

Varna pot



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





Predstavite se
z uverturami!
Različne ob različnem
času, drugačne za
drugačne!



GPGWMJ – Izkaži se s predigro

Osnovno uverturo nastavite
z SMS zahtevo: ključno
besedo in kodo izbrane
uverture pošljite na številko
1919 (primer: U GPGWMJ ali
UVERTURA GPGWMJ) ali pa
pokličite številko Mobitelove
zabavne postaje – 183 777
in sledite navodilom.

Uvertura: izkaži se s predigro!

Uporabniki Mobitel GSM/UMTS, nastavite tistim, ki vas kličejo na mobilca, zvočne efekte ali glasbo iz nabora storitve Uvertura. Odslej se lahko ob različnih urah v dnevu (časovna uvertura) ali različnim klicalcem (uverture skupin) predstavljate različno.

Za več možnosti (nabor uvertur in pripadajočih kod, **nastavitev časovne uverture in uverture skupin**) vabljeni na mobilni portal Planet/Krneki/Uvertura ali na spletni portal www.planet.si, zavihek Krneki.

Nastavitev/izbor posamezne uverture stane 300 SIT in velja za obdobje 30 dni. Nastavitev »samo zvonjenje« je brezplačna. Brez preklica ali spremembe uverture se obdobje uporabe nastavljene uverture samodejno podaljša za nadaljnjih 30 dni, kar znaša prav tako 300 SIT. Izbor uvertur/e lahko spreminjate večkrat in kadarkoli. Vsaka nastavitev stane 300 SIT in je veljavna 30 dni. Če nastavitve ne boste spremenili, boste pred iztekom obdobja (29. dan) prejeli SMS opomnik, ki vas bo spomnil na možnost podaljšanja, novega izbora ali preklica.

Informacije:

naročniki Mobitel GSM/UMTS: **031/041/051 700 700**, Mobiuporabniki: **031/041/051 121**, ostali: **080 70 70**.



ŽIVLJENJE NISO LE BESEDE

WWW.MOBITEL.SI

Spoštovane bralke in bralci!

Minilo je že pet let, odkar je začelo izhajati glasilo Varna pot. Pričelo je izhajati iz želje, da bi obstoječi program prometne vzgoje obogatili in razširili z novimi spoznanji ter popestrili s praktičnimi primeri iz šolske prakse.

Vsebinsko glasilo jasno nakazuje njegovo ime: nanaša se izključno na problematiko cestnega prometa. Sodoben način življenja zahteva od nas veliko mero znanja, spretnosti, odgovornosti in komuniciranja tudi v svetu prometa. Glasilo Varna pot na svoj način prispeva k uresničevanju temeljnih (dolgoročnih in kratkoročnih - letnih) ciljev delovanja SPV CP MOL, ki so povezani z usposabljanjem otrok in mladostnikov za varno vključevanje v promet. Le s sistematičnim, strokovnim in kontinuiranim delom v šolah in izven njih lahko sledimo uresničitvi osnovnega cilja: zmanjšati število umrlih ter težje in lažje poškodovanih v prometnih nesrečah.

V petih letih izhajanja so se v Varni poti zvrstili številni članki s cestnoprometno problematiko. Njihove vsebine se ne na-našajo le na območje MOL, ampak so pomembne za vse udeležence v prometu. Strokovnost, raznolikost in zanimivost vsebin je zagotovljena s sodelovanjem različnih strokovnjakov s področja prometa, učiteljic in vzgojiteljic, ki delujejo na področju prometne vzgoje v šolah in vrtcih ter sodelavcev SPV CP, ki skrbijo za predstavitev akcij, projektov, tekmovanj in drugih dejavnosti, ki jih pripravlja ali se vanje vključuje Svet.

Začetek šolskega leta je bil varen. Za to so poskrbeli poleg policistov tudi številni prostovoljci in (so)delavci Sveta. Zagotovo pa so bili na šolarje bolj pozorni tudi vsi udeleženci prometa, predvsem vozniki. Zahtevamo preveč, če si želimo, da bi tako ostalo celo šolsko leto?

Varno pot!

Uredništvo

Navodila za pisanje člankov:

Besedilo oddajte na disketi skupaj z natisnjenim besedilom ali ga pošljite po e-pošti.

Navedite svoj točen naslov, tel. št. in naslov e-pošte.

Zapišite nekaj stavkov povzetka besedila (kot uvod v članek).

V besedilu označite mesto fotografij, slikovnega gradiva... in podnapise (če so).

Za naslov in podnaslove uporabite krepki tisk in različne velikosti črk.

Nove odstavke označite z dvojnimi presledkom med vrsticami.

Fotografije pripnite v jpg formatu ali pošljite original.

GLASILO VARNA POT

Izdaja

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Gregor Feist
Zvone Milkovič
Cvetka Škof
Mira Vidmar Kuret

Odgovorni urednik

Zvone Milkovič

Lektorica

Vanda Bedenk

Tehnično urejanje in oblikovanje

Katarina Zeko

Tisk

Tiskarna Toja

Naklada

600 izvodov

Naslov uredništva

SPV MOL
Trg MDB 7
1000 Ljubljana
tel.: 01/306 17 70
fax: 01/306 17 72
e-mail: zvone.milkovic@ljubljana.si
www.ljubljana.si/si/mol/mestni_svet/
drugi_organ/spvp/publikacije/
default.html

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

KAZALO

SPV

VII Mednarodna konferenca Globalna varnost	3
Rezultati X. občinskega in XV. državnega tekmovanja Kaj veš o prometu	3
Prometni dnevi na osnovnih šolah	4
Varnost za vse	5
Otroški bazar	6

Beseda strokovnjaka

Človek kot neposredni dejavnik varnosti v cestnem prometu	7
Vpliv cestišča, hitrosti vozil ter reakcijskega časa voznika na varnost v cestnem prometu	12

Aktualno

Fundacija Z glavo na zabavo je aktivna na prireditvenem in medijskem področju	15
--	-----------

Zgodovina cestnega prometa

Kako je nekoč potovala pošta	16
-------------------------------------	-----------

Osebni portret

“Svoboda” za dva milijona tolarjev	18
---	-----------

Šola, Vrtec

Evropski teden mobilnosti na OŠ Savsko naselje	21
---	-----------

Mnenja, Stališča

Varna pot - nevarna pot	22
Strah - zaščitnik ali sovražnik	23

Znano, Neznano

Delo poštnih uslužbencev	25
---------------------------------	-----------

Otroški kotiček

Otroški kotiček	27
------------------------	-----------

Akcije

Prva pomoč - pomagam prvi	30
Akcija ob začetku šolskega leta - Varna pot v šolo	31
Izobraževalno - informativni dan Mladi na cesti	33
Akcija - Varno s kolesom v prometu	34

Donatorji in sponzorji	35
-------------------------------	-----------

VII. MEDNARODNA KONFERENCA GLOBALNA VARNOST

Na Bledu je potekala od 13. do 14. oktobra 2006 že tradicionalna VII. mednarodna konferenca Globalna varnost.

Konferenca je bila namenjena strokovnjakom in ostalim na področju tehničnega varstva v delovnem okolju - varnostnim inženirjem, pooblaščenecem za varnost pri delu in drugim strokovnjakom tega področja, sindikalnim poverjenikom, delavskim zaupnikom, vodilnim in vodstvenim delavcem, kadrovikom in organizatorjem dela, inšpektorjem za delo, okolje in promet, članom svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, specialistom medicine dela, prometa in športa in drugim zdravstvenim delavcem, učiteljem in študentom ter predstavnikom vseh resornih ministrstev.

Konferenca je imela dve ključni temi: Varnost v cestnem prometu in Varnost v delovnem okolju.

Pri temi Varnost v cestnem prometu so bili zanimivi prispevki



s področja Nacionalnega programa in perspektive varnosti cestnega prometa v RS, Evropskega akcijskega programa za varnost cestnega prometa in Listine o varnosti, Varnost v cestnih predorih in upravljanje tveganj v predorih, Ocenjevanje tveganja v internem t r a n s p o r t u , Varnost mladih v cestnem prometu, Varnost mladih voznikov, evropska

ka primerjalna študija, Utrujenost mladih voznikov za volanom, Vožnja pod vplivom psihoaktivnih substanc in kako jo preprečiti, Alkohol pri mladih v Pomurju, Preventivne

aktivnosti policije med prireditvijo Pivo, cvetje, zdravila in psihofizične sposobnosti, Varnost otrok v vozilih, Alkohol in prometna varnost v Evropi in Sloveniji, Preventivni ukrepi za varnost mladih, Varnost cestnega prometa in vloga prostovoljcev, Vloga lokalne skupnosti pri izvajanju Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa, Prometno varno okolje in še nekateri zanimivi prispevki.

Na konferenci je bilo predstavljenih preko 60 različnih domačih in tujih prispevkov s področja varovanja zdravja pri delu ter s področja prometne varnosti. Seznanjeni smo bili z Evropskim akcijskim programom, ki ga je sprejela Evropska unija in katerega glavni cilj je prepoloviti število smrtnih žrtev zaradi prometnih nesreč do leta 2010. Poleg tega so predstavniki Ministrstva za promet predstavili predlog Nacionalnega programa za Slovenijo za obdobje 2007 - 2011, ki sledi usmeritvam in ciljem Evropskega akcijskega programa.

Nezgode bodisi pri delu ali v prometu so postale ekonomska kategorija, njihovi kazalci pa se neposredno kažejo v BDP posamezne države oz. družbe. Po metodologiji ILO izgubi Slovenija kar 240 milijard tolarjev (1 milijon EUR), kar predstavlja več kot 5% BDP. Če ugotovimo še, da izgubimo na račun nezgod pri delu kar 0,7% razpoložljivih delovnih dni, to pomeni, da 5500 oseb v Sloveniji zaradi poškodb pri delu ne delajo vse leto. Tudi v prometu ni bolje, saj imamo na leto 154 mrtvih na milijon prebivalcev, kar nas uvršča po varnosti v povprečje držav, ki pa v zadnjih letih niso naredile pomembnega izboljšanja.

Konferenca Globalna varnost, ki poteka vsake dve leti, je ponovno pokazala, kaj je bilo na področjih varovanja pri delu in izboljšanja prometne varnosti narejeno v zadnjem času ter nakazala nove smernice za delo vnaprej. Organizatorji konference Zavod za varstvo pri delu ZVD ter Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS ter Planet GV kot organizacijska ustanova so bili ob koncu konference zadovoljni z udeležbo, predvsem pa s kvaliteto prispevkov in informacij, ki so jih predavatelji predstavili.

Zvone Milkovič

REZULTATI X. OBČINSKEGA IN XV. DRŽAVNEGA TEKMOVANJA KAJ VEŠ O PROMETU

X. občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu, ki je potekalo 11. maja 2006 na Osnovni šoli Zadobrova v kategoriji kolo in kolo z motorjem za učence ljubljanskih osnovnih šol in osnovnih šol primestnih občin, se je končalo z naslednjimi rezultati:

Kolo ekipno - Mestna občina Ljubljana

1. mesto OŠ Poljane

Kolo z motorjem - Mestna občina Ljubljana

1. mesto OŠ Savsko naselje

Zmagovalne ekipe so prejele prehodni pokal v kategoriji kolo, praktično nagrado kolo, v kategoriji kolo z motorjem, praktično nagrado motoristično čelado.



Kolo posamično - Mestna občina Ljubljana

1. Gregor Urankar, OŠ Poljane
2. Rok Florjančič, OŠ Dravlje
3. Jernej Moškrič, OŠ Sostro
4. Nejc Pleško, OŠ Vrhovci
5. Jaka Repedjič, OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja



Kolo z motorjem posamično - Mestna občina Ljubljana

1. Žiga Hirsch, OŠ Vrhovci
2. Žiga Plaznik, OŠ Savsko naselje
3. Žiga Kraševac, OŠ Savsko naselje
4. Gal Pilko Luka, OŠ Zadobrova
5. Daniel Rašič, OŠ Zadobrova

Kolo posamično - obljudljanske občine
Jonatan Jarc, OŠ Preserje

Kolo z motorjem posamično - obljudljanske občine
Rok Žagar, OŠ Škofljica

Prvi trije so prejeli medalje, diplome o uvrstitvi in praktične nagrade, prvih deset uvrščenih so prejeli diplome o uvrstitvi, ostali pa diplome o sodelovanju.

Iz Mestne občine Ljubljana so se na XV. državno tekmovanje, ki je bilo 27. maja 2006 na I. Osnovni šoli v Žalcu uvrstili prvi štirje v kategoriji kolo in eden iz obljudljanskih občin ter prvi v kategoriji kolo z motorjem in eden iz obljudljanskih občin v isti kategoriji.

Na državnem tekmovanju smo dosegli dobre rezultate, v kategoriji kolo povprečne in prav tako v kategoriji kolo z motorjem.

Zvone Milkovič

PROMETNI DNEVI NA OSNOVNIH ŠOLAH

Teden prometne varnosti je vsako leto v začetku oktobra, letos je to bilo od 2. do 8. oktobra 2006 (prvi polni teden v oktobru), ki sovpada s Tednom otroka.

Prometno-varnostne razmere se zaradi slabše vidljivosti (krajši dan in čedalje več megle) in slabšega stanja cest (listje, blato, vlaga) občutno poslabšajo.

Zaradi enomesečnega odmika od začetka novega šolskega leta se do takrat tudi že precej zmanjša pozornost šoferjev, staršev, šol in množičnih občil, ki je na začetku šolskega leta praviloma precejšnja.



Ta teden smo leta nazaj zaznamovali z organizacijo in izpeljavo prometnovzgojnih prireditev. Teh so se udeleževali predvsem učenci osnovnih šol, občani, lokalne skupnosti, društva in

institucije. Udeležence smo znova opozorili na nevarnosti v cestnem prometu, na šibkejši položaj otrok, na to, da morajo dosledno spoštovati prometne predpise, državo, lokalno skupnost in institucije, ki delujejo v prometu, pa na njihovo odgovornost pri zagotavljanju nemotenega in varnega prometa, na nujno razvijanje in uveljavljanje novih ukrepov za večjo varnost, zviševanju ravni prometno-varnostne kulture udeležencev v cestnem prometu in za boljše prizadevanje pri razvijanju humanih in solidarnih odnosov med vozniki in drugimi udeleženci v cestnem prometu.

S praktičnimi prikazi prometnih situacij, ki se pogosto končajo z nesrečo, smo opozarjali na nevarne trenutke in ponazarjali, kako morajo ukrepati vozniki in pešci, da se ne zgodi nesreča.



Zadnja leta smo podobne prireditve pomagali organizirati na osnovnih šolah in predlagali, da jih tudi letos ter izkoristijo

našo pomoč. Želimo, da bi bila v vsakem delu mesta (npr. v vsaki mestni četrti) vsaj ena taka prireditev, če že ne na vsaki osnovni šoli, kar je cilj našega delovanja.

Naši predlogi osnovnim šolam za organizacijo in izvedbo prometnih dnevo so bili naslednji:

- prikaz prometne ureditve v okolici šol, npr. s prikazom načrta varnih šolskih poti; lahko samo za domicilno šolo ali pa za vse šole, ki sodelujejo,
- ogled filma, videokasete ali diapozitivov o prometni varnosti,
- izvedba spretnostne vožnje na kolesih (poligon), poznavanje prometnih znakov in predpisov, odpravljanje napak in manjša popravila kolesa,
- izdelava spisov ali risb na temo prometne varnosti,
- likovne oz. modelarske delavnice na temo varnosti v cestnem prometu,
- odprtje razstave že prej izdelanih slik ali pa razglasitev najboljših spisov, če so bili le-ti izdelani že prej,
- predavanja o zaščitni čeladi,
- risanje na prometnih površinah pred šolo (cesta, parkirišče) ali na igriščih,
- prikaz delovanja šolske prometne službe,
- prikaz prometnih situacij na "prometnih prtih" za učence nižjih razredov,
- predstavitev pravilno opremljenih koles, koles z motorjem, varnostnih čelad,
- predstavitev kresnič in oblačil, ki zagotavljajo večjo vidnost otrok,
- prikaz dejavnosti in opreme policije, gasilcev, reševalcev, mestnih redarjev, naprav SPVCP RS,
- predavanja o varnem kolesu, izletih s kolesom v naravo,
- izobraževanje v računalniški učilnici na prometno-vzgojnih programih,
- predavanje za učitelje in starše o prometni psihologiji,
- predstavitev Šole rolanja,
- preizkus naletne teže na vagah,
- priložnostni kulturno-zabavni program na temo prometne varnosti itd.

Prireditve v Tednu prometne varnosti naj bi se udeležili vsi učenci izbrane osnovne šole in učenci tretjih ali četrtih razredov drugih osnovnih šol, ki pridejo na prometni dan.

Prireditev na šoli lahko traja le nekaj ur ali pa ves dan. Dan izvedbe izbere vodstvo šole, ki prireditev organizira, SPVCP MOL pa je šoli v strokovno pomoč.

Možnosti je res zelo veliko, vse pa je odvisno od podpore ravnatelja osnovne šole, sodelovanja drugih učiteljev, predvsem pa od kreativnosti mentorjev prometne vzgoje in učencev ter od stopnje dosedanjega sodelovanja s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, policijo, društvi, lokalno skupnostjo in drugimi.

Večjih stroškov torej naj ne bi bilo, če pa bi nastali kakšni manjši (filmi, predavanja, prevozi, ipd.), smo jih bili pripravljeni kriti s planiranimi sredstvi SPVCP MOL. Nekaj sredstev in materialov smo pridobili od donatorjev.

Glavni organizator je osnovna šola. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL pomaga organizatorju kolikor je mogoče, enako podporo zagotavljajo tudi drugi soorganizatorji osrednjih prireditev: Policijska uprava Ljubljana, Reševalna postaja, Gasilska brigada, policijske postaje, ZŠAM, mestni redarji, SPVCP RS ...

Do sedaj je v tem projektu sodelovalo manjše število šol. Vsako leto se nam prijavi od 5 do 10 šol, kar ni ravno spodbudna številka glede na število osnovnih šol, ki jih pokriva naš Svet.

Letos smo imeli Program prometnih dnevo, na nekaterih šolah Dan varnosti, in sicer na OŠ Brezovica, Notranje gorice, Ledina, Dravljje, Vič, Preserje in Sostro.

Zvone Milkovič

VARNOST ZA VSE

Projekt Varnost za vse, ki je letos že četrtoč potekal v slovenskih osnovnih šolah, in sicer v četrtyh in petih razredih, se je končal v poletnih mesecih leta 2006. V letošnjem letu so bili organizatorji zelo veseli odziva, saj so imeli v primerjavi z lanskim letom več prijavljenih razredov osnovnih šol (letos se je prijavilo 246 razredov).

Iz Mestne občine Ljubljana se je prijavilo 17 razredov iz 10-ih osnovnih šol.

Letos so morali razredi kot končni izdelek izdelati plakat na temo Bistro glavo varuje čelada. Razredi in šole so čez celo šolsko leto v okviru projekta Varnost za vse naredili veliko dobrih plakatov in izvedli ostale aktivnosti s področja prometne varnosti.

Med vsemi prispelimi izdelki je ocenjevalna žirija v sestavi:

- Mag. Sonje Zajc, vodje svetovalcev za drugo triado OŠ na Zavodu za šolstvo RS
- Tomaža Bukovca, novinarja Nedeljskega dnevnika

- Zvoneta Milkoviča, predstavnika občinskega sveta SPV MO Ljubljana



Nagrajeni plakat

- Aleksandra Brezlana, iz agencije Luna TBWA
- Mateje Markl, koordinatorice projekta na Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS
- Nevenke Bašek Zildžović, vodje Službe za komuniciranje podjetja Revoz d.d.

izbrala glede na kriterije, določene v pravilih projekta, 5 najboljših izdelkov

Razred	Šola
4.a	1. OŠ Celje, Celje
4.c	OŠ Martina Krpana Ljubljana, Ljubljana
5.b	OŠ Ivana Cankarja Ljutomer, Ljutomer
4.	OŠ Prestranek, Prestranek
5.c.	OŠ Puconci, podružnica Mačkovci Puconci

in med njimi zmagovalni razred, ki je bil razglašen na slovenski zaključni prireditvi Varnost za vse 10. maja 2006 v Tehniškem muzeju Slovenije v Bistri. To je bil 5. c OŠ Puconci, podružnica Mačkovci, ki je v začetku junija zastopal Slovenijo na mednarodni zaključni prireditvi v Parizu.

Vsi učenci, ki so uspešno zaključili projekt (poslali plakat), so prejeli simbolične nagrade in diplome za aktivno sodelovanje, mentorji pa so prejeli potrdilo o sodelovanju v projektu.

V 4 letih je v skupni akciji Renaulta in Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS Varnost za vse v Sloveniji sodelovalo več kot 20 000 učencev, od tega letos 4500.

Zvone Milkovič

OTROŠKI BAZAR

Med 14. in 16. septembrom je na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani potekal prvi Otroški bazar. Prireditev je bila namenjena otrokom do 15. leta, staršem, učiteljem in vsem tistim, ki se v vsakdanjem življenju srečujejo z mladimi. Pripravili so raznovrsten program, tako da je vsak od njih našel nekaj zase.



Otroci so imeli možnost kreativnega izražanja v najrazličnejših ustvarjalnih delavnicah, kjer so ustvarjali iz odpadnega materiala, lončarili, risali in se izražali še na številne druge načine. Lahko so prisluhnili Slavki Kristan ob Knjižni čajanki, se zabavali v igralnih kotičkih ter klepetali s kolegi iz drugih kultur v multikulturnem kotičku. Pestro je bilo tudi na odprtem odru, kjer so se z gledališkimi in lutkovnimi igrkami ter glasbenimi nastopi predstavile osnovne šole, vrtci in plesne šole. Zanimive goste so pripeljali Ringaraja.net, med drugim Damjano Golavšek, Mini teater s predstavo Obuti maček in Čarovnika Grego.



Zabavno in poučno je bilo tudi na zunanji ploščadi, kjer so otroci svoje znanje preizkusili na poligonu Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL in RS ter si ogledali

opremo Policije ter Uprave za zaščito in reševanje. Ploščad je zaživela tudi zaradi tridnevnega dogodka Žogarija, kjer so se v

nogometnih vragolijah z žogo pomerile skupine otrok.

Na atraktivnih razstavnih prostorih so se predstavile trgovine z otroško modo in opremo, plesne in jezikovne šole, podjetja z otroško pohištveno opremo, otroško prehrano, svoje projekte pa so predstavile tudi osnovne šole, vrtci in številni drugi.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL in RS sta predstavila svoje delovanje in preventivnovzgojni material. Najbolj zanimivo je bilo ob promocijski predstavitvi akcije Euchires, ki je spodbujala uporabo varnostnega pasu. Pri tem je bil za otroke najbolj atraktiven "ŽIVI" pasovček - maskota, ki so ga otroci poznali samo s plakatov in slik ter brošur.

Potekali sta tudi dve dobrodelni akciji. Unicef Slovenije je zbiral sredstva za izgradnjo satelitskih šol v Burkina Fasu, Slovenska filantropija pa je z dobrodelno akcijo Dve muhi na en mah! zbirala šolske potrebščine, obleke in igrače za otroke iz azilnega doma.



Odrasli so se lahko udeležili zanimivega izobraževalnega programa. Teme predavanj so bile raznovrstne, saj so posegale na področje motenj hranjenja, preživljanja proste

ga časa mladih in nege dojenčka. Pridružila se jim je tudi specialistka za varno hrano pri Čebelarški svetovni službi. Najdi.si skupaj s SAFE-SI in MISSS je pripravil delavnico za starše ABCD Internet za odrasle - jaz vem, kaj pa VI(P)? Vsekakor je bilo zanimivo prisluhniti tudi strokovnjakom Generalne policijske uprave, ki so govorili o prepovedanih drogah.

Zvone Milkovič

ČLOVEK KOT NEPOSREDNI DEJAVNIK VARNOSTI V CESTNEM PROMETU

UVOD

Promet je gospodarska dejavnost, brez katere si sodobne družbe enostavno ne znamo več predstavljati. Žal je poleg onesnaženja okolja povezan tudi s prometnimi nesrečami, v katerih izgubljam materialne dobrine, in kar je najhuje, ljudi in njihov potencial. Skupne ugotovitve vseh raziskav, ki obravnavajo vpliv prometa na družbo in okolje, pa kažejo, da je vpliv prometnih nesreč največji prav v cestnem prometu. Statistično spremljanje prometnih nesreč in njihovih posledic daje porazno sliko o varnosti tega prometnega podsistema.



V prometnih nesrečah so udeležene vse starostne kategorije družbe. Stroški prometnih nesreč so visoki, zato moramo v sodobni družbi narediti vse, da bi število prometnih nesreč in njihove posledice v čim večji meri zmanjšali. To je možno le, če poznamo dejavnike nevarnosti, s pomočjo katerih lahko ugotovimo dejanski vzrok vsake posamezne nesreče. Le tako lahko pristopimo k celovitemu reševanju problematike ter izvedemo primerne ukrepe, ki omogočajo večjo varnost v cestnem prometu.

ČLOVEK KOT NEPOSREDNI DEJAVNIK VARNOSTI V PROMETU

Pogosto se sprašujemo, kaj privede voznika do tega, da vozi s preveliko hitrostjo ali da je za volanom premalo zbran, preveč agresiven ali morda celo vinjen. Podobno velja tudi za ostale udeležence v prometu, saj so tudi oni pogosti povzročitelji prometnih nesreč. Najrazličnejši statistični podatki o prometnih nesrečah, ki jih lahko najdemo v mnogih uradnih dokumentih, sicer podajajo vzroke za nastanek le-teh, vendar so ti vzroki v bistvu neposredni ali primarni vzroki za prometno nesrečo. Prav nič pa ne povedo o tem, kaj je povzročitelja dejansko privedlo do tega, da je storil dejanje, ki je bilo opredeljeno kot dejanje, ki je povzročilo prometno nesrečo.

Stroka danes pozna veliko dejavnikov nevarnosti oziroma dejavnikov prometnih nesreč v cestnem prometu, žal pa jih veliko vsakodnevnih udeležencev v cestnem prometu še vedno ne pozna. Dejavniki prometnih nesreč so izredno obsežni, zato je potrebna celovita, obširna, trajna in tudi medijsko prisotna dejavnost strokovnjakov različnih strok, usmerjena v zmanjševanje števila prometnih nesreč v cestnem prometu. Seveda tudi država v tem primeru ni brez odgovornosti.

VARNOST V PROMETU

Med vožnjo deluje na voznika veliko, v glavnem obremenjujočih, dejavnikov, ki lahko dolgoročno pomenijo poslabšanje zdravstvenega stanja voznika. Negativne vplive na voznika, posredno s tem pa na težave v prometu, lahko odpravimo le s sodelovanjem strokovnjakov različnih ved, saj je tovrstna problematika izjemno kompleksna in interdisciplinarna.

Dejavniki varnosti v prometu so:

- človek,
- vozilo,
- cesta in okolica.

Človek se kot dejavnik varnosti v prometu lahko pojavlja v:

- neposredni (udeleženec v prometu) in
- posredni vlogi (projektant in graditelj novih cest, vzdrževalec cest, ustvarjalec predpisov v prometu, izvajalec vzgoje in izobraževanja v prometu).

Za varnost v prometu je nedvomno najbolj odgovoren človek, ki se tudi najpogosteje pojavlja v vlogi povzročitelja prometnih nesreč, kadar je neposredni udeleženec v prometu (voznik, pešec). Dejavniki, ki vplivajo na to, da ima človek kot neposredni udeleženec v cestnem prometu pomemben vpliv na varnost, so:

- zdravstveni (splošno zdravje posameznikov, živčni sistem, stanje čutil, vid, starost, sluh, zaspanost, utrujenost, prisotnost alkohola in drog),
- psihološki (glasba, zamišljenost, zamorjenost, stres, percepcija, agresivnost, samoobvladovanje, iluzije),
- fizikalni dejavniki (vremenski pogoji, letni čas, hrup, gostota prometa),
- vzgoja in izobraževanje oziroma kultura (kršitve cestno-prometnih predpisov, samoobvladovanje, tveganje, neprimeren hitrost, nepravilno prehitivanje),
- družbeni (lokalna skupnost, direkcija za ceste, cestna podjetja, inšpekcijske službe, policija, avtošole, pravosodni organi, mediji),
- tehnični (stanje vozil, stanje cest, stanje prometne signalizacije).

Zdravstveni dejavniki

Splošno zdravstveno stanje vpliva na pravilnost in pravočasnost odločitev udeleženca v prometu ter na samo izvedbo odločitve. S slabšim zdravstvenim stanjem je povezana zmanjšana koncentracija in pozornost posameznika. Kadar takšni posamezniki uživajo nekatere vrste zdravil, se lahko njihove fizične in psihične sposobnosti še dodatno poslabšajo. Po mnenju mnogih bi morali splošnemu zdravstvenemu stanju voznikov motornih vozil posvetiti več pozornosti, še posebej tistim, ki imajo sladkorno bolezen, epilepsijo in težave z motoriko ali pa so morda preživeli možgansko kap ali srčni infarkt.

Živčni sistem je temelj psihofizičnega življenja neke osebe. Sestavljen je iz centralnega (mali in veliki možgani, možgan-

ske deblo in hrbtenjača) in perifernega (mreža živcev, razporejena po celem telesu) živčevja. Človeški možgani običajno funkcionirajo v povezavi s centri za:

- opažanje (v njem so zajeta vsa čutila),
- spomin (zajema znanja in izkušnje),
- odločitve (zajema zavestne reakcije na dražljaje),
- akcije in reakcije (v njem so sistemi za usmerjanje mišic) in
- avtomatsko kontrolo življenjskih funkcij.

Le delovanje vseh navedenih centrov omogoča izvajanje aktivnosti, katere morajo izvajati vsi udeleženci v prometu (sprejem odločitev o aktivnosti in izvedba aktivnosti).

V možganskem centru za opažanje se aktivirajo **čutila**, ki omogočajo prepoznavanje predmetov in dogajanja v okolici. V prometni situaciji je to cesta, prometni znak ali vozilo. Na podlagi zaznave, povezane z miselnostjo, odvisno od trenutne situacije, nastane odločitev. Odločitev se pošlje v center za akcije in reakcije, iz katerega se usmeri na določene mišice oziroma telesne organe, ki odločitev izpeljejo. Fiziologi pri človeku ločijo 12 čutil (vid, sluh, okus, tip, dotik, mraz, toplota, lakota, žeja, ravnotežje, bolečina, vonj), pomembnih za udeležbo v prometu. Čutila so med seboj povezana tako, da v primeru preobremenitve enega čutila izgubi še neko drugo čutilo del svoje občutljivosti.

Slika, ki jo vidimo, je ustvarjena v možganih na osnovi svetlobnih zaznav **vidnega organa**, imenovanega oko, in omogoča človeku primarno orientacijo v prostoru. Zato varnostna navodila za ravnanje v prometu temeljijo na vizualnih signalih, ki jih imenujemo prometni znaki. Na oblikovanje človekovih vidnih zaznav vplivajo okoliščine (okolica, gost promet, alkohol, reklame), pogledi (mnenje in dožemanje posameznika), znanja (splošna razgledanost, izobrazba), določene oblike (prometni znaki, razna opozorila in signali, ostala prometna signalizacija). S starostjo posameznika se lahko pojavi oslabitev vidnih sposobnosti, kar privede do zožitve vidnega polja, poslabšanja dožemanja vidnega polja, podaljšanja časa sprejemanja gibajočih se predmetov in zmanjšanja sposobnosti razlikovanja barv.

Vsako **starostno obdobje** ima svoje značilnosti, ki pripomorejo k večji udeležbi v prometnih nesrečah. Statistični podatki o udeleženi v prometnih nesrečah kažejo, da so za udeležbo v prometni nesreči značilna kritična starostna obdobja med 16. in 24. letom, med 24. in 34. letom ter nad 64. letom. Udeležbo mladih v prometnih nesrečah najpogosteje pojasnujemo z mladostno neučakanostjo in vihravostjo oziroma s sodobnim načinom življenja, medtem ko je pri starejših vzrok v počasnem, a vztrajnem pešanju življenjskih funkcij. Kljub temu da starejši ljudje bolj realno ocenjujejo določene prometne situacije kot mladi, kar je za prometno varnost pozitivno, poleg tega pa ima še pozitiven vzgled za mlade, starejši ljudje težko priznajo, da prej občutijo utrujenost, da so njihove reakcije počasnejše ter da slabše vidijo in slišijo. Pri posameznikih se že okoli 40. leta prične proces staranja, v katerem pričnejo pešati nekatere življenjske funkcije, medtem ko resno padanje voznških sposobnosti zaznavamo okrog 65. leta starosti. Za to starostno obdobje je značilno postopno in počasno slabšanje psihofizičnih sposobnosti (ožanje vidnega polja, problemi s kratkotrajnim spominom, slabšanje sposobnosti za oceno hitrosti in oddaljenosti vozil). Za varno udeležbo v prometu potrebujemo centralni periferni živčni sistem, ki mora imeti zadovoljivo sposobnost, vendar ta starejšim voznikom peša. Navedeno je razlog,

da je starostna skupina nad 64 let ena od najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu, kljub temu da starejši vozniki povzročijo malo število prometnih nesreč. Med starejšimi je veliko mrtvih v prometnih nesrečah, saj so prometne nesreče, ki jih povzročijo starejši, običajno hude. Kljub temu jih moramo sprejeti kot enakovredne udeležence v prometu in obravnavati bolj strpno kot druge kategorije udeležencev.



V promet se lahko vključujejo tudi vozniki, ki imajo poškodovan **sluh** oziroma so gluhi. Takšni posamezniki so najpogostejše le občasno vključeni v dogajanja na cesti, zaradi česar so lahko večji dejavnik nevarnosti. Zaradi težav s sluhom ne zaznavajo določenih kritičnih situacij v prometu (prehitevanja vožnja, ko je v mrtvem kotu, vozila, ki s signalom naznani manever, vozil, ki z zvočnimi signali zahtevajo prednost, ali vozil, ki z zvočnimi signali le opozarjajo na neko nevarnost).

Zaspanost je biološka potreba po spanju in pogosto spremlja voznike. Prizadene osebe z motnjami spanja, predvsem pa ljudi, za katere je značilno pomanjkanje spanja. Vpliva na zmanjšano pozornost zaradi povečane nujnosti in želje po spancu, ki se pojavi zaradi pomanjkanja spanja. Povečana zaspanost je povezana s poslabšanjem budnosti, reakcijskih časov, spomina, psihomotorične koordinacije, procesiranja informacij in odločanja. Edini način za potešitev fiziološke potrebe po spanju je spanec, saj je tako močan biološki signal, da še tako motiviran in usposobljen posameznik tega ne more preprečiti. Posamezniki, ki imajo težave z zaspanostjo, se naj pred vožnjo in med njo izogibajo alkoholu, zdravilom ter vožnji med polnočjo in šesto uro zjutraj. Raziskave so pokazale, da so nevarnosti, da zaspijo med vožnjo, bolj izpostavljeni mladi vozniki med 16. in 30. letom starosti (v glavnem zaradi načina življenja), ki jim v ZDA pripisujejo 60% prometnih nesreč, povezanih s tem dejavnikom, nato moški, delavci v izmenskem delu, ki imajo težave s spanjem zaradi dela v izmeničnih ali nočnih izmenah (kritične napake med vožnjo se jim dogajajo predvsem v poznih večernih in zgodnjih jutranjih urah), vozniki, ki uživajo alkohol in druge učinkovine, vozniki z motnjami spanja (kronična nespečnost, narkolepsija, obstruktivna apnea) in poklicni vozniki kamionov in avtobusov (zaradi velikega števila prevoženih kilometrov obstaja dokaj velika verjetnost, da bodo med delovno dobo vpleteni v nesrečo, povezano s spanjem, kljub temu pa so vozniki osebnih vozil veliko pogostejši povzročitelji prometnih nesreč, povezanih z zaspanostjo).

Alkohol je prisoten pri mnogih povzročiteljih prometnih nesreč. Nekateri statistični podatki kažejo, da je prisoten pri okoli 40% nesreč s smrtnim izidom ter da so mladostniki pogosto povezani z alkoholom in s prometno nesrečo. Zaužiti alkohol se v organizmu hitro presnavlja, pri tem se izloča etanol, ki s krvjo

preide do možganov in napada možganske celice. Alkohol doseže maksimum delovanja 30 do 60 minut po zaužitju. Najprej napade center vida in govora, vpliva pa tudi na logično sklepanje oziroma razmišljanje, presojo in ravnotežje. Ovira tudi funkcioniranje mišic očesnih jabolok, zaradi česar se pri alkoholiziranih posameznikih pojavljajo dvojne slike, ki so za varno vožnjo zelo nevarne. Pri vinjenih osebah se pojavi še zožan ali tunelski vid, zato takšen voznik slabo zaznava dogajanja ob strani. Zaradi tega voznik dela napake v oceni oddaljenosti, kar ima pri prehitevanju ali pri srečanju usodne posledice. Vinjen voznik slabše zaznava barve, posebej slabo zazna rdečo in rumeno barvo na semaforju. Stopnja vpliva alkohola na voznika je odvisna predvsem od časa, ki je pretekel od zaužitja alkohola, koncentracije zaužitega alkohola, dolžine časa, v katerem se je "užival" alkohol, konstitucije in teže osebe, ki je užila alkohol. Alkohol lahko izzove tudi zaspanost. Ob neprespanosti se učinki alkohola še potencirajo in povzročijo dodatno upadanje sposobnosti za vožnjo.

Nezanesljiva vožnja (vijuganje po cesti, neenakomerno pospeševanje, nepotrebno zaviranje, pogosto menjavanje prometnih pasov, ustavljanje pred zeleno lučjo na semaforju, zakasnelo speljevanje v križišču...) ter drugo nenavadno obnašanje in ravnanje voznika (upočasnjeno gibanje, negotova hoja, slaba govorljivost, psihična odsotnost, zmedenost, nejasni odgovori, nezmožnost normalnega komuniciranja, nepovezanost odgovorov z zastavljenimi vprašanji, problemi s krajevno in časovno orientacijo, nerazločen govor) nakazujejo, da je udeleženec v prometu morda pod vplivom **drog**. Glede na to, da v Evropi že nekaj časa zaznavajo naraščanje števila voznikov, ki vozijo pod vplivom drog, lahko tudi v Sloveniji pričakujemo porast tega dejavnika nevarnosti, kar dosedanje ugotovitve policije med kontrolo prometa že dokazujejo.

Psihološki dejavniki

Glasba lahko zmanjša razpoloženje, osredotočenost in pazljivost voznika v vozilu med vožnjo in pri vključevanju v promet. Vpliva na agresivnost vožnje in na samo razpoloženje voznika. Pozitivna stran glasbe se kaže le v tem, da med vožnjo pomaga k mišični sprostitvi.

Agresivnost in z njo povezano agresivno vožnjo je nujno potrebno odpraviti ali vsaj zmanjšati na najmanjšo možno mero. Agresivna vožnja spravlja voznika in druge udeležence v nevarnost, poleg tega pa je stresna (poveča se krvni tlak, voznik močneje stisne volan, oči pa postanejo preobremenjene, nadzorovanje misli je težje) in v tako gostem prometu, kot je danes, ne pripomore k bistvenemu prihranku časa. Z varnostnega vidika je veliko bolj zaželena umirjena vožnja, ki pomeni vožnjo v skladu s prometnimi predpisi in z upoštevanjem razmer na cesti. Pri taki vožnji ima voznik dovolj časa za razmišljanje in predvidevanje možnih situacij.

Tudi **stres** voznika med vožnjo, ki je najpogostejše psihološke narave, je lahko povzročitelj nevarne situacije ali nesreče v prometu. Pri prvih znakih stresa naj voznik čimprej varno ustavi vozilo in se poskuša sprostiti na zraku. Tako lahko omilimo stres, vožnjo v nadaljevanju naredimo prijetnejšo in varnejšo, voznikovo mnenje o sodelujočih v prometu pa postane bolj pozitivno. Znaki stresa pri vozniku se kažejo kot nezbratost pri vožnji (zmanjšana koncentracija, spregled znaka ali ovire), neodločnost pri akciji (podaljšan reakcijski čas, pred-

vsem v trenutku od sprejetja signala do začetka akcije ali reakcije), večja hitrost vožnje, večje tveganje, nižji nivo samoobvladovanja (okolica, pešci, vozniki, razburjenje, ki ga ne obvladamo), nervoza, zaradi katere vozniki več kadijo med vožnjo ter menjajo radijski program, poseganje po alkoholu v času vožnje, spanec zaradi utrujenosti (voznik izgubi občutek, da je za volanom).



Alkohol vpliva na človeka tudi psihično. Zaradi nepravilnega delovanja možganskega centra za odločitve vinjen voznik ne more razmišljati popolnoma pravilno. Alkohol zmanjšuje možnost presoje, kritičnost in daljša čas reakcije, ko se pojavi neka ovira za voznika, in zagotovo vpliva na sposobnosti, ki so bistvene za varno vožnjo. Že manjše količine popitega alkohola manjšajo pozornost in sposobnost sodelovanja v dogajanjih okoli sebe. Vinjeni voznik motornega vozila se za volanom počuti močnejšega. Višja hitrost vožnje mu daje občutek (ta občutek vzpodbudi alkohol), da je v nasprotju s pešci močnejši, saj jih opazuje iz druge pozicije. Zaradi tega so pešci ogroženi in prihaja do nesreč. Voznikovi kontakti z ostalimi udeleženci postanejo površni oziroma se bistveno spremenijo, saj zaradi tega, ker je zaprt v svoje vozilo, ni v stanju intenzivno komunicirati z okolico. Takšen voznik pogostejše kot drugi vozi v "škarje", prehiteva v zaprti krivini, vozi v prepovedani smeri in podobno. Statistični podatki kažejo, da je stopnja povprečne alkoholiziranosti udeležencev v prometu v Slovenji v zadnjih letih naraščala, število alkoholiziranih voznikov pa nekoliko upada.

Presoja je ocena v določenem okolju, na primer v prometu, ko voznik oceni položaj, v katerem se je znašel. Ta položaj je lahko situacija v križišču. Pri prehitevanju pa voznik na primer oceni razdaljo in prostor, ki ga ima na voljo za prehitevanje. K temu se pridružuje še ocena poti ustavljanja, v katero sta vključena reakcijska in zavorna pot. Presoja je splet različnih dogajanj in hkrati tudi rezultat, ki pokaže našo pravilno ali pa tudi napačno presojo. Odvisna je od posamezne osebe, včasih pa tudi od poklica. Znano je, da poklicni vozniki s svojim delom razvijejo sposobnost dobre presoje oziroma pazljivosti. Slaba presoja je najpogostejše prisotna pri voznikih začetnikih zaradi pomanjkanja izkušenj, ki vplivajo na pravilnost presoje. Na presojo lahko vplivajo še transportno sredstvo, ki je zaradi tehnične neustreznosti lahko vzrok slabe presoje, slabo počutje voznika, različne situacije, ki se spreminjajo iz trenutka v trenutek in lahko pripomorejo k slabi presoji, predvsem pri mladih in neizkušenih voznikih. Upoštevajmo, da samo pazljivost pogosto ne zadošča za pravilno presojo.

Temeljnega pomena za pravilno presojo je **pazljivost**. Predstavlja najpomembnejšo karakteristiko psihičnega stanja udeleženca v prometu ne glede na prevozno sredstvo. Nanjo vplivajo objektivni (zunanji) in subjektivni (notranji) dejavniki.

Prometne statistike dokazujejo, da psihološki faktor nepazljivosti pogojuje večino nesreč oziroma nevarnih dogodkov. Kljub temu v policijskih statistikah ne moremo zaslediti, da bi nepazljivost voznika vodili kot vzrok prometne nesreče. Pazljivost vsakega človeka je v večini primerov odvisna od delovnega ritma posameznika. Dokazano je, da je pazljivost največja v jutranjih urah, medtem ko se proti večeru zmanjšuje. Najnižjo stopnjo pazljivosti so zabeležili v zgodnjih jutranjih urah - med 3. in 6. uro.



Iluzija je predstava, navadno optimistična. Do nastajanja iluzij pri ljudeh prihaja zaradi psihičnega stanja in vpliva okolice. Iluzija okolice se prenaša vizualno. Pri iluzijah v prometu imamo v mislih predvsem iluzijo premikanja in iluzijo hitrosti premikanja. Najbolj nazoren prikaz iluzije premikanja je viden pri premikanju vlakov na postaji, kadar je potnik v vlaku, ki stoji, na tiru poleg njega pa se začne drugi vlak premikati. Potnik ima občutek, da se premika njegov vlak. Iluzija hitrosti je sklepanje med vožnjo, takrat ko dejavnike okolice in situacije, v kateri se znajdemo v tistem trenutku, ne presodimo pravilno. Govorimo o iluziji nepredvidljive hitrosti, kar je pogost primer v cestnem prometu pri pešcih. Pri nastajanju iluzije hitrosti se pri človeku ustvarja občutek, da je dosežena hitrost pre nizka oziroma da je v upadanju, čeprav je dejansko stanje obratno. Zato govorimo, da je pojav iluzije napačno predstavljanje dejanskega stanja. Za odpravo možnosti nastajanja iluzij je zaželena psihična kondicija in sproščenost posameznika ter telesna spočitost udeleženca v prometu.

Emocije nastajajo zaradi odnosa do posameznika, okolice, dogajanja ter ljudi nasploh. V večini primerov lastne želje in hotenja ter dejanja in doživetja vplivajo na emotivnost. Emocije ali čustva so lahko enostavna (strah, jeza, veselje) in dolgotrajna ali sestavljena (so kombinacija kratkotrajnih čustev), ki pogojujejo na primer nevoščljivost, naklonjenost, spoštovanje (razpoloženje, veselje, žalost), in nastajajo ter se tudi izražajo dalj časa (na primer žalovanje za umrlo osebo). V prometu lahko emotivnega voznika opazimo na primer kot osebo, ki z agresivno vožnjo kaže svoje razpoloženje, najpogosteje jezo, kar ima večkrat negativne posledice. Pri izsiljevanju prednosti prihaja do trčenj, na prehodih za pešce vozniki večinoma ne ustavijo, zato prihaja do zbitja pešcev, ki pogosto podležejo poškodbam.

Zaradi obremenjenosti možganskega centra za opažanje vremenskih vplivov (sneg, megla, poledica) ter zaradi strahu, da bo prišlo do nesreče, voznik podzavestno doživlja **halucinacijo** oziroma privid morebitne nesreče. Takšno stanje je zelo neprijetno in lahko vpliva na nastanek nesreč.

Motivacija je stanje, obnašanje oziroma početje z upoštevanjem pridobljenih izkušenj iz preteklosti. Upoštevač motivacijske dejavnike pri udeležencih v prometu govorimo predvsem o pozitivni in negativni motivaciji. Pozitivna motivacija je

kakršnakoli oblika pohvale ali nagrade. Negativna motivacija je kakršnakoli oblika kaznovalne politike ali postopkov.

Frustracija je stanje čustvene napetosti, nemira in nezadovoljstva. Do frustracije prihaja zaradi ovir in neuspeha, ki ga doživljamo kljub velikemu vloženemu naporu. Frustracije v prometu na splošno niso zaželeni, saj so frustrirane osebe manj zanesljive. V mnogih primerih so tudi povzročitelji prometnih nesreč. Dobra obramba proti frustracijam je izbira pozitivnega stila življenja, v katerem poskušamo sproti odpravljati nastale težave in probleme.

Fizikalni dejavniki

Hrup je za vsakega posameznika moteč in nezaželen zvok, ki slabo vpliva na samo uho, saj ga v pretiranih oblikah poškoduje, vpliva pa tudi na počutje in zdravje ljudi. Je neizogiben vsakodnevni spremljevalec prometa. Mnogi vozniki tožijo zaradi utrujenosti, ki naj bi jo povzročil hrup v kabinah vozil. Hrup ne sme motiti voznika pri sprejemanju zvočnih signalov iz prometa (na primer piščalke policista), saj lahko ima preslihanje za posledico prometno nesrečo.

Glede na statistične podatke ima **letni čas** pomembno vlogo pri povečanju števila prometnih nesreč. V Sloveniji se število prometnih nesreč močno spreminja glede na letni čas. Največ jih je v obdobju od julija do avgusta, ko je tudi največ prometnih nesreč s smrtnim izidom. Razlogov je prav gotovo več. Ocenjujemo, da svoje naredi povišana temperatura, ionizacija zraka, raznovrstnost prometnih udeležencev in večja gostota prometa. Slednja se poveča predvsem zaradi povečanja tranzitnega turističnega prometa, v katerem so pogosto udeleženi utrujeni vozniki. Vzrok prometnih nesreč v poletnih mesecih in tudi septembru je verjetno v ponovnem prihodu na delovna mesta, z dopustov oziroma počitnic ter navajanje na ustaljeni tempo, ko misli še niso osredotočene na ponovni začetek.

Tudi **dnevi** imajo svoj vpliv na prometne nesreče. Statistika kaže, da se največ nesreč zgodi ob petkih, sledita pa četrtek in ponedeljek. Ocenjujemo, da je petek dan v tednu, v katerem se zgodi največ prometnih nesreč zato, ker se večina dijakov, študentov in delavcev vrača domov z mislimi na prijeten konec tedna, a so nezbrani pri vožnji.

Prometne nesreče se dogajajo tudi v različnih **časovnih intervalih** dneva. Po statističnih podatkih zadnjih let največ udeležencev prometnih nesreč umre (skoraj polovica udeležencev v prometu) med 16. uro popoldan in 1. uro zjutraj. Še posebej izstopajo 16., 21. in 23. ura.

Vreme pomembno vpliva na nesreče v prometu. Kar 76 % vseh nesreč se zgodi v jasnem vremenu in na suhi cesti. V deževnem vremenu se zgodi najmanj prometnih nesreč, samo 9 %. Verjetno zato, ker so vozniki med dežjem kljub vsemu bolj previdni, pa tudi vidljivost je poslabšana, kar pripomore k nižji hitrosti vožnje. Dokaj pogost vzrok za nesrečo v deževnem vremenu je neustrezna varnostna razdalja (17 % nesreč), saj vozniki pozabljajo, da je v deževnem vremenu oprijemljivost gum na cestišču slabša, zato se podaljša zavorna pot. Ob vsem tem vreme deluje tudi na voznika, zato se podaljša tudi reakcijska pot.

Ionizacija pomeni povečanje koncentracije pozitivnih ionov v atmosferi, kar se najpogosteje zgodi pred nevihto. Ionizacija

zraka povzroči spremembo atmosferskih pogojev, kar neugodno vpliva na počutje določenega števila meteorološko občutljivih ljudi. Ti ljudje takšen pojav doživljajo kot zmanjšanje telesne moči in koncentracije, brezvoljnost, splošno slabo počutje, nervoznost, nevrovegetativne motnje, nespečnost in migreno. Ionizacija lahko poveča razdražljivost in agresivnost občutljivih in labilnih ljudi, kar lahko v prometu privede do nesreč. V vozilih in v vseh zaprtih prostorih je ionizacija običajen pojav tudi v ugodnih vremenskih pogojih. Spremembe klimatskih pogojev, letni čas, valovanje zraka, razelektrenja, trenje zračnih delcev in vsi morebitni pojavi, ki povečujejo koncentracijo pozitivnih ionov v zaprtih prostorih, pa jo lahko še dodatno pospešijo. Nivo koncentracije določamo s koeficientom polarizacije, ki je razmerje med količino pozitivnih in negativnih ionov. V čisti naravi in ob lepem vremenu je ta koeficient 1,2; po nevihti na isti lokaciji znaša od 0,6 do 0,9. Veliko bolj neugodno pa je razmerje na področjih z onesnaženim zrakom, kjer je razmerje med pozitivnimi in negativnimi ioni od 2 do 5, v kabinah vozil pa tudi od 5 do 6. Višek pozitivnih ionov negativno deluje na živčni sistem voznika, kar povzroča negativne reakcije voznika, ki se kažejo v psihični napetosti in razburjenju voznika, pogosto pa povzroča tudi izgubo kontrole in koncentracije ter zmanjšanje sposobnosti koordinacije gibov.

Raziskava vpliva **gostote prometa** na varnost v cestnem prometu je pokazala, da se največ nesreč (več kot polovica) zgodi pri normalni gostoti prometa. Najmanj nesreč (okoli 13 %) je v gostem prometu.

Vzgoja in izobraževanje

Z izobraževanjem lahko vplivamo na prometno kulturo voznikov in ostalih udeležencev v prometu tako, da se le-ti obnašajo bolj odgovorno ter razmišljajo o morebitnih posledicah rizičnega načina obnašanja. Z razvojem tovrstne kulture lahko vplivamo na varnost v prometu v najširšem smislu, saj se z njo zmanjša število kršitev cestnoprometnih predpisov, dosežemo pa tudi manj tvegano obnašanje udeležencev v prometu.

Z izobraževanjem lahko popolnoma preprečimo nekatere vrste prometnih nesreč ter zmanjšamo posledice morebitnih nesreč (vozniki vozijo počasneje, ne uživajo alkohola, ko se namenijo na cesto, prilagajajo vožnjo razmeram na cesti in ob njej ter vremenskim razmeram, pogosteje uporabljajo varnostni pas itd.). Na slovenskih cestah je neprilagojena hitrost najpomembnejši dejavnik prometnih nesreč, prav tako pa povzročitelj največjega števila mrtvih. Neprilagojena hitrost je, žal, povezana s preslabo vzgojo voznikov. Po podatkih Evropskega sveta za varnost prometa (European Transport Safety Council) bi z zmanjšanjem povprečne hitrosti le za 1 km/h zmanjšali število prometnih nesreč za okoli 4 %.

Družbenosistemijski dejavniki

Družbenosistemijski dejavniki so glede na svoj vpliv na varnost v cestnem prometu posredni in neposredni.

Med **posredne dejavnike** uvrščamo:

- lokalno samoupravo ali občino, ki sprejema odloke o urejanju prometa v občini, izvaja programe za boljšo prometno infrastrukturo (pločniki, avtobusna postajališča, prometna signalizacija);

- državne organe, ki so odgovorni za prometni režim, predvsem za modernizacijo in pretok cestnega prometa v državi na državnih cestah;

- cestna podjetja, ki so odgovorna predvsem za vzdrževanje cest in prometne signalizacije;

- inšpekcijske službe, ki so lahko občinske ali republiške; inšpektorji za ceste nadzorujejo gradnjo cest po projektih in veljavnih standardih ter vzdrževanje cest in prometno signalizacijo na cestah;

- avtošole, ki bi morale poskrbeti za kvaliteto znanja naših voznikov, kar je eden od pogojev za varnost v cestnem prometu;

- pravosodne organe, ki lahko z ažurnim delom vplivajo na stanje varnosti; Nanjo lahko vplivajo s svojimi postopki, v katerih izvajajo kaznovalno politiko, usklajeno z državnimi in nacionalnimi interesi, ki v glavnem težijo k varnosti v cestnem prometu;

- mediji, ki lahko s stalnim javnim obveščanjem veliko pripomorejo k zagotavljanju varnosti cestnega prometa; k varnosti lahko pripomorejo s posredovanjem raznih sporočil o stanju cest, stanju prometa na določenih cestah, o zimskih službah, gostoti prometa, raznih cestnih zaporah, prometnih nezgodah itd.

Med **neposredne dejavnike** varnosti uvrščamo predvsem:

- policijo, ki ima veliko odgovornost za zagotovitev varnosti v cestnem prometu; policisti nadzorujejo cestni promet, dajejo navodila in ukaze, s katerimi udeležence v prometu zavezujejo k pravilnemu ravnanju;

- voznike in druge udeležence v prometu; ne smemo pozabiti, da je kljub številnim nosilcem nadzora varnost v cestnem prometu odvisna predvsem od udeležencev v prometu.

ZAKLJUČEK

Število udeležencev v prometu se nenehno večja, hkrati s tem pa tudi število kritičnih situacij, ki se v najbolj tragični obliki kažejo v obliki prometnih nesreč. Prometne nesreče v vseh vrstah prometnih podsistemov, še posebej pa v cestnem, predstavljajo najbolj črno stran prometa. V njih družbe izgubljajo materialna sredstva in ogromen intelektualni potencial. Zato v mnogih sredinah iščejo možnosti za zmanjšanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic. Da bi lahko uvedli primerne ukrepe, analizirajo različne dejavnike prometnih nesreč. Skupna ugotovitev vseh raziskav je, da je človek temeljni dejavnik varnosti v prometu, še posebej, ko se v prometu pojavlja kot neposredni udeleženec, torej kot pešec ali upravljalac prevoznega sredstva. Prav dejavnike, ki opredeljujejo vedenje neposrednega udeleženca v prometu, smo na kratko predstavili v tem članku. Upamo, da bo tudi naš članek pripomogel k izboljšanju prometne varnosti na naših cestah.

Posebno občutljiva kategorija udeležencev v cestnem prometu so mladi. To dokazujejo tudi statistični podatki o prometnih nesrečah na slovenskih cestah. Zato jim moramo posvetiti posebno skrb v času njihove udeležbe v prometu, prav tako pa jih moramo vzpodbuditi, da bodo razmišljali o dejanskih vzrokih prometnih nesreč, ki se prepogosto končajo tragično. Zaskrbljujoče je, da se v prometnih nesrečah pojavlja vedno več mladih. Prav tako se povečuje število mladih, ki se pojavljajo v vlogi neposrednega povzročitelja prometne nesreče. Tudi smrtnih žrtev je v tej skupini populacije največ. Zato upamo, da se bodo prav mladi nekoliko dalj časa zadržali ob prebiranju

tega članka. Seveda pa bi se tudi država morala še intenzivneje vključiti v osveščanje prav te ciljne skupine.

Dušan Kolarič, udis.,
Višja prometna šola Maribor

VIRI IN LITERATURA

1. Bainster, D., in K. Button K. 1993. *Transport, the Environment and Substantiable Development*. Oxford. Alexsandrine Press.
2. Bilban, Marjan. 1998. *Starejši človek v prometu*. Motorevija 98/2. Urednik F. Kmetič. Avto moto zveza Slovenije.
3. Gspan, Primož. 2000. *Škodljivi vplivi zunanjega okolja. Zdravje in okolje*. Urednik A. Lah. Svet za varstvo okolja Republike Slovenije.
4. Kerle, Andrej. 2002. *Starejši so v prometu ogroženi*. Zbornik referatov 5. mednarodne konference Globalna varnost. Ljubljana. Zavod za varstvo pri delu.
5. Kiel Y, Gerard. 1996. *Environmental Engineering*. McGraw - Hill International.
6. Lyznicki, J.M., T.C. Doege, R. M. Davis, in M.A. Williams. 1998. *Sleepiness, Driving, and Motor Vehicle Crashes*. 1998. JAMA [online]. Dostopno: <http://www.mf.uni-lj.si/jama/jama98-6/html/zaspanost.html> [10.8.2006].
7. Milanović, Milan. 2000. *Psihologija saobračaja* Zagreb. Sudska medicina.
8. Mlinarič, Tomislav. 1986. *Ekološki uvjeti u funkciji i pouzdanosti željezničkog prometa*. *Suvremeni promet* št 4 do 5. Zagreb.

9. Polič, Marko. 1996. *Prometna psihologija. Mladi v prometu*. Ljubljana. Zveza organizacij za tehnično kulturo Slovenije.
10. Polič, Marko. 2004. *Psihološki pristop k prometni varnosti*. Zdravstveno varstvo 43/3. Ljubljana.
11. Šternić, Maksim. 1993. *Psihologija i medicina saobračaja*, Zagreb
12. Tollazzi, Tomaž. 2001. *Varnost v cestnem prometu*. Maribor: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo.
13. Tomenkovič, Tomislav. 1986. *Psihologija rada*. Beograd: Stručna knjiga.
14. Zajc, Ljubo. 2004. *Iz strategije dela policije na področju varnosti cestnega prometa za leto 2004*. V: *Varnost v prometu, varnost in zdravje pri delu*. Ljubljana. Zavod za varstvo pri delu. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.
15. Žlender, Bojan. 2000/2001. *Alkohol v prometu in prometna varnost*. Ujma 14/15.
16. Policija. 2006. [Online] Dostopno: <http://www.policija.si/si/statistika> [1.9.2006].
17. Policija. 2006. [Online] Dostopno: <http://www.policija.si/si/organiziranost> [1.9.2006].
18. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. 2006. [Online] Dostopno: <http://www.spv-rs.si/clanki.php?id=193> [1.9.2006].
19. Baza MEDLINE, Informacijska služba za raziskave transporta (Transportation Research Information Service - TRIS).
20. Statistični letopis MNZ 2000. 2001. Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije. Ljubljana.
21. *Promet 98*. 1999. MPZ- Direkcija Republike Slovenije za ceste. Ljubljana.
22. TRR 1166. 1986. *Issues in Environmental Analises*. Washington.

VPLIV CESTIŠČA, HITROSTI VOZILA TER REAKCIJSKEGA ČASA VOZNIKA NA VARNOST V CESTNEM PROMETU

UVOD

Človek si je v vseh svojih razvojnih obdobjih prizadeval živeti in delati tako, da bi ga povsod spremljalo čim manj težav in bolečih dogodkov, ki bi vplivali na osebno srečo in na zadovoljstvo vseh v človeški skupnosti. Varstvo v cestnem prometu se izvaja zato, ker kljub moderni tehnologiji in napredku družbe še vedno prihaja do velikega števila nesreč in s tem povezano materialno škodo ter poškodbami udeležencev. Zgraditev cestnega omrežja in tehnično izpopolnjevanje vozil sta v zadnjih letih pomembna dejavnika za postopno izboljševanje prometne varnosti na cestah. V Sloveniji je prometna varnost v primerjavi z drugimi državami še vedno na nizki ravni. To potrjujejo tudi statistični podatki, saj se na vsakih 15 poškodovanih v prometnih nesrečah eden od udeleženec poškoduje smrtno. V drugih evropskih državah so številke ugodnejše, saj se npr. v Italiji na vsakih 21 poškodovanih smrtno ponesreči en udeleženec, v Švici na vsakih 27, v Avstriji na vsakih 30 ter v Nemčiji na vsakih 43 poškodovanih.

Na varnost v prometu vpliva več dejavnikov, med katere štejemo:

- hitrost vožnje,
- vremenske razmere ter stanje pnevmatik in s tem povezan koeficient trenja,
- psihofizično stanje voznikov, ter s tem povezan reakcijski čas.

V tabeli so podani najpogostejši vzroki s smrtnim izidom za leto 2004.

Tabela 1. Vzroki prometnih nesreč s smrtnim izidom v letu 2004 v RS

Vzrok	Število nesreč	Odstotek [%]
Neprilagojena hitrost	129	52
Nepravilna smer vožnje	75	29
Nepravilni premik z vozilom	6	2
Nepravilno prehitevanje	21	8
Nepravilnost pešcev	5	2
Ostali vzroki	19	7

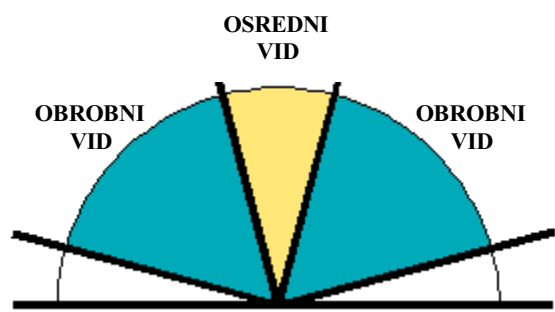
DEJAVNIKI VPLIVA NA VARNOST V PROMETU

Na varnost in učinkovitost cestnega prometa vplivajo naslednji dejavniki:

- voznik,
- vozilo in
- okolje.

Vpliv vseh dejavnikov na dogajanje v prometu je povezano tako, da vozilo, voznik in okolje tvorijo sistem, v katerem vlogo upravljanja izvaja voznik, objekt upravljanja je vozilo, okolje pa predstavlja vir informacij za voznika. Voznik upravlja z vozilom na osnovi informacij o okolju in subjektivne presoje zunanjih okoliščin. Informacije iz okolja sprejema s svojimi čutili, kot sta vid in sluh. Varnost v cestnem prometu je v veliki meri odvisna od človekovih sposobnosti, od katerih so najvažnejše vidne in slušne sposobnosti, saj se preko njih spremlja neposredno

dogajanje v prometu. Z raziskavami je bilo ugotovljeno, da 95% odločitev, ki jih vozniki sprejmejo med vožnjo, izvira iz podatkov, pridobljenih z vidom. To pomeni, da imajo podatki te vrste največji pomen za varnost vožnje, saj je od njih odvisna pravočasna reakcija na opaženo nevarnost. Človeško oko omogoča različno intenzivnost zaznavanja vizualnih dražljajev v območju vidnega polja. Največja intenzivnost zaznavanja je v osrednjem delu vidnega polja, najmanjša pa v obrobnem delu.



Slika 1. Vidno polje voznika

Širina vidnega polja, ki se s starostjo oži, je območje, znotraj katerega voznik zaznava spremembe oziroma dogajanja v okolju. Hitrost gibanja vozila prav tako vpliva na širino vidnega polja. Pri večjih hitrostih je koncentracija vida usmerjena v daljavo in manj v širino vozišča

HITROST VOZILA IN REAKCIJSKI ČAS VOZNIKA

Prve omejitve hitrosti vožnje v naseljih na 60 km/h so se pojavile že med leti 1960 in 1970. Danes imamo dovoljene hitrosti v naseljih 50 km/h in v nekaterih predelih tudi 30 km/h. Strožje omejitve so v stanovanjskih naseljih, okolici šol in vrtcev, kjer imajo prednost pešci in kolesarji, zlasti otroci in starejši. Švedski podatki dokazujejo, da pomeni za X km/h povečanje povprečne hitrosti vožnje na določeni cesti za 2X odstotkov več nesreč, 3X odstotkov večjo verjetnost, da bodo udeleženci poškodovani, in 4X odstotkov večjo verjetnost, da bo nesreča s smrtno žrtvijo. Če je tako povprečna hitrost vožnje višja za 10 km/h, to pomeni, da bo na tej cesti kar 20% več nesreč, 30% več poškodovanih in 40% več mrtvih, kot če bi vozili v skladu z najvišjo dovoljeno hitrostjo vožnje.

Reagiranje voznika na trenutno nastale pogoje na cesti se deli na:

- percepcijo - zaznavanje zunanje spremembe,
- identifikacijo - opredelitev kritičnega detajla (npr. pešec na cesti),
- ocenitev stanja in odločitev (npr. zavirati, pospeševati) in
- izvedbo odločitve - akcija.

Pot ustavljanja vozila je seštev ek dveh poti:

- reakcijske poti in
- poti zaviranja.

Reakcijska pot je pot, ki jo vozilo prepelje od trenutka, ko voznik zazna oviro na cesti pa do trenutka ukrepanja (npr. pritisk na zavoro). Reakcijski čas voznika je odvisen od pozornosti, ki jo voznik posveča dogajanju na cesti in njegovega psihičnega stanja. Povprečen voznik, ki ni pripravljen na nevarnost, potrebuje običajno 1,3 s da ukrepa. Če voznik vozi pod vplivom alkohola in drugih psihoaktivnih snovi, se reakci-

jski čas podaljša tudi na 3 s in več. Daljši reakcijski čas lahko tudi povzroči npr. pogovor po mobilnem telefonu, klicanje ali sprejem klica, iskanje prave smeri ali ulice, izbira nove radijske postaje ali prižiganje cigarete. Dolžino reakcijske poti odvisno od hitrosti, prikazuje naslednja tabela.

Tabela 2. Reakcijska pot pri različnih hitrostih vožnje, pri reakcijskem času 1 s

Hitrost [km/h]	Reakcijska pot [m]
30	8,0
50	14,0
80	22,0
100	28,0
120	33,0

Pot zaviranja je pot, ki jo vozilo prevozi od trenutka aktiviranja zavor pa do tedaj, ko se vozilo popolnoma ustavi. Ugotovimo lahko, da je pot ustavljanja vozila tako odvisna od:

- dolžine reakcijskega časa voznika,
- hitrosti vožnje vozila,
- oprijemanja koles na podlago,
- dolžine zavorne poti ter
- dolžine reakcijske poti.

NUMERIČNI ZGLED

Prikazani bodo izračuni za vozilo Kia Picanto 1.1 EX, ki ima maso 928 kg, prečni presek 2,1 in koeficient zračnega upora 0,3.V naslednji tabeli je prikazan vpliv stanja cestišča na dolžino zavorne poti in poti ustavljanja. Reakcijskem čas je 1 s.

Tabela 3. Primerjava reakcijske in zavorne poti ter poti ustavljanja pri različnih hitrostih

Hitrost [km/h]	Pot zaviranja [m]		Pot ustavljanja [m]	
	Suha podlaga	Mokra podlaga	Suha podlaga	Mokra podlaga
30	4,4	4,9	12,7	13,2
50	12,2	16,4	26,0	30,2
80	31,4	49,3	53,6	71,5
100	49,2	87,5	77,0	115,3

Vpliv reakcijskega časa in stanja cestišča na zavorno pot vozila pri hitrosti 100 km/h prikazuje naslednja tabela.

Tabela 4. Prikaz dolžin poti ustavljanja

Suho vozišče		Mokro vozišče	
Reakcijski čas [s]	Zavorna pot [km/h]	Reakcijski čas [s]	Zavorna pot [km/h]
1	75,9	1	112,2
3	131,5	3	167,8

Posledice trka vozila s pešcem so v veliki meri odvisne od hitrosti vozila. Vemo, da imajo telesa, ki se gibajo, kinetično energijo. Odvisna je od mase vozila in kvadrata hitrosti vozila. Pri trku se kinetična energija spremeni v deformacijsko energijo in toploto. V naslednji tabeli je prikazana primerjava

kinetične energije vozila in ustrezna potencialna energija, ki predstavlja padec ali skok človeka z določene višine. S tem približkom ponazarjamo podoben učinek na naše telo, kot bi bil ob trku z vozilom.

Tabela 5. Primerjava energije udarca avtomobila s padcem z določene višine

Hitrost vozila [km/h]	Energija udarca ustreza padcu z višine
30	3,5 m (1. nadstropje)
40	6,3 m (2. nadstropje)
50	9,8 m (3. nadstropje)
60	14,1 m (4. nadstropje)
80	25,1 m (8. nadstropje)
100	39,3 m (13. nadstropje)

Poglejmo sedaj še primer ustavljanja vozila pred oviro. Kaj pomeni razlika v hitrosti vožnje vozila za 10km/h, bo prikazano s pomočjo naslednjega zgleda. Prvo vozilo vozi s hitrostjo 50km/h, drugo vozilo pa vozi s hitrostjo 60 km/h. Imamo dobre vremenske pogoje (suh asfalt), zato je koeficient trenja za obe vozili 0,8. Reakcijski čas obeh voznikov je 1 s. Določimo, da je razdalja do ovire 26,1m.

Tabela 6. Prikaz razlike v dolžini poti ustavljanja za vozilo Kia picanto

	Hitrost vozila 50 km/h	Hitrost vozila 60 km/h
Reakcijska pot [m]	13,9	16,7
Pospešek [m/s ²]	7,8	7,8
Pot zaviranja [m]	12,2	17,5
Pot ustavljanja [m]	26,1	34,2

Primer nam prikazuje, da se vozilo v prvem primeru, ko ima hitrost vožnje 50 km/h, varno ustavi pred oviro. V drugem primeru, ko ima hitrost vožnje 60 km/h, pa vozilo zadene v oviro z določeno hitrostjo. Hitrost izračunamo iz razlike poti 8,1m in pospeška vozila. Tako hitrost, s katero zadene v oviro znaša, 40,6 km/h. Pomeni, da bi v našem primeru voznik zadel v pešca s takšno kinetično energijo, ki ustreza padcu z višine 6,3 metra.

Prikazan je še primer, ko oba voznika vozita s hitrostjo, ki je večja od dovoljene. Voznik drugega vozila je še dodatno pod vplivom alkohola in se na podlagi tega njegov reakcijski čas poveča z 1 sekunde na 1,5 sekunde. Oba voznika se sedaj peljeta s hitrostjo 60 km/h, dovoljena hitrost pa je 50 km/h. Razdalja do ovire je 26,1m.

Tabela 7. Prikaz razlike v dolžini poti ustavljanja vozila pri povečanem reakcijskem času

	Hitrost vozila 60 km/h	Hitrost vozila 60 km/h
Reakcijski čas [s]	1,0	1,5
Reakcijska pot [m]	16,7	25,0
Pospešek [m/s ²]	7,8	7,8
Pot zaviranja [m]	17,5	17,5
Pot ustavljanja [m]	34,2	42,5

Iz tabele je razvidno, da oba voznika zadeneta v oviro. Za prvo vozilo sledi, da je hitrost, s katero zadene v oviro, 40,6 km/h. V primeru drugega vozila, pri katerem ima voznik še povečan reakcijski čas, pa je hitrost, s katero zadene vozilo v oviro, 57,8 km/h. Iz primera je tudi razvidno, da imata reakcijski čas voznika in s tem povezano njegovo psihofizično stanje med vožnjo pomembno vlogo pri dolžini poti ustavljanja, ki pa ima velik vpliv na varnost v cestnem prometu.

ZAKLJUČEK

V članku so predstavljeni glavni dejavniki, ki vplivajo na varnost v cestnem prometu. Prikazan je vpliv cestišča, reakcijski čas voznika in hitrost vožnje vozila na dolžino zavorne poti, poti ustavljanja ter tako na varnost v cestnem prometu. Hitro lahko ugotovimo, da je še vedno hitrost tista, ki v končni fazi v največjem obsegu vpliva na varnost v cestnem prometu. Hitrost je bila in je najpomembnejši vzrok nesreč. To seveda potrjujejo tudi statistični podatki, saj se skoraj 50% prometnih nesreč zgodi zaradi neprilagojene hitrosti vožnje. Prej ko bomo to dejstvo sprejeli, se ga zavedali in se zavedali tudi posledic, prej bomo začeli uveljavljati različne ukrepe in premišljeno voziti.

Povedati je potrebno, da ni dovolj le vzgoja, niso dovolj le zagrožene kazni in represivni ukrepi, tudi ukrepi za umirjanje prometa niso vsemogočni, pa tudi vozilo, če je še tako varno, ne more zagotoviti popolne varnosti. Lahko pa so učinkovite skladne rešitve na različnih področjih. Hitrost ubija, a rešitev ni v tem, da ubijemo hitrost. Prilagoditi jo moramo potrebam in vrednotam za večjo varnost in mobilnost. Nevarnosti, ki se pojavijo zaradi cestnega prometa in ki vplivajo tako na voznika kot tudi na ostale udeležence v cestnem prometu, ne moremo nikoli izključiti. Prometne nesreče so se dogajale in tudi v prihodnosti se bodo, kajti še vedno je človeški dejavnik tisti, ki igra v končni fazi največjo vlogo.

Miran OBLAK, prom. tehnolog,
Prometna šola Maribor, Višja prometna šola
Dr. Boštjan HARL, udis.,
Fakulteta za strojništvo Maribor

LITERATURA

1. Brecl, Janko. 2004. Urbanizem in cestni promet 2. del (zbrano gradivo) Maribor. Višja prometna šola Maribor.
2. Oblak, Miran. 2006. Vpliv cestišča, hitrosti vozila ter reakcijskega časa voznika na varnost v cestnem prometu. Diplomsko delo. Višja prometna šola Maribor.
3. Rotim, Franko. 1990. Elementi sigurnosti cestovnog prometa Svezak 2. Kinetika vozila. Zagreb. Znanstveni savjet za promet.
4. Čeček, Friderik. 1997. Motorno vozilo. Ljubljana. Tehniška založba Slovenije.



FUNDACIJA Z GLAVO NA ZABAVO JE AKTIVNA NA PRIREDITVENEM IN MEDIJSKEM PODROČJU

Fundacija Z glavo na zabavo je s svojimi preventivnimi aktivnostmi dejavna že šesto leto. Ustanovljena je bila z namenom zagotavljanja pogojev za redno izvajanje različnih medijsko podprtih projektov primarne preventive v okoljih, kjer se srečujejo in zabavajo mladi. Preko prireditev Z glavo na zabavo v popularnih lokalih, na odmevnih javnih prireditvah in na tradicionalnih šolskih prireditvah (maturantski plesi, študentske zabave in maturantski izleti) mlade na nerestriktiven način ozaveščajo o škodljivi rabi alkohola in jim predvsem praktično pokažejo, da se je mogoče odlično zabavati brez obveznega popivanja in drugih škodljivih pomagal.



Ta okolja so že v svojem drugem letu delovanja razširili še na velike nakupovalne centre, saj so želeli poleg mladih v projekt pritegniti tudi njihove starše.

Vsebino letošnjega projekta ZGNZ pa niso vezali le na opozarjanje glede škodljive rabe alkohola ter nezdržljivost alkohola in vožnje v cestnem prometu, temveč so v želji, da bi njihovo gibanje predstavljalo simbol

za aktivno in zdravo preživljanje prostega časa, nekatere prireditvene aktivnosti iz pivskih okolij že prenesli na različne "prireditve z namenom", športne poligone in v naravo ter tako mladim ponudili nove atraktivne ideje za druženje.



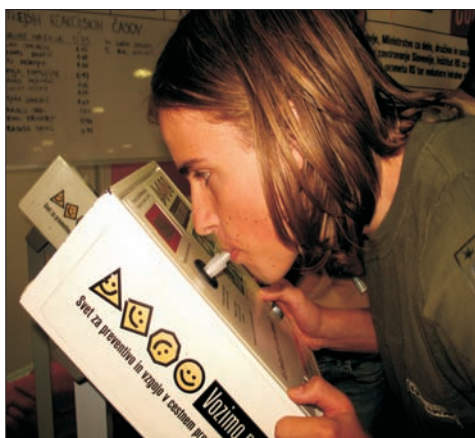
Prepričani so, da je zdrav življenjski slog, ki ga pooseblja njihov program in izvajalci prireditev ZGNZ, Generacija Nulanula, še kako pomemben dejavnik zabave mladih in njihovega življenja nasploh. Duhoviti voditelj in mojster rimane besede Pižama, požiralec ognja in čarodej Sam Sebastijan, DJ Zok, Peter s kitaro, Klemen, Zlatan, Mirče, Jan, Urša, Sara, Barbara in drugi tudi to jesen s svojo pozitivno energijo in prenovljenim programom navdušujejo na različnih prizoriščih: v okviru Študentske arene v Ljubljani, na Mirovniškem festivalu v Slovenj Gradcu, v okviru projekta Mladi na avtocestah, ki so ga pripravili skupaj s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS ter DARS-om, v nekaterih popularnih lokalih širom Slovenije in še kje, do že tradicionalnega zaključka na mariborskem Štuku, ki bo letos v ponedeljek, 4. decembra. Ob tem bodo tako kot vsako leto deset sobotnih dopoldnevov namenili nekoliko širši ciljni skupini, predvsem družinam, saj prilagojene prireditve izvajajo tudi v večjih Mercatorjevih centrih po Sloveniji. Le-tam svojim siceršnjim

mehanizmom zdrave zabave dodajo razširjene aktivnosti Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS pod prepoznavnim imenom Vozimo pametno: tehtnice za preverjanje naletne teže (prikazujejo sile, ki delujejo pri trku s hitrostjo 30, 50 in 90 km/h) in mini avto za demonstracijo pravilne namestitve otroških avtosedežev ter pravilno uporabo varnostnih pasov. Vse to boste lahko praktično preizkusili tudi na njihovi zaključni prireditvi, ki bo 2. decembra v ljubljanskem Mercator Centru. Prav povsod pa boste deležni tudi odlične zabave z Generacijo Nulanula, reševanja poučnih nagradnih anket, promocijske prodaje brezalkoholnih pijač...



Seveda še naprej ostajajo zvesti načelu nerestriktivnosti, kar pomeni, da se lahko z njimi zabavajo vsi, privlačnih nagrad pa bodo deležni le trezni. Med tistimi glavnimi je zagotovo mamljivo povabilo generalnega pokrovitelja Fundacije Z glavo na zabavo družbe Droga Kolinska d.d., ki bo v četrtek, 7. decembra, srečneže popeljala na koncert skupine Red Hot Chilli Peppers na Dunaj. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS bo poklanjal koristno, že standardno nagrado - dan v šoli varne vožnje Braneta Kuzmiča, Poslovni sistem Mercator bo pripravil lep izlet v naravo, fundacija pa bo nekatere nagrajence popeljala novim adrenalinskim doživetjem nasproti.

Vrhunec njihovih prizadevanj za zdrav življenjski slog mladih pa predstavlja serija desetih polurnih mladinskih TV oddaj Z glavo na zabavo, ki so jih pripravili v sodelovanju s Produkcijsko skupino Mangart. Oddaje, katerih tematika obravnava zaskrbljujoče trende, ki jih diktira kapital in še kako vplivajo na način življenja mladostnikov, si lahko med 16. oktobrom in 18. decembrom vsak ponedeljek popoldne s po dvema ponovitvama ob sredah in nedeljah ogledate na 2. programu Televizije Slovenija.



"Serija oddaj postavlja zrcalo naše družbe, kaže anomalije, pa tudi nove možnosti in perspektive mlade generacije. Gre za oddaje, ki "plešejo" na mirne in divje ritme, ki se veselijo in razmišljajo, ki

imajo VIZIJO! To so oddaje, v katere se zaljubiš ali pa jih ne zmoreš gledati. Odvisno od tega, kako živiš in koliko si pripravljen razmišljati. Z glavo na zabavo so oddaje, ki cenijo, če si hladen ali vroč... ker če si mlačen, te izpljunejo proč!" kot bi jih nazorno opisal eden glavnih avtorjev, Tomaž Grubar s Produktijske skupine Mangart, sicer tudi član programskega sveta Fundacije Z glavo na zabavo.

Ogled omenjenih oddaj so omogočili tudi na svoji spletni strani www.fundacija-zgnz.si, na kateri boste našli še marsikaj zanimivega (fotografije z vseh prireditev, udarne TV spote Manj alkohola za več življenja! in ostale TV spote, TV oddaje letnika 2005 in 2004, privlačne predstavitve članov Generacije Nulanula, glasbene komade ZGNZ, poučne ankete...).



K boljšemu pregledu delovanja Fundacije Z glavo na zabavo bodo pomagale naslednje številke: v šestih letih in pol so skupno izvedli že 240 prireditev, ki se jih je udeležilo skoraj 200000 pretežno mladih obiskovalcev. Na prireditvah so opravili 60000 preizkusov alkoholiziranosti, v tem času pa je bilo izpolnjenih preko

54000 poučnih anket, ki strokovnjakom, ki so vključeni v projekt, služijo za raziskave o navadah in vrednostnih sodbah mladih glede uporabe alkohola v naši družbi. Treznim obiskovalcem so razdelili številne lepe nagrade pokroviteljev. Prav tako se v času njihovih prireditev opazno zmanjša poraba alkohola in s tem poveča prodaja brezalkoholnih pijač.

Tatjana Krovos
Fotografije: Klemen Razinger

KAKO JE NEKOČ POTOVALA POŠTA

Beseda pošta izhaja iz latinske besede posta, skrajšano od posita (posita statio), kar pomeni postajo za zamenjavo konj pri Rimljanih. Danes pomeni organiziran prenos sporočil na daljavo od pošiljatelja do naslovnika in sodi med prometne dejavnosti. Ob besedi pošta najprej pomislimo na pisna sporočila. Želja, da bi različna sporočila prenašali tudi na daljavo, je bila že od nekdaj prisotna pri ljudeh.

Organiziran prenos sporočil so poznali že v Egiptu leta 3000 pr.n.št., na Kitajskem pa že prej. Najdena je bila korespondenca med Amenofisom IV. In kraljem Mitanije, ki prvemu izraža sožalje ob smrti očeta. Tudi druge kulture starega veka (Babilonci, Asirci, Feničani, Perzijci) so imele poštne službe. V 6.stol.pr.n.št. je perzijski kralj Kir organiziral prenos sporočil s konjskimi štafetami in s pomočjo stalnih vmesnih postaj.

Pri Grkih so vesti prenašali kurirji in hitri kurirji. Tudi Rimljani so imeli stalno kurirsko službo za povezavo s provincami. Njihova prvotna poštna organizacija je bila služba slov, ki so



Rimski poštni voz - relief iz 1.stol.,
vzidan v cerkvi Gospe Svete

prenašali sporočila med rimskim senatom in upravo v provincah. Na svoji poti se kurirji niso menjavali. Prvi rimski cesar Avgust pa je uvedel nekaj sprememb. Kurirje je nadomestil s hitrimi sli, ki so se na postajah menjali skupaj s

konji. Ker so bili nezanesljivi, je uvedel enega kurirja, ki je na postaji zamenjal le voz oz. konje. Ta poštna služba, imenovana vehiculatio, je v času Konstantina Velikega dobila naziv cursus publicus. Za prevoz pošte so najpogosteje uporabljali dvoosne potovalne vozove, imenovane raeda. K dobri poštni službi je pripomogla tudi načrtna gradnja cestnega omrežja.

Večina nas pozna legendo o pogumnem slu Filipidu, ki je pretekel razdaljo 42 km od Maratona do Aten, da je lahko prenesel sporočilo o zmagi Grkov nad Perzijci. Leta 490 pr.n.št. se je perzijska vojska izkrcala na SV Grčije in krenila nad Atene. Atenci so perzijsko vojsko prestregli pri kraju Maraton. Grški poveljnik je poslal najhitrejšega sla Filipida po pomoč v Šparto. Sel je pretekel 90 km v dveh dneh, a Špartanci so obljubili pomoč šele čez devet dni ob koncu njihovega verskega praznika. Filipid je tekel nazaj na Maratonsko polje ter Grkom sporočil špartanski odgovor. Medtem pa so Grki že napadli in tudi premagali nedisciplinirano perzijsko vojsko. Tekoč je moral znova na pot, tokrat v Atene, da bi posvaril meščane (Perzijci so nameravali iti v Atene po morju) in jim sporočil novico o zmagi. Ni čudno, da se je na koncu poti zgrudil od utrujenosti, saj je v resnici pretekel več kot 200 km. Zakaj Grki niso uporabili sla na konju? Ozke in neurejene ceste so potekale

v glavnem po razpokani, hriboviti pokrajini in na takem terenu je bil tekač mnogo bolj okreten oz. uporaben.

V 2.polovici 7.stol. je podobno kot rimska poštna služba delovala pošta arabskih kalifov. Do 10.stol. je imela po takratnem muslimanskem svetu približno 1000 kurirskih postaj. Izredno dobro je bila organizirana tudi pošta na Kitajskem, saj je segla prav v vse dele Kitajskega cesarstva.

V srednjem veku so prenos sporočil, novic, obvestil in tudi različnih dobrin (meso, vino, dragoceni predmeti) organizirali državni poglavarji, fevdalci, univerze, samostani, cehi. Zaradi slabih cest je bil promet v vozovi težaven. Poštna služba se je odvijala peš ali jež. Na prenašalce sporočil - pote in potovke so prežale različne pasti. Veljali so sicer za nedotakljive oz. varovane osebe, a so bili kljub temu pogosto tarča cestnih razbojnikov. Prenašalci sporočil so dobili plačilo od naročnika, ob uspešno prenesenem sporočilu pa pogosto tudi nagrado od prejemnika. Novice iz tujih mest (dežel) so prinašali tudi trgovci, rokodelci, potujoči pevci, dijaki oz. študenti. Okoli njih se je pogosto zbrala množica radovednežev, ki so z zanimanjem poslušali pripovedovanje o najnovejših dogodkih. V tem času so se pojavili poklicni sli, ki so se s prenašanjem sporočil preživljali. Pogosto so bili oboroženi, poročila pa so prenašali peš, na konjih ali z enovprežnimi vozovi. Poštne zvez je bilo vedno več in med glavnimi postajami so bile ustanovljene še mnoge vmesne. Za začetek rednih poštne zvez v Evropi štejeemo 1.marec 1501, ko je Filip I. (bodoči kastiljski kralj) imenoval Franca von Taxisa za svojega vrhovnega poštne mojstra. Začetek poštne institucije na Slovenskem pa predstavlja poštna zveza Innsbruck - Gorica - Ljubljana iz začetka leta 1500. Leta 1573 je nadvojvoda Karel Avstrijski ustanovil redno pošto iz Gradca v Ljubljano in nazaj, in sicer peš. Leta 1588 je uredil še redno pošto s konjem iz Gradca v Ljubljano in skozi grofijo Goriško do Benetk. Deželni stanovi Kranjske so mu pod določenimi pogoji odobrili prispevek 200 goldinarjev letno za poštne mojstra v Ljubljani. V Valvazorjevem času je prihajala v Ljubljano redna pošta z Dunaja, šla naprej na Vrhniko ter proti Gorici in Benetkam. Prek Višnje Gore, Novega mesta in Metlike je potovala pošta v Karlovac in nazaj. V 18.stol. se je večino pošte zaradi boljših cest in vozov prevažalo s poštami vozovi - diligencami (diližansami). Z njimi je potovalo tudi vedno več potnikov.



Postiljon na konju pred Ljubljano - bakrorez Ygidija van der Heydena iz druge polovice 17. stol.



Postiljonski rog

Zaradi hitrega napredka v razvoju pošte se je pojavila zamisel o uvedbi enostavnejšega načina plačevanja poštne. Prva poštna znamka je bila izdana l.1840 v Veliki Britaniji, izdajanje pa se je hitro širilo v druge države, npr. v Švico, Brazilijo, ZDA, Francijo. Prve slovenske poštne znamke so bile izdane l.1919/20. Ime izdane serije Verigarji izhaja iz upodobitve sužnja, ki trga verige. Osnutke oz. motive za te znamke je izdelal slikar Ivan Vavpotič. Verigarji sodijo med najzahtevnejše izdaje znamk na svetu, in sicer zaradi raznovrstnosti uporabljenega papirja, tiska, barv in zobčanj.

Med prvimi, ki si je prizadeval za uvedbo poštne znamke, je bil Slovenec Lovrenc Košir. Kot poštni uradnik v času Avstro-Ogrske je že leta 1835 predlagal poštne ministru na Dunaju plačevanje poštne s poštami znamkami. Žal je bil njegov predlog naslednje leto zavržen, on pa velja za enega od prvih predlagateljev poštne znamke.



Lovrenc Košir, poštna znamka iz l.2004

Pomemben mejnik v razvoju poštne prometa je bila graditev železnice. Vlak je hitrejši kot jezdec oz. kočija, pa tudi pošte je bilo vedno več. Poštna uprava je morala popustiti in dovoliti prevoz pošte tudi z vlaki. A železnica ni dosegla vseh krajev in tako so za prevoz pošte tam še naprej uporabljali vprežne vozove. Te so začeli izpodrivati avtomobili, motorji in tudi kolesa. Ta prevozna sredstva za prevoz pošte uporabljajo še danes. Sicer pa so bila prometna sredstva za prenos oz. prevoz pošte zelo različna, saj se le-ta odvijata tudi po vodi in v zraku. Iz zgodovine so znana nenavadna prenašanja sporočil npr. s puščicami preko sovražnikovih položajev, s papirnatim zmajem, z baloni, jadralnimi letali. Svoj poštni urad je imela celo vesoljska postaja Mir, saj so astronomi na njej sprejemali in odpošiljali tudi navadna pisma.

Med prenašalci sporočil, ki so bila najprej ustna, šele nato pisna, je zagotovo na prvem mestu človek. Pomagal si je z različnimi tehničnimi in prevoznimi sredstvi in tudi z živimi pomočniki: konji, kamelami, osli, severnimi jeleni, psi. Ob koncu 19.stol. so v Belgiji skušali vključiti v poštne promet tudi mačke, opremljene s pisemskimi pošiljkami. Poskus je bil neuspešen, saj so bile preveč nedisciplinirane in nezanesljive. Najbolj znana poštna služba na konjih pa je bil ameriški Pony Express, sistem, ki je imel 80 jezdecov, 500 konjev in 190 postaj. Med jezdecami Pony Expressa je bil Bill Cody z vzdevkom Buffalo Bill. Edina žival, ki lahko samostojno prenese pošto, je golob pismonoša. Poštne golobe so uporabljali že Asirci, Egipčani, Indijci, pa tudi Grki, Džingiskan in kitajski trgovci. Ptice, med njimi golobi, dobro zaznavajo geomagnetne sile in tako lahko vedno najdejo pot domov. Znana je uporaba golobov

pismonoš v vojaške namene vse od časov starega Rima do druge svetovne vojne.

Zaradi sodobnega (elektronskega) načina prenašanja sporočil pisem, dopisnic in razglednic ne pišemo več tako pogosto, kot smo jih včasih. Za mnoge ljudi pa pošta še vedno ostaja edini način pošiljanja in sprejemanja sporočil.

Razglednice, kakršne poznamo danes, so se oblikovale postopoma, in sicer iz dopisnic. Sprva so bile brez slike, namenjene le sporočilu. Prve razglednice s sliko kraja bivanja so se pojavile v začetku osemdesetih let 19. stol. Sprejete so bile z zadržkom, saj je bilo ljudi strah, da bi napisana sporočila prebral še kdo drug. Imeli so jih bolj za "igračo". Prve slike na razglednicah so bile majhne, sčasoma pa so zavzele celotno hrbtno stran. Naslovno stran so razdelili na dva dela: en del za naslov in znamko, drugi del za sporočilo. Take razglednice so

začeli uporabljati v Veliki Britaniji l. 1902, pri nas pa konec l. 1904.

Cvetka Škof

Viri informacij in slikovnega gradiva:

- *Enciklopedija Leksikografskog zavoda. 1969. Zagreb.*

- *Bračič, Bojan. Pošta nekoč in danes. V: GEA, januar 2003*

- *Grafenauer, Niko. 1992. Stara Ljubljana. Ljubljana. MIK Trade d.o.o. & Niko Grafenauer.*

- *Sitar, Sandi. 1995. Z vozili skozi čas. Ljubljana. Prešernova družba.*

- *Slovenski veliki leksikon. 2004. Ljubljana. Mladinska knjiga Založba d.d.*

- <http://www.rokovtek.com>

- <http://www.posta.si>

"SVOBODA" ZA DVA MILIJONA TOLARJEV

MAKSI je skrajšano ime za Motoristične Aktiviste Slovenije, društvo, katerega člani se zavzemajo za zmanjšanje števila žrtev na naših cestah. Organizirajo učenje varne vožnje, s svojim znanjem, predlogi in idejami sodelujejo pri spreminjanju zakonodaje, skušajo vplivati na miselnost in odgovornost slovenskih motoristov. Eden izmed prizadevnih članov MAKSI-ja je tudi Tomaž Lukman, ki je za Varno pot napisal že več člankov s področja varnosti v svetu motociklizma.

Kako deluje MAKSI?

Društvo aktivno deluje od leta 2003 za razvoj uporabe in enakovredno obravnavo motoriziranih dvokolesnikov v prometu. Njihove uporabnike ščitimo kot uporabnike cest, potrošnike in odgovorne državljane. Zavzemamo se za varnost in souporabo cest na podlagi osveščanja, preventive in izobraževanja z namenom uveljavljati znanje in zavest namesto represivnih metod. MAKSI-jev namen in vloga sta zastopanje interesov slovenskih motoristov ter promocija in zaščita motociklizma v Sloveniji.



Društvo deluje na popolnoma prostovoljni ravni, ima trdno jedro, ki ga žene, in članke, ki s simbolično članarino vsako leto prispevajo k uresničevanju zastavljenih načrtov. Med njimi je najpomembnejši projekt Varno z motociklom, v okviru katerega smo letos izpeljali že četrto sezono brezplačnih delavnic varne vožnje.

Kako se je vse skupaj začelo?

Zamisel, da lahko motoristi nekaj naredimo za svojo varnost in pravice se je porodila v času, ko je motociklizem v Sloveniji doživljal največji bum. Hkrati z nenadnim porastom števila

motoristov se je povečalo tudi število prometnih nesreč, žal vse preveč smrtnih. Poleg neizkušenosti se je v motorističnih krogih krivda večinoma valila na avtomobiliste, ki naj bi naše pojavljanje na cestah razumeli kot grožnjo in vsiljevanje. Na obeh straneh je bilo precej nerazumevanja problematike, država pa s svojimi tedanjimi zakoni motoristom tudi ni bila preveč naklonjena.

Čeprav bo slišati zelo pretenciozno, smo takrat verjeli, da lahko naredimo revolucijo. Motoristi so enkrat že dokazali, da se znajo postaviti za svoje pravice, ko so množično obiskali državni zbor in predali peticijo za spremembo zakonodaje. In uspeli! Spraševali smo se zakaj te enotnosti ne bi izkoristili za dosego večje varnosti. Tako se nas je iz debate na spletnem forumu Motosvet o tem, kako si pridobiti enakopravnost, nekaj najbolj resnih preselilo na srečanja članov foruma, kjer smo v živo premelevali različne možnosti. Padla je odločitev, da se ustanovi društvo, ki ne bo tipičen motoklub, pač pa bo aktivno delovalo v dobro vseh motoristov.

Sledili so neskončni sestanki, na katerih se je pripravljala osnutek statuta društva in naših ciljev. Projekt je bil zastavljen zelo ambiciozno, če danes pogledam nazaj, mnogo preveč. Na papirju smo postali podobni veliki organizaciji, ki pa zaradi različnih razlogov ni mogla funkcionirati. Želeli smo premikati gore, zaradi česar smo poželi veliko odobravanja in že na prvem občnem zboru pridobili nesluteno podporo. Ko pa je bilo končno treba poprijeti za delo, nas je pomanjkanje sredstev, časa in človeških virov prikovalo na mestu in dolgo se ni zgodilo skoraj nič. Trajalo je vsaj leto dni, da smo si opomogli, zbrali najbolj resne članke in začeli manj pompozno, vendar premišljeno. Organizacija spretnostne vožnje na turističnem reliju avto-moto društva nam je ponudila odlično idejo, kako lahko sami v dokaj varnih razmerah poskrbimo za izpopolnjevanje vožnje motociklov. Nekaj stožcev in parkirišče je bilo dovolj za temeljito vadbo, katere so se zelo hitro razveselili tudi prijatelji

motoristi. Tako je nastal projekt Varno z motociklom, s katerim se je do neke mere udeležilo poslanstvo društva Maksi.

Poleg delavnic varne vožnje se društvo ukvarja še s spremljanjem zakonodaje in podajanjem mnenj ter predlaganjem sprememb, ki bi lahko tvorno vplivale na položaj motoristov. Zdaj, ko se je sezona zaključila, pa največ truda posvečamo pridobivanju novih sredstev za prihodnje leto, potegujemo pa se tudi za status društva v javnem interesu.

Želeli smo premikati gore, zaradi česar smo poželi veliko odobravanja in že na prvem občnem zboru pridobili nesluteno podporo. Ko pa je bilo končno treba poprijeti za delo, nas je pomanjkanje sredstev, časa in človeških virov prikovalo na mestu in dolgo se ni zgodilo skoraj nič.



Od kod črpate sredstva za vaše delovanje?

Projekt Varno z motociklom in delavnice varne vožnje finančno podpira Občina Ljubljana, polovico sredstev pa društvo zagotavlja iz lastnih virov, kot so članarine, donacije in sponzorstva. Vsi, ki aktivno sodelujemo pri projektih društva, to počnemo prostovoljno in za to ne prejemo nobenega nadomestila.

Kako je organizirano učenje varne vožnje pri MAKSI-ju?

Delavnice varne vožnje organiziramo enkrat na mesec, vsako tretjo nedeljo, na parkirišču tehničnih pregledov Atos Vis v Šiški. Na leto jih pripravimo osem, včasih pa tudi kakšno promocijsko izven Ljubljane. Za to priložnost parkirišče spremenimo v pravi vadbeni poligon z vsemi vajami, ki jih motoristi opravljajo pri izpitu A-kategorije. Vaje so seveda zahtevnejše, saj so naše delavnice namenjene izpopolnjevanju vožnje aktivnih motoristov. Dodane so tudi naprednejše vaje, kot je na primer vožnja v krogu za spoznavanje različnih tehnik vožnje v zavoju. Pri zahtevnejših vajah so v tako imenovanem vodenem delu delavnic navzoči učitelji vožnje, ki udeležencem pomagajo z nasveti in napotki. No, včasih delajo tudi mišice, saj je treba tu in tam pobrati kakšen motor. Padci pa se v najhujših primerih končajo s kakšno prasko na pločevini ali počenim smerokazom, saj so hitrosti zelo majhne. Tudi to je del cestne prakse.

Naj še dodam, da so delavnice razdeljene na teoretični in praktični del, v prihodnji sezoni pa nameravamo teoriji posvetiti dodatno pozornost in jo obogatiti s še več strokovnega znanja in nasvetov iz prve roke.

Kakšni so odzivi na vaše delovanje?

Odzivi na MAKSI in naše početje so zelo različni, sploh na začetku so bili zelo burni. Iz motorističnih krogov nismo poželi samo odobravanja pač pa so se mnogi počutili ogrožene. Še

danesh moramo ljudem dopovedovati, da nismo klasičen motoklub, ki organizira srečanja in vožnje, in da je naše delo usmerjeno v preventivo. V štirih letih delovanja smo si vsekakor pridobili mnogo več privrženec, pozitivno pa nas ocenjujejo tudi razne organizacije in državni organi. V veliko čast si štejemo, da smo bili povabljeni na razpravo v državni zbor glede dopolnitev zakona o varnosti cestnega prometa in povabilo k tvornemu dialogu pri snovanju novega nacionalnega programa o varnosti cestnega prometa.

Ostaja pa še vedno velika težava v nerazumevanju našega načina dela. Ljudje že po naravi ne cenijo tistega, kar je brezplačno, mi pa se strogo izogibamo pobiranju kakršnegakoli plačila za udeležbo na delavnicah. Ob tem, da nas nekateri vidijo kot konkurenco, čeprav to nismo, se pojavljajo še dvomi v našo strokovnost. Ves čas poudarjamo, da naše delavnice zaradi množične udeležbe in pomanjkanja časa za individualno delo z udeleženci niso namenjene učenju in da za tovrstno usposabljanje obstajajo primernejše šole varne vožnje.

Kolikšno je sodelovanje in podpora institucij, društev in drugih, ki se ukvarjajo s podobno problematiko?

Čeprav se trudimo vzpostaviti tesnejši stik z motoklubi, posebnega napredka ni videti, ker imamo pač različne interese. K nam prihajajo posamezniki iz vrst motoklubov, nekajkrat pa smo se tudi že dogovorili za organizacijo promocijske delavnice varne vožnje za potrebe kluba. V glavnem pa se tu zaplete pri pokritju operativnih stroškov, kajti za te dejavnost nimamo predvidenih sredstev.

Sicer pa vsako leto zgledno sodelujemo s kolesarskim društvom Radenska Rog, saj že nekaj let skrbimo za mobilno varovanje kolesarskega maratona Franja. Tudi to je del naše promocije.

Še danes moramo ljudem dopovedovati, da nismo klasičen motoklub, ki organizira srečanja in vožnje, in da je naše delo usmerjeno v preventivo.



Maksi in mladi

Kakšno je vaše mnenje o motoristih in njihovem načinu razmišljanja?

Kot sem povedal že na začetku, je motociklizem pri nas že doživel prvi bum, od takrat pa število dvokolesnikov še vedno strmo narašča. V iskanje svobode in vetra v laseh, kot pravimo, se podaja vse več ljudi, med njimi tudi posamezniki, ki menijo, da si za dobra dva milijona tolarjev zares kupijo svobodo in se zato na cestah lahko vedejo povsem neodgovorno. To meče slabo luč na vse motoriste, povečuje napetost in nestrpnost med udeleženci v prometu, kar na koncu vodi v katastrofalno statistiko. Letos smo na primer spet prekosili same sebe in postavili žalosten rekord. Ni minil teden, da cesta ni pobrala krvnega davka tudi med nami.

Kje Vi vidite možnosti za zmanjšanje krvnega davka na naših cestah?

Mnenje strokovnjakov, kateremu se pridružujem, je da smo Slovenci izredno nestrpni in nekulturni vozniki, ki nam je za sobivanje na cesti malo mar. Takšnega odnosa do prometa se čez noč ne da spremeniti, zato bi bil potreben globlji poseg v mentaliteto ljudi, kar pa je mogoče samo z aktivnim osveščanjem in preventivnimi akcijami, mnogo manj pa z represijo, ki je še vedno glavno orožje države. Vse skupaj bi se moralo začeti že pri najmlajši populaciji, ki je za to najbolj dojemljiva. Poglejte, vsako leto je cel halo okoli prvega septembra, ko se začne šola. Vseh so polna usta, kako se bo skrbelo za varnost na cesti, pa o poostrenem nadzoru in tako naprej. In zgodba se vsako leto ponovi. Peščica neumnih plakatov in policisti na nekaj najbolj obremenjenih prehodih za pešce. Dokler država ne misli v prometno varnost investirati večjih sredstev, se število žrtev ne bo drastično zmanjšalo, pa čeprav se vlada vsako leto pohvali z lepšimi statistikami. Eno človeško življenje je v EU baje vredno okoli 4 milijone evrov, pri nas pa dvomim da ta vsota presega nekaj deset milijonov tolarjev. Vsekakor pa je vsak v prvi vrsti odgovoren za svoja dejanja in še vedno lahko za svojo varnost največ stori sam, kar dokazuje tudi Maksi.

MAKSI je začel izdajati revijo. Kako še promovirate svoje delovanje?

Res je, imamo glasilo društva MAKSI informator, ki je na žalost zaradi pomanjkanja denarja na voljo samo v elektronski obliki. Izhaja dvakrat na leto, vsebuje pa v glavnem informacije o našem delovanju, izpeljanih akcijah in seveda besedila s področja varnosti v cestnem prometu in razprave o preventivi. Imamo tudi svoje spletno mesto www.drustvo-maksi.si, ki je predvsem namenjeno informiranju o tekočem delu društva, naših delavnicah, na njem pa so na voljo tudi novice s področja preventive in zakonodaje.

O našem delu smo že večkrat spregovorili na kakšnem radiu, Info TV je o naših delavnicah posnel celo daljši prispevek. Odzivamo se tudi na povabila na razne okrogle mize in razprave o problematiki varnosti motoristov in drugih udeležencev v prometu. Letos smo se predstavljali tudi na lastnem razstavnem prostoru na sejmu Moto boom v Celju, kjer smo organizirali tudi delavnico varne vožnje.

Tako imenovani motozbori so med motoristi zelo priljubljen dogodek. Alkohol je tam močno prisoten. Ali se je že zgodilo, da bi bil na taki prireditvi prepovedan? Vsaj v spomin žrtvam ceste.

Za kaj takega še nisem slišal in menim, da je malo verjetno, saj se večina motozborov financira ravno od prodaje pijač, s sokom in kokakolo pa bi bolj malo zaslužili. Motoristi nismo nič kaj večji pivci kot povprečen smrtnik, prej nasprotno, vendar so motozbori tradicionalno namenjeni zabavi, ta pa, se zdi, da brez alkohola nima enakega učinka. V glavnem je pa tako, da tisti, ki namerava piti, tudi prespi na kraju dogodka, saj zbori trajajo dva dni in je za počitek vedno poskrbljeno.

Da bi bil alkohol prepovedan v spomin žrtvam ceste? Odkrito povedano je med motoristi izredno malo žrtev zaradi vpliva alkohola, mnogo manj kot med avtomobilisti. Predvsem se pojavljajo med vozniki koles z motorjem. Voziti motor pod vplivom alkohola je povsem nekaj drugega kot voziti avto, ki je stabilen ne glede na stanje voznika. Če pijan sedeš na motor,

tvegaš, da boš, še preden spelješ, ležal na boku. Mnogi imamo svoje konjičke preveč radi, da bi jih obtolkli na tak način.

V letošnji sezoni so postali zelo priljubljeni blagoslovi motorjev, ki imajo v osnovi povsem sprejemljivo poslanstvo. So pa to nekajurni dogodki, po katerih se vsi odpeljejo naprej in kjer alkohol zares ni dobrodošel, pa ga je ponekod na žalost vseeno mogoče dobiti. Škoda, da organizatorji tovrstnih srečanj nimajo toliko odgovornosti, da bi se odpovedali delu zaslužka, pa čeprav je izkupiček namenjen v dobrodelne namene.



Prikaz snemanja čelade v primeru nezgode

Kaj Vam pomeni biti motorist?

O svoji strasti lahko človek govori ure in ure, pa bom vseeno poskusil biti kratek. Biti motorist je zame način življenja in razmišljanja. Pogosto se sprašujem, kako pojasniti mojo zavestno odločitev, da se ukvarjam s tako rizično dejavnostjo, vendar ljudje pač ne slovimo po svoji racionalnosti, ko nas vodi strast. Če se jo da podedovati, potem sem jo dobil po svojem starem očetu, s katerim se nisva nikoli srečala, saj je njegovo življenje ugasnilo na motorju, ko je bil moj oče še otrok. Od takrat so bili motorji v družini tabu, mene pa je vseeno že od malih nog vleklo k njim.

Poleg odnosa, ki ga gojim do motociklizma kot tehnični navdušenec, je motor moje osnovno prevozno sredstvo, ker je praktično, varčno in uspešno zdravilo za vsakdanji stres in prometne zastoje. Uporabljam ga tudi v prostem času, da se z ženo zapeljeva na kakšen izlet ali dopust, ki je vedno posebno doživetje že samo zaradi drugačnega stika z okoljem in ljudmi. Najina družba so ljudje z različnim interesi, ki pa nas povezuje ljubezen do motorjev. Tu pa je še MAKSI, v katerega vlagam veliko truda zato, da bi motociklizem lahko spoznalo in uživalo čim več ljudi.

V kratkem boste postali očka. Del vzgoje Vašega otroka bo tudi prometna vzgoja. Kakšna bo?

Trenutno svoj način vzgoje še precej idealiziram, vendar sem prepričan, da v praksi ne bo tako lahko. Vsekakor bom na svojega otroka poskusil prenesti občutek za odgovornost, strpnost in enakovrednost, pri tem pa ne nameravam biti popustljiv. Ne nameravam mu ničesar vsiljevati, ampak če se bo odločil iti po mojih stopinjah, se bo moral najprej sprijazniti s tem, da bo njegovo uvajanje potekalo po korakih in stoodstotno varno.

Mira Vidmar Kuret

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI NA OŠ SAVSKO NASELJE

Dejavnosti naše eko šole so potekale v okviru tehniških in naravoslovnih dnevnov od 1. - 5. razreda in prometnega krožka

Osrednja tema: PODNEBNE SPREMEMBE

Datum: 16. - 22. september, 2006

Kraj: šola, šolska okolica

Cilj: Naš glavni cilj je bil povezati teme mobilnosti s podnebnimi spremembami in z večjo ekološko ozaveščenostjo, kar bi vsaj malo pripomoglo k ozaveščanju javnosti o vplivih prometa na onesnaženost v našem mestu.

NAJPOMEMBNEJŠE DEJAVNOSTI, KI SO JIH IZVE- DLE RAZREDNIČARKE Z UČENCI IN NJIHOVA SPOROČILA

1. razred, razredničarka: Alenka Lukaček, vzgojiteljici: Mojca Merhar in Marija Gornik Prijatelj

Ker skrbimo za naš planet, je prav, da hodimo veliko peš - predvsem pa VARNO! V ponedeljek, 18. 9., smo se podali v akcijo EKOBUS (avtobus na "nožni" pogon) razredničarka, mentorica prometne vzgoje, najbolj pogumni učenci ter njihovi starši. Čeprav je bil za nami deževen vikend, se nismo ustrašili oblačnega jutra in na 1. postaji pobrali prvega potnika Leona. Do zadnje 6. postaje se nas je nabralo vsaj za en kombi.

V sredo, 20. 9., pa smo spoznavali prometna sredstva, znake, udeležence in promet s pomočjo učil, ki smo jih spoznali ob igri: prometne prte, prometno tablo, prometne znake, električni in leseni semafor.



2. razred, razredničarka: Marjeta Škorjanc Kosmač

Na temo Moja pot v šolo smo iskali ključne besede v zvezi s prometom. Nato smo se vozili z namišljenim avtobusom in čeprav ni bil "pravi", smo izdelali vozovnice, izbrali potnike in šoferja. Pogovarjali smo se o "voznji" glede na vlogo, ki smo jo

imeli.

Promet v naselju smo narisali na prometno cesto pri parkirišču šole ter s tem sporočili, da ga je preveč, ker ogroža Zemljo.

3. razred, razredničarki: Marija Hrovat in Damjana Vrščaj

3. b si je ogledal varnejše poti v naselju. Izpolnili smo vprašalnik Detektivi na cesti, s katerim smo prišli do ugotovitev, da:

- največkrat v šolo pridemo sami oz. v spremstvu staršev ter peš oz. z avtobusom,
- za pot porabimo od 3 do 20 minut,
- se v šolo najraje pripeljemo z avtom,
- ob popoldnevih se igramo povsod, najraje pa na šolskem igrišču, dvorišču in športnem igrišču,
- se najraje igramo z žogo, tečemo, se vozimo s kolesom in rolamo,
- ob popoldnevih radi gledamo TV skupaj s starši in običemo prijatelje,
- imamo najraje semafor pri prečkanju ceste.

V tednu mobilnosti pa nismo pozabili, da imamo oči, ušesa in nos. Narisali pa smo tudi, kaj nam je bilo všeč in kaj ne.

4. razred, razredničarki: Silva Seliškar in Zlatka Perne

Raziskovali smo varnejše poti v šolo in domov. Opazovali smo nevarna mesta, jih fotografirali in zapisali, zakaj so nevarna. Označili smo jih v šolskem načrtu.

Pogovorili smo se, zakaj uporabljamo varne poti in zakaj označujemo nevarna mesta. Ugotovili smo, da je postala zelo nevarna Mislejeva ulica zaradi gradbišča, tovarnjakov, ni pločnikov, ter da je živa meja pri vrtcu na Endliherjevi zrasla nad pločnik in ovira varno hojo.

Po poskusih pri pouku NIT smo sicer uničili nekaj jajc, a hkrati spoznali, da RED JE VEDNO PAS PRIPET in da BISTRO GLAVO VARUJE ČELADA!

Po anketi za otroke - Varna pot, smo pregledno predstavili sošolcem rezultate v obliki prikazov in jih razstavili.

Ugotovili smo, da je za varnost v prometu pomembno, da vsak udeleženec opazi druge, da drugi opazijo njega, in da vsakdo izve za namero drugega, ter da NAJKRAJŠA POT NI VEDNO VARNA!

5. razred, razredničarki: Irena Prinčič in Tjaša Pirc

V akciji ŠOLSKO IGRIŠČE BREZ AVTOMOBILA, smo želeli opozoriti na glavni cilj tedna mobilnosti. Na dovozne poti šolskega igrišča smo postavili "zelene" ovire in sporočila na tablah. Večina mimoidoših je učence pohvalila za trud in pozdravila akcijo ob branju sporočil.

Le en lastnik avtomobila iz bližnjega bloka ni bil zadovoljen.





V okviru prometnega krožka:

KOLESARSKI DAN

20. 9. smo se z mentorico PV in učenci 6. razreda udeležili najbolj zanimive prometne akcije v mestu - KOLESARSKI DAN.

Udeležili smo se vseh izobraževalnih točk.

Tudi vreme je bilo lepše kot po navadi in veliko novega smo izvedeli in ponovili o prometnih predpisih, o boljšem delovanju kolesa (Servis VELO), o nevarnih križiščih (predstavniki ZŠAM), o izbiri in nošenju čelade (TOP STIL), o delu Policije in RK, delu AVTO ŠOL...

Na koncu našega druženja smo ugotovili, da je bila Miklošičeva zelo zaparkirana.

PREVZEM PROMETNOVZGOJNIH PRIPOMOČKOV

Mentorji prometne vzgoje smo 21. 9. na OŠ Vita Kraigherja prejeli lesene semaforje, ki bodo dragocen pripomoček v prvi triadi devetletke pri pouku prometnovzgojnih vsebin.



Silva Seliškar,
OŠ Savsko naselje

VARNA POT - NEVARNA POT

Zavod za slepo in slabovidno mladino v Ljubljani stoji ob Langusovi ulici in je sosed Ministrstva za promet in zveze. Na tej šoli sem zaposlen kot učitelj tehnične vzgoje ter tehnike in tehnologije ter mentor za prometno vzgojo.

Ob vsakem začetku šolskega leta za nekaj tednov postavim tri triopan opozorila o šolski poti vzdolž ulice, ki povezuje Langusovo in Hajdrihovo ulico, s katere je zadnji dve leti uradni vhod na območje šole.



Na začetku ulice odstranjen triopan (da se pridobi nedovoljeno parkirno mesto)

Žal prometna kultura uslužbencev ali obiskovalcev objekta v katerem je ministrstvo za promet zelo slaba, kar se vsakod-

nevno lahko vidi na primerih mirujočega prometa oz. parkiranja.

Od prvega dne novega šolskega leta nevestni vozniki parkirajo vzdolž šolske poti in zasedejo dohod do vhoda v šolo in prehod za pešce tako, da odstranijo opozorilni triopan ali se vanj zaletijo, ga podrejo in povozijo. Vsak dan je potrebno večkrat ponovno postavljati opozorilo in menjati polomljeno leseno konstrukcijo.



Noben od treh opozorilnih znakov ni ostal nepoškodovan (zaleteni, polomljeni, povozeni)

Ureditev novega vhoda na šolsko območje je predvidevalo možnost uvoza avtobusov na obsežno šolsko parkirišče, kjer bi

slepi in slabovidni učenci mirno vstopali in izstopali. Ob divjem parkiranju osebnih avtomobilov vožnja avtobusov ni možna.



Divje parkiranje v okolici Ministrstva za promet in zveze (celo pred vhodom na območje šole)

Tak primer je bil v torek, 12. septembra letos, ko so se učenci odpravljali na športni dan na Gorenjsko in tak primer je bil letos 8. marca, ko smo v Zavodu za slepo in slabovidno mladino izbrali za zimski športni dan. Odločili smo se, da bodo učenci alpsko smučali, tekli na smučeh in hodili po Pokljuki. Učenci

z motnjami vida, opremljeni s športno opremo težko premagujejo fizične ovire. Učitelji smo želeli, da avtobus, ki bi jih popeljal v beline narave, pripelje kar najbližje šoli.

Voznik avtobusa se je trudil, da bi po ozki, javni, zasneženi cesti pripeljal na šolsko parkirišče. Med težavnim manevrom avtobusa in nestrpnimi vozniki osebnih vozil, ki so mu sledila, je bil tudi minister za promet in zveze, gospod Janez Božič. Medtem ko sem usmerjal voznika avtobusa, mi je minister zagrozil, da je na tej ulici prepovedan promet avtobusom, čeprav nikjer ni prometnega znaka prepovedi. Ko sem gospodu ministru povedal, da so težave tudi zaradi snega, mi je gospod Božič odgovoril: "Prej bi morali počistiti cestišče!"

Sprašujem se: "Ali gospod minister ne ve, da so učenci z motnjami vida sosedi njegovega ministrstva?"

Kljub večkratnim pisnim opozorilom in prošnjam v zadnjih letih naslovljenih na Ministrstvo za promet in zveze, se položaj ni spremenil oziroma izboljšal.

Za konec: prometna ureditev in mirujoči promet okrog Ministrstva za promet in zveze nikakor nista za zgled tej najvišji prometni upravi v državi!

Saša Ogrizek,
Zavod za slepo in slabovidno mladino

STRAH - ZAŠČITNIK ALI SOVRAŽNIK

V prejšnji številki smo si ogledali nekatere dejavnike otrokovega samozaščitnega vedenja v prometu. Omenili smo izkušnje in informacije, čustva in motivacijo, osebnostne lastnosti in okolščine, v katerih se znajde otrok. Podrobneje smo si ogledali, od koga in na kakšen način otrok dobiva informacije o vedenju v prometu in kako lahko starši in vzgojitelji prispevamo k otrokovi informiranosti o tem, kako poskrbeti zase in se zaščititi. V tem prispevku bomo v smislu opremljenosti za samostojnost spregovorili o otrokovem čustvenem svetu, predvsem o zaščitni funkciji čustev in o občutku varnosti, pomembnem dejavniku razvoja v zadovoljnega in odgovornega samostojnega mladega človeka.

ČUSTVA

Čustva so izjemno pomembni duševni procesi. Prepletajo se tako z mišljenjem kot motivacijo, ki sta drugi veliki skupini duševnih procesov in so pomemben gradnik človekove osebnosti ter pomembno določajo naše vedenje.

Način lastnega čustvovanja, prepoznavanje in odzivanje na čustvovanje drugih pomembno določajo naše vsakdanje delovanje, doživljanje sebe in odnose z drugimi. Enostavno povedano: način, kako čustvujemo, pomembno vpliva na to, kako se znajdemo v svojem okolju.

NEGATIVNA IN POZITIVNA ČUSTVA

Če povprašamo ljudi o negativnih in pozitivnih čustvih, bodo brez izjeme strah, jezo in žalost uvrstili med negativna, ljubezen, srečo in veselje pa med pozitivna.

Kaj imajo skupnega čustva, ki jih razumemo kot negativna? V nas vzbujajo nelagodje in neprijetno počutje, skratka stanje, ki se mu poskušamo izogniti. Na prvi pogled torej nič dobrega. Pa vendar - zakaj pa potem sploh doživljamo ta čustva? Če bi nas samo obremenjevala in zavirala ter ne bi imela nobene funkcije, bi najbrž tisočletja evolucije pometla z njimi.



STRAH

V kontekstu tega vprašanja si bomo podrobneje ogledali strah. Opazimo ga lahko že pri dojenčku, zdavnaj preden spregovorijo, pa tudi pri ljudeh iz kultur, ki z našo nimajo veliko skupnega, in celo pri živalih. Prav za strah lahko rečemo, da si ga najbrž delimo z množico drugih živih bitij na našem planetu. Zagotovo ga lahko prepoznamo pri vašem psu, ki je na primer pojedel salamo z mize in s smrčkom na tleh opazuje, kako se mu približujete; ali pri tropu antilop, ki jih je vznemiril vonj po levinji.

Strah skupaj z veseljem, zanimanjem, presenečenjem jezo, žalostjo in gnusom uvrščamo med **temeljna čustva**, ki jih doživljajo že dojenčki. Vendar pa raziskovalci otrokovega razvoja ugotavljajo, da se dojenček pred starostjo šestih mesecev le redko prestraši, praviloma le ob nenadnih in močnih dražljajih iz okolja, npr. nenadnem hrupu, nenadnih hitrih premikih in ob pričakovanju bolečine. Otrok je očitno že takoj po rojstvu opremljen s čustvom, s katerim se zaščiti: ob grozeči nevarnosti zajoka in tako doseže, da nekdo poskrbi zanj in ga zaščiti.

Z razvojem postanejo strahovi pogostejši in številnejši, otrok se začne bati samote, tujih ljudi, velikih živali, neznanih predmetov, globine, višine ipd. Strahovi se okrepijo, ko začne otrok postopoma zapuščati varno materino naročje in se podajati v svet. Ravno to je ključna informacija, ki jo potrebujemo za razumevanje tega čustva: **strah ima zaščitno funkcijo**.

OD KOD STRAH?

Dokler je dojenček dobro varovan in zaščiten pač ni veliko razlogov, da bi ga bilo strah, ko pa začne že kmalu po rojstvu stopati na pot samostojnosti, ga strahovi odvrčajo od situacij, ki bi zanj lahko bile nevarne.

Nekateri strahovi so tako **prirojeni** in se aktivirajo s procesom otrokovega zorenja. Primer takega strahu je strah pred globino: malčku, ki se je začel plaziti, ni treba pasti po stopnicah, da bi se naučil, da je to nevarno. Tudi brez te izkušnje se na robu stopnic ustavi, saj ga je prirojeno strah globine.

Večine strahov pa se otrok **nauči**; deloma skozi lastne izkušnje z nevarnostjo deloma skozi to, česar ga o svetu naučijo starši in druge za otroka pomembne osebe. In prav tukaj se lahko zaplete.

Strah je namreč ustrezen, prilagojen in koristen takrat, ko ga doživljamo v ustreznih situacijah in ustrezno močno. Ključnega pomena za otrokovo pot do samostojnosti in ustrezno obvladovanje strahov ima **občutek varnosti**.

Oglejmo si primer:

Peter in Matej sta učenca četrtega razreda devetletke. Obiskujeta šolo v naselju, v katerem živita. Eni in drugi starši morajo biti v službi ob sedmih, pouk v šoli pa se začne šele ob pol devetih. Šoli sicer organizirata jutranje varstvo, a le za učence prvih in drugih razredov. Pot do šole je ustrezno označena, na poti sta dva semaforizirana prehoda za pešce.

Petrovi starši so se s fantom dogovorili, da ga zjutraj zbudijo, mu pripravijo zajtrk in gredo v službo. Peter vstane, poje, si umije zobe in se obleče. Preden gre v šolo, gleda risanke, potem pa zaklene vrata in se odpravi. Pred blokom se običajno dobi s sošolcem iz razreda in skupaj gresta v šolo.

Matejevi starši so poskušali s podobnim dogovorom, vendar jim ni uspelo. Matej se boji biti sam doma, pravi, da ne zna zakleniti vrat in boji se iti sam v šolo. Matejeva mama se je v službi dogovorila, da jo bo en mesec prvi dve uri delovnika nadomeščala sodelavka in da ostaja v službi popoldan, tako da lahko Mateja pelje v šolo, vendar je to le kratkoročna rešitev.

Razlika med opisanima fantoma je v tem, da ima Peter očitno dober občutek o sebi in svojih zmožnostih in da ne dvomi v to,

da zmore biti sam doma in pravočasno priti v šolo, Mateja pa je strah in ima občutek, da tega ne zmore.

Za nemoten otrokov razvoj in njegovo varnost si seveda ne želimo, da otroka ni strah, nasprotno. Peter pozna nevarnosti, ki prežijo na poti, zato na semaforju počaka, da se prižge zelena luč, v šolo hodi po poti, ki jo pozna, da se ne bi izgubil, in ve, da se ne sem odzivati na vabila tujih ljudi, ampak iti naravnost v šolo. Zavedanje o nevarnostih ga odvrča od njih, vendar ga strahovi ne preplavljajo, ampak jih obvladuje. Čuti se sposobnega poskrbeti zase.

Kaj pa Matej? Matejevi strahovi so neupravičeno močni in ga ovirajo v vsakdanjem življenju ter pri razvoju v smeri samostojnosti in skrbi zase.

MOGOČI VZROKI PRETIRANIH STRAHOV

Opredelimo najprej, kaj je pretiran strah.

Pretirano je, da je otroka strah tudi tistih stvari, ki ga ne ogrožajo, ali pa je kar v splošnem zaskrbljen ali prestrašen brez vidnega razloga. Takemu strahu rečemo anksioznost. Gre za to, da strah prevladuje v otrokovem čustvovanju in da otrok večino energije troši za njegovo obvladovanje. Tak otrok ne razvija svojih interesov in sposobnosti, neprestano je napet in nemiren.

Druga skrajnost je močan strah pred določenimi okoliščinami, bitji ali predmeti, ki otroka popolnoma ohromi, takemu strahu rečemo **panika**. Če je izredno trdovraten in se otrok zaradi njega dosledno izogiba tistemu, česar ga je strah, gre za **fobijo**.

Vir takih strahov, ki otroku onemogočajo zdrav razvoj, so lahko **travmatični dogodki**, npr. prometna nesreča, zaradi katere se otrok boji vožnje z avtom. Taka reakcija je običajna in zdrav otrok bo strah postopoma premagal, slabo izkušnjo bo nadomestil z novimi, pozitivnimi in vožnja z avtom bo sčasoma postala običajna dnevna aktivnost.

Drugi vir strahov pa je lahko otrokova negotovost, **slabo vko-reninjen občutek varnosti**. Ko otrok zapušča mamino naročje, potrebuje za to precej poguma, saj se odpravlja v povsem nove, neznane kraje. Biti sam v neznani sobi je za majhnega otroka podoben občutek kot za odraslega biti sam na celem kontinentu - kar predstavljajte si. Pri tem je ključnega pomena, da otrok zaupa mami in drugim pomembnim osebam, da bodo poskrbele zanj, ter sebi, da bo znal to doseči, jim sporočiti, da jih potrebuje in jih priklicati. In zato se dvoletnik vsake toliko pride oprijeti maminega krila, šolar pa večkrat preverja, kdo in kdaj ga bo prišel iskat v podaljšano bivanje.

RAZVOJ OBČUTKA VARNOSTI IN SAMOZAUPANJA

Kot smo omenili zgoraj, se otrok tudi strahov nauči. Od staršev dobiva sporočila, kaj je nevarno, tako besedno kot nebesedno. Če je mamo strah psov, bo otroka že kot dojenčka ob srečanju s psom nagonsko potegnili stran in ga vzela v naročje, otrok bo začutil njen pospešen utrip srca, naježeno kožo, napete mišice, prevzel njen odziv in ga povezal s psom. In enako velja za nove situacije. Če mama dvomi, da bo otrok zmogel sam po stopnicah in jo je strah, da bo padel, bo otrok to začutil, jo prijel za roko in se, če poenostavimo, naučil, da je brez nje ogrožen in da jo potrebuje, da se mu kaj ne pripeti. Če pa ga mama vzpod-

budi, naj se prime za ograjo in se skupaj veselita prvih samostojnih korakov, se bo otrok naučil, da je sposoben premagati strah in je za to nagrajen z občutkom zaupanja vase.



MED STRAHOM IN POGUMOM

Če povzamemo: predpogoj za razvoj ustreznega samozaščitnega vedenja je torej **poznavanje nevarnosti**. Na tem spoznanju temeljijo vse preventivne aktivnosti, ne samo s področja cestnega prometa ampak tudi tiste na drugih področjih: opozarjanje na posledice nevarnosti skoka na glavo, če prej ne preverimo globine, uživanja alkohola, kajenja ipd. Pa vendar vemo, da samo poznavanje nevarnosti še ne pomeni, da se jih tudi zares bojimo. V človekovi naravi je, da se pred strahom brani tako, da ga zanika. Gre za znan mehanizem "meni se to že ne more zgoditi". V neki meri je to seveda koristno in učinkovito, saj

pretirana okupiranost z vsemi mogočimi nevarnostmi vodi v zgoraj opisano ohromljenost od strahu. Lahko pa preide v drugo skrajnost: v pogum, ki ni več pogum, ampak lahkomišelnost, ki vodi v tvegano vedenje. Posebej značilno je tako razmišljanje za obdobje adolescence, ta pojav imenujemo **osebna fabula**. Mladostniki sicer vedo, kaj nevarno, vendar možnost, da bi se to zgodilo njim, popolnoma zanikajo, kar vodi v tvegano vedenja.

Prav je torej, da otrok pozna nevarnosti, ki mu grozijo. Bistveno pa je, da jih ne samo razume, ampak tudi **doživlja** kot nevarne, saj se jim bo le tako izogibal. Spomnimo se, da so čustva tista, ki pomembno vplivajo na vedenje.

Enako pomembno je, da otrok zna presoditi, kaj so resnične nevarnosti, česa pa ga ni treba biti strah, ter kako se naj obnaša, da se bo zaščitil. Pogoj za to zmožnost pa je otrokovo zaupanje vase. Le-tega zgradi preko zaupanja v starše in preko tega, da starši zaupajo njemu.

Če se vrnemo k Mateju iz našega primera: verjetnost, da ga bo povozil avto, je seveda zelo majhna, saj ga v šolo spremlja mama. Vendar pa je njegovo doživljanje sebe kot nemočnega in neobglenega slaba napoved za situacije, v katerih se bo moral znajti sam. Pomembno je torej, da dobi izkušnje, kaj zmore. Le otrok, ki ima občutek, da zmore poskrbeti zase, se bo v nepredvidljivih situacijah spomnil, kako mora ravnati, in bo zmožen to tudi izpeljati. Enako, kot se nihče ne more naučiti plavati, če mu o tem samo pripovedujemo, ampak je voda neizogiben del učenja. Enako velja za izpostavljanje potencialnim nevarnostim - dokler jih otrok ne izkusi in uspešno premaga, je strah zagotovo večji in težje obvladljiv. Seveda pa moramo ustrezno oceniti, kaj zmore: nič mu ne bo koristilo, če ga prvič vržemo v vodo iz skakalnice ali če pošljemo samega v šolo po poti, ki je nismo še nikoli prehodili skupaj, ampak smo ga zmeraj peljali z avtomobilom.

Odgovor na vprašanje iz naslova je torej: upravičeni in primerne močni strahovi so naši zaščitniki, pretirano pogosti in premočni strahovi pa nas ovirajo in tak strah lahko razumemo kot sovražnika.

Anita Čelhar,
soc. pedagoginja

DELO POŠTNIH USLUŽBENCEV

Beseda promet nas najprej spomni na prevažanje ljudi in tovora iz kraja v kraj, pogosto pa pozabimo, da med prometne dejavnosti sodi tudi prenašanje sporočil oz. pošta. Le-ta se prenaša med ljudmi na različne načine, iz kraja v kraj, druge države in celine pa tudi v vesolje. Včasih so sporočila prenašali poti in potovke peš, postiljoni na konjih, danes pa pismonoše za prenos pošte od poštnega urada do naslovnika uporabljajo tudi kolesa, motorje in avtomobile. Vrsta prevoza je odvisna od količine pošiljk in samega terena.

Pošta Slovenije je samostojna od leta 1995, ko se je delovna organizacija Pošta Telegraf Telefon razdelila na več manjših enot. To delitev sta zahtevala sodoben čas in razvoj poštne dejavnosti. Takrat se je spremenilo tudi poimenovanje PTT enot v pošte. Sam izraz pošta pa je bil med ljudmi prisoten že veliko prej. Tako izraz pošta še vedno pomeni prostore, kjer

lahko npr. prevzamemo priporočeno pisemsko pošiljko, plačamo položnice, dvignemo denar in opravimo številne druge storitve, ki jih nudi Pošta. Pošta pa je tudi najmanjša oz. osnovna delovna enota, katerih več se združuje v večje poslovne enote. Teh je v Sloveniji osem: Celje, Koper, Kranj, Ljubljana, Maribor, Murska Sobota, Nova Gorica in Novo mesto. Sedež

Pošte Slovenije d.o.o. pa je v Mariboru.



Stiliziran poštni rog - znak Pošte Slovenije d.o.o.

Delo na pošti opravljajo poštni uslužbenci. Nekateri od njih delajo za delovnim pultom (manipulativni uslužbenci), drugi v dostavi (pismonoše). Šolanje za manipulativne delavce je bilo včasih triletno, a so kasnejše razmere zahtevale naknadno izobraževanje. Med drugimi so morali poštni delavci opraviti celo izpite za delo poklicnega trgovca, saj je njihovo delo povezano tudi s prodajo najrazličnejših artiklov (CD, kasete, baterijski vložki, sveče, denarnice, koledarji...). Danes šolanje za delavce na pošti poteka na Ekonomski srednji šoli in se nadaljuje s pripravništvom. Pismonoše pa morajo imeti končano katerokoli poklicno šolo, tako da med njimi najdemo tudi mizarje, avtomehanike, električarje... Za vse poštne uslužbence je obvezno izobraževanje na ustreznih seminarjih, na katerih se seznanjajo z novostmi na svojem poklicnem področju. Zanimanje za to delo je med mladimi še vedno prisotno, saj je delo na pošti ustrezno plačano. Med manipulativnimi uslužbenci je veliko več žensk kot moških, med delavci v dostavi pa prevladujejo moški (pismonoša - izrazito moški poklic).

Delo na pošti se prične, ko je pošta za stranke še zaprta in se ne konča ob koncu uradnih ur. Delo je izredno pestro, saj Pošta svoje že uveljavljene storitve redno dopolnjuje z novostmi. Tako manipulativni uslužbenci opravljajo vse denarne storitve za Pošno banko, sprejemajo vplačila položnic, odpirajo nove hranilne knjižice, prodajajo delnice, sprejemajo oglase za časopis Večer, prodajajo različne artikle, opravljajo elektronske storitve... Večino njihovega dela predstavlja delo s strankami. Pismonoše svoje delo opravljajo predvsem na terenu, saj je dostava poštnih pošiljk njihovo glavno opravilo. Pred odhodom na teren (poštni okraj) pa morajo pošto najprej razdeliti po potovniku. Ta je še najbolj podoben odprti omari s policami, ki so z mrežastimi stranicami razdeljene na ozke predalčke. Vsaka hišna številka v poštnem okraju ima tako v potovniku svoj predalček. Pismonoša mora izpolniti tudi ustrezno listino, imenovano potovnica, v kateri je označena številka poštnega okraja, število prevoženih kilometrov in prevozno sredstvo. Iz potovnice je razvidno, katere vasi oz. hiše obišče. Dolžina pismonoši priznane poti je tako odvisna predvsem od prevoznega sredstva, ki ga uporablja. V celoti se mu prizna dolžina poti, če jo opravi peš. Če uporablja kolo, motor ali avto, je delež priznane poti vse manjši. Ko je pošta zložena v torbo ali pismarnico (posebna škatla), se pismonoša lahko odpravi na teren. Dostavo pošte opravi 5-krat tedensko, v ožjem okolju tudi 6-krat tedensko. Marsikaj mora urediti tudi po vrnitvi s terena v poštni urad.

Med manipulativnimi uslužbenci je določen vodja oz. upravnik (upravnica), ki poleg svojega vsakodnevnega dela s strankami skrbi za nemoteno poslovanje pošte (naročanje delovnega materiala, skrb za urejenost pismonoš, registracijo poštnih vozil, ponekod tudi za čiščenje prostorov in manjša popravila).

Prostori na pošti so urejeni tako, da je prostor za delo s strankami ločen od službenih prostorov. V službene prostore smejo vstopati le uslužbenci pošte, ostali pa le s posebno dovolilnico,

izdano od Pošte Slovenije d.o.o. Vsak tak vstop je potrebno vpisati v knjigo obiskov.



Postiljon (razglednica TMS, Muzej pošte in telekomunikacij Škofja Loka); postiljon na sliki ima obešen okoli vratu poštni rog, ki je bil dolga leta v uporabi na Pošti v Polhovem Gradcu.

Zaradi vedno bolj razširjenega elektronskega poslovanja se nekatere klasične poštne storitve vedno redkeje uporabljajo. Tako je npr. vedno manj zasebnih pisemskih pošiljk, še vedno pa je veliko poslovnih pisem. Tudi plačevanja položnic je (in bo) vedno manj, saj jih ljudje plačujejo s pomočjo elektronske pošte. Telegrami so nadomestili telefaksi. Tudi dostava časopisov preko pošte se odvija le v okoliških krajih in je je zelo malo. Zaradi kataloške prodaje različnih izdelkov se je povečala dostava paketov. Vedno več je tudi nenaslovljene direktne pošte (oglas, reklame) in delno naslovljene pošte (npr. samo za lastnike psov).

O vrsti pošiljke ne odloča le teža le-te. Pismo je lahko težko do 2 kg, paket do 15 kg in poslovni paket do 50 kg. Zaradi velikosti (večje dimenzije) in oblike pa je lahko pošiljka kljub teži do 2 kg paket.

Med priporočenimi pošiljkami so pisma, ki zahtevajo osebno vročitev, in pisma, ki jih pismonoša lahko vroči družinskemu članu. Pisma, ki prihajajo za naslovnika od sodišča, pismonoša nosi dvakrat. Če pisma prvi dan ne more vročiti naslovniku, ga drugi dan lahko vroči družinskemu članu ali tudi sosedu.

Zgodi se, da prispe na pošto pismo, naslovljeno na umrlo ali odseljeno osebo. V takem primeru se ga vrne pošiljatelju. Če je ta neznan, se pismo leto dni hrani v posebnem depozitu, nato pa uniči.

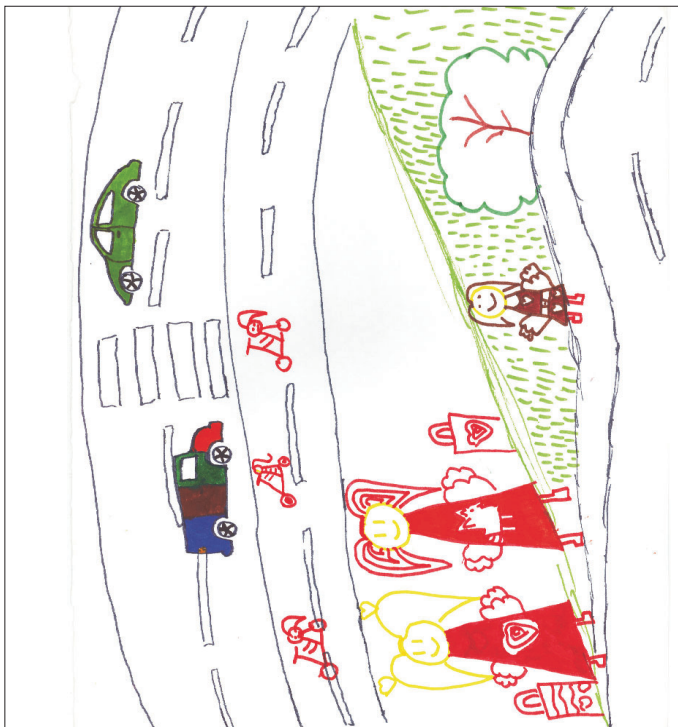
Pravilno opremljena naslovna stran pisma ima v spodnjem desnem kotu ime in priimek naslovnika, ulico in hišno številko ter kraj s pošno številko. V levem zgornjem kotu naslovne strani ali na hrbtni strani morajo biti pošiljateljevi podatki. Če so le-ti na naslovni strani, morajo biti praviloma prekržani. Naslov je lahko tudi številka poštne predala ter poštna številka in kraj. Namesto z znamko je lahko poštna pošiljka opremljena s sprejemno nalepko. Ta ima tudi računalniško kodo, kadar je pošiljka priporočena ali pa vrednostno pismo.

Ko govorimo o delu na pošti, ne moremo spregledati neprijetnega dejstva, da je to delo tudi nevarno. Vsaka pošta ima glede varnosti določene predpise, ki jih morajo upoštevati vsi zaposleni. Kljub temu še vedno (lahko) prihaja do vlomov v službene prostore ali do ropov na poštah in tudi na terenu. Zato to delo pogosto spremljajo tudi neprijetni občutki. Kljub temu mora biti poštni uslužbenec pri delu s strankami prijazen in ustrežljiv. Poleg strokovne usposobljenosti so pomembne tudi delovne izkušnje. Biti mora komunikativen in znati svetovati

oz. se s stranko pogovoriti, če le-ta naleti na težave. Zagotovo pa je delo bolj prijetno v manjšem kraju, kjer je odnos med stranko in poštnim uslužbencem bolj pristen kot v mestu.

*Pogovarjali sta se
Darinka Raztresen,
upravnica Pošte v Polhovem Gradcu
in Cvetka Škof*

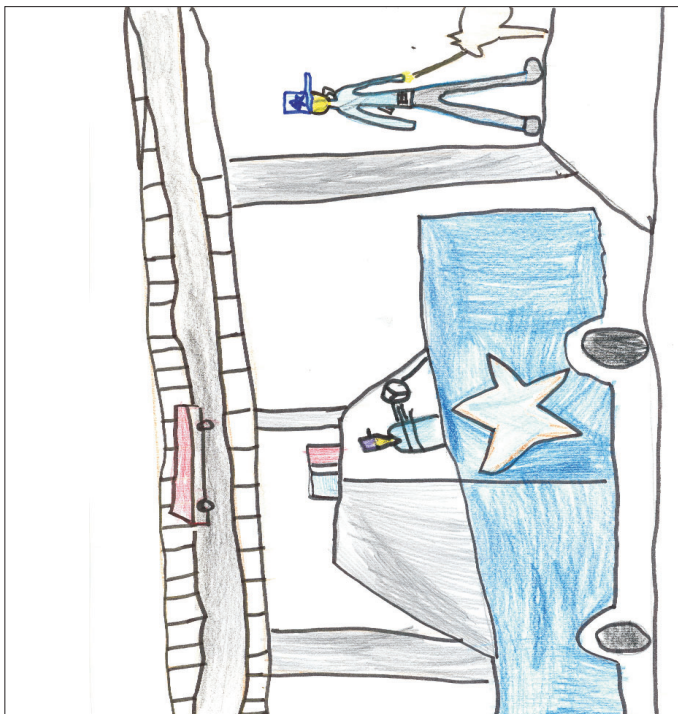
OTROŠKI KOTIČEK



Urška Fras



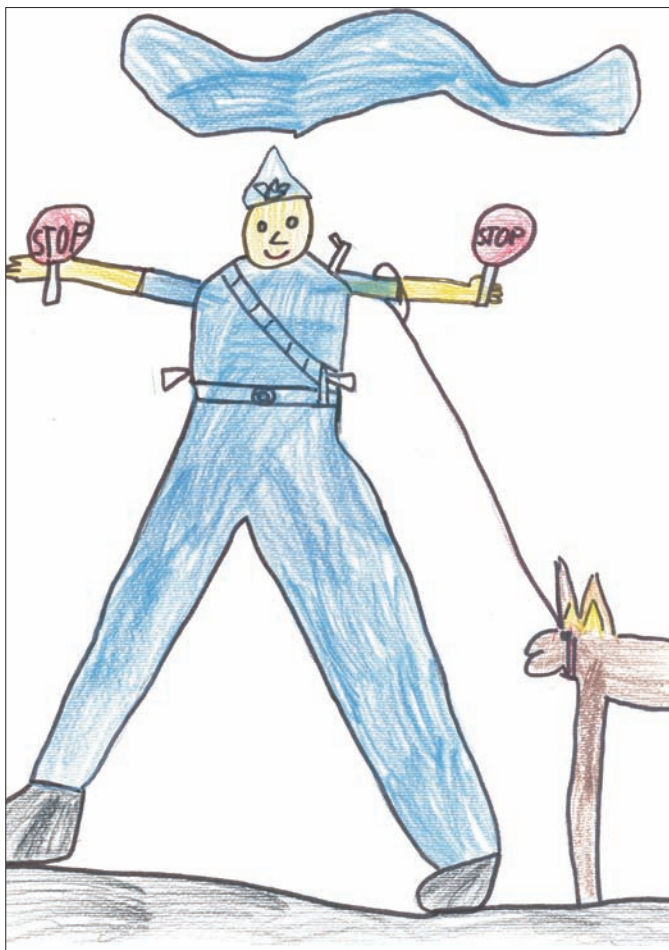
Aida Mušvoč



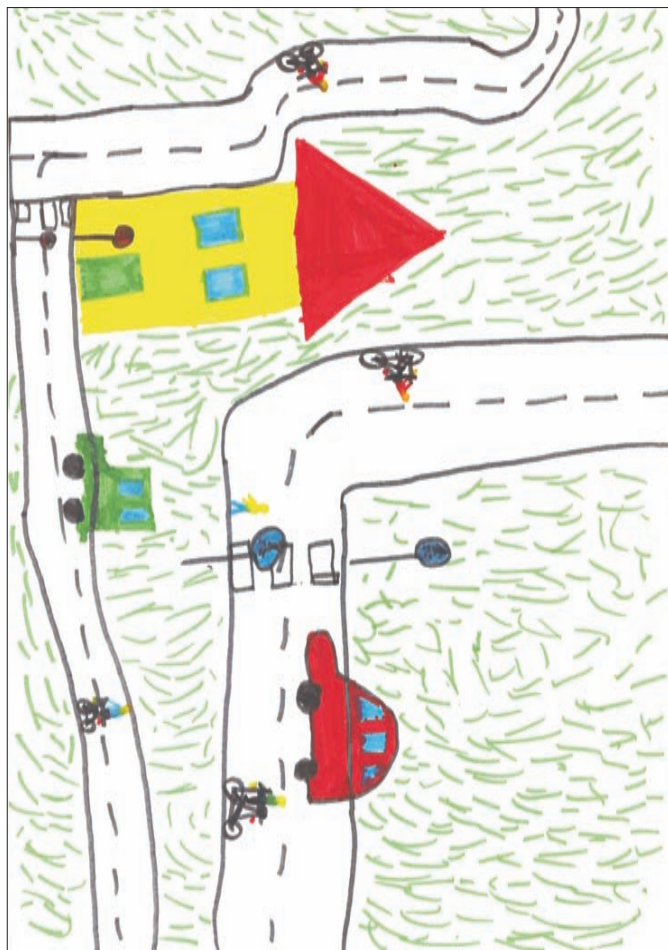
Nemanja Jagodić



Sibelj Dervišoska



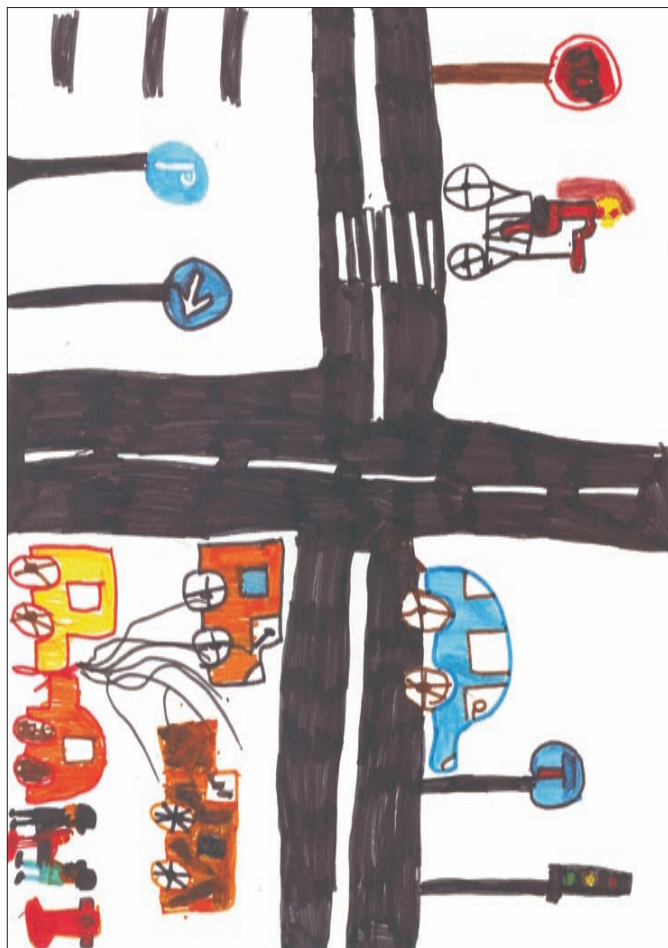
Dejan Popović



Gašper Oblak



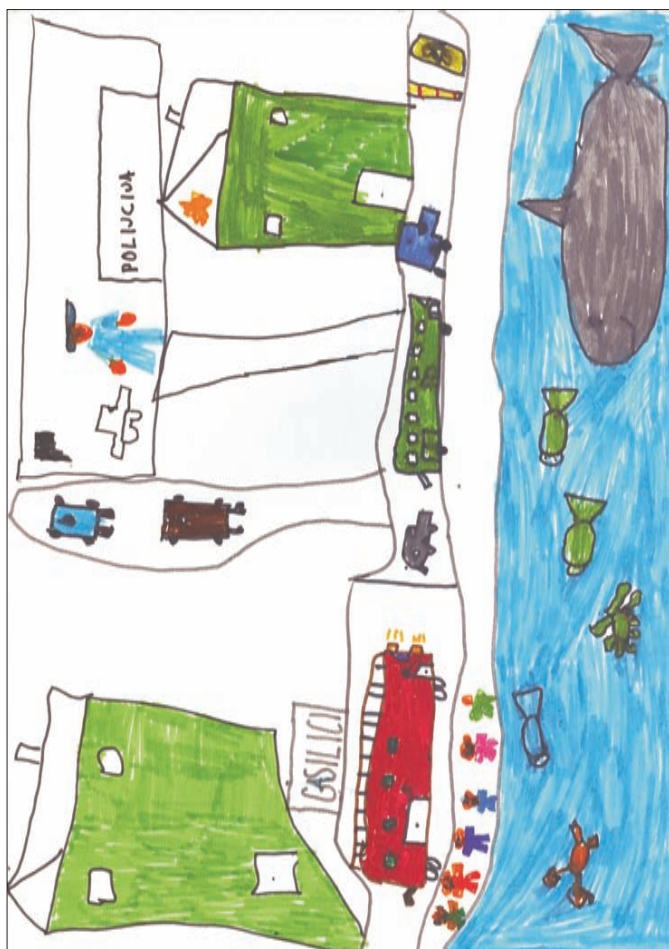
Tjaša Kolar



Tjaša Kolar



Kaja Rajh



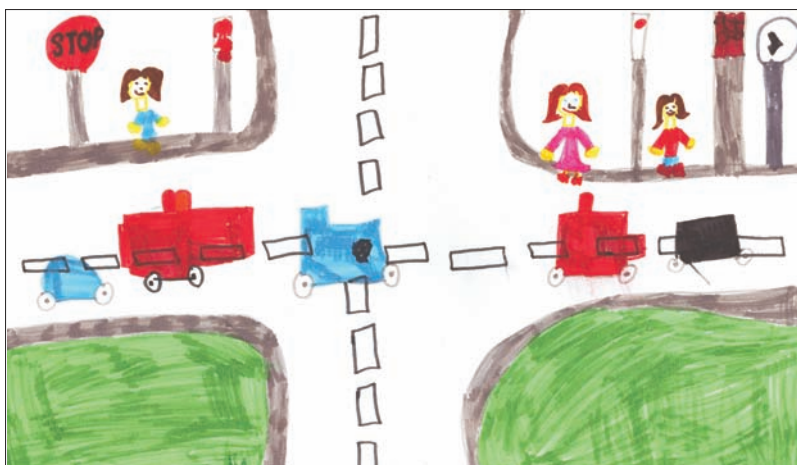
Aljaž Marolt



Kaja Rajh



Jon Bremše



Danijela Setnikar



Risbe so narisali učenci 2. a razreda OŠ Karla Destovnika - Kajuha
Mentorica M. Vidmar Kuret

PRVA POMOČ - POMAGAM PRVI

Območno združenje Rdečega križa Ljubljana deluje kot eno od 56 območnih združenj Rdečega križa Slovenije po načelih gibanja rdečega križa in rdečega polmeseca. Letos mineva 140 let delovanja Rdečega križa na Kranjskem.

V širokem spektru delovanja je v ospredju program krvodajalstva, socialno humanitarna dejavnost, programi za delo z mladimi, promocija zdravja, prva pomoč, dejavnosti v okviru zaščite in reševanja, promocija prostovoljnega dela in vrsta dejavnosti, s katerimi uresničuje svoje humanitarno poslanstvo. Med strateškimi cilji je v ospredju razvoj Humanitarnega centra, ki že sedaj nudi pomoč preko 6.000 pomoči potrebnim prebivalcem mesta Ljubljane, posebno skrb namenjamo razvoju prostovoljstva med mladimi in izobraževanje prebivalcev o prvi pomoči.

Več kot 50% poškodovanih umre zaradi nepravilno nudene prve pomoči. Raziskave so pokazale, da laiki pred prihodom intervencijskih ekip na kraj dogodka samo pri 1,5 % vseh nujnih intervencij nudijo prvo pomoč

V zadnjih letih so na področju prve pomoči zaznali padec kakovosti znanja. Hkrati je zaskrbljujoč nezainteresiran in neodgovoren odnos do pridobivanja znanja prve pomoči, ki ga imajo bodoči vozniki motornih vozil. Znanje prve pomoči temelji na praktičnem delu, ki pa ga je treba v različnih starostnih obdobjih stalno obnavljati.

Na pobudo Območnega združenja Rdečega križa Ljubljana, ki skladno s svojo humanitarno dejavnostjo namenja posebno pozornost tudi prvi pomoči, zaščiti in reševanju, se je rodila akcija ozaveščanja javnosti **PRVA POMOČ - POMAGAM PRVI**, s katero želijo opozoriti na pomen znanja za pravočasno in pravilno nudenje prve pomoči, ki je največkrat odločilen dejavnik za ohranitev življenja.

Akcija ozaveščanja javnosti je potekala od 28. avgusta do 17. septembra 2006 v sodelovanju z Mestno občino Ljubljana s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Društvom za zdravje srca in ožilja, Reševalno postajo Kliničnega centra Ljubljana, Srednjo zdravstveno šolo in Prešernovo družbo. Akcija se bo stopnjevala s posameznimi dogodki in mesečnimi predstavami pomembnih poglavij prve pomoči za različne namene.



Prešernova družba je pripravila priročnik prve pomoči za vsakdanjo rabo, ki je usklajen z najnovejšimi medicinskimi priporočili na področju prve pomoči in je bil predstavljen na novinarski konferenci dne 29. 8. 2006.

Na uradni spletni strani www.pomagamprvi.si ali na brezplačni telefonski številki 080 88 84 se lahko posamezniki vključijo v izobraževalne programe prve pomoči za bodoče voznike motornih vozil, tečaje prve pomoči za vsakdanjo rabo ter tečaje prve pomoči za gospodarske in negospodarske družbe.

Predavatelji imajo uradno licenco predavatelja prve pomoči RKS, ki jo obnavljajo vsaka 3 leta, pri izobraževanju pa uporabljajo najnovejšo strokovno literaturo.

V okviru akcije je Območno združenje ponudila izvedbo brezplačnih tečajev prve pomoči za dijake srednjih šol na območju Ljubljane. Povabilu se je odzvalo nekaj srednjih šol.

*Po gradivu Območnega združenja RK Ljubljana povzel
tajnik SPVCP MOL Zvone Milkovič*

AKCIJA OB ZAČETKU ŠOLSKEGA LETA - VARNA POT V ŠOLO

Akcije in ukrepi za večjo varnost otrok so v preteklih letih pomembno prispevale, da se je le-ta izboljšala. Že nekaj let poteka akcija SPVCP MOL v sodelovanju s SPVCP RS, šolami, starši, policijo, ZŠAM, upravljavci cest, Mestno upravo, različnimi zvezami in društvi ter prostovoljci (ZŠAM, avtošole, rdeči križ, zavarovalnice Adriatic Slovenica, Triglav ...). Ljubljana je tako dokazala, da se z dolgoletnim skladnim in načrtnim delom inštitucij in posameznikov prispeva ogromno k večji varnosti otrok.

Pomemben prispevek k zagotavljanju varnih poti je tudi s strani donatorjev in sponzorjev, preko katerih vsako leto zberemo na Svetu dodatnih 5 do 6 milijonov tolarjev sredstev in tako obogatimo program in ga celo nadgradimo.

Mednarodna primerjava kaže, da smo v zadnjih letih dosegli v Republiki Sloveniji, posledično tudi v Ljubljani, izjemen napredek in visoko raven varnosti otrok do dopolnjenega 15. leta starosti in se tako pridružili najbolj varnim državam v Evropi (Švedska, Norveška, Nizozemska). Primerjalno umre v Sloveniji na leto približno 1 otrok na 100.000 otrok v isti starostni skupini. Kljub omenjenemu relativnemu ugodnemu stanju varnosti otrok pa je potrebno ukrepom za njihovo varnost tudi vnaprej posvetiti posebno pozornost.



Ukrepi za varnost otrok imajo dolgoročno in kratkoročne učinke. Predvsem je za prometnovzgojne aktivnosti značilno, da dajejo rezultate šele po nekaj letih načrtnega in sistematičnega dela z otroki in njihovimi starši. Ravno zato so pomembni tudi različni tehnični ukrepi, kot so ukrepi za umirjanje prometa v okolici šol in vrtcev, urejanje varne šolske poti, organizacija in izvajanje prevozov v šole, strožja zakonodaja, nadzor prometa s strani policije in mestnega redarstva, sodelovanje civilnih organizacij, predvsem ZŠAM, staršev in podobno.

V zvezi s pristojnostjo lokalnih skupnosti, ki so opredeljene v zakonodaji, so določila naslednja:

- za varen in nemoten promet na občinskih cestah so odgovorne lokalne skupnosti;
- mesto določi prometno ureditev ter postopek in način dela mestnega redarstva;
- mesto predpiše dodatne pogoje in ukrepe, ki jih je potrebno upoštevati na občinskih cestah (sprejetje odloka o prometni ureditvi MOL);
- mesto lahko določi območje umirjenega prometa, kjer imajo prednost pešci in se lahko otroci igrajo na takem območju;
- mesto lahko določi območje omejene hitrosti, ki ne sme biti omejeno na manj kot 30 km/h
- mesto lahko odredi dodatne tehnične in druge ukrepe za varnost otrok, pešcev in kolesarjev zlasti v bližini vrtcev in šol, v stanovanjskih naseljih, v bližini zavodov, igrišč in podobno (grbine);
- otroci, mlajši od 14 let, ko vozijo kolo oz. kolo s pomožnim motorjem morajo, imeti zaščitno čelado,
- otroci kot udeleženci v cestnem prometu morajo biti deležni posebne pozornosti;
- kadar se pričakuje večje število otrok na enem mestu (šola, vrtec), se lahko organizirajo skupine, ki izvajajo varstvo otrok s predpisanimi pripomočki (prostovoljci);
- otroci smejo samostojno sodelovati v prometu, ko so starši prepričani, da razumejo nevarnosti v prometu in so seznanjeni s prometnimi razmerami;
- otroci morajo imeti na poti v šolo spremstvo;
- otroci, ki obiskuje **prvi in drugi razred** osnovne šole, morajo na poti v šolo nositi rumeno rutico in odsevno telo - kresničko, ravno tako ob zmanjšani vidljivosti in ponoči;
- otroci, ki so stari najmanj 8 let, lahko naredijo kolesarski izpit v osnovni šoli in se samostojno udeležujejo v prometu s kolesarsko izkaznico;
- otroci morajo sedeti v posebej prirejenih sedežih v avtomobilih in morajo biti pripeti z varnostnim pasom;
- mimo ustavljenega vozila, ki prevaža otroke, če ta stoji na vozišču in je posebej označeno, ni dovoljena vožnja mimo.

Akcija poteka organizirano v mestu že 11 let, in jo koordinira Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL. V njej sodelujejo policija, mestno redarstvo, Združenje šoferjev in avtomehaničkov, avtošole, društva upokojencev in druga združenja.

V 11 letih je tako s strani omenjenih institucij in prostovoljcev sodelovalo pri varovanju otrok ob začetku šolskega leta ok. 1100 oseb, kar je glede na začetek, ki se je kasneje formaliziral tudi v Zakonu o varnosti cestnega prometa, izjemna številka.

Med akcijami, ki potekajo na osnovnih šolah, je ena najpomembnejših začetek šolskega leta - VARNA POT V ŠOLO. Pomembna je skrb za začetnike, ki prvič stopajo na šolske poti in ne poznajo vseh nevarnosti. Pri tem pa prav tako ne smemo pozabiti na ostale učence, ki se po dolgih počitnicah vračajo v šolo razigrani in je potrebno kar nekaj dni, da ponovijo pravila in zahteve za varno ravnanje v prometu. Pomembno je, da opozorimo vse voznike in druge udeležence v prometu, da se šolarji vračajo na šolske poti in morajo biti zato še posebej previdni.

V šolskem letu 2006/2007 je vpisanih v osnovne šole, ki jih pokriva MOL (46 šol, 3 zavodi in 3 pridružene osnovne šole obljubljskih občin) 2386 učencev prvih razredov v 109 oddelkih in 19 885 vseh učencev v 708 oddelkih.



Varnost otrok v Sloveniji in posledično v MOL se je v zadnjih letih nekoliko poslabšala, če gledamo statistične podatke, ki kažejo mrtve in poškodovane.

V MOL je v zadnjih treh letih stanje prometne varnosti za otroke do 15. leta starosti bilo ugodno, in sicer:

- leta 2003 poškodovanih 21 otrok, nič smrtnih žrtev,
- leta 2004 poškodovanih 23 otrok, 1 smrtna žrtev,
- leta 2005 poškodovanih 70 otrok, 1 smrtna žrtev (tuji državljani na obvoznici),
- leta 2006 poškodovanih 32 otrok, 1 smrtna žrtev (mladostnik, star 15 let).

Od tega je en otrok umrl na poti v šolo v naselju Šentjakob.

Kljub temu lahko rečemo, da je v Sloveniji in posledično v MOL stanje bistveno boljše, saj smo še deset let nazaj govorili o enem razredu mrtvih otrok, v zadnjih treh letih pa govorimo o enem oz. dveh ali treh mrtvih v Sloveniji.

Ugotovljeno je, da umirajo otroci predvsem kot sopotniki, kar pomeni, da so soodgovorni za to predvsem starši. Lokalna

skupnost oz. MOL je prispevala svoj delež aktivnosti, da na poti v šolo otroci ne umirajo in niso poškodovani.

Prepričanje, da je večina otrok ogrožena na poti v šolo, je zato napačno in zmotno, saj so podatki tisti, ki nam to domnevo potrjujejo.

AKTIVNOSTI, KI SO SE IZVAJALE S STRANI SPVCP MOL

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana je tudi letos v sodelovanju s šolami, policijo, ZŠAM ljubljanske regije, Inšpektorat - Mestno redarstvo, Mestno zvezo upokojencev, Avtošolami in prostovoljci ter sponzorji izvedel v času od 1. 9. do 15. 9. 2006 akcijo Varna pot v šolo. Natisnili smo: plakate (3000 kosov in 25 000 letakov), na 17 dogovorjenih lokacijah smo čez cesto izobesili transparente s prometno vzgojno vsebino, 60 obešank z vsebino Lumpi gre v šolo na drogove javne razsvetljave in 400 plakatov na plakatnih mestih JP Snaga Ljubljana. Osnovnim šolam smo razdelili potrebno število tripanov; vsaka šola je dobila najmanj enega. Šole so dobile zadostno število plakatov in letakov.

Letos smo ponovno dodatno opozarjali voznike s plakatom Hej, spet smo tu, ki so bili nameščeni na 250 lokacijah v vitrinah City light (postajališča LPP) na prostorih podjetja Europlakat.

Na kritičnih točkah smo v sodelovanju s policijo in že navedenimi sodelavci ter nekaterimi prostovoljci zagotovili fizično varovanje z ok. 200 udeleženci.

Na poti v šolo oziroma na manj varnih mestih so bili od 7. do 9. ure ob prihodu v šolo in od 11. do 13. ure ob vrnitvi iz šole prisotni prostovoljci:

- 17 prostovoljcev Mestne uprave z županjo in podžupani ter direktorji javnih podjetij
- 35 uniformiranih članov ZŠAM ljubljanske regije
- 10 članov Društva prijateljev mladine Zveze prijateljev mladine Moste
- 10 članov Društva upokojencev Vič
- 80 - 100 policistov Policijske uprave Ljubljana
- 8 mestnih redarjev
- 28 prostovoljcev Zavarovalnice Adriatic Slovenica

Prisotnost županje, direktorjev javnih podjetij in načelnikov oddelkov Mestne uprave je bila od ena do tri dni, policistov in redarjev dva tedna, ostalih prostovoljcev pa en teden.

Želeli smo, da aktivnosti potekajo čimbolj usklajeno, zato smo šolam predlagali naslednje:

- da v sodelovanju s policijo zaznamujejo manj varne točke na šolskih poteh - pri tem izhajajo iz izdelanih načrtov varnih poti v šolo;

- na primernih mestih izobesijo plakate (40), manjše letake (500) in knjižico Prvi koraki v svetu prometa razdelijo ob začetku šolskega leta na prvih roditeljskih sestankih staršem prvošolcev. Knjižico Prvi koraki v svetu prometa za prve razrede smo zagotovili brezplačno. Za višje razrede osnovne šole smo zagotovili po 10 knjižic Varni v cestnem prometu, ki jih je zagotovil donator Iskra sistemi;

- določijo lokacijo za vsakodnevno nameščanje prostostoječega triopana. Ta triopan ne sme ogroziti prometne varnosti;

- ponovno pregledajo načrte varnih poti in jih po potrebi dopolnijo. Te načrte predstavijo osnovnošolcem in staršem, pri tem pa posebej opozorijo na mesta, ki so na šolski poti nevarna;

- na šolah, ki imajo organizirane prevoze učencev, preverijo vse, kar je povezano s tem prevozom: 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 kritičnih točk (prostovoljci).

Šole smo prosili, da nas takoj seznani s kritičnimi točkami, na katerih je potrebno zagotoviti fizično varovanje, in s podatki o morebitnih prostovoljcih, kar so nekatere šole naredile.

Za vse prvošolčke in druge razrede smo zagotovili odsevno telo - kresničko in knjižico
Prvi koraki v svetu prometa.

V sodelovanju z zavarovalnicama Triglav in Adriatic Slovenica smo zagotovili za vse prvošolčke rumene rutice.

V sodelovanju s SPVCP RS, Mercatorjem in Imex Avenijo smo zagotovili letos tretjič obešanke z motivom Lumpi gre v šolo.

Na 12 lokacijah je bil postavljen preventivni radar, ki je opozarjal na hitrost vožnje in meril hitrost ter ugotavljal število avtomobilov na najbolj izpostavljenih nevarnih mestih pred šolami. Lokacije radarjev so bile:

OŠ TONETA ČUFARJA: Resljeva cesta - stalna lokacija

OŠ MAKSA PEČARJA: Cesta Ceneta Štuparja - hišna številka 28 a proti Črnuški gmajni

OŠ DANILE KUMAR: Mala vas - v smeri proti Stoženski ulici
OŠ OSKARJA KOVAČIČA: Jurčkova pot med Galjevico in Mihovim Štradonom - smer Rutar

OŠ ZALOG: Hladilniška pot pred peš preходом pri Osnovni šoli

OŠ ZADOBROVA: Zadobrova pred v smeri proti Sneberjem

OŠ POLJE: Kašeljka pred križiščem z Rosno potjo

OŠ ZALOG: Agrokombinatska pred križiščem Pot v Zeleni gaj

OŠ POLJE: Rjava cesta - novi del, odsek Studenec

OŠ KOSEZE: Mladinska - za Podutikom proti AC bazi

OŠ MIŠKA KRANJCA: Pilonova - od križišča v Kamno Gorico proti Dolnicam

OŠ VIDE PREGARC: Zvezna - pred križiščem s Tovarniško ulico

Zvone Milkovič

IZOBRAŽEVALNO - INFORMATIVNI DAN MLADI NA CESTI

Avtoceste zagotavljajo največjo stopnjo varnosti med prometnimi površinami, namenjenimi cestnemu prometu, saj so od 6- do 8-krat varnejše kot druge prometnice, a kljub temu zahtevajo dobro poznavanje njihovih značilnosti, poznavanje in upoštevanje pravil ter sodelovanja med različnimi udeleženci v cestnem prometu. Še posebej velja to za vožnjo na odsekih, kjer so zahtevni objekti (predori in mostovi), kjer je vsaka napaka ali zavestna kršitev lahko vzrok velike katastrofe.



Da bi mladim nazorno predstavili pomembne značilnosti avtocest in vožnje po njej, zlasti vožnje v najzahtevnejših pogojih,

je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije skupaj z Družbo za avtoceste Republike Slovenije in Fundacijo Z glavo na zabavo pripravili izobraževalno informativni dan, s katerim so predvsem dijakom srednjih šol, katerih programi so tesno povezani s cestnim prometom, omogočili boljše poznavanje značilnosti cest, objektov in opreme, ki zagotavljajo večjo varnost in seveda pravila, ki jih morajo upoštevati uporabniki.



Namen je bil pripraviti izobraževalno-informativni dan za srednješolce, kjer so bile predstavljene značilnosti avtocest in

najzahtevnejših objektov, zanimivosti o gradnji predorov v Sloveniji, delovanje nadzornega centra za vodenje prometa v predorih, značilnosti in zahteve varne vožnje na avtocesti in vožnje skozi avtocestne predore.

V akcijo, ki je bila 11. oktobra 2006, se je vključil tudi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana in zaprosil nekatere srednje šole za sodelovanje. Vabilu so se odzvale tri srednje šole oz. centri s po 50 učenci, in sicer: ŠC Ljubljana, Srednja kemijska in Srednja strojna šola, Srednja gradbena, geodetska in ekonomska šola in Srednja poklicna in strokovna šola Bežigrad.

Organizatorji so za vse skupine zagotovili strokovno vodenje, predavanja, prostore za izvedbo predavanj in prireditve, ter prireditev Z glavo na zabavo. Šole so zagotovile organizacijo skupine, spremstvo dijakov in prevoz.

Informativno-izobraževalni dan - delavnica je potekala v skladu s programom.

Srednješolci so se zbrali na AC bazi Vransko, kjer jih je sprejel vodič DARSA, nato so opravili vožnjo z avtobusom po avtocesti skozi predore odseka Vransko - Blagovica, kjer jim je

vodič predstavil osnovne elemente varnosti v predoru. Vožnja je potekala skozi predor Ločica (750 m), Jasovnik (1633 m), Trojanje (2840 m) in Podmilj (622 m). Na izvozu Blagovica so po "stari cesti" proti Trojanam prišli pod viadukt Petelinjek (633 m), kjer so v dveh skupinah imeli predstavitev viadukta. Po vrnitvi na AC bazo Vransko so se razdelili na skupine po 25 dijakov, in si ogledali nadzorni center, preizkusili demonstracijske naprave in kratek film o varni vožnji na avtocesti. Hkrati so potekale uvodne aktivnosti Fundacije Z glavo na zabavo: anketa, tekmovanje na napravi za merjenje reakcijskega časa in delitev promocijske materiala. Sledil je še zaključni del prireditve z animacijskim programom in podelitvijo nagrad.

Ocenjujemo, da je bila akcija zelo uspešna, tako organizacijsko, vodenjsko, vsebinsko in z vidika izobraževanja mladostnika, ki je po statistikah med najbolj ogroženim delom prebivalstva in najbolj ogroža kot udeleženec cestnega prometa.

Za tako uspešno izvedbo akcije se organizatorju zahvaljujemo in si želimo podobnih izobraževalnih akcij za srednje šole tudi v bodoče.

Zvone Milkovič

AKCIJA - VARNO S KOLESOM V PROMETU

Policijska uprava Ljubljana in Mesto Ljubljana, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL sta skupaj že četrto organizirala akcijo Varno s kolesom v prometu, katere pokrovitelja sta bila županja Danica Simšič in direktor Policijske uprave Ljubljana Branko Slak.



Namen akcije je bil na poučen način opozoriti šolarje na vse nevarnosti, ki jim pretijo na poti v šolo. Za varen prikaz prometnih pasti je poskrbel lutkar Kononenko z igrico TO-JA in TO-NE (deklica in deček Toja in Tone gresta v šolo, na poti jima pomaga policist Lojze).

Akcija je bila izvedena kot razpis likovnega in literarnega natečaja na temo prometa za učence 4. razredov osnovnih šol in je bila zaključena na Policijski postaji Grič 6. junija 2006, kamor so bili povabljeni nagrajeni v likovnem in literarnem natečaju ter njihovi razredi.

V sklopu prireditve so bile predstavljene dejavnosti policije, mestnega redarstva in reševalcev.

Komisija za izbor likovnih in literarnih del v sestavi: Gregor Kos, Zvone Milkovič, Ivan Mezek, Dušan Rogelj in Zmago Modic je med 15 literarnimi prispevki iz 9 osnovnih šol in 44 likovnimi prispevki iz 12 osnovnih šol izbrala naslednja dela:

Najboljše risbe so narisali:

1. Kristian Sačer, Osnovna šola Prule
2. Jana Pangrc, Osnovna šola Janeza Levca
3. Špela Lemež, Osnovna šola Toneta Čufarja

Posebno nagrado je prejela Amadea Kovič, Osnovna šola Franceta Bevka.

Najboljše spise so napisali:

1. Aleks Hvala, Osnovna šola Zadobrova
2. Neja Stojilkovsky, Osnovna šola Savsko naselje
3. Eva Doljak, Osnovna šola Riharda Jakopiča

Posebno nagrado je prejela Nika Eterovič, Osnovna šola Sostro.

Nagrade so bile: za 1 mesto kolesarska čelada, za 2 mesto CD S kolesom v šolo, za tretje mesto Policist - medvedek.

Vsi povabljeni so prejeli darilno vrečko s preventivnim vzgojnim materialom, odsevnim trakom, kresničko, ogledalom za kolo, sendvičem, sokom in majico Ljubljana je lepo mesto.

Zvone Milkovič

DONATORJI IN SPONZORJI

1.	ADRIATIC SLOVENIKA d.d.
2.	ANET d.o.o.
3.	AUDI CENTER MALGAJ
4.	BANKA SPARKASSE d.d.
5.	CESTNO PODJETJE LJUBLJANA d.d.
6.	CMC EKOCON d.o.o.
7.	CREATIV MEDIA Marketing in oglaševanje d.o.o.
8.	ELEKTRO LJUBLJANA JP za distribucijo energije d.d.
9.	EUROPLAKAT d.o.o.
10.	HERVIS d.o.o.
11.	ISKRA SISTEMI d.d.
12.	KEMOFARMACIJA d.d.
13.	LJUBLJANSKE TRŽNICE d.o.o.
14.	MAN Gospodarska vozila d.o.o.
15.	MDM d.o.o.
16.	ELVELUX MECOM - ELEMENTI d.o.o.,

17.	METROPOLIS MEDIA PODJETJE ZA MARKETING d.o.o.
18.	MLADINSKA KNJIGA TRGOVINA, d.d.
19.	MOBITEL d.d.
20.	PARKPLAN d.o.o.
21.	RAM 2
22.	SAVA IP d.o.o.
23.	SCANIA SLOVENIJA d.o.o.
24.	SUMMIT LEASING SLOVENIJA d.o.o.
25.	TOJA Propaganda d.o.o.
26.	VELO d.d.
27.	ZAVAROVALNICA MARIBOR d.d. Podružnica Ljubljana
28.	ZAVAROVALNICA TRIGLAV d.d., Območna enota Ljubljana
29.	ZIL INŽENIRING d.d.
30.	ŽALE Javno podjetje d.o.o.



OTROCI NIMAJO ZAVOR!