

ODSEVNI TRAKOVI

Dobili smo nekaj odsevnih trakov za izvajanje aktivnosti na terenu in sicer z opozarjanjem pešcev v pogojih slabše vidljivosti (v mraku in ponoči) na uporabo odsevnih teles.

ZAGOTOVILI S POMOČJO DONATORJEV večje število odsevnih teles-Kresničk in odsevnih telovnikov.

PRIREĐITVE Z "VIDKOM"

V obdobju od oktobra 2013 do konca februarja 2014 bomo poskušali zagotoviti prireditve in dogodke z Vidkom.

Povzeto po gradivu AVP SPV

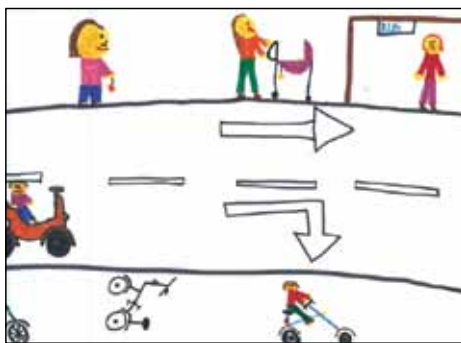
SPV CP MOL- sekretar Zvone Milkovič

OTROŠKI KOTIČEK

Risbe so narisali učenci 5. a razreda Osnovne šole Karla Destovnika - Kajuha, mentorica Mira Vidmar.



Nejc Gruđen



Džana Hodžič



Tadeja Mrdalj



Ajla Kuduzovic



Vid Jerič



Ema Begulič



Lidija Beganovič



Nail Kuduzovic



Mik Nejc Podmenik



Manuela Musič



Arian Gashi



Alen Jamakovič



Tim Štucin



AlenKekič

AC SISTEMI d.o.o.	KPL d.d.
ADRIATIC SLOVENICA d.d.	KPMG Slovenija d.o.o.
BAUHAUS Trgovsko podjetje d.o.o.	LIST d.o.o. Ljubljana
BUTAN PLIN d.o.o.	MAGISTRAT INTERNATIONAL d.d.
DANFOS TRATA d.o.o.	MDM d.o.o.
ENERGETIKA d.o.o.	MERCATOR d.d.
EUROMARKT d.o.o.	METRONIK d.o.o.
FUTURA DDB d.o.o.	OMEGA d.o.o.
HELLA SATURNUS d.o.o.	PETROL d.d.
HERVIS d.o.o.	TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA LJUBLJANA d.o.o.
IMP d.d.	TOYOTA Center Ljubljana d.o.o.
IMPAKTA HOLDING d.o.o.	VELO d.o.o.
ISKRA SISTEMI d.d.	ZAVAROVALNICA TILIA d.d.
JP VODOVOD KANALIZACIJA d.o.o.	ZVD Zavod za varstvo pri delu d.d.
KOLEKTOR ETRA d.o.o.	ŽALE d.o.o.



Posveti mi pozornost.



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

bodi previden