

Varna pot



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





WWW.ITAK.MOBITEL.SI

itak
Paket

1 CENT
2,13964 SIT
Vikend revolucija



Itak za vse od 15 do 30 let. Vikend revolucija traja od petka ob 18h do ponedeljka ob 7h.

Spoštovane bralke, bralci!

Do trenutka, ko vam pišemo, zima še ni pokazala svojih ostrih zob. Tudi jesen je bila prijetno topla in suha, tako da megla in poledica nista pogosto ovirali prometa. Za zimsko obutev svojih jeklenih konjičkov pa smo morali vseeno poskrbeti. K zimski opremi vozila sodijo tudi manjša lopata (najboljša je zločljiva), topla odeja, baterijska svetilka, grelec za ključavnico, strgalka za zaledenela stekla, verige. Dobro je preveriti, če gretje v avtomobilu deluje brezhibno.

Tako kot vsako leto je tudi letos jeseni v osnovnih šolah stekla akcija SPV CP RS Bodi preVIDEN. Tudi z udeležbo v tej akciji so otroci lahko spoznali, da sta v prometu vidnost in varnost na prvem mestu. Vsi, še posebno pešci, med katerimi je veliko otrok in starejših, bi morali za vidnost poskrbeti sami. Morda bodo tudi prijazna otroška pisma spodbudila starejše, da bodo kot pešci uporabljali kresničko ali odsevni trak.

Hkrati z vozili so se skozi zgodovino njihovega razvoja pojavljali in zamirali tudi številni spremljajoči poklici. Poklic, ki je bil v času prevoznitstva neločljivo povezan z izdelavo vozov, je bil poklic kolarja. Kolarska obrt je bila tesno povezana s kovaštvom, v mestih pa tudi s tapetništvom, predvsem za opremo slovesnejših vozil, zapravljičkov. Še v obdobju do 2. svetovne vojne so kolarji sodelovali tudi pri opremi avtomobilov. Morda ima v tem poklicu svoje korenine tudi avtotapetništvo, ki v današnjem času skrbi za notranjost avtomobilov. Žal tudi za to dejavnost med mladimi ni pravega zanimanja.

V tej številki vam predstavljamo avtorico številnih pesmic, glasbenih pravljic, bibarij in igrarij, skladbic in načrtov za izdelavo malih ritmičnih instrumentov, nekdanjo profesorico na Srednji in kasneje Višji vzgojiteljski šoli gospo Miro Voglar. Njeno poklicno delo je bilo posvečeno glasbeni didaktiki in je vključevalo tako poučevanje tega predmeta kot tudi ustvarjanje glasbenih del za otroke.

Zagotovo boste tudi v tej številki našli nekaj zase. Morda ste tudi v vaši šoli pripravili zanimivo učno uro ali drugo dejavnost, ki se dotika prometne vzgoje. Pišite nam. Zagotovo ste stopili v novo leto polni novih idej, zamisli, ki čakajo, da jih uresničite. V novem letu vam želimo veliko zdravja, sreče in zadovoljstva, na cestah pa predvsem previdnost, strpnost in več prometne kulture. Varno pot!

Uredništvo

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@ljubljan.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

Posvet z mentorji prometne vzgoje	3
Posvet predsednikov in tajnikov občinskih svetov	4
Varno na poti v šolo in domov	5
Mednarodni projekt Euchires	6

Beseda strokovnjaka

Biodiesel - okolju prijazno gorivo	8
---	----------

Aktualno

Predstavitev projekta Civitas Mobilis	10
--	-----------

Zgodovina cestnega prometa

Kolarstvo	11
------------------	-----------

Osebni portret

Moj rdeči avto	13
-----------------------	-----------

Šola, Vrtec

Mednarodni projekt Varnost za vse	15
Prometni znaki niso noben bav-bav	18
Nekaj o kolesarjenju doma in v šoli	19
Sodelovali smo v akciji Bodi previden	21

Mnenja, Stališča

Prometna varnost v šolskem okolišu OŠ Toma Brejca v Kamniku	22
--	-----------

Znamo, Neznano

Pohajkovanje po angleško	24
Avtotapetnik	26

Otroški kotiček

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

Akcije

Dan varnosti na OŠ Vič	29
Prometni dan na OŠ Dravljce	30

Donatorji in sponzorji

31

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.

POSVET Z MENTORJI PROMETNE VZGOJE

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je organiziral že tradicionalni posvet z mentorji prometne vzgoje na osnovnih šolah v torek, 19. decembra 2006, v prostorih Hotela MONS, Kongresnega centra Ljubljana.

Da je vsakoletni posvet - seminar za mentorje koristen in potreben, je potrdila številna udeležba mentorjev, saj se jih je udeležilo 50 mentorjev iz 49 osnovnih šol.

Uvodoma je posvet začel predsednik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL Gregor Feist, ki je po pozdravnem nagovoru predstavil program.

Mednarodni projekt za spodbujanje in uporabo otroških sedežev za zaščito otrok med vožnjo v avtomobilu EUCHIRES, poznan v Sloveniji pod imenom PASAVČEK, je predstavila predstavnica SPVCP RS Mateja Markl, univ. dipl. psih. Poudarki so bili na predstavitvi projekta in pravilni uporabi otroških sedežev skozi aktivnosti, kot so medijska kampanja, sodelovanje s policijo (nadzor, sankcioniranje, nagrade), projektno delo v osnovnih šolah, aktivno delo na prireditvah in evalvacijo z opazovanjem dejanske prijetosti otrok. V zaključku so bili predstavljeni cilji za nadaljnje sodelovanje v Mednarodnem projektu z razširitvijo ciljne skupine na odrasle, predvsem za uporabo varnostnih pasov na zadnjih sedežih, nadaljevanje izvajanja projekta v vrtcih in osnovnih šolah, opazovanje prijetosti otrok in odraslih med vožnjo v avtomobilu med daljšim časovnim obdobjem in koriščenje demonstracijskih naprav pri izvajanju projekta.



Predstavitve aktivnosti SPV RS

Sodelovanje med SPVCP RS in občinskimi sveti je predstavil sekretar SPVCP RS

Robert Štaba in med glavne naloge vključil aktivnosti, vezane na akcije, ki bodo tekale v letu 2007. Med pomembnimi nalogami je izpostavil sodelovanje v projektu Varna pot v šolo, kolesarske izpite, republiško tekmovanje Kaj več o prometu, Mednarodni teden prometne varnosti v mesecu aprilu, aktivnosti v zvezi s pripravo in izvedbo ETM in DBA, akcijo BODIpreVIDEN. Pri tem je povzel še nekaj statističnih podatkov o prometnih nesrečah predvsem z vidika udeležencev šibkejših v prometu, kot so otroci in starejši.

Janez Garbajs, član SPVCP MOL, je predstavil aktivnosti, vezane na opravljanje izpita za kolo z motorjem H- kategorije. Priprava in izvajanje programa za izpit H-kategorije je prenesena na avtošole, in sicer z opredeljenim potrebnim številom ur za izvajanje programa in potrebnimi pripomočki ter ustrezno opremo s poudarkom na ustrezni prometni površini - poligon. Osnovne šole, ki bi imele interes in zadostno število kandidatov, se lahko dogovorijo z avtošolami, da pripravo in izvedbo programa opravijo na sedežu šole, izpit pa na Izpitnem centru UE Ljubljana. Izpit obsega testiranje na testnih polah, opravil-

janje izpitnih nalog na spretnostnem poligonu in vožnjo na prometnih površinah.



Udeleženci posveta, mentorji - koordinatorji

Pregled opravljenega dela in program sodelovanja v letu 2007 sem predstavil

tajnik SPVCP MOL Zvone Milkovič in pri tem poudaril predvsem naloge, ki so vezane na aktivnosti pri izvajanju programa Sveta:

- PREVOZI OTROK (izpostavljene naloge pri označevanju tabel, zmanjšanju stroškov in racionalizaciji prevozov)
- PROMETNI KABINETI (zagotovitev ustreznega prostora, ravnanje s pripomočki kot dobri gospodarji in skrb za opremo)
- GLASILO VARNA POT (večji pričakovani prispevek s strani šol in mentorjev).
- 10-LETNO DELOVANJE SPVCP - BROŠURA (zbiranje in urejanje gradiv in materialov ter prispevek šol, društev, ustanov, zavodov in ostalih v zvezi z 10-letnim delovanjem)
- VARNA POT V ŠOLO - NAČRTI (sodelovanje s prostovoljci in zagotavljanje potrebne opreme pri izvajanju varovanja otrok na poti v šolo in domov ter ažuriranje načrtov varnih poti v šolo)
- OBČINSKO TEKMOVANJE KAJ VEŠ O PROMETU (izbira osnovne šole za prevzem aktivnosti, vezanih na Občinsko tekmovanje, predhodno izbiranje tekmovalcev na šolskih tekmovanjih)
- DBA IN ETM - 2007 (sodelovanje v obliki predstavitve aktivnosti Sveta in sodelavcev ter organizacija in izvedba kolesarskega kroga z izobraževalnimi točkami v središču mesta in udeležba v izobraževalnem krogu učencev osnovnih šol)
- PROMETNI DNEVI NA OŠ (organizacija in pomoč pri izvedbi prometnih dnevov ter sodelovanje in predstavitve stalnih sodelavcev sveta, policije, gasilcev, reševalcev, mestnega redarstva, ZŠAM, Rdečega križa, Šole rolanja, Top Stila - predstavitve kolesarske čelade)
- CENTER VARNE VOŽNJE (informacija o možni uporabi poligona za avtošole, na katerem je možno izvajati pouk in program, vezan na kolesarske izpite)
- AKCIJA BODI preVIDEN (vključitev v republiško akcijo, ki spodbuja predvsem uporabo odsevnih teles in svetlejših oblačil za otroke in starejše, ko so kot udeleženci v cestnem prometu)
- AKCIJA MENTOR (organizacija in izvedba strokovnega potovanja v zgledno prometno urejeno evropsko mesto)
- PREVZEM PROMETNIH PRIPOMOČKOV (spodbujanje osnovnih šol pri nalogah, ki so vezane na prevzem do sedaj zagotovljenih prometnih pripomočkov za opremo šolskih kabi-

netov s strani donatorjev)

- AKCIJE V SODELOVANJU S POLICIJSKO UPRAVO (vključitev v akcijo Varno s kolesom v prometu in Varno na poti v šolo in domov)

- TEHNIČNO UREJANJE PROMETA PRED ŠOLAMI (ureditev prometne signalizacije, naprav za umirjanje prometa, postavitve preventivnega radarja in zagotavljanje varnih šolskih poti, reševanje vloge, ki so podane s strani šol, vrtcev, ustanov, zavodov in ostale javnosti)

- NADALJEVANJE PROJEKTA LUTKARJI V PROMETU (dogovor o načinu izvajanju projekta na osnovnih šolah in zagotavljanja potrebnih sredstev)

- JUMICAR (projekt, pri katerem je potrebno pritegniti vodstva osnovnih šol, mentorje in učitelje, ki so pripravljeni sodelovati pri izvajanju vsebin na osnovnih šolah)

- DRUŽINSKI MARATON (sodelovanje šol v kolesarskem projektu, ki spodbuja uporabo alternativnega načina prevoza in je koristen za zdravje v sklopu Maratona Franja)

- TEDEN PROMETNE VARNOSTI (vključitev v akcijo SPVCP RS v maju 2007 in v prvem tednu meseca oktobra)

- PREDLOGI ZA PRIZNANJA SVETA (vezanega predvsem na prispevek za večjo varnost v cestnem prometu in 10-letno delovanje na področju preventive in vzgoje)

- PROGRAM VARNOSTI CESTNEGA PROMETA SPVCP RS IN MOL (sprejetje programa na državni ravni narekuje v zvezi s tem večje naloge za izdelavo programov na lokalnih ravneh, za kar bo potrebno boljše koordinirano delo tudi v Mestni občini Ljubljana pri neposredni izdelavi programa

varnosti cestnega prometa MOL za obdobje 2007 - 2011)

- PRIPOMOČKI (zagotavljanje kresničk, odsevnih trakov, rutic, nalepk za varno kolo, prometnih prtov in ostalega prometnovzgojnega materiala predvsem za osnovne šole in vrtce)

- KOLESARSKI IZPITI (obvezno sestavljeni iz treh delov - testiranja, spretnostnega poligona in vožnje po prometnih površinah, pri tem pa pomoč osnovnim šolam pri izvajanju obveznega programa in pri izpitih s strani sveta in stalnih sodelavcev Sveta ter koordinacija izobraževanja za mentorje s strani Zavoda RS za šolstvo).



Pozorno spremljanje posveta

Posvet mentorjev je bil zaključen s tradicionalnim družabnim srečanjem z

mentorji in stalnimi sodelavci Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

*Sekretar SPVCP MOL
Zvone Milkovič*

POSVET PREDSEDNIKOV IN TAJNIKOV OBČINSKIH SVETOV

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije je bil 13. decembra 2006 organizator že tradicionalnega posveta predsednikov in tajnikov občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je bil v veliki dvorani Mercurius v BTC Ljubljana.

Posvet je bil namenjen vsebinskim in strokovnim nalogam ter sodelovanju. Letos je bil predvsem usmerjen v uresničevanje Evropskega akcijskega programa in Nacionalnega programa za varnost cestnega prometa ter izvedbi tedna varnosti v cestnem prometu, imenovanega Globalni teden varnosti, ki bo od 23. do 29. aprila 2007.

Program posveta je še obsegal predstavitev načrtov za izboljšanje prometne varnosti v Sloveniji in pregled ter predstavitev aktivnosti na občinskih svetih.



Predavatelji na posvetu

Zaradi zadržanosti na posvetu ni mogel sodelovati minister za promet Janez Božič, ki je poslal pismo, ki je

bilo prebrano pred uvodnim delom posveta.

Generalni direktor Direktorata za promet na Ministrstvu za promet Ljubo Zajc je predstavil novi Nacionalni program varnosti v cestnem prometu za obdobje 2007 - 2011 s poudarkom na zmanjšanju števila mrtvih na slovenskih cestah za 50% in aktivnosti, vezane na Nacionalni program, ki se bodo odvijale na lokalni ravni, in izvajanje nalog ter sodelovanje s Sveti za preventivo v lokalnih skupnostih.

Sledil je prispevek direktorja Direkcije RS za ceste Ministrstva za promet Vilija Žavrlana, v katerem je predstavil delovanje direkcije, v okviru katere bo s 1. 1. 2007 začel delovati Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Tajnik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS Robert Štaba je predstavil delovanje Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v povezavi z občinskimi sveti ter nekatere načrtovane aktivnosti na področju preventive in vzgoje v letu 2007.

Mateja Markl je predstavila Evropski projekt EUCHIRES, poznan v Sloveniji pod imenom Pasavček, ki je bil v letu 2006 izveden na osnovnih šolah in se ga bo v letu 2007 izvajalo naprej.

Mag. Bojan Žlender, predsednik Sveta, je predstavil Evropski

projekt za razvijanje in spodbujanje prostovoljnega dela na področju preventive - VAMOS.

Primeri dobre prakse delovanja lokalnih svetov sta predstavila Zvone Milkovič, tajnik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, ki je poudaril dobro sodelovanje z vrtci, osnovnimi šolami, Mestno upravo in donatorji ter področje urejanja prometa predvsem pred osnovnimi šolami in vrtci. Krsto Krivokapič je predstavil delovanje SPVCP Občine Šmarje pri Jelšah, in sicer uspešen projekt Ciciban v prometu.



Udeleženci posveta, predsedniki - tajniki

Posvet se je zaključil s podelitvijo najvišjega priznanja Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

Republike Slovenije, Svečane listine SPV RS, ki je namenjena posameznikom za večletno delo in izjemne dosežke na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu ter uveljavljanja načel varnosti cestnega prometa. Priznanja sta podelila mag. Marko Miš, član predsedstva SPV RS, in predsednik Komisije za priznanja, ter mag. Bojan Žlender, predsednik SPVC RS.

Svečano listino so prejeli:

Mirko Pukl, občina Zreče; Miroslav Juvančič, občina Rakek; Jožica Plajnshek, občina Pragersko; Bernard Urbančič, občina Postojna; Jožef Šterman, občina Ormož; Vekoslav Petauer, Vincenc Virtnik, Jožica Trlep, Mestna občina Maribor; Julijan Slemenšek, občina Velenje; Janko Torej, občina Kotle; Marija Drinovec, občina Naklo; Anton Rosenstein, občina Mozirje; Minka Omerzel, občina Metlika; Zvone Milkovič, Žarko Hojnik, Janez Martinčič, Boris Lenič, Jože Čurin, France

Kmetič, Franc Domjanič, Boris Kočev, Mestna občina Ljubljana.



Svečana listina SPV

Na posvetu smo bili seznanjeni z novim statusom, ki ga bo imel Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS po 1. 1. 2007. Sedež Sveta je ostal na dosedanjem naslovu na Trdinovi ulici 8. Popolni naslov za komunikacijo s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS je:

Ministrstvo za promet RS

Direkcija RS za ceste

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

Trdinova 8, 1000 Ljubljana

Tel.: 01 30091 70

Fax: 01 30091 71

Elektronski naslov (e-mail): ime.priimek@gov.si

Internet: www.vozimo-pametno.si

Sekretar SPVCP MOL

Zvone Milkovič

VARNO NA POTI V ŠOLO IN DOMOV

Policijska uprava Ljubljana je v sodelovanju z Generalno policijsko upravo in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana v šolskem letu 2006/2007 izvedla preventivno akcijo Varno na poti v šolo in domov. V ta namen je bila izdelana pobarvanka Varno na poti v šolo in domov.

Akcija je bila namenjena prvim razredom osnovnih šol. V mesecu septembru so učenci prejeli pobarvanke. Osnovne šole je obiskal vodja policijskega okoliša, ki je otroke podučil o varni poti v šolo in domov. Učenci so pobarvanke v celoti pobarvali in s pomočjo mentorjev skozi igro spoznavali nekatere prometna pravila. Na posebnem delu sta bili zastavljeni dve vprašanji, na kateri so učenci s pomočjo svojih učiteljev morali pravilno odgovoriti in jih poslati na Policijsko upravo Ljubljana. Prejeli so 3153 pravih odgovorov. Vsi odgovori, ki so pravočasno prispeli, so bili upoštevani pri žrebanju dne 27. 11. 2006 s strani komisije, katere je izžrebala 8 nagajencev, ki so prejeli na zaključni prireditvi praktična darila

Policijske uprave Ljubljana in Mestne občine Ljubljana SPVCP.

Zaključek akcije je bil 6. decembra 2006 na postaji Prometne policije na Griču. Udeležilo se ga je okoli 500 otrok prvih razredov osnovnih šol in njihovih spremljevalcev. Vsi so prejeli simbolične nagrade za udeležbo na zaključni prireditvi. V vrečki so bili: odsevni trak, plakat, kresnička, brošura Red je vedno pas pripet, balon, sok in sendvič.

Prireditve je povezoval inšpektor Policijske uprave Ljubljane Ivan Mezek, vsebine prireditve sem predstavil tajnik Sveta za



Podelitev nagrade

Komisija je izžrebala naslednje nagrajence:

1. Karin Faj-farič, 1.b, OŠ Jože Moškrič, Jarška c. 34, 1000 Ljubljana
2. Ana Frank Bogataj, 1.b, OŠ Ivana Cankarja Vrhnika, Lošca 1, 1360 Vrhnika
3. Tamara Markova, 1.b, OŠ Spodnja Šiška, Gasilska 17, 1000 Ljubljana
4. Leila Tomšič Čerkez, 1.a, OŠ Oskarja Kovačiča, Dolenjska

preventivo in vzgojo v cestnem prometu Z v o n e Milkovič, nekaj navodil za varno udeležbo v cestnem prometu je predstavil inšpektor Policijske uprave Ljubljane.

cesta 20, 1000 Ljubljana

5. Maksimilian Novak Šarotar, 1.a, OŠ Vodmat, Potrčeva 1, Ljubljana

6. Pia Pavlič, 1.b, OŠ Trzin, Mengeška 7/b, 1236 Trzin

7. Maša Šporn, 1.b, OŠ Brinje Grosuplje, Ljubljanska cesta 40/a, 1290 Grosuplje

8. Žak Ruben Šinkovec, 1.r, OŠ F. Bevka, Ulica Pohorskega bataljona 1, 1113 Ljubljana

Udeležence sta pozdravila in podelila nagrade župan Mestne občine Ljubljana Zoran Janković in direktor Policijske uprave Ljubljana, Aleksander Jevšek.

Ob koncu so si udeleženci prireditve ogledali lutkovno igrico lutkarja Borisa Kononenka, TO-JA in TO-NE, kjer so bila na zanimiv in poučen način prikazana in predstavljena pravila varnega udeleževanja v cestnem prometu s pomočjo deklice TOJE in dečka TONETA.

Po koncu uradnega dela so si vsi skupaj ogledali prometno opremo in dejavnosti policije, gasilcev, reševalcev in mestnega redarstva.

*Sekretar SPVCP MOL
Zvone Milkovič*

MEDNARODNI PROJEKT EUCHIRES OZ. PASAVČEK

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije že drugo leto sodeluje v mednarodnem projektu **Euchires**, katerega namen je spodbujanje pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev ter varnostnih pasov med vožnjo v avtomobilu. Otroci v Sloveniji poznajo akcijo pod imenom priljubljene figurice **Pasavček**.

Uporaba varnostnih pasov v Sloveniji

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije je v lanskem letu izvedel sistematično opazovanje prijetosti voznikov in potnikov v vozilih. Tako smo ugotovili, da v Sloveniji uporablja varnostni pas 85,9% voznikov, največ na avtocestah, kjer je bilo pripetih 91,8% voznikov, najmanj pa v naseljih, kjer je bilo pripetih le 76,7% vseh voznikov. Žal pa so rezultati uporabe varnostnih pasov na zadnjih sedežih še veliko slabši. Ugotovili smo, da je bilo na zadnjih sedežih pripetih le 37% vseh potnikov.

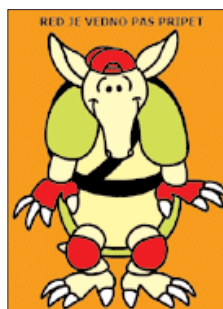
Zaščita otroka v avtu je eden najbolj učinkovitih ukrepov za izboljšanje varnosti. Tako smo skupaj s štirinajstimi evropskimi državami (Avstrija, Belgija, Češka, Finska, Francija, Italija, Latvija, Luksemburg, Nemčija, Nizozemska, Poljska, Portugalska, Slovenija, Španija) pripravili skupen preventivni projekt, ki ga je finančno podprla tudi Evropska unija, v Sloveniji pa ga dodatno podpirata še podjetje **Porsche** ter **Slovensko zavarovalno združenje** z vsemi zavarovalnicami (Zavarovalnica Triglav, Zavarovalnica Maribor, Zavarovalnica AdriaticSlovenica, Tilia, Generali group ter Grawe).

Projekt je v lanskem letu potekal v vrtčevski populaciji otrok, v letošnjem letu pa ga razširjamo tudi v ciljno skupino

osnovnošolskih otrok starosti do 12 let.

V Sloveniji smo v okviru projekta pripravili tudi **medijsko kampanjo**, s katero želimo senzibilizirati predvsem otroke in njihove starše o nujnosti uporabe otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov ter jih spoznati z našim sloganom Red je vedno pas pripet ter likom Pasavčka.

Figurica Pasavček



poudarja uporabo varnostnega pasu.

Projekt Euchires temelji na **pozitivni spodbudi**, saj bomo nagrajevali otroke, ki bodo v osebni avtomobilu pripeti. Nagrada je figurica Pasavčka, ki je narejena tako, da se lahko z ježki pripne na varnostni pas in jo ima otrok tudi v avtu ali v prostem času kot igračo. Lik pasavca smo izbrali, ker ima ta žival v jezikih vseh sodelujočih držav v svojem imenu tudi besedo **pas** in z besedno igro še

Skupno smo v letošnjem letu zagotovili 40 000 figuric Pasavčkov, in sicer jih otroci lahko pridobijo na več načinov:

- Za namene dela Policije smo v juniju razdelili 15 000 figuric Pasavčkov policistom, ki jih delijo ob rednih kontrolah prometa otrokom, ki so v avtu ustrezno zaščiteni v starosti primernem otroškem varnostnem sedežu.
- Otrokom na prireditvah v okviru Mercatorjevih nakupovalnih centrov ter drugih lokalnih prireditvah občinskih svetov, ki bodo preizkusili naše demonstracijske naprave ter pokazali, kako se ustrezno pripneš v avtomobilu.
- Otrokom v okviru 300 vrtčevskih skupin v starosti 5-6 let

oziroma razredov prve triade osnovne šole, ki bodo na temo varne vožnje v avtomobilu priredili srečanje za starše, za mlajše otroke, narisali plakat ali organizirali kakšen drug dogodek na šolah oziroma vrtcih v sodelovanju z občinskimi sveti. Prav tako smo za namene promocije lika pasavčka pripravili poseben kostum Pasavček, ki bo na posameznih prireditvah privabljal otroke ter jih motiviral k preizkusu naših demonstracijskih naprav in pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev. Pasavček bo ob koncu otrokom, ki bodo preizkusili naše naprave, podaril figurico Pasavčka.

Medijska kampanja

V Sloveniji imamo v okviru projekta pripravljeno tudi **medijsko kampanjo**, s katero želimo senzibilizirati predvsem otroke in njihove starše o nujnosti uporabe otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov ter jih spoznati z našim sloganom Red je vedno pas pripet ter likom Pasavčka.

Za namene medijske kampanje smo pripravili:

- televizijski spot
- nov radijski spot v sodelovanju z glasbeno skupino Čuki
- radijski spot namenjen otrokom
- radijski spot namenjen staršem in drugim odraslim



V letošnjem letu smo medijsko kampanjo nadgradili s **sodelovanjem z glasbeno skupino Čuki**, ki je v ciljni starostni skupini zelo priljubljena. Tako smo pripravili **radijski oglas**, ki vsebuje del nove pesmi skupine Čuki **Mi gremo pa na morje**, ki je izšla na njihovi

novi zgoščenki. Na zgoščenki je prvo sporočilo prav radijski spot. Z njim želimo prenesti otrokom in njihovim staršem, da morajo biti na vsaki vožnji ustrezno pripeti v otroških sedežih oziroma z varnostnim pasom. Radio in glasba je tudi medij, ki ga velikokrat poslušamo prav med vožnjo, zato bomo otroke in njihove starše tako neposredno v avtu opozorili, da se morajo pripeti, še preden se bo iz zvočnikov zaslišala glasba.

Promocijska in izobraževalna gradiva

V drugem delu projekta Euchires predstavljamo gradiva, ki smo jih pripravili za vrtce in osnovne šole ter smo jih na podlagi podatkov o številu otrok v vrtcih ter prvih treh razredih osnovne šole razdelili občinskim svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu za otroke v njihovi občini.

V skupnem številu smo za potrebe otrok v starosti od 5 do 10 let zagotovili:

- 10 000 **plakatov** Red je vedno pas pripet
- 60 000 **knjižic** Red je vedno pas pripet z vsemi informacijami o pravilni uporabi otroških varnostnih sedežev
- 100 000 **letakov** Red je vedno pas pripet za vse otroke prvih treh razredov osnovne šole
- 60 000 **pogrinjkov** Red je vedno pas pripet za vse vrtčevske otroke v starosti 5-6 let
- 100 000 **nalepk** Red je vedno pas pripet za vse vrtčevske

otroke v starosti 5-6 let ter vse učence prvih treh razredov osnovne šole

Odstotek pripetih potnikov glede na vrsto ceste in spol ter starost otrok

	% pripetih moških	% pripetih žensk	% pripeti veliki otroci	% pripeti majhni otroci	% vsi
Bivalna ulica v naselju	14	27	34	35	32
Naselje glavna cesta	24	24	44	56	42
Državna cesta	18	31	47	47	39
Avtocesta	28	29	38	59	36
Skupaj vse ceste	26	28	39	49	37

Predstavljeni podatki so nam podali jasen odgovor, da je za večjo varnost potnikov v vozilih, še posebej naših najmlajših potrebno narediti korak naprej.

Tako so vsi vrtci za otroke v starosti 5-6 let ter vse osnovne šole za razrede prve triade v začetku oktobra prejeli gradiva: nalepke za vsakega otroka, pogrinjke, letake s pobarvanko in plakate šolskih koledarjev.

V jesenskem delu načrtujemo tudi dodatne aktivnosti, ki bodo potekale po osnovnih šolah in vrtcih po Sloveniji. Šole smo povabili, da v okviru razrednih ur namenijo čas za obravnavo teme varne vožnje otrok v avtomobilih, da v stiku s starši na roditeljskih sestankih seznani starše otrok s problematiko varnosti otrok ter jim predstavijo gradivo in jih po morebitne dodatne informacije napotijo na občinske svete za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Prav tako smo vrtce in šole pozvali, da pri izbiri prevoznikov otrok upoštevajo pravila varnosti in iščejo tiste prevoznike, ki imajo svoja vozila opremljena z varnostnimi pasovi na vseh sedežih.

Poleg tega smo šole povabili k aktivnemu sodelovanju v projektu. Oddelki in vrtčevske skupine, ki so se prijavili k sodelovanju v projektu, bodo prejeli posebne plakate za označevanje šol, razredov in vrtčevskih skupin, da se otroci in vzgojitelji oziroma učitelji zavzemajo za varno vožnjo otrok. Prav tako bodo prejeli poseben CD, ki je nastal v sodelovanju z glasbeno skupino Čuki, na katerem je kot prva pesem prav nov radijski spot za promocijo uporabe otroških varnostnih sedežev pri otrocih in varnostnih pasov pri starejših. Razredi oziroma vrtčevske skupine lahko v okviru projekta organizirajo srečanja za starše, spremljajo uporabo pripetosti med vožnjo, rišejo plakate, naredijo igrice ali kaj drugega. Kot nagradico za aktivno delo bomo otrokom iz 300 razredov oziroma vrtčevskih skupin podelili figurice Pasavčka.





Gradiva v okviru
projekta
EUCHIRES

Prireditve

V okviru
prireditve v
sodelovanju z
Fundacijo Z
glavo na zabavo
v

Mercatorjevih nakupovalnih centrih ter na prireditvah občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu bodo po različnih krajih v Sloveniji potekala tudi svetovanja, kako se pravilno pripeti in kakšen sedež otrok potrebuje glede na njegovo starost in težo. V ta namen imamo tudi poseben **mini-avto**, na katerem naši demonstratorji praktično prikažejo pravilno uporabo varnostnih pasov. Otroci bodo ob takšnem svetovanju dobili tudi figurico Pasavčka.

Prav tako bomo v sodelovanju z Lutkovnim gledališčem v Ljubljani pred nekaterimi lutkovnimi predstavami organizirali svetovanje za pravilno uporabo otroških varnostnih sedežev in lutko Pasavčka, ki bo animiral otroke.

Sodelovanje s Policijo

V sodelovanju s Policijo lahko otroci dobijo figurico Pasavčka ob nadzoru in kontroli prometa pod pogojem, da so ustrezno nameščeni v otroški sedež in pripeti z varnostnim pasom. Za ta namen smo Policiji zagotovili 15 000 figuric Pasavčkov.

Kaj o pripenjanju določa zakon o varnosti cestnega prometa?

Med vožnjo v dvoslednem motornem vozilu z vgrajenim zadrževalnim sistemom mora biti otrok, mlajši od 12 let ali manjši od 150 cm, zavarovan z zadrževalnim sistemom, ki je primeren otrokovi telesni rasti in telesni masi. V osebni avtomobilu, v katerem zaradi konstrukcijskih lastnosti avtomobila otroka ni mogoče zavarovati na tak način, sme sedeti tak otrok le na zadnjem sedežu. Voznik, ki ravna v nasprotju z določbami tega člena se kaznuje z globo 30.000,00 SIT.

Spletna stran

V okviru letošnjega projekta smo prenovili tudi posebno spletno stran www.spv-rs.si/euchires, na kateri so dostopna vsa gradiva in informacije o pravilni uporabi otroških sedežev. Na strani pa najdete tudi animacije posebej za otroke (pobarvanka, povezovanje pik, e-kartica). V rubriki za Vrtce in šole pa najdete tudi informacije o poteku projekta v vrtcih in šolah. Aktivnosti projekta so predstavljene tudi na domači strani Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS www.spv-rs.si.

Varnost otrok je skrb nas vseh z zavedanjem, da lahko z majhnimi koraki naredimo veliko za varnost najmlajših, s čimer bomo opravili pomembno poslanstvo. In ne pozabimo, Pasavček pravi: Red je vedno pas pripeti!

Mateja Markl, univ. dipl. psih., SPVCP RS

BIODIESEL - OKOLJU PRIJAZNO GORIVO

Transport porabi 32 % od skupne porabe energije in ustvarja 28 % emisij ogljikovega dioksida v EU. Cestni transport pa bo po ocenah strokovnjakov prispeval 90 % novih emisij ogljikovega dioksida do leta 2010, zato je uvajanje goriv, ki bodo prispevala k zmanjšanju ogljikovega dioksida, vitalnega pomena za doseganje ciljev Kjotskega protokola. Slovenija se je s podpisom Kjotskega protokola namenila do obdobja 2008-2012 zmanjšati izpuste toplogrednih plinov za 8 % (glede na stanje leta 1986).

Ogljikov dioksid, ki nastane pri izogrevanju biomase, ne prispeva k toplogredni obremenitvi podnebja, saj gre za ogljik, ki so ga rastline zajele iz zraka. Biomasa je naraven material, ki se nenehno obnavlja. Biomasa, ki nastaja v kmetijstvu, se uporablja kot vir človeške ali živalske hrane, za predelavo v surovine, izdelke ali goriva, del pa se v obliki odpadkov neposredno vrača v tla. Poleg trdnih in plinskih produktov biomase obstajajo tudi tekoča goriva iz biomase ali biogoriva. Biogorivo je generični izraz za gorivo, ki ni proizvedeno iz surovin mineralnega izvora kot npr. nafta, premog in zemeljski plin. Biogoriva se lahko uporabljajo kot nadomestek ali dodatek gorivom naftnega izvora za uporabo v transportu ali izven transporta. Od tekočih goriv iz biomase so najpomembnejša biogoriva: bioetanol, biometanol ter biodiesel. V sklopu strateškega cilja Slovenije za povečanje stopnje samooskrbe z energijo, lahko kmetijstvo odigra pomembno vlogo na področju alternativnih virov energije, predvsem biogoriv na osnovi olja iz oljne ogrščice.

Biodiesel

Za evropske in slovenske razmere (klimatski pogoji, kmetijska problematika, tehnologija proizvodnje, cena biogoriv itn.) je od tekočih goriv iz biomase trenutno najbolj primerno gorivo biodiesel, narejen iz rastlinskih olj. Iz semena različnih rastlinskih vrst je mogoče proizvesti rastlins-

ka olja, ki jih lahko neposredno uporabimo za pogon posebej za to predelanih dieselskih motorjev. Če pa izvršimo proces zaestrenja, dobimo biodieselsko gorivo, ki je po svojih karakteristikah podobno dieselskemu gorivu iz mineralnega olja (plinskemu olju) in je primerno za pogon dieselskih motorjev. **Zelo pomembno je, da lahko biodiesel, proizveden s postopkom zaestrenja iz olja oljne ogrščice, sončnic, soje itn., uporabimo za že obstoječe izvedbe dieselskih motorjev na vozilih in drugih strojih, ki so v uporabi v vseh segmentih človeške dejavnosti.** To mu daje ogromno prednost pred nekaterimi drugimi viri energije, za katere je potrebno zasnovati popolnoma nove motorje, npr. gorivne celice za izkoriščanje vodika itn. Biodiesel se lahko uporablja za pogon večine oseb-



nih avtomobilov in gospodarskih vozil z dieselskim motorjem.

Kot zanimivost je potrebno omeniti, da je oče dieselskega motorja Rudolf Diesel (1858 - 1913) predstavil že leta 1900 na svetovni razstavi v Parizu motor, ki ga je poganjalo rastlinsko olje iz arašidov (kikirikija). Diesel je leta 1911 izjavil: "Moj motor lahko poganjajo različna rastlinska olja, kar lahko značilno prispeva k razvoju kmetijstva." Leta 1912 pa je izjavil vizionarske besede: "Uporaba rastlinskih olj za pogon motorjev se zdi trenutno nepomembna, toda omenjena olja bodo v prihodnosti enako pomembna kot nafta in premog v današnjem času."

Prednosti uporabe biodiesla

- netoksičnost
- biorazgradljivost (v treh tednih se razgradi 99 % v primeru razlitja po tleh)
- zmanjšanje emisij ogljikovega in žvepovega dioksida, ogljikovega monoksida, ogljikovodikov itn.
- možnost proizvodnje iz rabljenih jedilnih olj in živalskih maščob
- možnost uporabe v obstoječih dieselskih motorjih (v primeru nekompatibilnosti tesnil je potrebna zamenjava tesnil iz materialov, ki so odporni na biodiesel)
- visoko cetansko število
- dobre mazalne lastnosti (mazalne lastnosti ima boljše kot mineralno dieselsko gorivo)
- meša se v vseh razmerjih z mineralnim dieselskim gorivom
- majhno onesnaževanje okolja v primeru razlitja pri transportu in manipulaciji
- odpiranje novih delovnih mest doma
- zmanjševanje energetske odvisnosti od uvoženih fosilnih tekočih goriv
- denar za nabavo goriva ostaja doma
- stranski produkti, ki se lahko uporabljajo za živalsko krmo ali kot energent
- spodbuda za gospodarstvo in kmetijstvo

Nadomeščanje dela fosilnih goriv v gospodarstvu oz. kmetijstvu z biodieselskim gorivom iz domače surovine bi omogočilo, da del zaslužka, ki se odliva v države proizvajalke nafte, ostane v državi oz. v gospodarstvu in kmetijstvu.

Pridelava oljne ogrščice

Glede na rastne in klimatske razmere je oljna ogrščica primerna rastlina za pridelavo v Sloveniji. Uvedba pridelave oljne ogrščice v večjem obsegu ima velik pomen z vidika trajnega ohranjanja rodovitnosti tal in za uravnoteženje sicer močno zoženega vrstenja poljščin. Oljna ogrščica se odlično vključuje v kolobar, preko zime varuje zemljišča pred erozijo in je zelo dober predposevek za strna žita, krmne rastline in stročnice. Oljna ogrščica ima zelo pozitiven vpliv na tla, ker v obdelovalnem sloju formira gosto razvejan koreninski sistem, z njegovim razkrajanjem pa nastane precej humusa in zato jo je potrebno v čim večji meri vključevati v kolobar. Uvajanje tretje kulture - oljne ogrščice (razen pšenice in koruze) bi zagotovilo dodaten prihodek kmetov, izboljšalo izkoriščanje kmetijskih zemljišč, preprečilo zaraščanje zemljišč in z boljšim izkoristkom mehanizacije povečalo rentabilnost kmetijske proizvodnje.



Rumeno cvetoča oljna ogrščica se ponovno vrača na slovenska polja

Za letošnjo žetev se je oljna ogrščica pri nas pridelovala na cca 2600 ha. Za doseganje večje proizvodnje biodiesla bomo morali v prihodnosti nameniti tudi večjo pozornost domači pridelavi oljne ogrščice ter nameniti večje obdelovalne površine za pridelavo in dosegati večje hektarske pridelke. Po ocenah strokovnjakov bi v prihodnosti oljno ogrščico pri nas lahko pridelovali tudi na cca 15 000 - 18 000 ha (zemljišča v zaraščanju, opuščanju nekaterih poljedelskih kultur, kolobar itn.), kar pomeni v prihodnosti možnost proizvodnje dodatnih 15 000 - 18 000 t biodiesla/leto.

Proizvodnja biodiesla

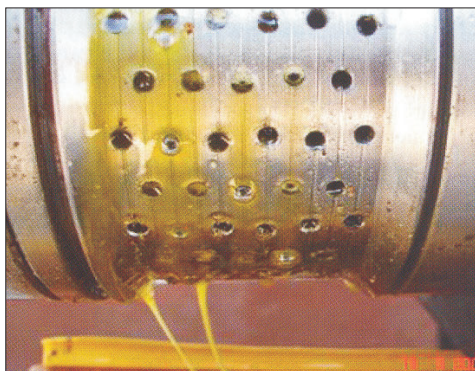
Proizvodnja biodiesla v večjem obsegu se v Sloveniji trenutno odvija na nekaj lokacijah. Od večjih proizvodnih enot (bio-rafinerij) je v letu 2005/2006 obratovala ena enota za decentralizirano obliko proizvodnje biodiesla kapacitete cca 2000 t/leto (bazira na domači surovini-oljni ogrščici) ter enoti za proizvodnjo v še večjem obsegu v Pinusu, Rače in GEA Slovenska Bistrica. Za proizvodnjo biodiesla lahko uporabimo tudi rabljena jedilna olja ter živalske maščobe.



Seme oljne ogrščice, iz katerega se stiska olje



Eksperimentalna stiskalnica za proizvodnjo olja iz semena oljne ogrščice, razvita na Kmetijskem inštitutu Slovenije - Oddelku za kmetijsko tehniko



Iz stiskalnice prihaja olje - osnovna surovina za proizvodnjo biodiesla

Na gospodarnost pridelave oljne ogrščice, namenjene za proizvodnjo goriva, pomembno vpliva tudi prodaja in uporaba tropin oljne ogrščice, ki nastanejo po stiskanju olja in predstavljajo beljakovinsko močno krmilo. Ker Slovenija pretežno del beljakovinske močne krme uvaža, obstaja precejšen interes mešalnic močnih krmil za domačo surovino. Predvidevamo, da se bo zaradi aktualnih dogajanj v kmeti-

jstvu (mesno-kostna moka in pojav BSE, večji del pridelka soje izhaja iz gensko spremenjenih sort) interes za doma pridelano močno krmo v prihodnje še povečeval. Z domačo proizvodnjo olja iz oljne ogrščice se odpira možnost pridobivanja kakovostnih ogrščičnih pogač. S prepovedjo krmljenja krmil živalskega izvora se je namreč svetovna ponudba beljakovinskih krmil z majhno razgradljivostjo močno zmanjšala. Ogrščične pogače bi lahko predstavljale pomemben vir beljakovin za ekološko živinorejo.

Pripravili:

Dr. Viktor Jejčič, mag. Tomaž Poje in mag. Tone Godeša, Kmetijski inštitut Slovenije, Ljubljana

Besedilo je bilo izdano v obliki zloženke ob Evropskem tednu mobilnosti od 16. do 22.9.2006 in Dnevu brez avtomobila 22.9.2006; izdajatelj SPVCP MOL.

PREDSTAVITEV PROJEKTA CIVITAS MOBILIS LJUBLJANA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

CIVITAS - čistejši in boljši promet v mestih - je okrajšava za pobudo Evropske komisije City-VITALity Sustainability (Mesto-VITALnost-Trajnost). Evropska komisija s pobudo CIVITAS meri na ustvarjanje odločnih premikov s spodbujanjem in vrednotenjem izvajanja ambicioznih celovitih trajnostnih prometnih strategij v urbanem okolju, ki ustvarjajo spremembe v blaginji evropskih državljanov.



Ljubljana, največje mesto v Sloveniji in njena prestolnica, je pomembno politično, kulturno in gospodarsko središče, čeprav šteje le 270 000 prebivalcev, skupaj s sosednjimi občinami pa presega število 500 000. Največje slovensko mesto se sooča z rastjo prometa in povečevanjem števila dnevnih vozačev. Razmerje med javnim prevozom in individualnimi oblikami motoriziranega prometa je krepko v prid slednjega. V Ljubljani pričakujemo probleme kot so zastoji, upadanje deleža javnega prevoza ter nadaljevanje zmanjševanja zasedenosti vozil. Čeprav pešačenje, kolesarjenje in druge trajnostno naravnane oblike mobilnosti naraščajo, potrebujemo dodatne podporne dejavnosti.

Mesto Ljubljana v projektu sodeluje na dveh od osmih CIVITAS področjih delovanja, in sicer na področjih uvajanja čistih vozil in spodbujanja rabe alternativnih goriv (predvsem biodiesla) ter izvajanja mehkih ukrepov vključevanja in sodelovanja javnosti v načrtovanje mobilnosti.

Čista vozila in alternativna goriva

- Razvoj regionalne trajnostne proizvodnje, ponudbe in distribucijskih struktur za alternativna goriva- testiranje lokalno proizvedenega biodiesla v avtobusih lokalnega javnega prevoza in določitev najboljše mešanice biodiesla.
- Demonstracija in evalvacija učinkov implementacije različnih tehnologij čistih vozil v javnem prevozu, usmerjena v logistiko, dostavo blaga in storitev v mestu.

Inovativni mehki ukrepi na področju mobilnosti

- Sodelovanje civilne družbe pri načrtovanju trajnostne mobilnosti v Ljubljani s poudarkom na povečanju varne rabe kolesa.
- Vzpostavitev informacijskih točk o čistih vozilih in alternativnih gorivih.

CIVITAS MOBILIS namerava izvesti radikalne strategije za čisti mestni promet. Cilji projekta so:

- spodbujati prehod k rabi alternativnih goriv in čistejših energijsko učinkovitih vozil,
- spodbujanje trajnostnih (pešačenje, kolesarjenje,...) oblik prometa ter spreminjanje vedenjskih vzorcev,
- izboljšati kakovost in pravičnost deležev pri rabi javnega prevoza,
- ustvariti urbane strukture, ki zmanjšujejo promet,
- pospešiti varnost, zaščito, socialno vključenost in enakost v urbani mobilnosti,
- zmanjšati hrup in izboljšati kakovost zraka na urbanih območjih,
- podpreti gospodarski razvoj in konkurenčnost,
- izboljšati učinkovitost načrtovanja, upravljalških in izvajalskih procesov ter usklajevanja med mobilnostnimi deležniki,
- povečati sodelovanje civilne družbe v procesih odločanja o mobilnostnih in okoljskih zadevah,
- izboljšati zmogljivosti za inovativnost in ustvarjalnost deležnikov v lokalnih skupnostih.

Partnerji:

- Mestna občina Ljubljana
- Javno podjetje Ljubljanski potniški promet
- TEOL, Kemična industrija

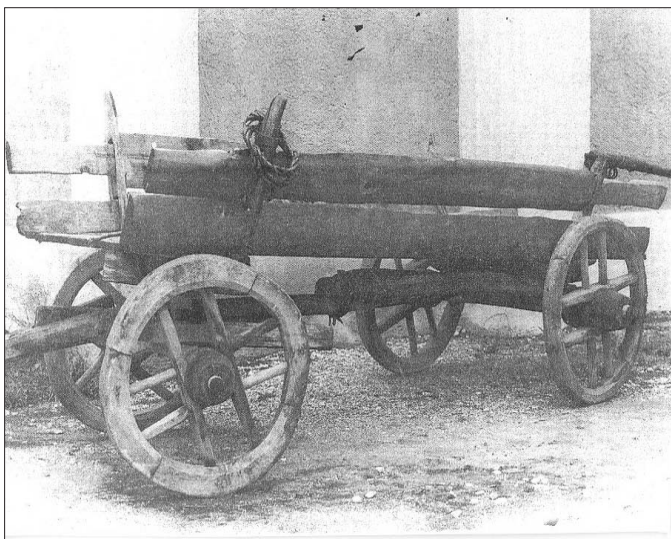
- Univerza v Mariboru, Fakulteta za strojništvo, Inštitut za energetsko, procesno in okoljsko inženirstvo
 - Kmetijski inštitut Slovenije
 - Regionalni center za okolje za srednjo in vzhodno Evropo - REC Ljubljana

Še več informacij o tem projektu preberite na spletni strani
<http://www.civitas-mobilis.org/>
 ali <http://www.civitas-initiative.org/>

KOLARSTVO

Kolarstvo, tisočletja stara lesna obrt, je danes v popolnem zatonu. Njena najpomembnejša naloga je bila izdelovanje prometnih sredstev, najpogostejše vozov. Življenje nekoč bi si težko predstavljali brez izdelkov, ki so jih izdelovali kolarji in kovači. Kolarstvo in kovaštvo sta bila neločljivo povezana, kolarske in kovaške delavnice pa številne.

Kolarji so bili najbolj znani po tipičnem izdelku - lesenem kolesu. Poleg lesenih koles so izdelovali tudi lesene dele najrazličnejših prevoznih sredstev: vozov, kočij, sani, smuči, kasneje (v 20. stoletju) pa tudi lesene dele avtomobilskih karoserij. Kolarjevi izdelki so bili tudi jarmi, kolovrati za prejo, trlice za trenje lanu, različno orodje, npr. grozdna stiskalnica, pa tudi mlinске naprave (mlinska kolesa, pogonsko kolesje, zobniki), kmečko orodje (brana, plug, sejalec, lestev), lesene posode (škafi, brente), mrliški vozovi. Kolarska in kovaška delavnica sta bili pogosto blizu skupaj, včasih celo pod isto streho, saj je kolar izdelal lesene dele voza, kovač pa jih opremil s kovinskimi deli.



Kmečki voz s križevnatimi kolesi; križevnato kolo je lep primer domačega samouškega kolarstva (iz Sandi Sitar: Z vozili skozi čas).

Obstajali sta dve vrsti kolarjev: pravi poklicni kolarji (obrniki) in kolarji samouki. Domače samouško kolarstvo je bilo razširjeno v tistih predelih Slovenije, kjer je bila velika potreba po prevozu lesa (npr. Notranjska). Učenje kolarske obrti je bilo povezano z dolgoletnim pridobivanjem znanja - z delom pri kolarskih mojstrih. Pogosto so se učili tudi v tujini in si znanje nabirali pri slovečih mojstrih. Tako se je npr. kolarski mojster Andrej Holcman (1925 - 2001) iz Ižakovcev (Goričko) kot vajenec učil na Madžarskem, kasneje delal kot pomočnik v Kočevju in šele po opravljenem mojstrskem izpitu odprl lastno kolarsko delavnico. Mojstri so svoje vajence tudi ocenili (priden, prizadeven, vljuden, spreten, pošten) in jim napisali priporočilo za sprejem na delo.



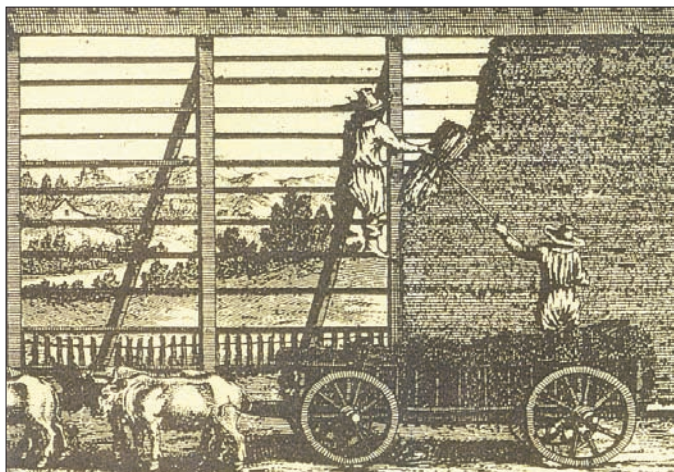
Kolar iz Petkovca pri Logatcu izdeluje kolo za lojtrnik; kolo ima radialno razporejene prečke oz. špice (iz Janez Bogataj: Domače obrti na Slovenskem).

V Sloveniji je lojtrnik znano (splošno) ime za vrsto kmečkega delovnega voza s štirikolesnim podvozjem. Ta voz je lahko vprežni ali ročni, nad podvozjem pa je lestven nastavek (lestev - lojtra). Lojtrnik je bil namenjen predvsem prevozu trave, sena, listja, pridelkov in tudi drugega tovora ter oseb. Lojtrnik se v svoji osnovi ni spreminjal. Do sprememb je prišlo pri podvozu in kolesih (npr. zamenjava lesenih koles s pnevmatikami). Lojtrnike so izdelovali tako kolarji samouki kot tudi kolarski mojstri v sodelovanju s kovači. Za prevažanje sena na lojtrniku so v različnih delih Slovenije razvili različne načine, ki so omogočali varno vožnjo oz. stabilnost tovora (prevoza). Že pri nalaganju sena so pazili, da je bilo le-to dobro naloženo. Zato je bil med nakladanjem vedno nekdo na vozu, ki je seno poravnal (ga enakomerno razporedil, potlačil, pazil ob robovih). Na vrh naloženega sena so dali lesen drog ali žrd in jo pritrdili z verigo ali vrvjo na štango (glavni drog voza). Ponekod so na obstoječi lestvi postavili visok nastavek in tako naredili nekakšno košarasto ogrodje. Če so uporabljali lojtrnik

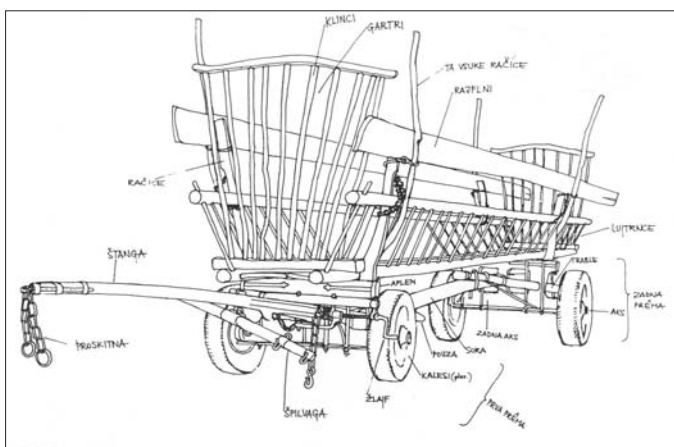
za prevoz ljudi, so čez (na) lestvi položili deske, na katerih so sedeli. Lojtrnik je upodobil že Valvasor v Slavi vojvodine Kranjske, Pošta Slovenije pa je leta 2006 izdala pošto znamko, ki prikazuje s senom naložen lojtrnik. Poleg lojtrnika, ki je bil splošno znan kmečki delovni voz na Slovenskem, je bil za praznične, nakupovalne, vasovalne in svatbene namene najbolj popularen zapravljivček (fedrvagen).



Fotografija iz petdesetih let prejšnjega stoletja prikazuje vaške fante na zapravljivčku; z godbo so pospremili prijatelje, ki so šli k vojakom.



Upodobitev kmečkega voza lojtrnika v Slavi vojvodine Kranjske (iz Sandi Sitar: Z vozili skozi čas)



Lojtrnik z visokimi nastavki z Dolenjske (iz Janez Bogataj: Domače obrti na Slovenskem)

Kolar je občasno zapuščal svojo delavnico, kadar je hodil na delo po domovih (potujoče opravljanje dela). Takrat je izdeloval in popravljaval vozove ter sani, pogosto pa tudi okna in vrata,

kar pomeni, da je opravil delo mizarjev oz. tesarjev. Kolar je pri delu uporabljal različne vrste lesa. Leseno kolo je moralo biti trdno in obstojno, saj sta bili le tako zagotovljeni obstojnost voza in varna vožnja. Špice na kolesih so bile pogosto iz dobro suhe drenovine, oje pa iz jesena. Tudi za brane, pluge in sestavne dele vozil je uporabljal jesenov les. Sora pri vozu je bila lahko tudi iz brezovega lesa, saj je prožen in se lepo obdeluje. Za izdelavo lestve je bil uporaben smrekov les (smrekove sušice), cveki pa so bili običajno iz jesenovega, lahko pa tudi smrekovega lesa (ravno prav suhe in debele smrekove veje). Orodje, ki so ga uporabljali kolarji, je bilo podobno mizarjeve-mu. Uporabljal je veliko različnih svedrov, žag, šestilo, leseno črtalo s konicami žeblov, da je z njim risal po lesu, narejene šablone za izdelovanje obodov (obod kolesa je bil narejen iz več delov, ki jih je izdelal po šabloni; pri tem je moral zelo paziti na krivine, na število špic oz. lukenj zanje).

Kolarji so izdelovali tudi ročne vozičke, imenovane cize. Uporabljale so jih branjevke za prevoz pridelkov na tržnico. Šentviški župnik Blaž Potočnik (1799 - 1872) je dvokolesne branjevske vozičke opremil z vzmetmi. Vzmetene cize so prešle v splošno uporabo. Še po 2. svetovni vojni so jih uporabljale tudi bizoviške perice in z njimi hodile po perilo v Ljubljano. Te cize so imele velika lesena kolesa, zato so bile hitre, in lepo oblikovan zgornji del za namestitev tovora.



Izum župnika Blaža Potočnika okoli leta 1840 - ciza na vzmetih (fotografija iz časopisa Družina)

Kolarji svojega dela niso opravljali le na vasi oz. podeželju, ampak tudi ob večjih prometnih poteh. Njihovo delo je bilo tesno povezano z razvojem prevoznitva (furmanstva). Skupaj s kovači so predstavljali prometni servis za voz in konja. Razvoj furmanstva je potekal na Slovenskem vse od 15. stoletja dalje. Takrat so se začeli pojavljati novi vozovi kot npr. tajselski, ogrski voz, karnijski voz in kasneje parizar (velik in močan tovorni voz z močno leseno konstrukcijo in tudi do 20 cm širokimi platišči). V času Ilirskih provinc je čez ozemlje takratne Slovenije med Trstom in Ljubljano oz. Koroško vozilo okrog 100 000 tovornih vozov letno. S tem je bilo povezano tudi število konj in druge vprežne živine.

Prevoznitvo in s tem tudi kolarstvo dejavnost je prizadel razvoj železniškega prometa v 2. polovici 19. stoletja, kasneje (20. stoletje) pa še razvoj avtomobilizma. Obrti, ki so delale za potrebe prevoznitva (kolarstvo, kovaštvo, jermenarstvo) so začele zamirati, če se niso preusmerile v modernejšo dejavnosti. Tako je ljubljanski kolar in kovač Matija Terlep v letih 1911 - 1951 v svoji delavnici zaposloval okoli 10 ljudi, ki so letno izdelali tudi več kot 100 vozov. Nekatere od njih je izdeloval serijsko in na zalogo, nekatere pa po naročilu in posebnih

željeh strank. Delal je ročne vozičke, delovne vozove, luksuzne vprežne vozove (lahke kočije), mrliške vozove. Terlep je bil znan po tem, da je rad izpolnjeval zahtevna naročila. Ob pojavu avtomobilov je začel izdelovati avtomobilske karoserije.



Vozila iz delavnice Matije Terlepa v začetku 20. stoletja (iz Sandi Sitar: *Z vozili skozi čas*)

Po 2. svetovni vojni je kolarstvo pričelo dokončno zamirati. Uvedba koles s pnevmatikami in traktorska vleka vozov nista več potrebovali kolarjevih spretnosti. Kolarska dediščina je del naše tehniške zapuščine, a je morda še premalo zbrana. V Tehniškem muzeju Slovenije v Bistri je kolarska delavnica z orodjem predstavljena skupaj s kovaško. Tam si lahko ogledamo tudi kolarske izdelke ter zgodovino in pomen obeh obrti. Delo kolarjev in podkovskih kovačev je predstavljeno tudi na kratkih filmih.

Cvetka Škof

Viri:

Bogataj, Janez. 1989. *Domače obrti na Slovenskem*. Ljubljana. Državna založba Slovenije. Sitar, Sandi. 1995. *Z vozili skozi čas*. Ljubljana. Prešernova družba.

<http://www.posta.si>

<http://tms.pfmb.uni-mb.si/si/vodnik/lesarstvo/kolarstvo>

<http://www.park-goricko.org>

MOJ RDEČI AVTO

Mira Voglar, slovenska skladateljica in pedagoginja, ki je dolga leta poučevala metodiko glasbene vzgoje na Srednji vzgojiteljski šoli v Ljubljani, kasneje, do upokojitve, tudi na Pedagoški fakulteti v Ljubljani, je avtorica številnih glasbenih pravljič, glasbeno didaktičnih iger, ugank, izštevank, številnih radijskih in televizijskih oddaj in pesmi za otroke. Je tudi avtorica mnogih knjig za otroke in knjig za vzgojitelje in učitelje. Je utemeljiteljica sodobne predšolske glasbene vzgoje. In ustvarjalna tudi na literarnem področju. Mira Voglar že desetletja z ljubeznijo in predanostjo ustvarja za otroke in nas s svojimi deli spominja, da je čas otroštva dragocen.

Vaše ustvarjalno delo zajema tudi veliko glasbeno didaktičnih iger. Zakaj?

Ne samo športnik, tudi ljubitelj glasbe uri svoje zmožnosti. Glasbene didaktične igre so telovadnica za uho, v kateri preizkušaš, ali slišiš čisto tihe zvoke ali iz katere smeri prihajajo. Po zvoku prepoznaš predmete, instrumente, svoje prijateljčke. Slišiš razlike v glasnosti in višini zvoka. Razlikuješ zvoke po trajanju in hitrosti izvedbe. Zmoreš ponoviti zapeto ali zaigrano. Čutiš razliko med poslušanjem glasbe miže ali z odprtimi očmi. Ti uspe ustvariti zvočno sliko dežja, nevihte, žuborečega potoka...

Kakšna je zveza med glasbeno didaktičnimi igrami in udeleženci v prometu?



Mira Voglar

Razvite slušne zmožnosti in stalna slušna pozornost so varnostni pas za pešca, kolesarja, rolnarja..., pa tudi šoferja.

Vaša besedila pesmi, ugank imajo veliko privlačnih ali dražljivih besed, kot jih poimenujete v svoji knjigi, npr.: čirule, čarule, čačk; ali: krica, kraca; ali: krapata, campata... Od kje ideje

zanje?

Ne vem od kod prihajajo, vem pa, da z zvočnimi besedami razveseljujem otroke in sebe - dojenčka v sebi.

Ko poslušamo vaše pesmi, bi težko našli okoli sebe kaj, o čemer ne govorijo besedila vaših pesmic.

Hm, ne vem.

Mirin žep je kot žep čarodeja. Na prvi pogled je majhen, ko pa sežeš vanj, se iz njega usuje stotero drobnih glasbenih del, namenjenih najmlajšim.

Dr. Branka Rotar Pance,
Iz knjige M. Voglar *Krapata, Campata*

Ste utemeljiteljica sodobne predšolske glasbene vzgoje.

Janez Bitenc je celo življenje pisal za otroke. Moja življenjska naloga pa je bila: ustvarjati za otroke in hkrati še izoblikovati metodiko glasbene vzgoje. Da sem to zmogla, sem ob glasbi študirala tudi pedagogiko na Filozofski fakulteti.

Vaši mali instrumenti in njihova delitev v skupine je novost, ki je prišla z vami.

Rada imam najdene ali doma narejene male inštrumente. Pri njih vlada red - zvočni red. Vsaka družina inštrumentov ima svoje ime. **Cincindongi** so kovinska glasbila z dolgo zvonečimi zvoki (obešeni žebli, cevi, zvončki brez kembljev, plošče...), **Pinkaponke** so glasbila s kratkimi, hitro izzvonečimi zvoki (paličice, orehove lupinice, ploščati kamni, gumbi, školjke...,

pa drdrala iz valovite lepenke ipd), **Zingzongi** so glasbila z grozdastim zvokom, ki nastane ob dotikanju množice gibljivih delcev (*ropotulje, zvočni nizi*), **Bamberbami** so glasbila, po katerih bobnamo s prsti ali tolkalci; opna je lahko dno škatle ali pa napet balon, celofan, usnje... *boben, dvojni boben, tamburin...*). **Brenkice** so glasbila, po katerih brenkamo (*brenkalce* z gumijastimi nitkami na škatli, *kitara* s struno iz laksa in dveh jogurtovih lončkov...). **Pih-puh-pah-pihalke** so glasbila, v katera pihamo, pojemo ali trobimo na pru-pru... (*piščalke, stekleničke z vodo, žvrglje, žuboriži, trstenke, trobente iz plastenk...*).

Mali inštrumenti so družabni, radi so skupaj, zato jih čim več izdelajte! Tenkoslušni so, zato nanje nežno igrajte, da jih ne bo bolela glava!



Iz knjige Bibanke uganke, M. Voglar

S svojim delom ste zaznamovali cele generacije pedagoškega kadra.

Osemintrideset let ni kratka doba. Zvrstilo se je mnogo učenek in učencev. Ker sem bila celovita, nisem mogla biti samo dobra, niti jaz niti učenci, a v spominih je vse svetlo, ugotavljamo na srečanjih. In začuda, še vedno veliko vedo o glasbeni vzgoji. In svojo bližino do glasbe posredujejo otrokom. Hvala!

Nekaj vaših pesmi je tako rekoč ponarodelih.

Krasno! Potem bodo šle od ust do ust - kar same od sebe.

Zdi se, da ste prisotni že od nekdaj. Katero je bilo vaše najbolj ustvarjalno obdobje?

V šestletnem vrtečevem obdobju so nastale prve pesmi, skladbe, uganke, igre, inštrumenti in glasbene pravljice. V času poučevanja na Vzgojiteljski šoli se je vse to povezalo s pisanjem metodike *Otrok in glasba*, ki že z naslovom pove, da želi biti most med glasbo in otrokom. Deset let sem oblikovala zbirko *Rad imam glasbo* - slišen pripomoček, zdaj na štirih zgoščenkah. To je mostiček do slišanja vrednih glasbenih del svetovne glasbene literature - spremna besedila nas vodijo k temu, da glasbo doživljamo in jo vzljubimo. Zgoščenke imajo

naslove po štirih glasbenih pravljicah: **Gradič, Papirnat čolniček, Živali pri babici zimi, Živalski karneval.**

Prepogosto podlegamo ceneni komercialni ustvarjalnosti za otroke, ki vsebinsko vsiljuje mladostniške in odrasle teme, ukalupljene v popularne priredbe.

Dr. Branka Rotar Pance,
Iz knjige M. Voglar Krampata, Campata

Prva pesem?

Tista, ki je nastala leta 1953 v vrtcu Zelena jama, je preniknila. Živijo pa še Pikapolonica, Leze, leze polžek počasi, Mali zvonček, Mucina pesem, Kostanjček zaspanček, Ježek in medved, Vrabčkova zimska pesem, Tralala hopsasa in druge vrtčeve, zbrane v knjigi Čirule čarule.

Znani ste bili kot stroga, a dobra profesorica. "Bali" smo se vas, a vas spoštovali. Spodbujali ste nas, razvijali našo ustvarjalnost.

Dobro, da ste postavili besedo bali v narekovaj. Veseli me, da ste poudarili spodbujanje k ustvarjalnosti.

Če učiš na šoli, ki usposablja bodoče vzgojiteljice, čutiš odgovornost do otrok, ki jih bodo le-te vzgajale. Zaradi teh otrok moraš biti strog, a seveda le do tiste meje, da jim ne vzameš veselja. Ni lahko povezati treh ljubezni: rad imaš snov, ki jo učiš - glasbo, rad imaš učenke in rad imaš otroke, ki jih bodo učenke nekoč vzgajale.

Kaj ustvarjate zdaj?

Pilim zbirko Kahlica Bahlica - za najmlajše. Čakam na klic iz glasbene šole Logatec, kjer snemajo pesmi za zgoščenko in knjigo Palček pomagaj, ki je v tisku.

V čem so današnji otroci in mladostniki drugačni od generacij, ki ste jih poučevali?

Rada se pogovarjam z otroki in mladostniki. Iz oči jim sije domišljija in navdušenje, čeprav je življenje okrog njih bučno in "pozunanjeno".



Knjiga Bibe v avtošoli, M. Voglar

Kako potujete?

Moje najljubše vozilo so čevlji. Tudi mestni potniški promet, taksi, avtobus, vlak, letalo. Rada sprejemam tudi kakšen prijazen avto, ki me je voljan peljati.

Lopataste roke
nad sabo vrti;
išče ljudi,
ki so v hribih zašli.

S tremi lučmi
ureja v križišču promet.
S tremi očmi
gleda, če je na cesti red.

Katera barva sporoča
in ti naroča:
Prednost je tvoja, izvoli naprej!
Pred tem pa še v levo in v desno poglej!

Katera barva je najbolj mogočna
In najbolj odločna?
Čeprav se mudi,
Naprej ne pusti.

M. Voglar (Bibe v avtošoli)

Kar nekaj pesmi je, ki imajo prometno vsebino? Od kje navdih zanje?

Moj oče je kupil star športni avto rdeče barve. Nismo ga dolgo imeli, po ravnem je blazno ropotal, navkreber pa smo ga morali porivati. Spomin nanj je pesem *Moj rdeči avto*. S to pesmijo sem izživel tudi željo, da bi imela avto. Odpovedala sem se

mu - svarilni znak mi je prišepnil, da mi ni namenjen.

Prekolesarila sem velike daljave in od tod pesem *Moje kolo*.

Ne vem, od kod je vame prišla pesem *Marsovska* in besede *pili puli pala*, ki na Marsu pomenijo hvala. Vem, da sem pesem *Vlak* (Čičiphu) napisala za igro o vlaku. Pesem *Moj čolniček* me je razveselila kot prijazno darilo ali sanje, ki padejo z neba.

Kaj Vas je navdihnilo, da ste napisali knjigo Bibe v avtošoli?

Izziv: potreba po zgodnji prometni vzgoji. Želja: napisati domišljjsko pravljico o prometni vzgoji. Bibe namreč hodijo v avtošolo zaradi nas, Zemljančkov iz Zemljarije, kjer nisi varen, če ne poznaš prometnih znakov in predpisov. Učijo se s pomočjo ugank. Prvi dan rešujejo uganke o zemeljskih vozilih - dvanajst ugank, drugi dan uganke o prometnih znakih in predpisih - devet ugank, tretji dan bibe opravljajo preizkušnjo - izpit. Sledi še podelitev prometnih obeskov in različne igre.

Kako vidite promet danes?

Ni tak kot v deželi bib. Preveč je pločevine. Voznikom ne zadoščajo ceste in parkirišča, privsajajo si pločnike, zelenice, sprehajališča... Škoda!

Prometna Ljubljana?

Pravljica rešitev. Mesto zapreti za avtomobile, okrepiti zastojni potniški promet, spodbujati vožnjo z vlakom, uvesti več hitrih vlakov, spodbujati vožnjo s kolesi, rolerji... In potem? Imeli bomo več časa, čista pljuča in zdravo srce.

Kaj bi Vi naredili, da bi bilo manj nesreč in žrtev ceste? Sporočilo mladim?

Vprašajte se: "Kaj mi več pomeni, hitrost ali življenje?"

Mira Vidmar Kuret

MEDNARODNI PROJEKT VARNOST ZA VSE POROČILO O DELU UČENCEV 4. A RAZREDA OŠ IN VRTEC ŠKOFLJICA

V mednarodnem projektu Varnost za vse je sodelovalo 23 učencev 4. a razreda. Delo je potekalo od septembra do zaključka marca. V uvodni uri smo se seznanili z zahtevami in cilji projekta. Naredili smo že okvirni načrt, kako bo potekalo naše delo. Odločili smo se, da bomo pripravili didaktično gradivo, ki ga bodo lahko pri prometni vzgoji uporabljali učenci v 1. in 2. triadi.



Učenci 4. a razreda

Sklenili smo, da bomo izdelali naslednja didaktična gradiva:

- igro s kartami - iskanje parov
- igro Spomin
- igro Prometna tombola
- delovni zvezek
- bralne znake
- lutki Čeladico in Čeladka

V gradivu se vseskozi pojavljata maskoti Čeladice in Čeladka, zato so njun motiv narisali še na majice in na predpasnike, ki jih uporabljajo za zaščito obleke pri likovni vzgoji.

Delo je večinoma potekalo v okviru pouka. Nekaj stvari smo izdelali tudi v urah po pouku. Pri pouku slovenskega jezika je nastajal delovni zvezek, ostalo gradivo pa smo izdelali pri urah likovne vzgoje.

Komplet gradiva OTROCI NA CESTI smo obdelali pri razred-

nih urah. V projekt smo vključili tudi nekaj ur spoznavanja družbe. Delo je potekalo na zanimiv in prijeten način. Učenci so navdušeno sprejeli Šviga in njegove naloge. Aktivno so sodelovali pri iskanju pravih rešitev in odgovore poiskali tudi v vsakdanjem življenju.

K reševanju nalog smo povabili še starše. Pomagali so nam pri reševanju določenih nalog in otrokom svetovali, kako naj ravnajo v konkretni situaciji v prometu.

Ko smo pripravljali didaktično gradivo, smo jih prosili za odgovore o prometni varnosti. Njihove odgovore smo analizirali in primerjali med seboj.

V kompletu OTROCI NA CESTI smo rešili vse teme. Poseben poudarek smo dali naslednjim temam:

- Varno na poti
- Previdni na ulici
- Spoznavanje cestno prometnih predpisov
- Na kolesu
- Na rolerjih ali kotalkah
- Uporaba javnega prevoza
- Kako policija pomaga ljudem na cesti
- V temi
- Zavedanje nevarnosti
- Kako ravnamo ob nesreči

Pri reševanju nalog smo iskali odgovore oziroma rešitve v vsakdanjem življenju. Učenci so razmišljali o prometnih pravilih, svojem okolju in ravnanju v konkretnih situacijah. Iskali so najboljše rešitve in jih znali utemeljiti s primeri.

V uvodu smo najprej poiskali najvarnejše poti v šolo. Izdelane imamo plakate najvarnejših poti za naš šolski okoliš. Ker učenci prihajajo v šolo iz različnih krajev in na različne načine (peš, pripeljejo se s šolskim prevozom, z javnim prevozom, pripeljejo se s kolesi, pripeljejo jih starši ...), smo pregledali vse načine prihoda v šolo in pri vseh poiskali najvarnejši način in nevarna mesta še posebej označili. Poudarili smo previdnost in vidnost na cesti, še zlasti ob zmanjšani vidljivosti in slabih vremenskih razmerah. V didaktičnem gradivu so izdelali kresničko z motivom Čeladice in Čeladke. Večina učencev je vozačev. V šolo se pripeljejo s šolskim avtobusom ali kombijem. Skupno smo poiskali vse nevarnosti, ki jih lahko doletijo in poiskali vse možne načine, da le-te preprečimo.

20 učencev je v letošnjem šolskem letu vključenih v program za opravljanje kolesarskega izpita. Uspešno so že opravili teoretični del izpita. V maju morajo opraviti še praktično vožnjo na poligonu in izpitno vožnjo.

V intervjuju s policistom so spoznali njegovo delo in vlogo policistov v našem vsakdanjem življenju. Intervju so objavili tudi v delovnem zvezku.

S kritičnim razmišljanjem in opazovanjem prometnih situacij so se zavedli vseh nevarnosti, ki prežijo na cesti. Poiskali so najboljše možne rešitve in ugotovili, da moramo za varnost skrbeti vsi udeleženci in v prometu ravnati tako, da nikogar ne ogrožamo. Hkrati se morajo tako obnašati vsi udeleženci v prometu. Izkazali so se, da bi znali ukrepati tudi v primeru prometne nesreče.

Delo je potekalo v prijetnem vzdušju v razredu in na terenu. Menim, da je tak način prometne vzgoje učencem blizu, neprisljen, ker izhaja iz njihovega vsakdanjega življenja.

DIDAKTIČNO GRADIVO

IGRALNE KARTE - Otroci v prometu

- Cilj igre - poiskati čimveč parov, na katerih so prometni

motivi. Učenci lahko poiščejo pare po podobnosti, pravilnem ravnanju v prometu, nepravilnem ravnanju. Pare lahko iščejo po podobnosti ali po nasprotjih. Najmlajši pa lahko pare prepoznajo le po čeladicah enake barve.

- Pravila igre:

- Igre se lahko udeleži poljubno število igralcev, toda najmanj dva. Igra je primerna za starost 5 - 10 let.

- Kako poteka igra? Ob začetku karte dobro premešamo in jih enakomerno porazdelimo igralcem. Igralec, ki med svojimi kartami najde dve z enakim motivom ali dve karti, ki predstavljata nasprotje ali podobnost ravnanj v prometu, ju lahko odloži. Najmlajši lahko poiščejo par po tem, da poiščejo čeladice enake barve. Pričnemo z vlečenjem kart. Igralec z največjim številom kart v roki pusti levemu sosedu vleči eno karto. Ta zopet naslednjemu. Igralci odlagajo karte z enakimi znaki v kotu. To se nadaljuje, dokler enemu izmed igralcev preostane v roki kot edina karta z motivom Čeladice in Čeladke. Ta igralec postane Čeladko (če karto dobi deček) ali Čeladica (če karto dobi deklica).



Didaktična vrednost kart:

- Otroci z igro ponovijo in utrdijo znanje o prometu, prometni varnosti.

- Naučijo se skrbeti za lastno varnost in varnost ostalih udeležencev v prometu.

- Pojasnijo pomen varnostnih ukrepov z vidika pešca (signalna oprema), sopotnika v vozilu (pripenjanje v avtu), kolesarja (uporaba

čelade, tehnika vožnje, oprema kolesarja, poznavanje cestno prometnih predpisov in prometnih znakov).

- Ugotovijo, da je za varnost v prometu pomembno, da je vsak udeleženec v prometu dolžan poskrbeti za lastno varnost in varnost ostalih udeležencev v prometu.

- S pomočjo kart znajo poiskati primere pravilnega in nepravilnega ravnanja v prometu. Za nepravilna ravnanja znajo poiskati rešitve. Predvideti znajo posledice nepravilnega ravnanja.

IGRA SPOMIN

Pravila igre: Igro lahko igra poljubno število igralcev, toda najmanj dva. Primerna je za otroke, stare od 5 do 10 let.

Potek igre:

Dobro premešamo karte in jih s hrbtno stranjo navzgor položimo na mizo. Igralec odkrije prvi karton, nato še drugega. Če mu uspe najti par, z igro lahko nadaljuje. Igro lahko nadaljuje toliko časa, kolikor zaporednih parov odkrije. Če mu ne uspe, igro preda soigralcu. Zmaga tisti, ki najde največ parov.

Didaktični cilji igre so enaki kot pri igri s kartami.

DELOVNI ZVEZEK - Varnost za vse - Otroci na cesti

Didaktična vrednost delovnega zvezka:

Delovni zvezek lahko uporabljamo kot dodatno gradivo za prometno vzgojo v 1. in 2. triadi. Skozi delovni zvezek učence

vodita Čeladica in Čeladko. Njuni nasveti so pomembni za varnost vseh udeležencev v prometu. V delovnem zvezku so označeni z rumeno barvo, ki je hkrati opozorilna barva v prometu. Učencem zastavita različne naloge, ki so obarvane z rdečo barvo.

Teme si sledijo v določenem zaporedju. Poseben poudarek je na varni vožnji s kolesom in uporabi čelade. V njem so predstavljene naslednje teme:

- Varna pot v šolo
- Bodi PREVIDEN
- Oprema kolesa
- Uporaba čelade - PAMETNO GLAVO VARUJE ČELADA
- Kolesarski izpit
- Red je vedno pas pripet
- Prometne zanke in uganke
- Intervju s policistom
- Kaj odrasli menijo o uporabi čelade
- Posebna skrb za prvošolčke
- Prometni znaki



Z uporabo delovnega zvezka pri pouku pri učencih razvijamo naslednje vzgojne izobraževalne cilje:

- Učence navajamo na previdnost v prometu.
- Poznajo varno pot v šolo in domov.
- Pojasnijo, zakaj jo uporabljamo.
- Pravilno se vedejo na nevarnih mestih in v različnih prometnih situacijah.
- Poznajo in upošte-

volesom.

- Zberejo podatke iz anket in jih predstavijo.
- Pojasnijo pomen varnostnih ukrepov v prometu z vidika pešca, kolesarja in potnika v vozilu.
- Po pogovoru s policistom poročajo o pravilih varnega ravnanja v prometu.

LUTKI - ČELADICA IN ČELADKO

Lutki Čeladica in Čeladko sta maskoti, ki vodita otroke skozi igro s kartami, spominom, tombolo in skozi delovni zvezek. Z njima lahko učenci zaigrajo prometno situacijo. Učitelj ju lahko uporablja za dodatno motivacijo pri pouku. V 1. razredu sta lutki tisti, ki vse šolsko leto uspešno vodita skozi prometno vzgojo.

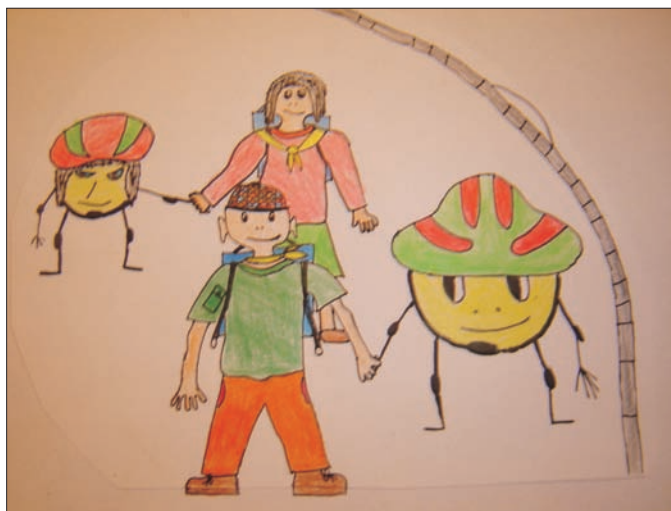


Maskoti Čeladko in Čeladica kot lutki

BRALNI ZNAKI - Namenjeni so kot kazalo pri branju. Hkrati učence opominjajo, da je za varno vožnjo s kolesom, rolerji ali s kotalkami obvezna uporaba čelade. Nujnost uporabe je prikazana z geslom - BISTRO GLAVO VARUJE ČELADA.

PLAKAT - BISTRO GLAVO VARUJE ČELADA - Sporočilnost je razvidna iz plakata.

Učenci so ga ustvarjali z velikim navdušenjem. Ob tem so pridobili veliko znanja iz prometne vzgoje. Le-tega bodo lahko uspešno prenašali ostalim udeležencem v prometu. Bogate izkušnje, ki so si jih pridobili ob ustvarjanju, pa bodo prenašali predvsem mlajšim udeležencem v prometu.



vajo pomen prometnih znakov in predpisov.

- Skrbijo za lastno varnost in varnost ostalih udeležencev v prometu.
- Rešijo in sami sestavijo uganke, rebuse, križanke, kvize na temo prometna varnost.
- Učenci znajo presoditi pomen uporabe čelade.
- Spoznajo kolesarsko opremo in pravila za varno vožnjo s



Plakat

Gradivo smo predstavili v šoli in ga preizkusili v 1., 2., 3. in 4. razredu. Učenci so delali z veseljem. Skozi igro so pridobili veliko znanja o prometu. Izredno zanimiv se jim je zdel delovni zvezek. Predstavili smo ga učencem v 3. razredu devetletke in 3. razredu osemletke. Z veseljem so reševali naloge. Dodatno sta jih za delo motivirala Čeladko in Čeladica. Prometna

tombola je najbolj navdušila prvošolce in drugošolce. Z lutkama so zaigrali prizor udeležencev v prometu. Poudarili so, da smo vsi udeleženci v prometu dolžni skrbeti za prometno varnost.

Draga Košak, OŠ Škofljica

PROMETNI ZNAKI NISO NOBEN BAV-BAV

V devetletni osnovni šoli so se učiteljice razrednega pouka v 4. in 5. razredu znašle pred izzivom, kako otrokom čim bolj približati ravnanje v prometu in jim s tem pomagati pri usposabljanju za kolesarski izpit. Čeprav je praktični del izpita še vedno domena učiteljev, ki so se za to ustrezno usposobili na seminarjih, pa lahko učenci že med poukom pridobijo veliko potrebnega znanja za ustrezno ravnanje v prometu. Zato je še toliko bolj pomembno, da se s prometno vzgojo otroke prične sistematično seznanjati že od prvega razreda in jih navajati na to, da postanejo aktivni udeleženci v prometu.

V ta namen je pripravljena ideja za ure tehnike in tehnologije, morda spoznavanja družbe ali pa naravoslovni oz. tehniški dan.

RAZRED: 3., 4., ali 5.

PREDMET: TIT, SD, naravoslovni ali tehniški dan

TEMA: Promet

UČNA ENOTA: Osnovne oblike prometnih znakov

ETAPA UČNEGA PROCESA: urjenje in ponavljanje

UČNI CILJI:

Učenci:

- opazujejo znake v okolici šole,
- narišejo svojo (izžrebano/dano) obliko prometnih znakov iz okolice šole,
- vrišejo prometne znake v zemljevid okolice šole,
- ponovijo, kakšne so splošne oblike prometnih znakov in njihov pomen,
- učijo se sodelovalnega dela in medsebojnega dogovarjanja.

KORELACIJA:

- LVZ - risanje, slikanje prometnih znakov,
- SLJ - pravilno jezikovno izražanje in urjenje retoričnih veščin pri dialogu in prezentaciji,
- MAT - štetje prometnih znakov,
- merjenje (ugotavljanje) oddaljenosti prometnih znakov od kraja, ki ga označujejo,
- ponovijo oblike likov.

UČNE METODE: razlaga, razgovor, opazovanje, praktično delo.

UČNE OBLIKE: frontalna, delo v skupinah po štiri.

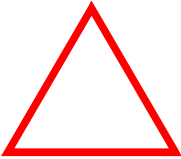
UČNI PRIPOMOČKI: svinčnik, trda podloga, listi, poenostavljen načrt najožje šolske okolice v velikosti A3 formata, barvice ali flomastri, učni listič, knjiga Z mopedom v promet, liki, narejeni iz tršega papirja.

UVOD: (frontalno)

Učence razdelimo v skupine po štiri (tako kot prometne znake

po obliki in barvi) in vsaka skupina dobi 4 kuverte z osnovnimi oblikami prometnih znakov (vsaka oblika je v svoji kuverti).

- V kuverti je en list (trši) z vrisano naslednjo vsebino:

 ZNAKI ZA NEVARNOST	ZNAKI ZA PREPOVED IN OMEJITEV
ZNAKI ZA OBVEZNOST	ZNAKI ZA OBVESTILA

- Celotna skupina dobi poenostavljen načrt šolske okolice z vrisanimi opornimi točkami (npr. šola, smetnjak, značilna posebnost...) in imeni ulic.

GLAVNI DEL:

1. Vsak učenec iz skupine, je izžrebal, katere prometne znake bo moral iskati in opazovati.
2. Skupaj si na zemljevidu ogledamo pot, ki jo bomo prehodili in opozorimo otroke, da:
 - naj opazujejo samo vrsto znakov, ki so jo izžrebali,
 - naj si jih s svinčnikom skicirajo na list,
 - naj si v zemljevid označijo, kje je bil kateri od znakov postavljen (zapišejo, narišejo oporno točko).
3. Skupaj prehodimo narisano pot in učenci izpolnjujejo naloge.
4. Vrnemo se v razred in učenci v poenostavljen zemljevid vrišejo opazovane in zaznane znake.
5. Izpolnjen zemljevid si nato ogledajo in se skušajo pogovoriti

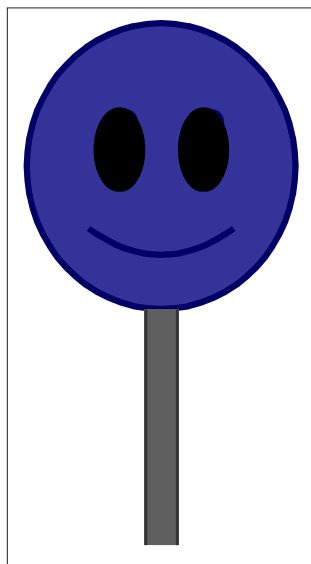
o nastali situaciji na sliki. Pogovor usmerjamo z vprašanji na učnem lističu:

- Ali vsi znaki vedno stojijo tam, kjer nekaj označujejo oz. na kar opozarjajo? Zakaj?
- Kaj pomenijo okrogli in modri (trikotni, okrogli in rdeči...) znaki?
- Poiščite jih na sliki in jih poimenujte (po svoje, glede na pomen).
- Poiščite prometne znake v knjigi Z mopedom v promet, preberite njihova imena in jih primerjajte s svojimi.
- Ali se vaša imena bistveno razlikujejo od poimenovanj v knjigi? Zakaj?

6. Vsak učenec v skupini (lahko ob pomoči in sodelovanju drugih) izdela znak na že pripravljeno izrezano obliko iz tršega papirja (vsaka skupina bo na ta način dobila 4 znake), s katerim bo pripomogla k večjemu redu v razredu (ali na šoli).

ZAKLJUČEK:

- Skupine med seboj primerjajo svoje "načrte" prometnih znakov v okolici šole, ugotavljajo razlike in jih skušajo utemeljiti.
- Vsaka skupina predstavi svoje prometne znake in jih obesi na ustrezna mesta v razredu (šoli).
- Učitelj ovrednoti delo v skupini in preveri, če učenci ob koncu dneva vedo, kaj pomeni osnovna oblika prometnega znaka in



ali učenci znajo prilagoditi svoje ravnanje v prometu glede na prometne znake, ki so jih vrisali v načrt.

Upam, da vam bo ideja v pomoč, da morda izpeljete načrtovano uro. Še boljši namen pa bo dosegla, če bo v vas vzbudila nove ideje in s tem še večje veselje za delo z učenci. Navsezadnje je najpomembnejše, da se boste naučili ravnanja v prometu z upoštevanjem prometnih znakov, ki so v najožji okolici šole, da boste utrdili in ponovili, kaj vam hoče povedati osnovna oblika

prometnega znaka, in da boste s svoj znanje uporabili pri ustvarjanju novih prometnih znakov, s katerimi boste izboljšali delo v vašem razredu. Ob koncu dneva se boste vsekakor počutili varneje.

Mag. Lucija Erčulj,
OŠ in vrtec Škofljica

NEKAJ O KOLESARJENJU DOMA IN V ŠOLI

Prometne nesreče so na vrhu med vzroki za smrt ali hude telesne poškodbe. Med vzroki za smrtnost med mladimi daleč presegajo nevarne bolezni in druge nesreče. V razvitih državah se stopnja umrljivosti zaradi posledic prometnih nesreč postopoma zmanjšuje, povečuje pa se v deželah v razvoju in v državah vzhodne Evrope. Najbolj pogoste žrtve in tisti, ki ogrožajo druge, so mladi med 18. in 24. letom starosti. Med najbolj ranljivimi udeleženci v prometu so pešci, kolesarji in motoristi, saj nimajo nikakršne zunanje zaščite. Daleč najbolj izpostavljeni in ogroženi so starejši pešci in kolesarji ter otroci (Štaba, 2005).

Tukaj bi zopet nekaj besed namenila uporabi zaščitne kolesarske čelade. Tretji odstavek 84. člena Zakona o varnosti v cestnem prometu pravi takole: "Oseba, mlajša od 14 let, ki vozi kolo ali kolo z motorjem, mora med vožnjo nositi na glavi pripeto homologirano zaščitno kolesarsko ali motoristično čelado. Enako velja tudi za otroka, ki se na kolesu ali kolesu s pomožnim motorjem vozi kot potnik." Ni kaj za dodati, čelada je obvezna, predvsem pa nujno potrebna.

Učenke in učenci 4. b razreda Podružnične šole Dobrnič so povedali in zapisali, zakaj čelade ne nosijo redno. Preberite njihove odgovore.

Nastja

Čelade ne nosim redno, ker mislim, da se mi bodo smejali, ko bom šla skozi vas, in si mislili, le kaj delam s čelado.

Petra C.

Mislim, da se mi bodo sosede smejali. Včasih pa jo le dam na glavo.

Luka

Kolesarske čelade ne nosim zato, ker mi je premajhna in me žuli.

Tina

Jaz zato ne nosim čelade, ker jo pozabim, in tudi zato, ker se mi smejijo.

Petra K.

Kolesarsko čelado pozabim dati na glavo. Zato je včasih ne nosim.

David

Čelade zato ne nosim, ker se v njej zdim butast.

Žan

Čelade nisem nosil, ker se mi ni dalo in ker s kolesom ne padem.

Anja

Kolesarske čelade se mi ne da nositi. Včasih jo pa tudi pozabim.

Urška

Čelade se mi ne da natikati, zato je ne nosim.

Andrej

Ne nosim je zato, ker pozabim.

Jan

Včasih nimam čelade, ker jo kam založim ali pozabim.

Vanja

Jaz jo zato ne nosim, ker imam čuden občutek.

Koliko težav in pomislov imajo učenci in učenke glede nošenja zaščitne kolesarske čelade! Veliko bo potrebno še pos-
toriti pri vzgoji otrok in staršev glede skrbi za lastno varnost v
prometu.

Otroci so že zelo zgodaj udeleženi v prometu. Najprej kot
sopotniki, nato kot pešci in kolesarji. Vsaka njihova vloga v
prometu zahteva, da jih poučimo, kako pravilno ravnati v
prometu in s tem zagotoviti varnost sebi in ostalim
udeležencem.

Prvi in tudi najpomembnejši svetovalci so starši. S svojim zgle-
dom bi morali otroku pokazati, pravilna in varna ravnanja v
prometu. Otroci radi posnemajo, na žalost tudi nevarna ravn-
janja na cesti.

Drugi, ki morajo poskrbeti za dobre zgled, so vzgojiteljice in
vzgojitelji ter učiteljice in učitelji. K temu nas zavezujejo cilji
v učnih načrtih in nenapisana življenjska načela. V šolskem
letu 2006/2007 imamo v slovenskih šolah zadnjo generacijo
učencev in učenk, ki obiskuje četrti razred osemletnega progra-
ma. Torej tudi zadnje leto opravljanja kolesarskih izpitov "po
starem", teoretični del z izpitom v tretjem razredu, praktični del
z izpitom v četrtem razredu. Spoznavanje vse prometne teorije
v enem letu, oziroma v okviru tridesetih ur prometnega krožka
je bilo za učence in učenke precej naporno delo. Zadnja leta je
bilo delo nekoliko olajšano, saj je potekalo z računalniškim
programom S kolesom v šolo. Z besedo olajšano mislim na to,
da so lahko učenci in učenke svoje znanje preverjali in poglobl-
jali tudi doma in ne samo v šoli. Pa tudi nekoliko bolj privlačen
je takšen način dela za otroke. Program je zagotovilo
Ministrstvo za šolstvo, znanost in šport v sodelovanju s
Slovenskim zavarovalnim združenjem in Svetom za preventivo
in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije.

Spoznavanje prometnih situacij je v devetletni osnovni šoli
razdeljenih na prvih pet let vzgajanja in izobraževanja.
Vsebinski sklopi s to tematiko so predvideni pri naslednjih
predmetih: spoznavanje okolja, naravoslovje in tehnika ter
družba. Prometni tematiki so namenjeni tudi dnevi dejavnosti.

V **prvem razredu** so naslednje teme:

- prometne poti v okolici šole,
- prometni znaki v okolici šole za pešce in kolesarje,
- pravila varne hoje,
- vidnost v prometu in
- obnašanje v prevoznih sredstvih.

V **drugem razredu** se učenci in učenke s prometom srečujejo
pri sledečih temah:

- prometni znaki na poti v šolo (za pešce in kolesarje),
- nevarnosti prometa v različnih prometnih situacijah,
- udeležba v prometu pod vplivom alkohola, drog, zdravil,
- varna pot v šolo.

V **tretjem razredu** se učenke in učenci natančneje seznani-
jo s sledečimi temami:

- vzroki za potovanje,
- različna prometna sredstva in objekti - njihova vloga v

prometnem okolju,

- promet onesnažuje zrak, vodo...

Predviden je tudi tehniški dan na to temo.

Učni načrt v **četrtem razredu** predstavlja prometne teme pri
predmetu naravoslovje in tehnika in pri predmetu družba.

Napisane so skupaj:

- varna pot v šolo in
- varne poti za pešce in kolesarje,
- po kopnem je telesa mogoče voziti,
- ogrodje vozila nosi tovor,
- vozila in igrače na kolesih,
- izdelava in preizkus modela vozička,
- gibanje ljudi po sklenjenih poteh,
- varnost pri gibanju,
- prometna varnost,
- kolesarske luči,
- odbojne površine in zvonec.

V **petem razredu** ravno tako pridobivajo prometno znanje pri
predmetu naravoslovje in tehnika in pri predmetu družba.

Predvidene so naslednje teme:

- gibanje se prenaša z gonili,
- verižno, jermensko in zobniško gonilo z napravami,
- izdelava preprostih igrač,
- stopnišče in klanec,
- vrste prometnih poti,
- prometni tokovi in tovarna povezanost s krajem,
- soodvisnost.



Takole kolesarimo v Dobrniču

Do sedaj naj bi se teoretični del kolesarskega izpita opravil v četrtem razredu devetletnega programa, praktični del in vožnja po cesti pa v petem razredu. Prihajajo spremembe, ki napovedujejo, da se bo tudi teoretični del izpita opravljal v petem razredu. Učenke in učenci naj bi bili bolj zreli za opravljanje tako resne naloge. Učiteljice in učitelji pa seveda upravičeno skrbijo, kako bo to mogoče izvesti, da ne bo kvaliteta znanja pri teoretičnem delu nižja.



Nekateri smo se vozili varno, nekateri pa nevarno

Poučujem v četrtem razredu, še zadnje leto v osemletnem programu. V lanskem šolskem letu so vsi učenci in učenke uspešno opravili teoretični del kolesarskega izpita. Učiteljica

mi je predstavila rezultate izpitov, kje učenci niso imeli nikakršnih težav in katerim temam so morali posvetiti več časa od predvidenega. Vemo, da to še ni dovolj za samostojno vožnjo s kolesom po prometnih površinah. V letošnjem šolskem letu bomo nadaljevali s praktičnim delom izpita in z vožnjo po cesti. Po uspešno opravljeni vožnji po cesti bodo učenci pridobili kolesarsko izkaznico. Kolesarska izkaznica potrjuje, da je učenec usposobljen za vožnjo s kolesom po prometnih površinah. Tu pa nastopi še bolj pomembna vloga staršev. Starši morajo otroka še vedno nadzirati, kje vozi, kako vozi, če uporablja zaščitno čelado, ali upošteva prometne predpise. Starši so v polni meri odgovorni za svojega otroka in za njegova dejanja v prometu. Majhen podpisan listič še ne zagotavlja, da se otroku ne more nič zgoditi in da ne more ogroziti ostalih udeležencev v prometu.

Pri likovni vzgoji smo slikali na temo Vožnja s kolesom med počitnicami. Motiv so učenci izbrali tako, da je prikazoval pravilno ali nepravilno vožnjo s kolesom.

Mag. Mateja Škufca

LITERATURA

- Štoba, R. (2005). *Preventivne akcije pri prometni vzgoji v devetletni osnovni šoli. Delovno gradivo: Šmarješke Toplice.*
- Srna, M. (ur.) (2005). *Zakon o varnosti v cestnem prometu s pojasnili. Zavod za varstvo pri delu: Ljubljana.*
- Učni načrti za spoznavanje okolja, naravoslovje in tehnika, družba.

SODELOVALI SMO V AKCIJI BODI PREVIDEN

Letošnjo jesen nam je bilo vreme zares naklonjeno. Tudi udeleženci prometa so bili zadovoljni, saj je bilo zaradi suhe in tople jeseni malo megle in spolzkih cest. A ne glede na vreme je tudi v tem šolskem letu (meseca novembra) stekla akcija SPV CP Republike Slovenije BODI PREVIDEN. V njej sodelujejo tudi Zavod RS za šolstvo, Ministrstvo za šolstvo in šport, Ministrstvo za notranje zadeve - Policijska ter Pošta Slovenije.

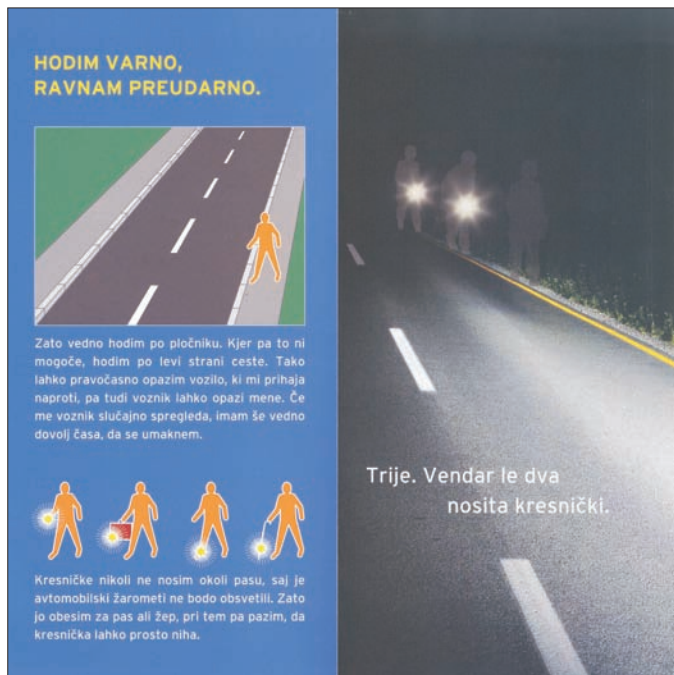
Na šoli smo dobili dovolj ustreznega gradiva, potrebnega za izpeljavo akcije. V celoti so ga pripravili organizatorji. To so bila pisma, pisemske ovojnice, razglednice, plakati ter zgibanke. Otroci so akcijo takoj prepoznali, saj so v okolici šole oz. v mestu opazili še drugo propagandno gradivo, povezano s to akcijo.

VIDNOST - VARNOST je eno od temeljnih pravil prometa, ki je v tej akciji še posebno poudarjeno.

Zakon o varnosti v cestnem prometu predpisuje med vožnjo uporabo žarometov, in sicer tudi podnevi. Ta akcija pa je namenjena predvsem otrokom in starejšim osebam, ki morajo kot pešci poskrbeti, da jih vozniki v temi, mraku in ob slabši vidljivosti hitro in dobro opazijo. Tako lahko z uporabo kresničke ali izdelkov z odsevnimi površinami sami poskrbijo za svojo varnost.

Po uvodnem razgovoru, v katerem sem učencem predstavila namen in pomen akcije, se je večina odločila, da bodo napisali pismo svojim starim staršem. Akcija BODI PREVIDEN povabi otroke k sodelovanju tako, da morajo napisati pismo osebam, ki živijo v okolju, v katerem je skrb za varnost pešcev zaradi





Koliko ljudi hodi ob cesti?

prometnih razmer še posebno pomembna. Nevarna za pešce je npr. hoja po cesti, kjer ni urejenih pločnikov. Če ne nosijo kresničke ali če so oblečeni v temna oblačila, jih vozniki le stežka opazijo. Najbolj opazen je pešec, ki v mraku, temi ali ob slabši vidljivosti nosi kresničko ali izdelek z odsevnimi površinami (na razdalji 136 m), najmanj viden oz. najkasneje opažen pa je pešec v temnih oblačilih (še le na razdalji 26 m). To so si otroci ogledali tudi na priloženi zgibanki.

Pešci morajo upoštevati pravilo hoje po levi strani ceste. Tako lahko sami pravočasno opazijo nasproti vozeče vozilo, pa tudi vozniki lahko opazijo njih. Pomembno je tudi, kako nosimo

kresničko. Nosimo jo obešeno za pasom, žepom, na torbi, pri čemer naj prosto niha. Če jo nosimo okoli pasu, nas avtomobilski žarometi ne bodo obsvetili.

Otroci so na začetku pisma razložili naslovnikom, zakaj jim pišejo. V vsebini pisma, ki je sledila, so prosili stare starše, naj pri hoji v omenjenih razmerah upoštevajo vsa našeta pravila, pomembna za njihovo vidnost in s tem večjo varnost. Pismu so priložili tudi razglednico s svojimi osebnimi podatki. Razglednica omogoča sodelovanje v nagradnem žrebanju. Naslovnik mora nanjo napisati še svoje osebne podatke in jo poslati na že napisan naslov. Nekateri učenci so pismu dodali še risbico kresničke. Učenci so z veseljem napisali pisma in jih na poti iz šole domov vrgli v poštni nabiralnik.

Primer vsebine pisma

Draga mama!

Pišem ti, ker sodelujem v akciji BODI PREVIDEN. Kadar boš šla zvečer od doma, obleci svetla oblačila. Nosi kresničko na vrvi ali odsevni trak, da te bodo vozniki hitro opazili. Vedno hodi po levi strani ceste ali pa po pločniku. Želim ti varno pot in te lepo pozdravljam.

tvoj vnuk Miha

P.S.: Na priloženo razglednico vpiši osebne podatke in jo pošlji na napisan naslov. Tako bova sodelovala v nagradnem žrebanju.

*Cvetka Škof, prof.
OŠ Karla Destovnika-Kajuha
Ljubljana*

PROMETNA VARNOST V ŠOLSKEM OKOLIŠU OŠ TOMA BREJCA V KAMNIKU

Vpliv prometa na delo neke šole je nedvomno precej velik, čeprav moramo zaposleni v šolstvu z grenkobo ugotoviti, da prav velikega vpliva na zmanjševanje negativnih vplivov nimamo.

V uvodu naj zapišem nekaj, kar ni neposredno povezano z varnostjo, vendar pomembno vpliva na delo učencev in zaposlenih na šoli.

Na naši šoli, ki stoji neposredno ob križišču Ljubljanske in Kranjske ceste in ki sta pomembni prometnici, saj povezujeta osrednjo slovensko in gorenjsko prestolnico s Kamnikom ter skozi Tuhinjsko dolino oziroma čez preval Črnivec tudi s Savinjsko dolino, smo poleg fizične prometne ogroženosti naših učencev čutili tudi zelo neprijeten vpliv hrupa. Okna učilnic so namreč obrnjena neposredno proti omenjenemu križišču. Šele zadnji dve leti, odkar imamo nova moderna okna z dvojno zasteklitvijo, se je ta vpliv nekoliko zmanjšal in hrup vsaj pri zaprtih oknih ni preveč moteč. Zadeva se kot neprijetna pokaže v toplejših mesecih, ko je zračenje nujno potrebno tudi med učnimi urami in je pri odprtih oknih hrup moteč.

Prometno varnost našega šolskega okoliša bi lahko ocenili z neko srednjo oceno. Verjetno se tu ne razlikujemo bistveno od

drugih slovenskih šol, ki stojijo v srednje velikih urbanih okoljih. V bližnjem preteklem času smo naredili dokaj natančno analizo stanja, s katero smo to oceno dodobra podprli in dokaj nazorno opozorili učence na nevarna mesta. A to žal ni dovolj, saj učenci kot pešci ne izbirajo najvarnejših dostopov do šole, pač pa najkrajše.

V splošnem ugotavljamo, da je ožji del šolskega okoliša, v premeru približno enega kilometra oziroma nekajminutne hoje, zadovoljivo prometno varnostno urejen. Učenci lahko uporabljajo pločnike, ki so na obeh straneh bolj prometnih cest oziroma vsaj na eni strani, če gre za manj prometne ulice. Prehodi so ustrezno označeni s talnimi oznakami in prometnimi znaki, oziroma imajo na voljo podhod. Nekateri prehodi so tudi semaforizirani. Poudariti je potrebno, da se trenutno zadovolji-

vo stanje ni vzpostavilo samo po sebi, pač pa je bilo potrebno za nekatere pridobitve izvajati dolgoletne pritiske na organe, ki odločajo o ukrepih, ki izboljšujejo prometno varnost.



Vidno je, da se pločnik ob zgradbi konča pri označenem prehodu, vendar pa ga naši učenci ne uporabljajo, saj šola stoji za zgradbo na levi (ima rdečo streho), kjer tudi prečkajo parkirišče in vstopajo na šolsko igrišče.



Stopnišče vodi z močno prometne Ljubljanske ceste na manj prometno ulico, vendar daleč bolj nepregledno in nevarno površino okolice Matične knjižnice Kamnik v neposredni bližini šole, ki se uporablja kot enosmerna krožna ulica, delno pa kot parkirišče.



Razvidno je, da parkirišče ni ustrezno ločeno od cestišča s pločnikom. Prehod vodi neposredno na parkirišče, kjer znatno število učencev prihaja in odhaja iz šole. V celoti je ulica med bolj problematičnimi, saj so pločniki bodisi neustrezno ozki ali jih ni, ali pa se končajo in ni varnih prehodov na drugo stran ceste, kjer se nadaljujejo.



Most čez reko priključi stezo za pešce na sicer manj prometno ulico brez pločnika, ki v nadaljevanju tudi prečka industrijski vodni kanal, kjer se varnost zaradi zoženja bankin še dodatno zmanjša.

Če pogled razširimo na širši okoliš, ki je še vedno preblizu, da bi učenci pridobili pravico šolskega prevoza, pa stanje ni tako rožnato. Novo razvijajoča se naselje Perovo nima ustrezne povezave s šolo, ki bi jo učenci kot pešci lahko varno uporabljali. Na poti do šole se srečajo s strmo cesto v nepreglednem ovinku brez pločnikov in z minimalnimi bankinami, saj poteka neposredno ob zasebnih ograjah, ob navpičnem bregu in je na drugi strani zavarovana z železno ogrado. Nadalje imajo za prečkanje zelo prometne mestne obvoznice semaforiziran prehod, ki ni dostopen po pločnikih, pač pa čez križišče in parkirišče ob bližnjem bifeju, ki je v kritičnih urah zelo obiskan. Za nameček je prehod dodobra zakrit z ekološkim otokom, ki onemogoča pregled tako voznikom kakor pešcem, ki uporabljajo prehod. Nadaljevanje poti iz tega naselja je prav tako neurejeno, saj se pločnik izmenjuje zdaj z ene zdaj z druge strani ceste brez označenih povezav s prehodi. Del poti pa vodi ob robu parkirišča, ki ni ločeno od ceste niti z robniki niti s talnimi oznakami.

Ponovno poudarjamo, da bi se z izbiro znatno daljših poti prometna varnost sicer lahko bistveno izboljšala, vendar učenci te možnosti zlasti v višjih razredih ne izbirajo.



Na fotografiji je ena izmed ponesrečenih rešitev, zaradi katere se je v letih pred izvedbo prelilo precej črnila in izreklo veliko besed v prid postavitvi semaforja. Prehod je semaforiziran in opremljen s tipko za vklop prostega prehoda, kar je ustrezno. Neustrezen pa je dostop do prehoda, saj ni pločnikov. Učenci do prehoda dostopajo čez križišče in parkirišče bifeja, ki je v kritičnem času zelo obiskan. Z namestitvijo ekološkega otoka se je preglednost prehoda za vse udeležence v prometu še dodatno bistveno poslabšala.



Tudi na tej fotografiji, ki prikazuje lokacijo oddaljeno nekaj deset metrov od lokacije na prejšnji fotografiji, je razvidno, da je cesta brez pločnikov. Za nameček pa gre tudi za nepregleden ovinek in strm naklon cestišča, ki z obeh strani ne nudi niti bankin, saj na eni strani poteka tik ob ograjah in živih mejah ter skorajda navpični strmini, na drugi strani pa je nameščena varnostna ograda.

Šola učence v četrtem razredu usposablja za opravljanje kolesarskega izpita. Prav tako nudi precej veliko pokrito kolesarni-

co za shranjevanje koles med poukom. Žal pa ugotavljamo, da nekatere redke kolesarske steze v Kamniku našo šolo popolnoma zaobidejo in tako naši učenci - kolesarji v šolo prihajajo po bolj ali manj prometnih ulicah in cestah. Nekatere izmed njih imajo na obeh straneh precej visoke robnike pločnikov, kar je v prid pešcem, a v nevarnost kolesarjem. V oči bode primer kolesarske steze, ki se nepregledno končuje in preide v pločnik, brez prostora za ustrezno vključitev kolesarjev na cesto brez kolesarske steze oz pasu, namenjenega kolesarjem. Na tem področju se žal ne obeta nič napredka, saj opažamo, da se v Kamniku na novo urejajo nekatere ceste zlasti ob novo izgrajenih stanovanjsko-poslovnih soseskah, kjer pa ni videti cestnih površin, rezerviranih za kolesarje.

Stanje je, kakršno pač je. Vsi upamo na najboljše, čeprav ni vedno tako. Verjamemo, da tako razmišljajo tudi številni starši, ki učence v šolo vozijo z avtomobili. Tudi tiste iz višjih razredov, da bi ne bilo pomote. A tu se že odpira novo poglavje prometne urejenosti oziroma neurejenosti, o kateri kaže spregovoriti ob kakšni drugi priložnosti, saj gneča v jutranji konici posledično ne zmanjšuje varnosti zgolj naših učencev, pač pa tudi drugih mimoidočih.

Franc Mestek, prof.,
OŠ Toma Brejca, Kamnik

POHAJKOVANJE PO ANGLEŠKO

How to get around London? Le kako je najlažje postopati po Londonu? Glede na dejstvo, da Ljubljana, ki je v primerjavi z Londonom prav neznatno majcena, že doživlja skorajšnji prometni kolaps na cestah, London, ki močno prednjači v vsakodnevnih zastojih, si je vredno ogledati in premisliti, kako potovati po mestu, ne da bi doživeli kolerični izpad; če pa čisto slučajno obtičimo v prometnem zamašku na šestpasovnici pred Londonom v slabem vremenu, si lahko brezskrbno privoščimo nekaj pristno angleškega cinizma.

Torej katera prevozna sredstva so najboljša izbira? Vsako ima nekaj prednosti in nekaj slabosti; pri vseh pa je varnost bistvenega pomena za vse udeležence v prometu. Uganka je, kako jo realizirati v velikih mestih, kot je na primer London, ki ima resda olikane prebivalce, če pomislimo na urejene vrste pred sredstvi javnega prevoza. Vendar je potrebno vse več kot lepo vedenje in spoštovanje predpisov, da tako široka prometna mreža uspešno funkcionira. V tem kratkem članku bi rada predstavila promet v Angliji, natančneje v Londonu, in kot zanimivost navedla nekaj razlik v cestnem in železniškem prometu v primerjavi z našo malo Ljubljano. Te znajo povzročati preglavice marsikateremu evropskemu vozniku.

Zastoji na cestah so danes pereč problem v velikih mestih. Med vsemi mogočimi križišči in ulicami se človek včasih vpraša, kako je možno, da kopica jeklenih konjičkov sobiva s pešci, kolesarji in motoristi v nekem urejenem sistemu. S problemom urejanja prometa so se ukvarjali že v času, ko so bili edino prevožno sredstvo konji. Tudi takrat so potrebovali policiste, da so uspešno usmerjali kočije, jezdece in pešce. Pred iznajdbo avtomobila pa je v Londonu že stal prvi semafor. Ti so bistvenega pomena v večjih mestih, kjer kolone avtomobilov dnevno močno obremenjujejo mestne ceste in ulice. V mestih, kjer pri-

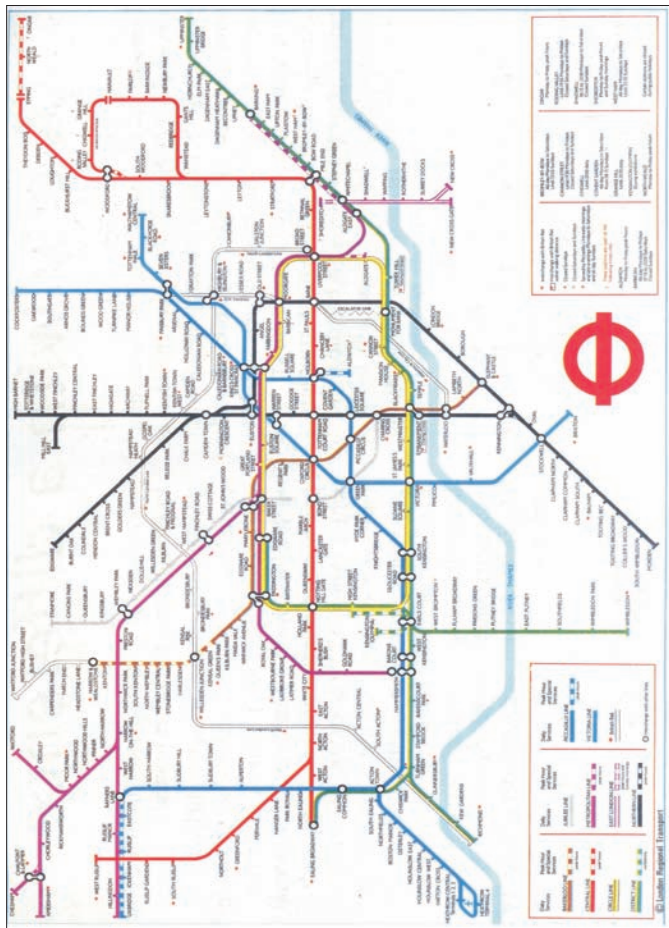


haja do največ zastojev, so semaforji ključ do nemotenga in tekočega prometa. Vozniki si v prometnih konicah želijo čim manjkrat ustaviti ob rdeči luči in ujeti zeleni val, torej čim več zelenih luči na semaforju. Na drugi strani pa pešci nestrpnost čakajo rdečo luč na semaforju za voznike in premikajočo zeleno figuro na semaforju

za pešce, ki končno dovoljuje prečkati cesto. Angleži se ne menijo kaj dosti za 'figuro', ampak ponazorijo prost prehod besedno, torej z zelenim walk. Pešci ponavadi s pridom uporabljajo najavne tipke za pešce, ki jim dajejo možnost prečkanja na križiščih, kjer promet drugače poteka nemoteno in neodvisno od pešcev. Pešci morajo biti v prometu zelo previdni. Tudi, ko je na semaforju za pešce zelena luč, se morajo prepričati, da avtomobili stojijo. Če križišče ni semaforizirano, mora pešec pogledati levo in desno pred prečkanjem cestišča.

V Angliji pešce na to opozarjata napisa na robu cestišča, kjer velike tiskane bele črke kričijo look left (poglej levo), look right (poglej desno). Za marsikoga, ki mora vedno znova razmišljati, katera je leva in katera desna, je to v veliko pomoč. Sicer pa so Angleži radi nekaj posebnega in vedno prisegajo na tradicijo. Anglija je namreč ena redkih držav, kjer vozijo po levi strani ceste. Taka vožnja se prakticira že vse od časa rimskih vojščakov, ki so s konji jezdili po levi strani, zato da so se lahko z desno roko borili. Napoleon, ki je po Evropi širil nov

način vožnje po desni strani, pa na našo žalost ali srečo ni nikoli osvojil Anglije. Na žalost pravim zato, ker imajo evropski vozniki kar malo treme, ko se prvič soočajo z angleškimi cestami. Angleži namreč veljajo za zelo hitre voznike, čeprav je denimo na avtocesti najvišja dovoljena hitrost 112 km/h. Avtomobil je tako kot v Sloveniji še vedno najbolj priljubljeno prevozno sredstvo predvsem zaradi fleksibilnosti in denarja. Javni promet zna biti v Londonu in njegovi okolici drag, zato se ljudje odločajo za vožnjo z avtomobili, vendar le do mesta.



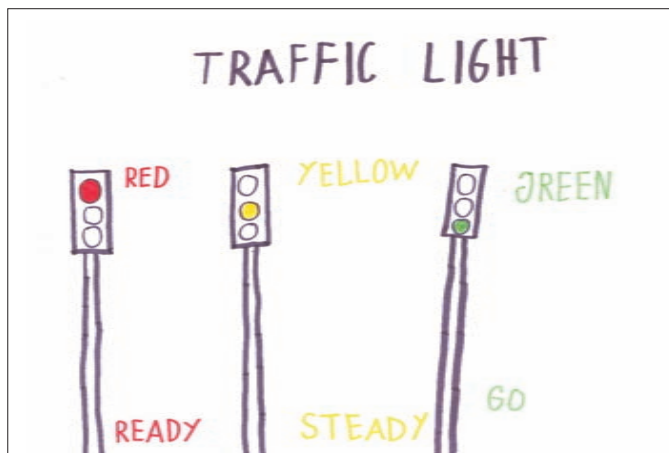
Mestna vožnja namreč zahteva jeklene živce in časa na pretek, kar pa dandanes težko najdemo pri ljudeh v prometnih konicah. Vozniki v natrpanih mestih dokaj hitro postanejo nestrpni in agresivni. Parkiranje v mestih predstavlja dodatno preglavico in čeravno je parkirnih mest v Londonu dovolj, so parkirne hiše zelo drage.

Podzemna železnica (the tube) je v Londonu daleč najboljši način potovanja od enega kraja do drugega, zato ni čudno, da jo uporablja okrog tri milijone ljudi dnevno. Prometna mreža podzemne železnice sestoji iz dvanajstih prog različnih barv. Slednje poleg žive glasbe in reklamnih prospektov zelo poživijo sive hodnike, ki vodijo do vlakov, pomagajo pa tudi turistom, ki niso vešči branja zemljevidov. Vsi vlaki, ki jim s prstom slediš od leve proti desni na zemljevidu, so namenjeni na vzhod, ravno tako pa vlaki, pri katerih do izbranega kraja drsiš s prstom od zgoraj navzdol, vozijo proti jugu. Vlaki vozijo vse dni v tednu, in sicer v povprečju od pol šestih zjutraj do pol enih ponoči. Če je izbrana destinacija na črti druge barve kot trenutna proga, je potrebno prestopiti na najbližji postaji in poiskati hodnik željene barve. Seveda pa ne gre potovati brez vozovnice, ki pokrivajo šest različnih območij ali con. Za ogled znamenitosti Londona zadostujeta prvi dve coni. Zadnja, šesta cona, pa popotnike pripelje na samo obrobje angleške prestolnice.

Tisti srečneži, ki jim čas ne diktira življenjskega tempa, imajo poleg hitre podzemne železnice na voljo tudi mestne avtobuse. Najbolj znani so tako imenovani double decker buses, torej dvonadstropni avtobusi, ki nudijo krasen razgled z zgornjega nadstropja in so prepoznavni po svoji rdeči barvi. Avtobusi so primerni tudi za potovanja izven mesta - tako imenovani coaches so priljubljeni za daljša potovanja po Angliji. V Londonu deluje tudi rečni promet, in sicer se da s čolnom elegantno zaobiti prometno gnečo, uporabnikom pa obeta tudi zavirljiv razgled.

Takole na hitro bi morda našli nekaj skupnih točk med obema prestolnicama - traffic jams ali prometni zastoji postajajo na cestah nekaj povsem običajnega v obeh mestih. Ni čudno torej, da londonski taksisti v svojih črnih taksijih prebirajo časopis na križiščih, ker se pač zelo počasi premikajo, kar nekaj časa pa tičijo na mestu. Obe mesti poskušata omejiti število avtomobilov v strogi center mest - v Londonu vzpodbujajo uporabo enega avtomobila za več ljudi (t.i. car pull), vozniki pa so že plačevali za dostop do centra z avtom. Ljubljana tudi razmišlja o ureditvi učinkovitejšega javnega prevoza, ki bi ljudi prepričal, da se lahko odpovedo komfortu za ceno mirnih živcev in neizgubljenega časa v neskončnih vrstah.

Učenci morajo kot udeleženci v prometu poznati splošna pravila, saj nastopajo v vlogi pešcev in kolesarjev. Osnovno besedišče tekoče snovi pri učenju tujega jezika (npr. barve) lahko združimo tudi z vokabularjem iz prometa v Londonu preko socialnih iger. Učitelj na igrišču postavi stožce različnih barv, ki odgovarjajo barvam na semaforju (red - rdeča za stop, yellow - rumena za pripravljen, green - zelena za speljati oziroma go).



Aida Mušović, 7 let

Učenci se ob vsakem ukazu postavijo ob ustrezen stožec, ki sprejme samo določeno število 'voznikov'. Učenec, ki se zadnji razporedi, izpade. Z enakimi rekviziti bi se učenci lahko spoznavali s sistemom podzemne železnice v Londonu. V tem primeru, bi učitelj poiskal stožce dvanajstih barv, ki ustrezajo relacijam podzemne železnice, otroci bi izdelali enostaven zemljevid in virtualno potovali od enega do drugega namišljenega kraja v Londonu. Seveda bi lahko izdelali plakat o različnih vrstah prevoznih sredstev pri nas in v Angliji ter opisovali kolesarjenje kot priložnostno aktivnost. O tem pa več prihodnjič.

Nataša Forjanič,
prof. ang.

AVTOTAPETNIK

Med številnimi poklici, povezanimi z avtomobilizmom, je tudi poklic avtotapetnika. Morda lahko iščemo zametke tega poklica v povezavi s sedlarstvom, saj so sedlarji včasih izdelovali oblažnjene klopi (sedeže) za zapravljičke. Za poklic avtotapetnika je značilna tudi družinska tradicija, saj v mnogih primerih otroci nadaljujejo to dejavnost, s katero so se ukvarjali že njihovi starši.

Vse do devetdesetih let prejšnjega stoletja je delovala poklicna šola za tapetništvo in ena od njenih možnih usmeritev je bila smer avtotapetnik. Ker za ta poklic ni bilo dovolj zanimanja, se je do danes obdržala le smer mizar-tapetnik. Šola je triletna in vključuje v vsakem letniku nekaj obveznega praktičnega dela, ki ga je potrebno opraviti v avtotapetniški delavnici.

Če bi primerjali poklic avtotapetnika z drugimi poklici, povezanimi z avtomobilizmom, bi zagotovo najprej opazili razliko med njimi. To delo zagotovo ni tako "umazano" kot npr. delo avtomehnika ali avtokleparja. Avtotapetnik namreč skrbi za notranjost vozil: njegovo glavno delo je izdelava sedežnih prevlek, popravilo avtosedežev ter popravilo oz. izdelava vratnih, stropnih in talnih oblog avtomobila. Poleg teh opravil, ki predstavljajo približno 95% njegovega dela, se avtotapetnik ukvarja tudi s plovili, in sicer z izdelavo oz. obnovo oblažjenih delov v notranjosti le-teh.



*O b n o v l j e n
avtosedež*

Svoje delo opravlja v delavnici, ki mora biti dovolj prostorna in svetla. Opremljena mora biti z velikimi delovnimi pultji, da lahko nanje položi

material, ga razvije, ukroji in razreže. Pri tem uporablja tapetniške škarje ter tapetniški nož z ukrivljeno konico za razrez debelejših materialov, ki onemogoča zdrs. Osnovni stroj v tapetniški delavnici pa je industrijski šivalni stroj, ki ima močnejšo iglo, za šivanje z njim pa se uporablja tudi močnejši sukanec. Posebne oblike je tudi tapetniška šivanka, ki je močno ukrivljena, pripenjalne igle oz. bucike pa so daljše in močnejše od navadnih. Poleg navedenega orodja uporablja avtotapetnik za demontažo sedežev tudi klasično delovno orodje.

Material, ki ga uporablja za delo, je načeloma enak originalnemu, tj. materialu, ki je bil uporabljen pri sami izdelavi avtomobila v tovarni. Večina proizvajalcev namreč omogoča odkup (nakup) tega materiala. Kadar avtotapetnik popravlja sedeže ali obloge v vozilu višje cenovne lestvice, na pooblaščenem servisu naroči originalno blago. Z njim lahko obnovi določen del sedeža ali obloge, ki se v vozilu najbolj obrablja. Zato ima v svoji delavnici veliko vzorcev blaga, s katerimi si lahko pomagata pri takih popravilih.

Za izdelavo ali obnovo tal v avtomobilu uporablja posebne talne obloge, katerih spodnji del je gumiran in zato nedrseč. Pogosto si pri delu pomaga z že narejenimi šablonami oz. modeli, še posebno, če gre za pogosta popravila. Če nima izdelane šablone, mora avtotapetnik izmeriti dimenzije, zrisati kraj s pravilnimi krivuljami ter nato blago ukrojit, izrezati in sešiti. Vsa ta opravila zahtevajo od njega veliko mero znanja, spretnosti in potrpežljivosti.

nosti in potrpežljivosti.



*I z d e l a n e
šablone avto-
tapetniku ola-
jšajo izdelavo
sedežnih pre-
vlek*

V prometnih nesrečah in tudi sicer pogosto pride

do poškodb sedežev, armatur, volanov... Polomi se ogrodje sedeža, razpadejo penasti vložki v njih, blago poškoduje cigaretne ogorek, obrabi se obloga volanskega obroča... Vse te poškodbe lahko avtotapetnik popravi oz. naredi nove, in sicer veliko ceneje kot bi plačali za nakup novega dela. Tudi zato se vozniki raje odločijo za popravilo omenjenih poškodb. Pogosto prinesejo poškodovane sedeže ali druge dele vozila avtomehani, ki popravljajo zaleteno vozilo.

Mnogi vozniki vgrajujejo zvočnike v vratne tapete svojih vozil. V ta namen naredijo ogrodje iz lesa ali plastike, ki ga avtotapetnik obleče v blago ali usnje. Pogosto so ta ogrodja nenavadnih oblik, kar mu otežuje delo (težje zaključevanje pritrjevanje materiala). Med iskana popravila sodi tudi obnova vrha prestavne ročice in vrečke, ki pokriva spodnji del te ročice. Za tako popravilo avtotapetnik največkrat uporabi naravno ali umetno usnje. Ta material uporablja tudi za obnovo sedežev motornih koles, skuterjev in armatur vozila.

Delo avtotapetnika je tudi izdelava notranje obloge za kabine dostavnih vozil (kombijev). Naredi jo iz vezanih plošč, ki se morajo prilegati obliki pločevine. Na željo stranke vezane plošče obleče z blagom. Izdelano oblogo pritrdi na kovinske nosilce v notranjosti kombija. Tudi pri tem delu si pomaga z že izdelanimi šablonami. Poleg tapetniškega uporablja tudi mizarско orodje. Kadar izdeluje nove talne, stropne ali vratne obloge osebnih vozil, jih v vozilo pritrdi z lepilom.



*Tako izgleda
izdelana oblo-
ga v notran-
josti kombija.*

Poseben izziv predstavlja avtotapetniku obnova starodobnih vozil (oldtajmerjev). Običajno je potrebno obnoviti

avtosedeže, vratne tapete, stropne in talne obloge, pa tudi

volanski obroč in armaturo. Pri tem delu se pokaže vsa avtotapetnikova spretnost, natančnost in potrpežljivost, saj je potrebno veliko dela opraviti ročno. Obnova poteka načeloma po originalu. Mojster avtotapetnik si pri tem pomaga tudi z obstoječim slikovnim gradivom (fotografije, slike v revijah), v tujini pa lahko kupi material, potreben za obnovo. Med materiali za obnovo sedežev oldtajmerjev prevladuje usnje. Ker imajo oldtajmerji v sedežih običajno vgrajene vzmeti, mora poznati tudi zahtevne postopke za popravilo oz. vstavljanje le-teh. Poznati mora videz takega vozila in imeti veliko delovnih izkušenj ter smisla za obnovo, pri tem pa upoštevati tudi želje stranke.

Želje strank so različne, včasih tudi nenavadne. Zaradi njih je delo pestro, zanimivo, vsak dan drugačno. Kljub temu prihodnost tega poklica ni preveč rožnata, saj je vedno manj mladih, ki bi se zanj odločali. Morda je šivanje tisto neprijetno opravilo, ki odvrča mlade fante od avtotapetniškega poklica. Zaradi določenih opravil, kot je npr. napenjanje materiala ali jemanje sedeža iz vozila, ki zahtevajo moč, pa je to bolj (izrazito) moški poklic. Modeli vozil se dandanes spreminjajo izredno hitro, kar pri svojem delu občuti tudi avtotapetnik. Poleg dragocenih delovnih izkušenj sta za uspešno delo potrebni tako prijaznost pri delu s strankami kot tudi nenehno prilagajanje spremembam oz. novostim na tem poklicnem področju.



Med zahtevnejša avtotapetnikova opravila sodi obnova notranjosti oldtajmerjev

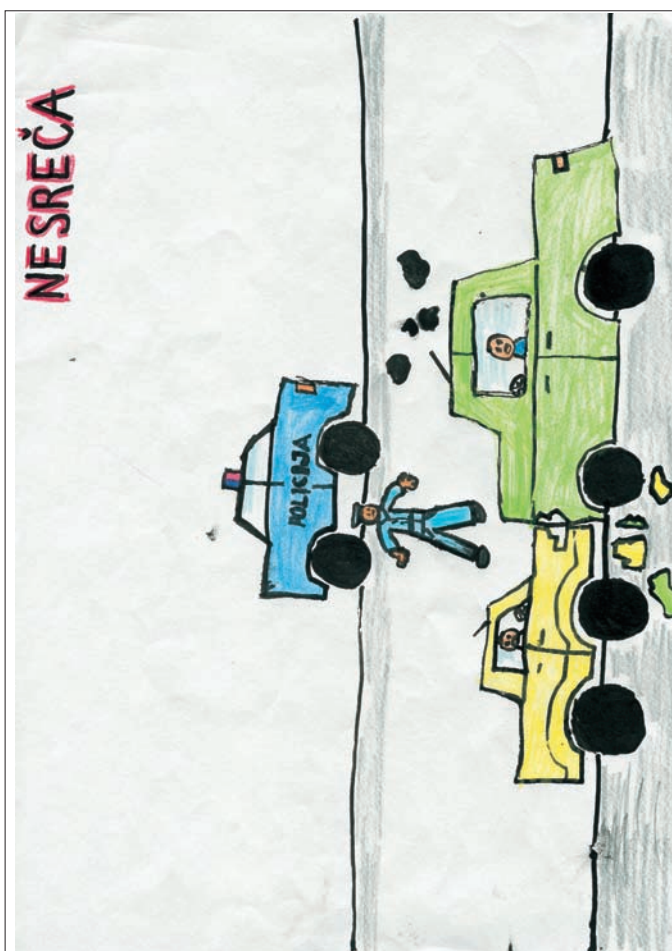
Pogovarjali sta se
Katja Kermavner,
Avtotapetništvo Boštjan Kermavner s.p.
in
Cvetka Škof

Fotografije: Avtotapetništvo Boštjan Kermavner s.p.

OTROŠKI KOTIČEK



Tamara Ribač, 5.b,
OŠ Karla Destovnika-Kajuha Ljubljana



Timotej Grošič, 5.b,
OŠ Karla Destovnika-Kajuha Ljubljana
Mentorica Cvetka Škof, prof.

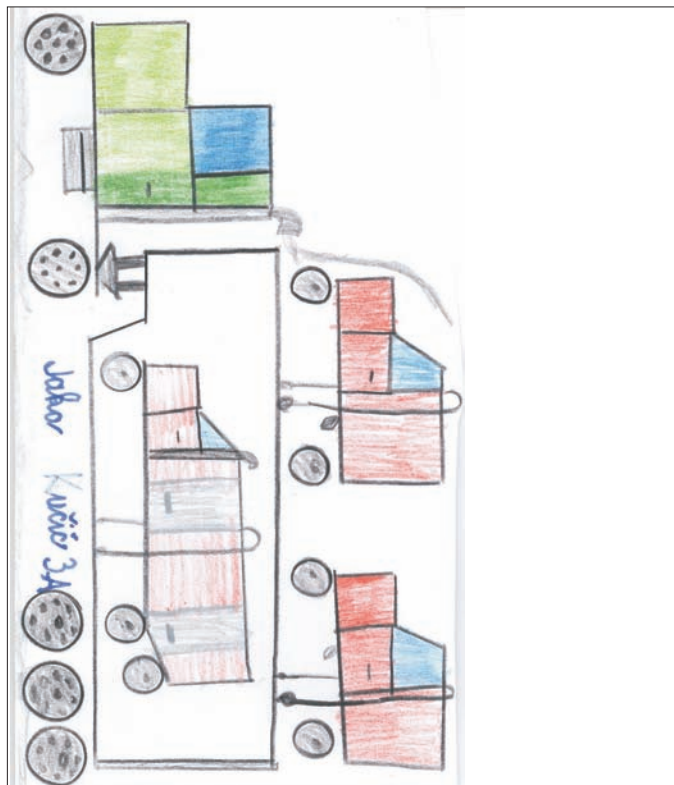
DRUGI TEHNIŠKI DAN - PROMET, NA OŠ DRAVLJE

V torek je bil prometni dan. Obiskali so nas gasilci, reševalci, policisti in Pasavček. Povedali so, kako se gasi ogenj, kako reši človeka, policist nam je dal kaseto. Pokazali so nam veliko stvari. Potem smo se šli rolat in kolesarit.

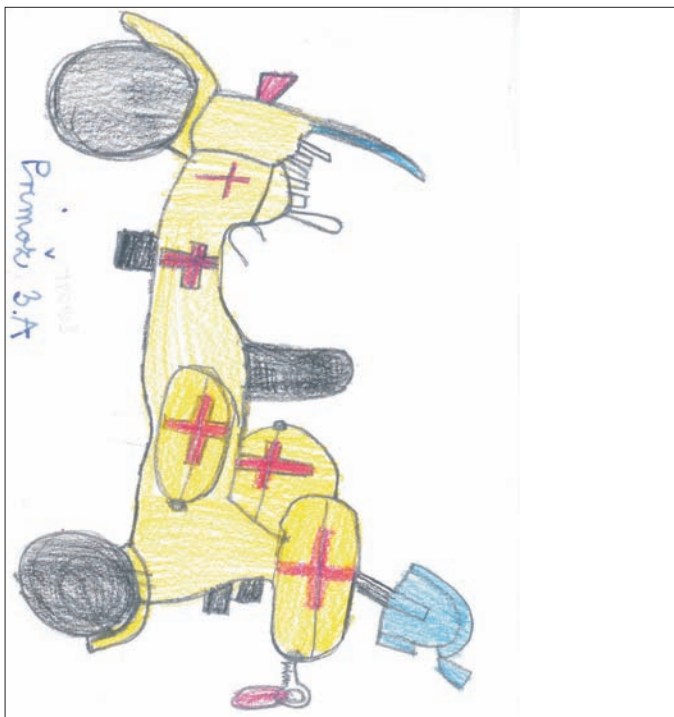
Ta dan je bilo lepo. Najbolj všeč mi je bil Pasavček.

Julija Jogan

V torek smo imeli prometni dan. Obiskali so nas: gasilci, reševalci, Rdeči križ in policist. Najbolj mi je bil všeč poligon za kolesa. Vozili smo se po poligonu. Učili smo se o prometu. Vsem je šlo dobro. Obiskal nas je predsednik prometa.



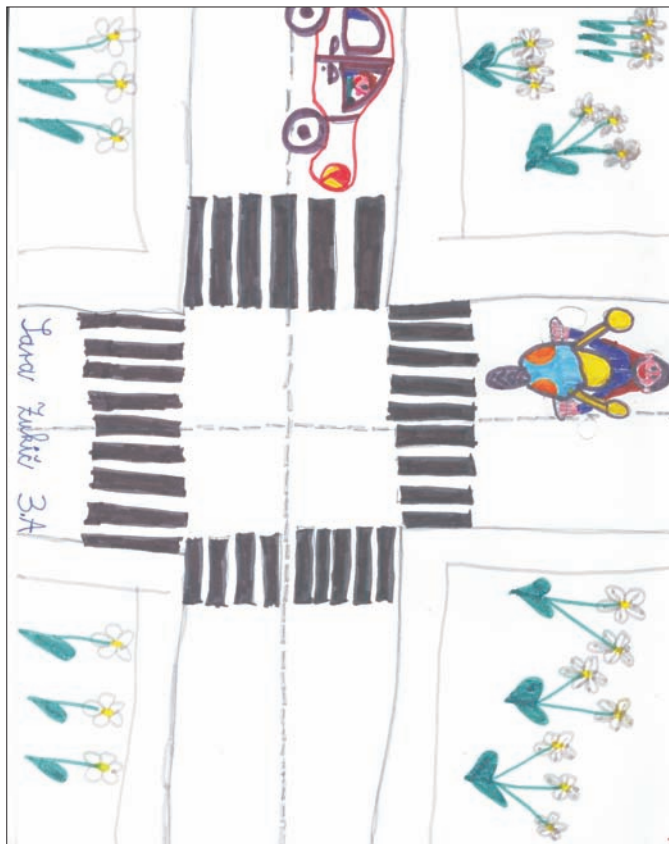
Jaka Kaučič



Primož Trobiš

V torek je bil tehniški dan. Prišli o gasilci, RK in reševalca z motorjem. Prišel je tudi Pasavček. Obiskal nas je tudi predsednik prometa. Povedali so nam, kakšne čelade moramo imeti. Pripeljali so kolesa. Imeli smo poligon in se zabavali. Vsem je šlo dobro.

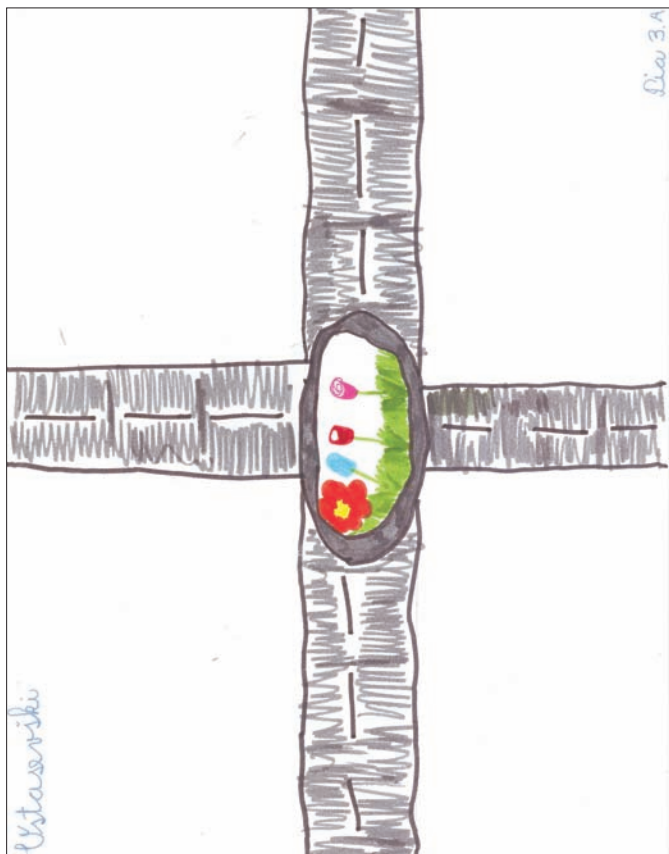
Tajda Ilčenko



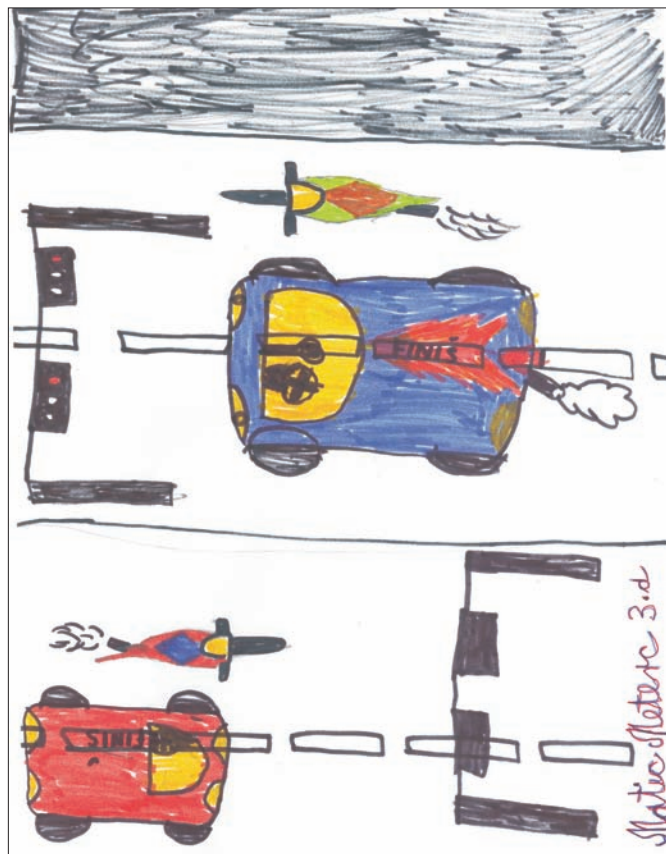
Sara Zukič



Anna Jalševac



Pia Ostasevski



Matic Meterc

Prispevki učencev 3. a razreda OŠ Dravlje, mentorica učiteljica Alenka Molk

DAN VARNOSTI NA OŠ VIČ

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in OŠ Vič sta v mesecu septembru na OŠ Vič organizirala Dan varnosti.

Ugotovitve kažejo, da se prometna varnost šolskih otrok v državi slabša kljub naporom institucij, ki se s to problematiko ukvarjajo. Prometna vzgoja je sestavni del vzgojno-izobraževalnega procesa v šoli in doma. Otroci naj bi tako pridobili primerno znanje o prometu in si privzgojili navade, s katerimi bodo kot udeleženci sodelovali v prometu.

Šolski okoliš OŠ Vič je velik tako, da se nekateri učenci v šolo vozijo s šolskim avtobusom. Šola ima dve lokaciji: eno na Abramovi ulici in drugo ob izredno prometni Tržaški cesti, ki je na severni strani omejena še z železniško progo. Učenci so primorani dobro poznati cestno-prometne predpise ne samo kot kolesarji, ampak že kot pešci.

Načrt varne šolske poti usmerja učence in njihove starše, da prihajajo in odhajajo iz šole po najbolj varni poti.

Dan varnosti je bil v letošnjem šolskem letu organiziran tako, da so na šolskem igrišču potekale razne aktivnosti, povezane s

prometno preventivo. K sodelovanju je SPVC uspel pridobiti tudi Rdeči križ Slovenije, predstavnike Prometne policije, policiste na konjih, Mestno redarstvo, Reševalno postajo, TOP Stil in predstavitev pravilne uporabe varnostnega pasu, Gasilsko društvo Vič in Kozarje ter predstavnike varnega rolanja iz šole Lucky Luka.

Namen Dneva varnosti je bil, da ustvarjamo dobre pogoje za vključevanje v promet in s tem zmanjšujemo tveganje nastanka nesreč in posledic.

Šolski otroci so še vodljivi, zato je začetna skrb nas odraslih še toliko bolj pomembna pri njihovi vzgoji o obnašanju v prometu.

Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in vsem zgoraj naštetim se kot udeleženci uspešnega, zanimivega in koristnega Dneva varnosti lepo zahvaljujemo in si želimo še kakšnega njihovega obiska.

Zdenka Hosta, OŠ Vič



TU JE NAŠA ŠOLSKA POT!

PROMETNI DAN NA OŠ DRAVLJE

Ker živimo v zelo prometnem delu Ljubljane, sredi blokovskega naselja ob Celovški cesti in ob ljubljanski obvoznici, se na Osnovni šoli Dravlje zavedamo, kako nevarna je lahko pot v šolo in iz šole in kako pomembna je vzgoja naših učencev za varnost v cestnem prometu. Vsako leto smo temu namenili nekaj dragocenega časa in truda, vsakič malo drugače.



Produkt preventivnega dneva na OŠ

Letos se nam je prvič porodila ideja, da bi na šoli izpeljali prometni dan. S to pobudo smo se obrnili na Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, kjer se je sekretar Zvone Milkovič z veseljem odzval. Tako je naš prometni dan nastajal v sodelovanju z njim. K sodelovanju je povabil reševalce s svojim vozilom in šolo rolanja Lucky Luka, mi pa smo poklicali še krajevne gasilce, policista s krajevne policijske postaje ter predstavnika Rdečega križa Slovenije.



Primož Trobiš, 3. a, mentorica Alenka Molk

Dejavnosti so se odvijale na več mestih oziroma postajah, na ploščadi pred šolo, zadaj na šolskem igrišču, v jedilnici, telovadnici in v računalniški učilnici. Najprej smo se vsi zbrali v šolski jedilnici, kjer sta nas nagovorila naša ravnateljica Erna Čibej in Zvone Milkovič. Nato je policist Mitja Belec mlajšim učencem povedal nekaj o varni vožnji s kolesom, starejši učen-

ci pa so se ob videokaseti pogovarjali o zmanjšanju medvrstniškega nasilja ter o varnosti v cestnem prometu. Njegovemu predavanju so sledile delavnice, na koncu pa smo si ogledali tudi razstavo izdelkov in risb, ki so jih naši učenci pripravili v tednu mobilnosti. Učenci so predstavili načrt varnih šolskih poti.

Na šolskem igrišču so si učenci lahko ogledali reševalno ter gasilsko vozilo z vso opremo, poleg njiju se je otrokom predstavil še reševalec Domen na motorju. Tam jih je pričakal tudi Pasavček, maskota, ki je na varnem avtomobilskem sedežu vedno pripeta s pasom. Njegovo geslo se glasi Red je vedno pas pripet. Pri njem so učenci 1. triletja dobili v dar pobarvanko in balončke. Ogledali so si še različne čelade in vsak otrok si je lahko vsaj eno poveznil na glavo ter se pri tem poučil o prednostih, ki jih ponuja. Učenci so tudi izvedeli, da je varna čelada tista, ki ima opravljen A-test. Največ veselja pa tudi težav je prinesla spretnostna vožnja s kolesom po poligonu, ki je bila prilagojena starostni stopnji učencev. Na poti so bili postavljeni prometni znaki in celo semafor. Nekateri mlajši učenci, ki so se uspešno prebili čez prvi - lažji poligon, so se lahko preizkusili tudi na zahtevnejšem poligonu. Tako so učenci lahko prenesli v prakso svoje do tedaj pridobljeno znanje o prometnih predpisih, tudi tisto, ki je ostalo v glavah od izobraževanja, ki so ga imeli tik pred tem v računalniški učilnici.

Zanimiva postaja je bila v šolski telovadnici. Tam so predstavniki Rdečega križa Slovenije s pomočjo lutke, ki so jo pripeljali s seboj, učili otroke oživljati ponesrečenca. Tega dne se je na ploščadi pred šolo predstavila tudi šola rolanja Lucky Luka.



Tajda Ilčenko, 3. a, mentorica Alenka Molk

Naš prometni dan je minil v prekrasnem vremenu in vzdušju. Učenci in učitelji smo bili izjemno navdušeni in odločili smo se, da ga bomo vključili v naš delovni načrt vsako šolsko leto. Trudili se bomo, da bo vsako leto boljši in kvalitetnejši. Radi bi se zahvalili Zvonetu Milkoviču za spodbudo, pomoč in sodelovanje, hvala tudi vsem, ki ste s predstavitvami ali kako drugače sodelovali pri organizaciji in izvedbi tega projekta.

Barbara Koritnik

DONATORJI IN SPONZORJI

1.	ABB d.o.o.
2.	AGROKOR d.o.o.
3.	B&B PAPIRNICA VEVČE d.d.
4.	BANKA SPARKASSE d.d.
5.	CESTNO PODJETJE LJUBLJANA d.d.
6.	CREATIV MEDIA Marketing in oglaševanje d.o.o.
7.	DDC Svetovanje inženiring d.o.o.
8.	DEBIS AC LEASING d.o.o.
9.	DINOS d.o.o.
10.	GEOPLIN d.o.o.
11.	GOZD LJUBLJANA d.d.
12.	GRADIS D.D.
13.	ISKRA SISTEMI d.d.
14.	LJUBLJANSKE MLEKARNE d.d.
15.	MAN Gospodarska vozila Slovenije d.o.o.
16.	MDM d.o.o.

17.	METROPOLIS MEDIA Podjetje za marketing d.o.o.
18.	MOBITEL d.d.
19.	PARKPLAN d.o.o.
20.	PHARMAKON d.d.
21.	EUROPLAKAT d.o.o.
22.	RAM 2 d.o.o.
23.	SAVA IP d.o.o.
24.	SCANIA SLOVENIJA d.o.o.
25.	SUMMIT LEASING & CREDIT d.o.o.
26.	TERMoelektrarna TOPLARNA LJUBLJANA D.O.O.
27.	TOJA Propaganda d.o.o.
28.	ZAVAROVALNICA TRIGLAV d.d., Območna enota Ljubljana
29.	ZIL INŽENIRING d.d.
30.	ŽALE Javno podjetje d.o.o.





ŽELIMO VARNO POT V ŠOLO!



OTROCI NIMAJO ZAVOR!