

Varna pot



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



Spoštovane bralke, bralci!

Spet je tu pomlad, z njo pa tudi nova številka Varne poti. Zvončke in druge pomladne rožice ste zagotovo že nabrali, prav tako ste se verjetno že podali na pomladanski kolesarski izlet. Greje nas toplo pomladno sonce, a upamo, da ste si kljub temu nadeli kolesarsko čelado. Vedno več je tudi odraslih kolesarjev, ki jo uporabljajo zaradi svoje varnosti v primeru padca ali nesreče, pa tudi zato, da so zgled otrokom. Vendar včasih samo zgled staršev (drugih odraslih) ni dovolj, da bi otroci uporabljali kolesarsko čelado. Nanjo je treba otroke navajati že pri prvih vožnjah in pri tem vztrajati. Smiselno je tudi poučiti otroke o pomenu uporabe kolesarske čelade in o tem, kakšne so lahko posledice, če je ne uporabljamo. Po neki raziskavi naj bi vozniki sicer bolj pazili na kolesarje, ki ne nosijo čelade, in to na ženske. A saj ni treba, da se zgodi prometna nesreča, čelada ščiti glavo tudi v primeru padcev.

Zagotovo je potrebno pred prvim pomladnim kolesarjenjem poskrbeti tudi za kolo. Tudi letos je bilo v istem obdobju kot lani več smrtnih žrtev v prometnih nesrečah, in sicer dve. Mar se Vizija nič odmika? Je to le vizija ali pa uresničljiv cilj? Za vsako državo je Vizija nič težko uresničljiv cilj, za Slovenijo pa še posebno. Še zdaleč nismo dosegli stopnje prometne varnosti, ki jo imajo v drugih državah. Če ne bomo spremenili našega razmišljanja, predvsem pa ravnanja v prometu, bo ta cilj za nas zares le vizija. Le kaj razmišlja voznik, ki zapelje skozi križišče, ko na semaforju gori rdeča luč? Ali pa voznik, ki skozi naselje ali mimo šolskega igrišča na vso moč pritiska na plin? In kaj pešec, ki teče čez cesto čez štiri vozne pasove, 100 metrov stran pa je prehod za pešce? Prometni znaki so postavljeni na določena mesta z namenom. Kje je naša prometna kultura, če sploh še vemo, kaj je to?

Prometna vzgoja je eden od načinov, s katerim lahko oblikujemo oz. vplivamo na razmišljanje in ravnanje udeležencev v prometu. SPV CP Republike Slovenije v sodelovanju z drugimi organizacijami pripravlja številne akcije in se vključuje vanje. Tako je od 19. do 25. februarja na celotnem ozemlju naše države potekal evropsko usklajen in poostren nadzor uporabe varnostnega pasu. Namen te akcije je bil zmanjšati posledice nesreč ter povečati stopnjo uporabe varnostnega pasu. Varnostni pas je vez z življenjem. Priprnite se vedno, ko se z vozilom odpravljate na pot, in zahtevajte to tudi od otrok in drugih sopotnikov. Draga, lepo zloščena pločevina, razkazovanje le-te in plin do konca nam v primeru nesreče, hudih poškodb, izgube bližnjih ne bo pomenila prav nič.

Varno pot!

Uredništvo

Kazalo

UVODNIK	2
Spoštovane bralke in bralci	
SPV	3
1. Globalni teden Združenih Narodov za varnost na cestah	
Pravilnik o spremembah in dopolnitvah pravilnika o prometni signalizaciji	
Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje...	
XI. občinsko tekmovanje, kaj veš o prometu?	
BESEDA STROKOVNJAKA	8
Nevarni traktorji v MOL-u	
Analiza prometne varnosti na območju MOL v letu 2006	
Novosti pri vožnji otrok v otroškem varnostnem sedežu	
AKTUALNO	13
Tehnika skrbi za varnost motoristov	
ZGODOVINA CESTNEGA PROMETA	14
Predor pod ljubljanskim gradom	
OSEBNI PORTRET	16
Najlepša podoba sveta	
ŠOLA, VRTEC	18
Prombola – Prometna tombola	
Knjiga ali dober zgled? Oboje!	
MNENJA, STALIŠČA	21
O prometni varnosti naše šole, šole F. Bevka	
Prometni krožek v osemletki in devetletki	
ZNANO, NEZNANO	24
Tudi v najglobljih dolinah je voda, ...	
AKCIJE	26
Dovolj imam pokanja – petarda je nevarna	
40 dni brez alkohola	
OTROŠKI KOTIČEK	28
Risbe za otroški kotiček	
DONATORJI	31

Navodila za pisanje člankov

Besedilo oddajte na disketi skupaj z natis-njenim 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 priprnite v jpg formatu ali pošljite original.

Glasilo VARNA POT

Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Gregor Feist

Zvone Milkovič

Cvetka Škof

Mira Vidmar Kuret

Odgovorni urednik

Zvone Milkovič

Lektorica

Vanda Bedenk

Tehnično urejanje in oblikovanje

PANCOPY printstudio

Tisk

Tiskarna Toya

Naklada

600 izvodov

Naslov uredništva

SPV MOL, Trg MDB 7, 1000 Ljubljana

Tel.: 01/306 17 70, 306 17 71

e-mail: zvone.milkovic@ljubljana.si

www.ljubljana.si/zamecane/izvestneuprave/index.html

ISSN 1580-6995

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

1. Globalni teden Združenih narodov za varnost na cestah – prometna varnost ni naključje



**PROMETNA VARNOST
NI NAKLJUČJE**

Organizacija združenih narodov je v letu 2005 prvič obravnavala svetovne razsežnosti posledic prometnih nesreč, saj se z razvojem motorizacije v deželah v razvoju izjemno povečuje tudi število žrtev. Ocena strokovnjakov je, da na svetu vsako leto zaradi posledic prometnih nesreč umre od 1 000 000 do 1 200 000 ljudi.

Na podlagi resolucije Organizacije združenih narodov A/RES/60/5 o izboljšanju varnosti v cestnem prometu sta Ekonomska komisija OZN za Evropo (ECE OZN) in Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) skupaj razglasila 1. Globalni teden za varnost na cestah, ki bo od 23. do 29. aprila 2007, ki je usmerjen predvsem k ukrepom za večjo varnost mladih v cestnem prometu.

Nosilec aktivnosti za izvedbo 1. Globalnega tedna varnosti na cestah je v skladu z Obdobnim načrtom za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letu 2007, ki ga je sprejela Vlada RS na 107. seji 1. 2. 2007, Direkcija Republike Slo-

venije za ceste, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Direkcija Republike Slovenije za ceste, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, je pripravil predlog temeljnih aktivnosti in Program za sodelovanje pri izvajanju aktivnosti v 1. Globalnem tednu varnosti v cestnem prometu, ki bodo potekale od 23. do 29. aprila 2007. Po predlogu aktivnosti so te usmerjene na 4 področja, in sicer: Projekt Mladi v prometu – premlad.si; Ulice otrokom; Konferenca Mladi v prometu in Prireditve in dogodki za varnost prometa.

Z aktivnostmi se želi opozoriti na veliko ogroženost mladih v cestnem prometu in spodbuditi večjo kvaliteto pri izvajanju različnih aktivnosti, ki so namenjene mladim, ter večjo aktivnost mladih. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana se je v pripravo in organizacijo 1. Globalnega tedna varnosti v cestnem prometu vključil takoj, in sicer s posvetom na DRSC Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in z razgovorom s predstavniki za stike z javnostjo na Mestni občini Ljubljana, kjer je bilo med drugim tudi dogovorjeno, da se pripravijo možne lokacije izvajanja projekta in aktivnosti, ki so vezane na nalogo Ulice otrokom.

Nekaj naših predlogov za organizacijo in izvedbo 1. Globalnega tedna združenih narodov za varnost na cestah – Prometna varnost ni naključje, dne 25. aprila 2007:

- prikaz prometne ureditve v okolici šol, npr. s prikazom načrta varnih šolskih poti le za domaćino šolo ali pa za vse šole, ki sodelujejo,
- ogled filma, videokasete ali diapozitivov o prometni varnosti,
- izvedba spretnostne vožnje na kolesih (poligon), poznavanje prometnih znakov in predpisov, odpravljanje napak in manjša popravila kolesa,
- izdelava spisov ali risb na temo Prometna varnost,
- likovne oz. modelarske delavnice na temo Varnost v cestnem prometu,
- odprte razstave že prej izdelanih slik ali pa razglasitev najboljših spisov,
- predavanja na temo Zaščitna čelada,
- risanje na prometnih površinah pred šolo (cesta, parkirišče) ali na igriščih,
- prikaz prometnih situacij na »prometnih prti« za učence nižjih razredov,
- predstavitev pravilno opremljenih koles, koles z motorjem, varnostnih čelad,
- predstavitev kresničk in oblačil, ki zagotavljajo večjo vidnost otrok,
- prikaz dejavnosti in opreme Policije, gasilcev, reševalcev, Rdečega križa, Mestnega redarstva, društev in združenj, ki se ukvarjajo s prometno vsebino ...

Ulice otrokom!

Nesluten razvoj avtomobilov, svoboda in mobilnost, ki nam jo omogočajo, so s seboj prinesli tudi neželene posledice. Z avtomobili smo zasedli površine, ki so bile včasih namenjene otrokom, pešcem in prebivalcem urbanih središč. Z akcijo Ulice otrokom, ki poteka v okviru 1. Globalnega tedna Združenih narodov za varnost na cestah, želimo spodbuditi urejanje površin v naseljih, na katerih se lahko otroci varno igrajo, urejanje varnih šolskih poti, površin za pešce in kolesarje. Namenimo ULICE OTROKOM!

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA PROMET
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE

PROMETNA VARNOST
NI NAKLJUČJE

Vozimo pametno!

Naše ulice lahko ponovno preplavi otroški smeh, brezskrbna igrivost, radoživost. Postanejo lahko prostor za druženje s sosedi, prijatelji in znanci. Smo mar v današnjem svetu, kjer imajo prednost večji, močnejši in agresivnejši jekleni konjički pozabili, kaj je to? Ne, nikakor!

Povrnimo ulicam v okolici šol in vrtcev, v bivalnih naseljih kvaliteto mirnega in varnega življenja. Preuredimo jih v območja umirjenega prometa, kjer ima prednost igra otrok, kolesar in pešec. Z zasaditvijo dreves in cvetlic naj ulice postanejo še bolj prijetne in prijazne, hitrost vožnje pa omejimo na 10 km/h. Naj bo območje umirjenega prometa, območje mojega sproščenega življenja.

Spoštovani vozniki, zahvaljujemo se vam:

- ker upoštevate omejitve hitrosti in vozite počasi v okolici šol, vrtcev in bivalnih naseljih
- ker spoštujete površine varnih šolskih poti, poti namenjenim pešcem in kolesarjem
- ker upoštevate prepovedi parkiranja na pločnikih, zaznamovanih prehodih za pešce, ter drugih površin namenjenih pešcem in kolesarjem
- ker vedno ustavite pred prehodom za pešce in pešcem omogočite varno prečkanje ceste

Z drobnimi vsakodnevnimi pozornostmi, skrbjo in prijaznostjo lahko naredimo veliko. Zahvaljujemo se vam za vašo prizadevanja za bolj varen in prijaznejši promet.



**PROMETNA VARNOST
NI NAKLJUČJE**





- predstavitev šole rolanja,
- preizkus naletne teže na tehnicah, zaletavčku – varnostni pas, reakcijskega časa na napravi STOPKO, preizkus alkoholiziranosti na alkotesterju in uporaba otroških sedežev in pripetosti otrok na mini vozilu,
- predstavitev kolesarske opreme in varnega kolesa (Velo, Rog ...),
- organizacija lutkovne igrice na temo Promet,
- izvedba programa JUMICAR.

Prireditve v Tednu prometne varnosti naj bi se udeležili vsi učenci izbrane osnovne šole in učenci tretjih ali četrtnih razredov drugih osnovnih šol.

V skladu z dogovori na pristojnem Oddelku za promet Mestne občine Ljubljana so predlagane za izvedbo aktivnosti 25. aprila 2007 naslednje lokacije:

zapora Puharjeve ulice pred Oš Prežihovega Voranca, zapora ulice Na Gaju pred Oš Vižmarje Brod, zapora Koširjeve ulice pred Oš Ketteja in Murna, zapora Ulice Stare črnuče pred Oš Narodnega heroja Maksa Pečarja in zapora servisnega dela Orlove ceste Oš Oskarja Kovačiča (Stara šola).

Prireditve na šoli bi se odvijala med 9.00 in 13.00 uro na prometni površini ob šoli, ki bo zaprta za ves promet. Za zaporo in vsa potrebna dovoljenja bo poskrbel Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana.

Organizator je osnovna šola. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL bo organizatorjem pomagal kolikor bo mogoče. Enako podporo so obljubili tudi soorganizatorji prireditve Policijska uprava Ljubljana, ZŠAM, Rdeči križ, avtomoto društva in ostali sodelavci.

Tajnik SPV CP MOL Zvone Milkovič

Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 – 2011

SKUPAJ ZA VEČJO VARNOST

Državni zbor je v mesecu decembru sprejel Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 – 2011 (Skupaj za večjo varnost), ki določa temeljne cilje in poti za njihovo uresničevanje. Postavljeni so zelo zahtevni cilji in programi, ki zahtevajo strokovno, angažirano in skladno delo državnih organov, samoupravnih lokalnih skupnosti, podjetij in organizacij civilne družbe.

Vizija nič

Na nacionalni ravni je sprejemljiv cilj, da moramo do leta 2011 prepoloviti število mrtvih, da na naših cestah ne bo umrlo več kot 124 ljudi. Na lokalni ravni pa je zaradi majhnega števila prometnih nesreč in njihovih posledic sprejemljiva le Vizija nič, saj je vrsta občin, v katerih nekaj let ni bilo prometne nesreče z najtežjimi posledicami.

Pobudo za sprejem Vizije nič so dale skandinavske države. Na državni ravni je Vizijo nič prvi sprejel švedski parlament 9. oktobra 1997, zelo načrtno jo uveljavljajo tudi v Švici, na Nizozemskem in v nekaterih drugih državah. Vizijo nič je kot del NPVCP sprejel tudi Državni zbor Republike Slovenije.

Vizija nič je dolgoročni cilj, da na cestah ne bo mrtvih in hudo poškodovanih. Zahteva, da je prometni sistem oblikovan in da deluje tako, da ne pride do prometne nesreče z najtežjimi posledicami.

Vizija nič obvezuje državne organe in organizacije, organe lokalne skupnosti, strokovne institucije, organizacije civilne družbe in posameznike, da vse svoje odločitve in ravnanja usmerijo k njeni uresnitvi.

Droben, a pomemben prispevek k uresničevanju vizije lahko dodajo vzgojiteljice v vrtcu, učitelj ali učiteljica, zdravnik ali zdravnica, policist ali policistka... do županov in županj, direktorjev ali direktoric v podjetju. Vsak lahko vplete v svoje delo nasvet, ukrep, odločitev, ki prispeva k večji varnosti na cestah tudi, če to ni del njegove redne obveznosti. Vizija nič seveda ni pomembna le zaradi humanih vzgibov, da preprečimo nesreče in njihove posledice. Družbena škoda zaradi posledic prometnih nesreč v Sloveniji, ko izgubljammo približno 250 milijonov evrov, je enostavno nesprejemljiva. Ne samo da izgubljammo ljudi, da izgubljammo življenja, ki so enkratna in nenadomestljiva. Zavedati se moramo, da vsaka smrtna žrtev v prometu pomeni (po ocenah v letu 2006) 750 000 evrov družbene škode. Zato je nujno, da začnemo uporabljati izkušnje vrste evropskih držav, ki kažejo, da so investicije v večjo varnost stroškovno učinkovite, ekonomsko upravičene in dajejo izjemno dobre kratkoročne in dolgoročne rezultate. Zmanjšanje števila mrtvih in hudo poškodovanih pomeni tudi manjšo družbeno škodo.

Priprava in izvajanje programov na lokalni ravni

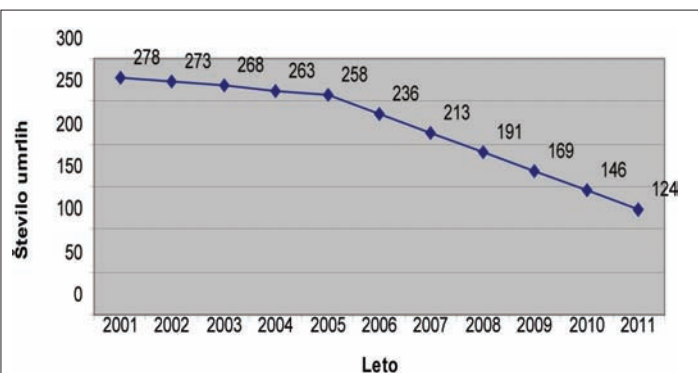
Nacionalni program varnosti cestnega prometa opredeljuje le zasnove aktivnosti na lokalni ravni, saj so te v pristojnosti samoupravnih lokalnih skupnosti. Predvideva, da bodo lokalne skupnosti:

- sprejele program varnosti cestnega prometa z opredeljenimi cilji in nalogami
- izvajale naloge, ki se nanašajo na varen in nemoten promet na občinskih cestah
- predlagale dodatne dejavnosti, če so potrebne za zagotavljanje varnosti cestnega prometa
- sodelovale z nosilci programa in posameznih ukrepov na državni ravni
- podpirale svet za preventivno delovanje glede varnosti cestnega prometa

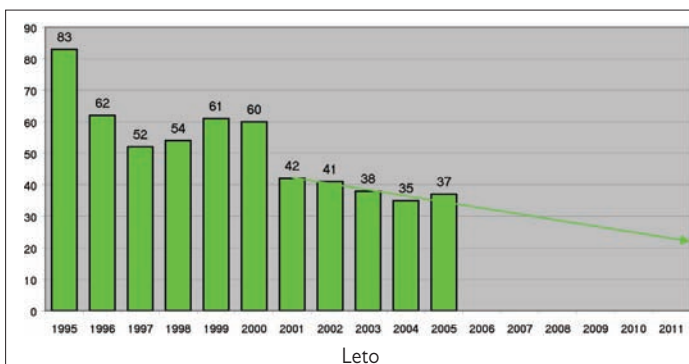
Gotovo bodo mestne in druge večje občine pripravile celovite programe, ki bodo obravnavali vse ključne dejavnike varnosti (cestno infrastrukturo, vozila in ravnanje človeka) in bodo povezale delo organov občine, organizacij, podjetij, društev in združenj civilne družbe. V srednje velikih in manjših občinah (glede na velikost občine, razvejanost cestne mreže in prebivalstvo) pa bodo program in ukrepi prilagojeni možnostim in problematiki na določenem območju. V vseh primerih je smiselno in nujno povezovanje in sodelovanje s sosednjimi občinami, saj je ogroženost posameznih skupin udeležencev pogosto odvisna od ceste v določenem okolju (njene kategorije, vrste prometa, obremenjenosti...) in se problemi ne končajo na občinskih mejah.

Vloga SPV

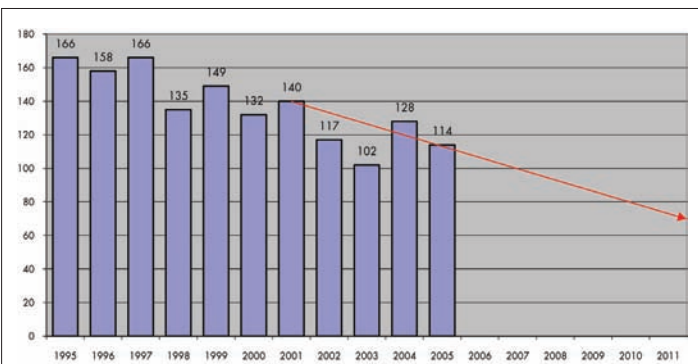
Za uspešno pripravo programa varnosti cestnega prometa v večini občin in za njegovo izvajanje je predlagano, da je glavni nosilec Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Kot organ lokalne skupnosti ima SPVCP ustrezno vlogo in možnost, da program ter predloge za posamezne akcije in ukrepe ustrezno predstavi, utemelji in prispeva k njegovi izvedbi.



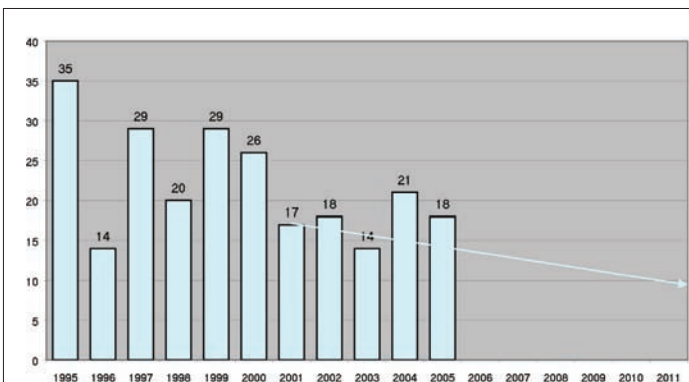
Prikaz linearnega zmanjšanja števila umrlih med 2001 in 2005 ter predvideno zmanjšanje med 2005 in 2011



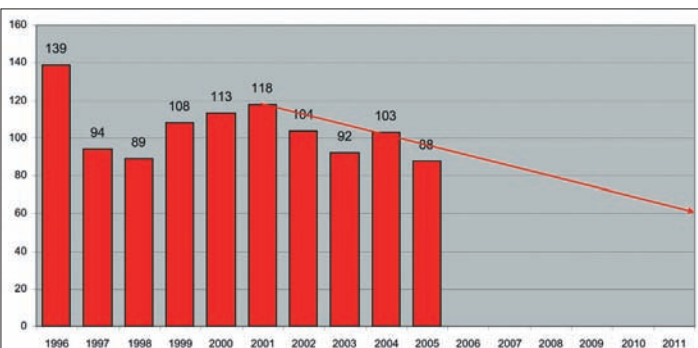
Število mrtvih pešcev zaradi posledic prometnih nesreč



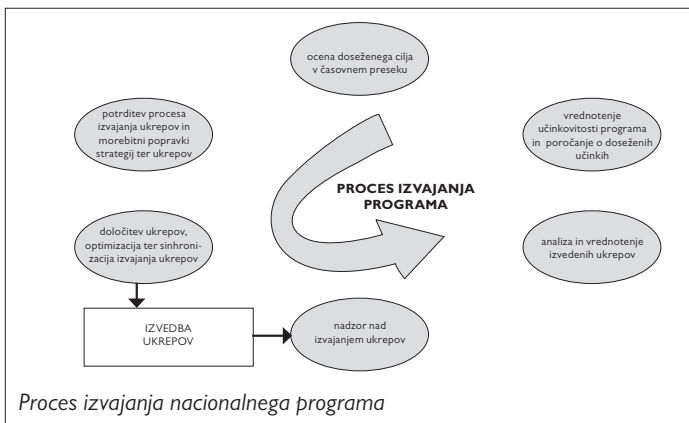
Število mrtvih v prometnih nesrečah za katere je bil vzrok prevelika ali neustrezna hitrost



Število mrtvih kolesarjev v prometnih nesrečah



Število mrtvih v prometnih nesrečah v katerih je bil povzročitelj pod vplivom alkohola



Proces izvajanja nacionalnega programa

Organiziranost v mestni občini

V mestnih občinah ali večjih občinah, kjer se stava SPV enostavno ne more zjeti vseh dejavnikov, ki lahko pomembno vplivajo na varnost cestnega prometa, pa je smiselno, da bi tako kot na državni ravni oblikovali posebne odbore za izvajanje programa varnosti cestnega prometa s programskim odborom in odgovornim vodjo programa.

Programski odbor

V programu varnosti cestnega prometa bi morali sodelovati predstavniki lokalne skupnosti, njegova delovna telesa, odgovorna za promet, za družbene dejavnosti, predvsem za predšolsko in osnovnošolsko dejavnost, upravljavci cest, policija, komunalni redarji, predstavniki šol, civilnih organizacij, društev, krajevnih in četrtinskih skupnosti ter predstavniki medijev.

Vodja projektov

Ta sam ali s svojimi pomočniki (največ 2–4), operativno skrbi za vodenje in izvajanje posameznih projektov (npr. za umirjanje prometa, za preventivo, za propagando...).

V programskem odboru je predlagano, da sodelujejo:

- župan ali podžupan
- tajnik občine (direktor)
- prometni strokovnjaki, urbanisti, strokovnjaki na področju preventive
- upravljavci cest in drugi izvajalci
- vzgojiteljice in učiteljice v vrtcih in šolah
- avtošole
- policija, sodniki za prekrške
- zdravniki, reševalne službe, predstavniki RK
- predstavniki društev (AMD, ZŠAM, turistična društva, gasilci ...)
- mladinski klubi, diskoteke, DJ-eji
- predstavniki četrtinskih, krajevnih skupnosti
- lokalni mediji

Naloge Programskega odbora

- Zbira ideje za izboljšanje varnosti cestnega prometa (objektivne podatke o nevarnih mestih na cestah na območju občine, pobude in želje občanov za ureditev infrastrukturnih problemov, za izvedbo preventivnih akcij ali propagandnih akcij na območju občine ali akcij, ki bi jih lahko izpeljali na ravni države).

- Izbere najustreznejše projekte in akcije, ki jih bo izvajala lokalna skupnost in zagotavlja podporo za izbrane projekte (finančno, kadrovske, moralno in medijsko).
- Nadzira izvajanje projektov in skrbi za ustrezne povezave med različnimi nosilci nalog, še zlasti v večji občinah in mestnih občinah, kjer bodo pri uresničevanju sodelovale različne organizacije.
- Skrbi za informiranost o sprejetih akcijah in ukrepih in o njihovem uresničevanju.

Vsebina programov za varnost prometa na lokalni ravni

Na lokalni ravni je v skladu s pristojnostmi lokalnih skupnosti in možnostmi za pripravo in izvedbo učinkovitih ukrepov za večjo varnost cestnega prometa smiselno pripraviti predvsem ukrepe in akcije na

- področju cestne infrastrukture
- preventivnih akcijah
- propagandnih programih in obveščanju javnosti
- represivnih ukrepov za izvajanje občinskih odlokov



A. Področje cestne infrastrukture

Za določitev vsebin, ki jim je potrebno na ravni lokalne skupnosti posvetiti posebno pozornost je predlagano, da bi se upoštevala nekatera skupna načela:

- zbiranje podatkov o prometnih nesrečah
- identifikacija nevarnih mest, odsekov ali območij, ogroženih skupin
- skrb za varne šolske poti
- analiza stanja
- načrtovanje ukrepov
- vrednotenje ukrepov in izbor
- izvajanje ukrepov
- opazovanje učinkov in vrednotenje rezultatov

B. Preventivne in propagandne akcije

V program ukrepov za varnost cestnega prometa je smiselno vgraditi uspešne in uveljavljene programe in akcije, ki jih je že doslej izvajal občinski svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in ki so temeljile na:

- sodelovanju s starši
- prometni vzgoji v vrtcih
- prometni vzgoji v osnovni šoli
- programih za osveščanje voznikov in njihovem stalnem izpopolnjevanju
- spodbujanju dela prostovoljcev za večjo varnost v cestnem prometu

Alkohol

- Organizacija prireditev za mlade brez alkohola in nagrajevanje udeležbe na zabavah brez alkohola
- Preventivne akcije v klubih in diskotekah z alkokotestirji
- Organizacija javnega prevoza in cenejše vožnje v smereh, kjer potekajo zabave
- Zagotavljanje cenejših brezalkoholnih pijač
- Preureditev šolskih območij (območje brez bifejev in lokalov)

Hitrost

- Preventivne akcije za uveljavljanje pozitivnih stališč do ukrepov za umirjanje prometa
- Uporaba preventivnih radarskih tabel, ki kažejo hitrosti vožnje
- Postavitev stacionarnih radarjev na mestnih ulicah in občinskih cestah
- Izvedba akcij z nagrajevanjem voznikov, ki so strpni, prijazni in upoštevajo pravila
- Organizacija ali sodelovanje na prireditvah z napravami, ki nazorno prikazujejo posledice hitrosti

Varnostni pas

- Preventivne akcije za uveljavljanje pozitivnih stališč do otroških sedežev in varnostnih pasov (pasavček)
- Organizacija ali sodelovanje na prireditvah z napravami, ki nazorno prikazujejo pravilno uporabo in možne posledice ob trkih, če pas ni uporabljen

Pri izvajanju ukrepov za varnost cestnega prometa in akcij nam bo v veliko pomoč tudi evidentiranje prometnih nesreč v naseljih s pomočjo kart.

Pri tem nam zelo pomagajo podatki o prometnih nesrečah. Iz njih zvedemo ne le o subjektivnih ter objektivnih vzrokih nesreče, temveč tudi kakšna je varnost udeležencev v prometu. Hitro lahko ugotovimo, kdo je v prometu najbolj ogrožen in kje so locirane pasti oziroma žarišča prometnih nesreč. S karto lahko tudi spremljamo prometne nesreče:

- a) pešcev (na površini za pešce ali vozišču, podnevi ali ponoči)
- b) otrok (predšolskih in šolskih)
- c) kolesarjev
- d) glede na vidljivost (dobra – dan, slaba – noč, mrak, megla)
- e) motornih vozil (tovorna, avtobusi, osebna), kolesarjev in pešcev
- f) tipov nesreč (čelni, stranski in bočni trk, nalet, trk v fiksno oviro)

V zvezi z izdelavo Programa varnosti cestnega prometa MOL bo potrebno sklicati posvet za tiste, ki bodo vključeni v ta projekt na MOL in širše in ga bodo pripravljali, da bi bil dokument čimbolj življenjski in izvedljiv, saj bomo samo tako lahko zmanjšali morijo na slovenskih cestah ter zapisano v Programu varnosti cestnega prometa MOL ne bo mrtva črka na papirju.

Tajnik SPV CP MOL Zvone Milkovič

Pravilnik o spremembah in dopolnitvah pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah

(Uradni list RS, št. 110/06)

V Uradnem listu RS, št. 110/06, je bil objavljen v mesecu decembru Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah.

V njem ni bistvenih novosti. Večinoma gre za grafične spremembe ali za lektorske popravke besedil, deloma smiselne, ki zmanjšujejo možnosti različnih pravnih zapletov.

Novosti pravilnika so:

Med obvestilne prometne znake sodi zdaj pravokotna tabla z belo osnovo, napisom šola, znakom za posebno pozornost in simbolom otrok. Imamo levo in desno različico, odvisno na kateri strani vozišča je šola (znak imenovan eksplozija).

Črno obrobljeni znak za naselje pomeni vožnjo z največ 50 km/h, če ni drugače določeno.

Z večjo hitrostjo delate prekršek takoj za tablo. Neobrobiljeni znak z imenom naselja pomeni samo bližnje naselje. Ne omejuje hitrosti, ampak se ta ureja s posebnim znakom, če je potrebno. Novost je obvestilni znak za sa-



modejno merjenje hitrosti, ki označuje bližino mesta, kjer se stalno ali občasno opravljajo samodejne meritve hitrosti. Velja tudi napis radar pod znakom za omejitev hitrosti. Pri ročnem načinu merjenja hitrosti se takšnih znakov ne postavlja.

Na obvestilnih predznakih za preusmeritev prometa, za zapiranje posameznih prometnih pasov in podobno, mora biti jasno označeno število in smer prometnih pasov, v samo linijo prometnega pasu pa vnesen prometni znak za omejitev za določeno vrsto vozil, če je pas tej namenjen.



Če ste ob znaku za prepoved prehitevanja že vstric s prehitevalnim, smete dokončati prehitevanje, če je varno. Pri svetlobnih znakih velja, da imajo veljavnost običajnega prometne-

ga znaka, če svetijo neprekinjeno. Če pa svetijo utripajoče oziroma se ritmično izmenjujejo z drugačno vsebino, imajo samo veljavo obvestilnega znaka.

Talne oznake bodo na bolj obremenjenih in pomembnejših voziščih iz debeloslojnih materialov, podobno kot to že vidimo na nekaterih kolesarskih stezah.

Motorno kolo s priklopo se odslej v tem dokumentu imenuje motorno kolo s stranskim priklopnikom.



Med prometne znake so sprejete oznake v predorih, ki označujejo smer ali oddaljenost od izhoda v sili.

Rjavi obvestilni znaki za kulturne in turistične znamenitosti odslej veljajo tudi za varovana območja narave, ki so naravne vrednote, za varovana območja narave in Nature 2000.



Zelo pomembna novost je v 47. členu, ki pravi: »Na varnostne ograje smejo biti pritrjene naprave ali elementi, ki v primeru padca motorista zmanjšujejo možnosti trka motorista v steber varnostne ograje.« Velik korak naprej!



Znaki za izvoze in razcepe na avtocestah morajo biti opremljeni s številkami, ki bistveno olajšujejo orientacijo, posebno tujcem.

Vse spremenjene določbe ne bodo uveljavljene takoj. Za nekatere velja, da bodo za menjale dosedanje v desetih letih.

Zanimiva je določba v 67. členu, ki pravi, da se do izdaje slovenskih standardov in tehničnih specifikacij za izdelavo in postavljanje prometne signalizacije in prometne opreme uporabljajo JUS standardi, ki so bili izdani pred letom 1990.

Tajnik SPV CP MOL
Zvone Milkovič

XI. Občinsko tekmovanje: kaj veš o prometu?

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL organizira na Osnovni šoli Prule XI. Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu za učence s kolesi in kolesi z motorji.

Tekmovanje bo v torek, dne 15. maja 2007 na Osnovni šoli Prule, Prule 13, pod pokroviteljstvom župana Zorana Jankovića.

Na tekmovanju praviloma sodelujejo učenci s kolesi oz. učenci s kolesi z motorjem, ki so bili najboljše uvrščeni na šolskih tekmovanjih.

Tekmovanje poteka posamično in ekipno. V ekipi sta po dva tekmovalca osnovne šole, ki ne smeta biti mlajša od 11 let in starejša od 15 let. Tekmovalci s kolesi morajo imeti opravljen kolesarski izpit, s kolesi z motorjem pa vozniško dovoljenje H-kategorije.

Tekmovalci morajo na vožnji po prometnih površinah in na spretnostnem poligonu uporabljati zaščitno kolesarsko čelado oz. zaščitno čelado za motor.

Na tekmovanju lahko sodelujejo tudi tekmovalci osnovnih šol novonastalih občin na področju bivše Mestne občine Ljubljana. Tekmovanje obsega testiranje, spretnostno vožnjo

na poligonu in vožnjo po prometnih površinah (mestnih ulicah).

Na tekmovanju bodo sodelovali kot ocenjevalci inštruktorji nekaterih avtošol in Izpitnega centra Ljubljana. V organizacijo so še vključeni predstavniki avtomoto društev, Združenje šoferjev in avtomekanikov ljubljanske regije, Policije, Mestnega redarstva, Mestne uprave MOL, Osnovne šole Prule, reševalcev, gasilcev in Ministrstva za promet, Direkcije Republike Slovenije za ceste ter Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Tekmovanje se bo začelo ob 8.30 uri in bo potekalo po programu, ki ga je sprejel organizacijski odbor za pripravo in

izvedbo XI. Občinskega tekmovanja Kaj veš o prometu.

Najboljši trije v posamezni kategoriji bodo prejeli medalje, praktične nagrade in diplome, ostali udeleženci diplome, ekipa pa praktično nagrado za osvojeno prvo mesto.

Zmagovalci v posameznih kategorijah bodo udeleženci Republiškega tekmovanja Kaj veš o prometu, ki bo zadnji vikend v mesecu maju v Kranju.

Tajnik SPV CP MOL
Zvone Milkovič



(Ne)varni traktorji v MOL-u

Mestna občina Ljubljana ima obširno kmetijsko zaledje. Po podatkih Oddelka za gospodarstvo in njihove Službe za kmetijstvo MOL-a kmetijska zemljišča skupaj z gozdom pokrivajo dve tretjini prostora Mestne občine Ljubljana (površina Mestne občine Ljubljana je 27499 ha, od tega 10962 kmetijskih površin in 10687 gozdnih površin).

Po podatkih popisa prebivalstva leta 1991 je bilo na območju Mestne občine Ljubljana 1343 kmetij, povprečna velikost kmetije pa je bila 4,0 ha.

Po popisu kmetijstva leta 2000 pa je bilo 924 kmetij in povprečna velikost kmetije 6,4 ha. Število kmetij se je v desetletnem obdobju zmanjšalo skoraj za tretjino, velikostna struktura kmetije pa se je izboljšala in kaže na trend povečevanja letih. Kmetijstva si danes ne moremo več predstavljati brez traktorjev, ki sicer spadajo med vozila. Dela z njimi se opravljajo tako na javnih cestnih površinah kot na polju. V MOL-u je bilo po Popisu kmetijstva iz leta 2000 na družinskih kmetijah 1248 traktorjev. Podatki MNZ za MOL za isto leto pa govorijo o 1047 registriranih traktorjih s povprečno močjo 36,5 kW. Konec decembra leta 2004 je bilo na področju MOL-a registriranih 1157 traktorjev, od tega 168 v lasti pravnih oseb ter 989 v lasti fizičnih oseb. Zanimiv pa je podatek, da je bilo na področju MOL-a konec leta 2006 kar 11985 lastnikov F- kategorije (vozniško dovoljenje za traktor).

Sicer pa je v celi Sloveniji po Popisu kmetijstva iz leta 2000 nekaj več kot 111000 traktorjev. Zakonsko morajo biti ti že nekaj desetletij opremljeni s kabino ali lokom. Kljub temu da so omenjene zaščitne konstrukcije prispevale k manjšemu številu smrtnih nesreč pri delu s traktorji, se nesreče v kmetijstvu še vedno dogajajo. Nekateri med njimi so še vedno smrtni. Po podatkih Sveta za preventivo in varnost v cestnem prometu pa največ (smrtnih) nesreč nastane zaradi prevrnitve traktorja, zato tudi pravimo, da kabina rešuje življenje.



Slika 1: Majhen traktor z globljo konstrukcijo, starejšega letnika, brez loka ali kabine, da o kakšnem pasu ne govorimo – nevaren ob morebitni nezgodi. Slika, posneta v Ljubljani letošnjo zimo.

Slovenija ima od 1. maja 2004 zakonodajo na področju traktorjev skladno z zahtevami Evropske unije. Na področju homologacije traktorjev je cela vrsta predpisov in zahtev, ki jih mora proizvajalec traktorjev izpolniti, da se ta lahko pro-

daja in registrira. Tudi za kabino ali lok (okvir) veljajo določene trdnostne zahteve, da se lahko vgrajujejo na traktorje. Poleg teh varnostnih zahtev mora kabina izpolniti še druge zahteve, ko so na primer ergonomske (vidno polje, dostop v kabino, dosegljivost komandnih ročic

Tabela: Podatki glede števila traktorjev na t.i. družinskih kmetijah za MOL po Popisu kmetijstva leta 2000

Moč traktorjev	< 18 kW	19 - 37 kW	38 - 59 kW	> 60 kW
Število traktorjev	191	944	300	26

itd.). Preverjanja homologacijskih zahtev opravljajo za to akreditirane institucije.



Slika 2: Na Kmetijskem inštitutu Slovenije – Oddelku za kmetijsko tehniko izvajamo tudi trdnostne preizkuse traktorskih kabin. Za to je potrebna posebna merilna oprema in specialna naprava za izvedbo trdnostnih preizkusov. Kabina po končni obremenitvi z bočno silo s pomočjo hidravličnega cilindra (Foto: Viktor Jejčič)



Slika 3: Delovne nesreče s traktorji so bolj pogoste kot cestne nesreče zaradi razgibanega terena, prevelike vlažnosti podlage (tal, trave), dela na prevelikem nagibu itd. Vzrokov nesreč je lahko zelo veliko, najhujše (smrtni) nesreče pa so največkrat posledica prevrnitve traktorja. (vir slike: Dnevnik – Direkt).

Zaščitna konstrukcija pri prevrnitvi – zaščitna kabina ali okvir – pomeni konstrukcijo na traktorju, katere bistveni namen je preprečiti ali omejiti nevarnosti za voznika zaradi prevrnitve med običajno uporabo traktorja. Namen trdnostnih (homologacijskih) preskusov, ki se izvedejo s posebnimi pripravami, je simulirati take obremenitve, ki delujejo na zaščitno konstrukcijo v primeru prevrnitve traktorja. Ti preskusi omogočajo preučevanje trdnosti zaščitne konstrukcije vseh pritrdilnih elementov, ki se pritrjujejo na traktor, in vseh traktorskih delov, ki prenašajo preskusno silo. Med pre-

skusi zaščitna konstrukcija nikjer ne sme prodrati v varen prostor. Ta prostor ne sme ostati izven zaščite, ki jo nudi kabina ali lok. Zaščitna konstrukcija mora torej pri prevrnitvi zagotoviti dovolj velik varen prostor za zavarovanje voznika. Ob tem pa mora konstrukcija absorbirati tu-

di določeno energijo. Trdnostni preizkusi se izvedejo iz zadnje, bočne in zgornje strani kabine. Lahko so statične meritve ali pa preizkusi s padajočo utežjo znane mase.

Danes že kar nekaj proizvajalcev vgrajuje varnostne pasove na sedeže traktorjev. Ti pasovi so zakonsko obvezni za vse traktorje, ki dosegajo hitrost več kot 40 km/h, za ostale pa je taka vgradnja pasu dobrodošel prispevek k večji varnosti uporabnika traktorja. Uporaba varnostnega pasu v traktorju pa zagotavlja ob kabini ali lok dodatno varnost traktoristu. Pogosta napaka je namreč instinktivno skakanje iz traktorja ob morebitnem prevračanju. Traktor se nato običajno zvrne na bežečega traktorista, saj le-ti navadno skačejo na tisto stran na katero se traktor prevrača. Pogosto tudi ob prevračanju traktorja traktorist pade iz traktorja, ki ga nato zmečka. Neprivezanega traktorista ob morebitnem prevračanju traktorja premetava iz enega kota kabine v drugega in je toliko bolj podvržen (smrtnim) poškodbam. Tudi s sopotniki na traktorju se lahko dogaja podobno. Nekateri proizvajalci traktorjev ponujajo tudi že varnostne pasove za sopotnikov sedež.



Slika 4: Traktorske nesreče se dogajajo tudi na cesti, saj spada traktor med vozila.

Na Chengdujski cesti v Ljubljani pa se je včeraj jutraj smrtno ponesrečil 55-letni Ljubljčan. Okrog 7.30 je s traktorjem, na katerem je imel pripeto prikolico, pripeljal po dovozni poti od bolnišnice v Polju in v križišču zavil v levo na Chengdujsko cesto. Takoj zatem je iz neznanega vzroka zapeljal s ceste čez travnik na nabrežino reke Ljubljanice, tam pa se je traktor prevrnil na streho. Traktorist je zaradi hudih poškodb umrl na kraju samem.
J. S. *DELO, 16.5.05*

Slika 5: Traktor še največkrat pride v dnevno časopisje v rubriko »Kronika«. (Smrtni) traktorske nesreče se dogajajo tudi na področju MOL-a oziroma same Ljubljane. (v časopisu Delo, »Kronika«)

Zaključna misel

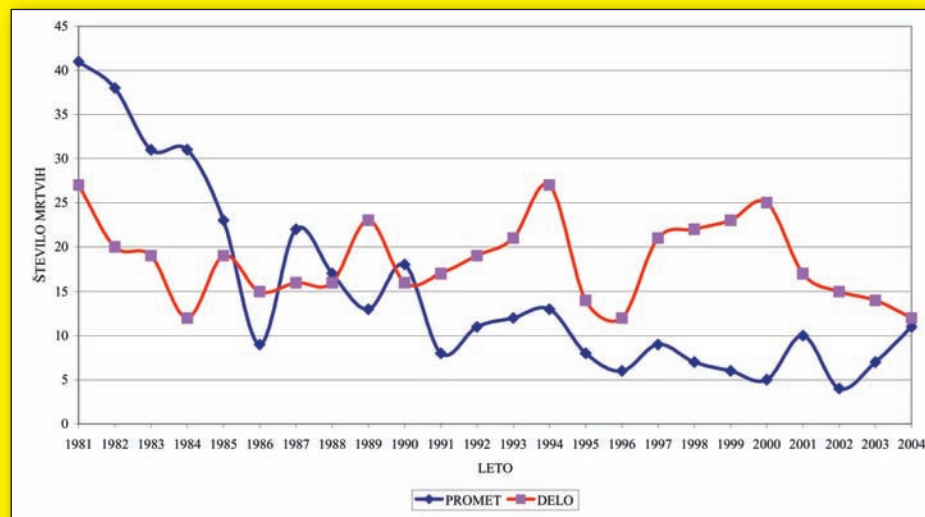
Traktor je vozilo, namenjeno za delo v kmetijstvu. Večji del traktorjev je ustrezno opremljenih s homologirano varnostno kabino ali lokom, ki zagotavlja varnost ob morebitni prevrnitvi. Traktorist lahko svojo varnost še poveča z uporabo varnostnega pasu, ki postaja že del standardne opreme na novih traktorjih. Velika nevarnost pa so neregistrirani traktorji, ki jih je tudi na področju MOL-a kar nekaj. Ti ne gredo na redne tehnične preglede (kakor koli se že ti izvajajo), pa tudi njihova opremljenost s kabino ali lokom je bistveno slabša.

tavlja varnost ob morebitni prevrnitvi. Traktorist lahko svojo varnost še poveča z uporabo varnostnega pasu, ki postaja že del standardne opreme na novih traktorjih. Velika nevarnost pa so neregistrirani traktorji, ki jih je tudi na področju MOL-a kar nekaj. Ti ne gredo na redne tehnične preglede (kakor koli se že ti izvajajo), pa tudi njihova opremljenost s kabino ali lokom je bistveno slabša.

Smrt kosi med traktoristi

Po podatkih Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu so bile med leti 1981 in 2004 kar 802 smrtne žrtve zaradi nesreč s traktorjem. Te nesreče se generalno delijo na nesreče, ki se zgodijo v prometu in na delovne nesreče. Več kot 75 % smrtnih nesreč se je zgodilo zaradi prevrnitve traktorja, ki je pod seboj pokopal traktorista ali sopotnike.

Slika: Število mrtvih zaradi nesreč s traktorjem v prometu ali pri delu od leta 1981 do 2004. Vir: SPV RS in MNZ



Mag. Tomaž Poje
Kmetijski inštitut Slovenije, Ljubljana

Analiza prometne varnosti na območju mestne občine Ljubljana v letu 2006

STANJE PROMETNE VARNOSTI

V letu 2006 se je zgodilo skupaj 5109 (5341; -4%) prometnih nesreč. Od tega 18 (17; +6%) nesreč s smrtnim izidom, 126 (137; -8%) prometnih nesreč s hudo telesno poškodbo, 1421 (1385; +3%) prometnih nesreč z lahko telesno poškodbo in 3544 (3.802; -7%) prometnih nesreč z materialno škodo.

Pri tem je 18 (19; -5%) oseb izgubilo življenje, 141 (151; -7%) jih je bilo hudo in 2085 (2039; +2%) lahko poškodovanih, brez poškodb pa je bilo v nesrečah udeleženih 7911 (8212; -4%) oseb.

Najbolj pogosti vzroki prometnih nesreč:

Vzrok/leto	Število nesreč	Število nesreč	Število mrtvih	Število mrtvih
	2006	2005	2006	2005
premiki z vozilom	1898	1955	0	1
neupoštevanje prednosti	884	952	5	4
neprilagojena hitrost	881	948	6	9
neustrezna varnostna razdalja	680	706	1	0
nepravilna stran/smer vožnje	272	287	2	1
nepravilno prehitavanje	85	85	0	0
nepravilnosti pešca	43	42	2	2

Največ prometnih nesreč se je pripetilo zaradi nepravilnega premika z vozilom. Največ oseb se je smrtno ponesrečilo v prometnih nesrečah, kjer je bil vzrok neprilagojena hitrost. Iz tabele je razvidno, da se je bistveno zmanjšalo število prometnih nesreč zaradi hitrosti, vendar so bile posledice prevelike.

Prometne nesreče in smrtne žrtve po mesecih:

Mesec / leto	Št. nesreč - skupaj		Št. mrtvih	
	2006	2005	2006	2005
marec	528	390	2	2
maj	494	467	1	1
februar	483	304	0	1
junij	474	414	1	4
september	462	500	1	0
oktober	460	544	2	3
april	443	428	5	1
januar	424	425	0	0
november	408	580	1	1
avgust	353	326	2	3
julij	324	359	0	2
december	256	604	3	1

Po mesecih se je marca pripetilo največ prometnih nesreč, največ oseb je umrlo aprila.

Prometne nesreče in smrtne žrtve po urah:

Ura / leto	Število nesreč - skupaj		Število mrtvih	
	2006	2005	2006	2005
15.00 - 17.59	1120	1.101	2	1
12.00 - 14.59	990	959	5	2
18.00 - 20.59	826	863	2	2
09.00 - 11.59	796	867	2	2
06.00 - 08.59	628	658	2	2
21.00 - 23.59	444	532	2	1
00.00 - 02.59	166	203	2	2
03.00 - 05.59	139	158	1	7

Po urah se je največ prometnih nesreč pripetilo med 15.00 in 17.59 uro, s smrtnim izidom pa med 12.00 in 14.59 uro.



Največ prometnih nesreč se je pripetilo zaradi nepravilnega premika z vozilom. Največ oseb se je smrtno ponesrečilo v prometnih nesrečah, kjer je bil vzrok neprilagojena hitrost. Iz tabele je razvidno, da se je bistveno zmanjšalo število prometnih nesreč zaradi hitrosti, vendar so bile posledice prevelike.

Prometne nesreče in smrtne žrtve po mesecih:

Mesec / leto	Št. nesreč - skupaj		Št. mrtvih	
	2006	2005	2006	2005
marec	528	390	2	2
maj	494	467	1	1
februar	483	304	0	1
junij	474	414	1	4
september	462	500	1	0
oktober	460	544	2	3
april	443	428	5	1
januar	424	425	0	0
november	408	580	1	1
avgust	353	326	2	3
julij	324	359	0	2
december	256	604	3	1

Po mesecih se je marca pripetilo največ prometnih nesreč, največ oseb je umrlo aprila.

Prometne nesreče in smrtne žrtve po dnevih:

Dan / leto	Število nesreč - skupaj		Število mrtvih	
	2006	2005	2006	2005
petek	922	967	5	2
ponedeljek	841	817	4	0
sreda	815	862	3	4
četrtek	810	893	1	3
torek	789	821	0	1
sobota	547	578	2	2
nedelja	385	403	3	7

Po dnevih se je največ prometnih nesreč pripetilo ob petkih, prav tako je največ oseb umrlo ob petkih.

Posledice v prometnih nesrečah po vrsti udeleženca (najpogostejši):

Vrsta udeleženca / leto		Vsi udeleženci					Povzročitelji				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
voznik os. vozila	2005	8134	1	24	1006	7103	3929	1	17	386	3525
	2006	7873	3	32	1016	6822	3711	3	24	336	3348
voznik tov. vozila	2005	611	1	2	23	585	401	1	0	14	386
	2006	579	0	1	26	552	381	0	1	11	369
kolesar	2005	278	3	32	194	49	128	2	18	81	27
	2006	301	4	29	218	50	140	3	14	99	24
pešec	2005	172	6	38	119	9	44	2	9	28	5
	2006	180	6	33	132	9	45	2	7	28	8
voznik avtobusa	2005	142	0	0	6	136	53	0	0	0	53
	2006	141	0	0	2	139	52	0	0	0	52
voznik kolesa z motorjem	2005	72	0	15	30	27	39	0	7	15	17
	2006	82	0	10	47	25	50	0	7	25	18
voznik motor. kolesa	2005	61	1	11	29	20	28	1	5	11	11
	2006	79	3	15	43	18	30	2	4	18	6

Največkrat so bili v prometnih nesrečah udeleženi vozniki osebnih avtomobilov, ki so jih tudi največ povzročili. V prometnih nesrečah z najhujšo posledico (smrt) je bilo udeleženih največ pešcev. Vsekakor je zanimiv podatek o velikem številu udeleženih voznikov tovornih vozil v prometnih nesrečah.

Prometne nesreče in smrtne žrtve po mesecih:

Mesec / leto	Št. nesreč - skupaj		Št. mrtvih	
	2006	2005	2006	2005
marec	528	390	2	2
maj	494	467	1	1
februar	483	304	0	1
junij	474	414	1	4
september	462	500	1	0
oktober	460	544	2	3
april	443	428	5	1
januar	424	425	0	0
november	408	580	1	1
avgust	353	326	2	3
julij	324	359	0	2
december	256	604	3	1

Po mesecih se je marca pripetilo največ prometnih nesreč, največ oseb je umrlo aprila.

Posledice v prometnih nesrečah po starosti udeleženca do 18 let:

Vrsta udeleženca / leto		Vsi udeleženci					Povzročitelji				
		sk.	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	sk.	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
do 7 let	2005	28	0	1	21	6	4	0	0	3	1
	2006	24	0	1	17	6	1	0	0	1	0
7 do 14 let	2005	52	0	3	45	4	8	0	2	4	2
	2006	51	0	5	38	8	13	0	1	10	2
14 do 16 let	2005	66	0	0	47	19	28	0	0	12	16
	2006	59	1	5	41	12	19	1	2	9	7
16 do 18 let	2005	107	1	9	59	38	52	0	5	14	33
	2006	105	0	5	59	41	56	0	2	23	21

V letu 2006 je porast hudo telesno poškodovanih otrok v starosti 7 do 14 let in lahko telesno poškodovanih mladoletnikov v starosti 16 do 18 let (glej tabelo).

* V tem podatku niso zajete prometne nesreče, ki jih policija ne obravnava (veliko je prometnih nesreč, kjer se udeleženci sami dogovorijo).

Problematika voznikov – vozniški staž manj kot 2 leti - glede na nekatere vzroke prometnih nesreč:

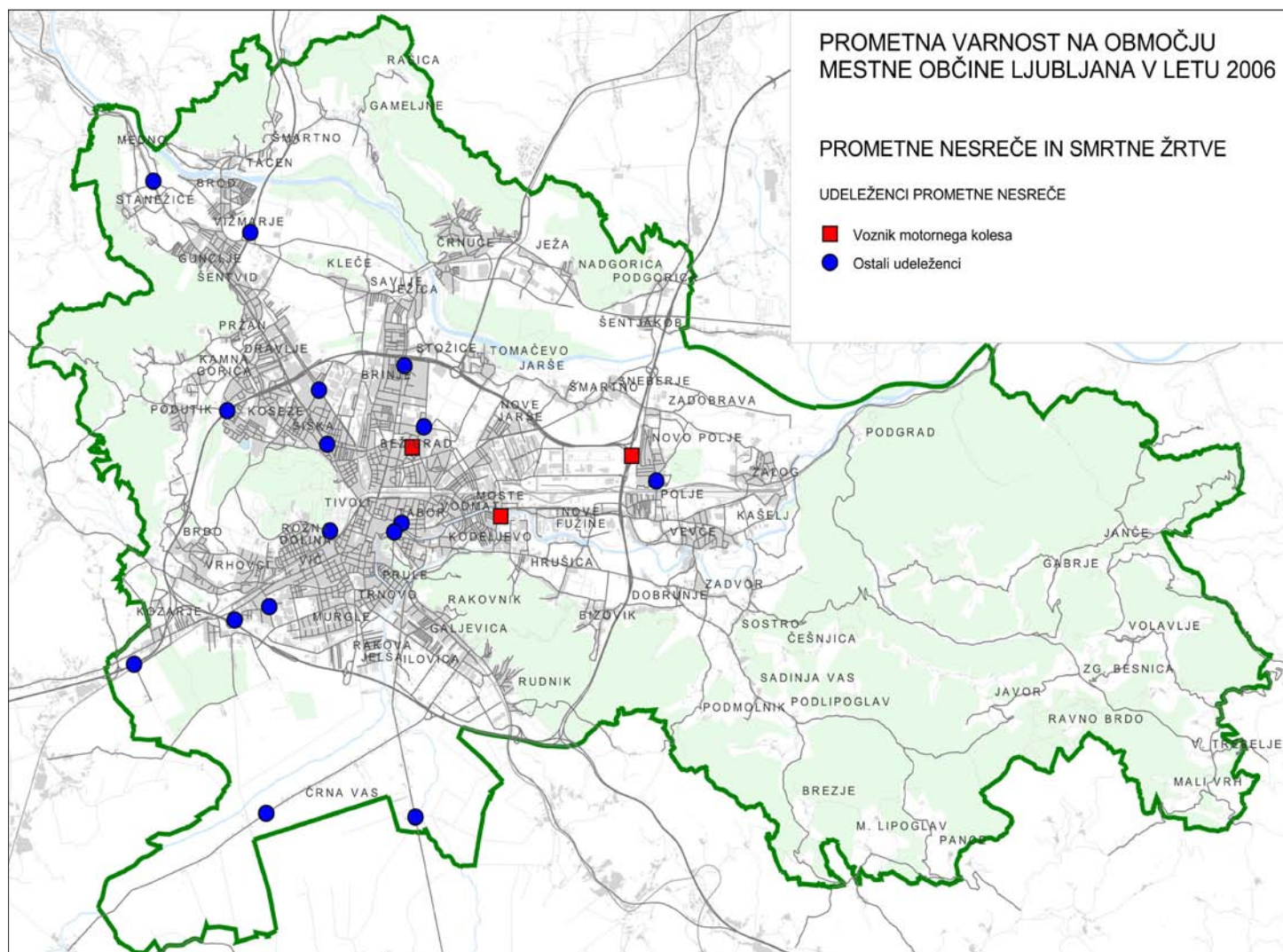
Vzrok prometne nesreče / leto		Prometne nesreče				Posledice				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
nep. hitrost	2005	142	1	53	88	273	3	9	84	177
	2006	121	3	51	67	261	3	2	91	165
premiki	2005	123	0	13	110	248	0	1	17	230
	2006	120	0	11	109	240	0	0	16	224
neupoštevanje prednosti	2005	103	2	42	59	236	2	7	55	172
	2006	80	0	42	38	193	0	3	74	116

Vozniki z vozniškim stažem manj kot dve leti so povzročili največ prometnih nesreč, kjer je bil glavni vzrok neprimerna hitrost in premik z vozilom. V letu 2006 je opazen padec udeležbe omenjenih voznikov v prometnih nesrečah. V letu 2005 so povzročili 509 prometnih nesreč, oz. 18% manj kot v letu 2006.

ZAKLJUČEK

Stanje prometne varnosti v letu 2006 glede na obravnavane prometne nesreče IV. kategorije ni dobro, saj so policisti obravnavali 6% več teh nesreč kot leto poprej. V porastu so bile prometne nesreče z udeležbo voznikov motornih koles in voznikov koles z motorjem. V porastu so bile tudi prometne nesreče, kjer so udeleženi otroci kot kolesarji in pešci, vendar ne v kategoriji najhujših posledic.

Srečno in varno v prometu vam želimo policisti PU Ljubljana !



Policijski inšpektor Milan Kotnik
Oddelek za cestni promet, PU Ljubljana



Novosti pri vožnji otrok v otroškem varnostnem sedežu

1. Kakšne obveznosti nam nalaga nov 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. Otrok lahko sedi zadaj ali spredaj v ustreznem sedežu, ki mora biti homologiran.

2. Zakaj moj otrok potrebuje varnostni sedež?

Seveda se vsak otrok najbolje počuti v maminem naročju. A nekaj so dobri občutki in prijeten dotik, drugo pa so sile ob prometnih nesrečah. Že pri trku vozila, ki vozi s hitrostjo 50 km/h, se naletna teža poveča več kot 30-krat. To dejstvo lahko predstavimo s praktičnim primerom: mamica, ki tehta 50 kg, ob trku pa ni pripeta z varnostnim pasom in drži otroka na prvem sedežu, stisne otroka ob armaturo z naletno težo okoli ene tone in pol.



3. Na kaj moramo biti pozorni pri nakupu ustreznega otroškega vtosedea?

Vsak otroški varnostni avtosedež mora biti preizkušen po zahtevah, ki so predpisane s homologacijo – evropskim predpisom ECE-R44 (ECE R44/03 in ECE R44/04) in to pomeni, pod kakšnimi pogoji so avtosedeži preizkušeni. Avtosedežev s starimi oznakami (ECE 44/01 ali ECE 44/02) ne priporočamo za uporabo, kajti materiali se starajo in niso več elastični, pa tudi nove zahteve pri testih so veliko zahtevnejše, sedeži pa veliko varnejši (primerjajte na

primer z vidika varnosti golfa, izdelanega v devetdesetih letih ali danes). Če se odpravljate v sosednjo Avstrijo, pa od letošnjega novega leta lahko pričakujete, da vas ne pustijo čez mejo oz. vas lahko kaznujejo, kot da nimate otroka v avtosedežu, če ima ta te stare oznake.

4. Isofix

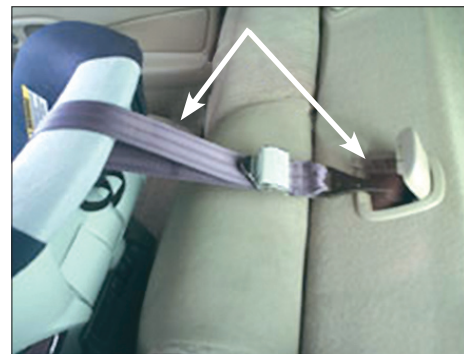
Veliko novejših modelov avtomobilov je že opremljenih s pritrditvenimi točkami za varno pritrditev otroškega varnostnega sedeža isofix. Gre za standardiziran sistem pritrditve, ki omogoča, da se otroški sedež hitro, trdno in predvsem brez napak pri montaži namesti v avto.



Otroški varnostni sedež ima posebna vodila, v karoseriji avtomobila pa so posebne zaponke (pod naslonom sedeža), v katere se potisne sedež.



Sedaj pa POZOR! Vsak isofix avtosedež mora imeti dodatno oporo (podstavek) v dno avtomobila (v prostor, ki je sicer namenjen za noge potnika), da se morebitna nihanja kar najbolj ublažijo. Druga možnost pa je povzeta po ameriškem standardu (NHTSA), to je tako imenovani Top Tether – poenostavljeno povedano –



to je dodatni pas, s katerim pritrdimo varnostni sedež v zgornjem delu, da ne zaniha.

Pri vsem navedenem pa velja izpostaviti, da je isofix sistem, uporaben največ do 18 kilogramov težkega otroka (to pomeni, da so avtosedeži s sistemom isofix za skupine 0+ in I, oziroma največ do starosti 4 let). Zakaj? Otrok, težak nad 18 kilogramov, mora biti obvezno zavarovan s sistemom, ki je pritrjen na karoserijo avtomobila (varnostnim pasom – tako kot odrasla oseba). V čem je prednost isofixa? Pri pritrditvah varnostnih sedežev v avto z varnostnimi pasovi se največkrat pojavlja, da je več kot 60 % varnostnih sedežev napačno ali slabo pritrjenih, s pritrditvijo s sistemom isofix pa se ta odstotek zmanjša na manj kot 5 %.



Isofix sistem je tudi zelo praktičen za avtosedeže skupine 0+ (za otroke do teže 13 kg), saj avtosedež z otrokom enostavno položimo in se avtomatsko zaskoči na podstavek isofix sistema (ni potrebno dodatno "vleči" in zapenjati varnostnega pasu).

5. Za konec samo en nasvet

Glede na nepredvidljive posledice si raje pripišimo varnostni pas, otroka pa že od prve vožnje iz porodnišnice navadimo na to, da je v avtu njegovo edino pravo in varno mesto v ustreznem varnostnem avtosedežu. Nazadnje še en zelo uporaben nasvet: otroka vedno vozite pripetega v sedežu. Tudi pri najkrajših vožnjah se prepričajte, da ste v avtu pripeti vsi z varnostnimi pasovi. Bodite zgled, saj gre za varnost vas samih in vaših najdražjih!

Bojan Oblak
MP DRSC SPV CP

Tehnika skrbi za varnost motoristov

Malo je manjkalo, pa bi lansko leto v parlamentu bil sprejet predlog, da bi lahko po novem motorna kolesa s prostornino do 125 kubičnih centimetrov vozili imetniki B izpita brez dodatnega usposabljanja. Glavni argument predlagatelja, ki si ne zasluži omembe, je bil, da so motorna kolesa do danes tehnično tako napredovala, da nudijo vso potrebno varnost in enostavno upravljanje, da za njihovo obvladovanje ni potrebno nobeno dodatno usposabljanje.

Tako nesmiseln in nevaren predlog lahko zra-
ste samo na zelniku neukih poslancev, ki jim je malo mar za državljane in raje popuščajo raznim lobijem. Še bolj verjetno pa predvsem brez posebnega truda želijo voziti malo večji skuter in se tako izogniti gneči na cesti in plačevanju parkirnine pred parlamentom. Motoristični aktivisti smo bili ves čas odločno proti temu predlogu, ki ni predvideval niti praktičnega usposabljanja, saj naše izkušnje kažejo, da je zaskrbljujoče že znanje vožnje pri ljudeh, ki so izpit za motorno kolo opravili. Res je, kar je navajal neimenovani poslanec, da so tehnične rešitve na motoriziranih dvokolesnikih močno napredovale, še vedno pa to ostaja v osnovi nestabilno vozilo, ki dopušča zelo malo napak, svojega voznika pa niti v najmanjši meri ne ščiti pred dejavniki prometa.

Potencialne nevarnosti motornih koles se dobro zavedajo tudi njihovi proizvajalci, saj jim vsaka huda, boggedaj smrtna nesreča povzroči škodo. Izgubijo zvestega kupca in morda še nekaj njegovih prijateljev, ki jih je minilo veselje do motorjev. Mogoče se to sliši kruto, vendar je realnost pač taka, da v dobi tržnega gospodarstva eni ne moremo brez drugih. Kako pa bi preživela orožarska industrija, če ne bi bilo vojn?



Osebna varnost

Na katerih področjih so torej proizvajalci nekaj naredili za varnost motoristov? Nedvomno se je veliko naredilo na področju osebne zaščite, predvsem pri čeladah, ki morajo zadovoljevati vedno strožjim standardom in predpisom, čeprav se glede trdnosti skoraj ne da več naredi-

ti nič novega. Izboljšujejo se predvsem udobje, teža, zračenje, kar pa neposredno ne vpliva na varnost. Novi materiali, ki so sicer trdnjši in prispevajo k zniževanju teže, imajo slabo lastnost, da se pri močnem udarcu poškodujejo tako, da se to navzven redko opazi. Posledice padca s čelado, ki je že bila deležna močnejšega udarca, pa so lahko usodne. Zato so na primer izumili nalepko Shock SpotR, ki lastnika čelade opozori, da je bila le-ta deležna škodljivega udarca.



Kar zadeva oblačila, še vedno velja, da usnje najboljše ščiti, vsi drugi materiali pa so samo stvar kompromisov. Če se vozimo vsak dan, neodvisno od vremenskih razmer, usnja ne moremo uporabljati, zato pridejo tu v poštev razni umetni materiali. Cordura, kevlar in podobni so se izkazali, vendar v glavnem pustijo grde opekline na koži, saj se pri drsenju scvrejo. Ščitniki sklepov, hrbteničniki, rokavice in škornji so tudi del obvezne opreme vsakega resnega motorista,



razlikujejo pa se predvsem po kakovosti izdelave in seveda ceni. Industrija je pred nekaj leti naredila korak naprej in začela razvijati zračno blazino, vgrajeno v motoristično jakno. Te so postale danes že tako izpopolnjene, da so se znašle na policah specializiranih trgovin, vendar njihova dejanska vrednost še ni dokazana. Motorista naj bi, po doslej opravljenih testiranjih, dokaj učinkovito obvarovala pred poškodbami trupa, ne pa tudi udov, vratu in glave.

Neck Brace

Vrat je eden najbolj ogroženih in najmanj zaščitnih delov telesa, zato imamo navadni smrtniki srečo, da se visok tehnološki razvoj v motošportu obrestuje z rešitvami, ki so prej ali slej namenjene tudi nam. KTM je izdelal zaščitno ovratnico Neck Brace, ki jo je razvil skupaj z



BMW-jem na podlagi dognanj znanstvenikov o vzrokih ter posledicah motorističnih poškodb in ki jo že lep čas uporabljajo vrhunski tekmovalci. Zaščitno ovratnico sestavljajo elementi iz karbona, kevlarja in umetne mase, ojačane s steklenimi vlakni, ovratni del pa je prekrit z mehko peno. Neck Brace omejuje gibanje glave pri padcu in absorbira udarce ter s tem zmanjšuje možnosti poškodb tilnika, vratu in ključnice pri hudih nesrečah. Trenutno na trgu ni drugega sistema zaščite vratne hrbtenice, ki bi zmanjšal možnosti poškodb in ohranil udobje ter maksimalno gibljivost glave. Žal za enkrat zaradi cene 500 EUR kupcev zagotovo ne bo veliko.

Elektronika prodira v motocikle

Avtomobilska industrija je na področju varnosti in podpore pri vožnji svetlobna leta pred motociklizmom, ki se je do neke mere tudi sam upiral tovrstnim novotarijam, da bi ohranil primat pristnega stika z motorjem in cesto. To se k sreči spreminja, saj vedno več koristnih pomagala iz avtomobilske industrije prodira v svet motociklizma. Ena glavnih pridobitev, ne glede na vihanje nosu zadrževalcev, ki menijo, da so njihovi prsti najbolj natančen inštrument za zaviranje, je sistem proti blokiranju koles – ABS. Začetnikom in tudi izkušenim motoristom nudi veliko mero varnosti v kočljivih zaviralnih situacijah, ko naše reflekse omeji panika in iskanje izhoda. To še posebej velja na mokrem ce-



stišču, čeprav z omejitvami. ABS na motociklu namreč ne deluje tako kot v avtomobilu, saj v nagibu na primer ni aktiviran, pri različnih tipih motorjev pa se tudi odziva drugače.



Prej smo govorili o zračni blazini v jakni, imamo pa jo tudi na motorjih. Pravzaprav samo na enemu, najbolj razkošnem od vseh, cestni križarki GoldWing. Honda je airbag za motocikle razvijala vrsto let, trenutno pa ga vgrajuje samo v svoj najdražji motocikel in še to po naročilu. Preskusil ga ni še nihče, voznika pa naj bi obvaroval pred poletom preko krmila ob čelnem trku. Kaj se zgodi z motoristom na motornem kolesu, ko se slednji začne prevračati, pa lahko samo ugibamo.

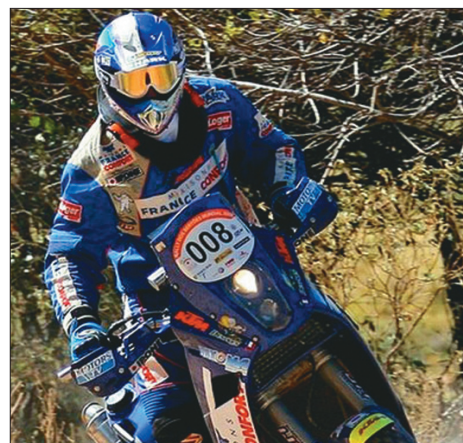
MotoVision

Xenonski žarometi v motociklizmu še nimajo veliko privrženecov, najbrž zaradi visoke cene, zato je Philips predstavil žarnice MotoVisi-



on, ki kljub vsemu pomenijo občutno povečanje aktivne varnosti voznikov motornih koles. Na videz pa se od običajnih žarnic razlikujejo po oranžni obarvanosti, ki pod določenim kotom oddaja modrikasto svetlobo. Po navedbah proizvajalca te žarnice ustvarijo 40 odstotkov več bele svetlobe kot klasične, prav tako pa za 10 do 20 metrov podaljšajo snop žarometov motornega kolesa, kar v praksi ne drži povsem, vendar so prednosti vseeno očitne.

V prometu oranžna svetloba motocikel jasno loči od drugih vozil in pritegne pozornost voznikov. Pri tem učinek oranžne barve primerjajo z učinkom xenonskih žarnic. Pri nočni vožnji je snop zares nekoliko daljši, predvsem pa je sve-



tilnost žarometov občutno večja. Philipsove žarnice torej ocenjujejo kot majhen strošek za velik vložek v povečano varnost motoristov.

Kot lahko sklepamo iz zapisanega, se varnost motociklov nedvomno povečuje, vendar se z njo povečujejo tudi njihove zmožljivosti, promet pa se tudi gosti. Slepo zaupanje zaščiti in tehničnim lastnostim svojega konjička je recept za katastrofo. Ne glede na to, kaj oblečemo in kaj vozimo, sedimo na motorno kolo le z urejenim »podstrešjem« in zbrani. Samo tako bomo imeli vse potrebno za varno vožnjo.

Tomaž Lukman
Motoristični aktivisti Slovenije

Predor pod ljubljanskim gradom

Tudi Ljubljana ima svoj predor in pri vožnji skozenj se morda premalo zavedamo, da od njegove uradne otvoritve do danes ni preteklo niti petdeset let. Uvoz vanj je na južni strani na stičišču dveh krakov Karlovške ceste. Kadar koli se peljem mimo, se moj pogled ustavi na vzpetini pred vhodom, kjer stoji Samassova vila. S severne strani pa zapeljemo v predor mimo nekdanjega Mestnega doma oz. Streliske ulice.



slika 1: Predor pod Gradom – vhod s Karlovške ceste

Ideja o gradnji predora se je porodila pred 2. svetovno vojno in takrat so tudi nastali prvi načrti zanj. Od Karlovške ceste proti Strelški ulici so skopali nekaj metrov rova. Podatki o njegovi dolžini so različni; nekateri omenjajo 110 metrov, drugi 200 metrov dolg enosmerni rov. Opre v rovu so bile lesene, le pred vhodom je bilo opravljenih nekaj betonskih del. Rov oz. predor naj bi služil tudi kot zaklonišče pred morebitnimi letalskimi napadi.

Po končani 2. svetovni vojni je tudi v Ljubljani promet pričel naraščati in potreba po povezavi južnega in severnega dela mesta je bila vse večja. Tako je leta 1949 zopet oživila ideja o nadaljevanju gradnje predora. Že postavljene lesene opore so bile žal uničene.

Delo se je nadaljevalo leta 1951, in sicer po novem načrtu, ki je predvideval skoraj isto smer rova (predora) kot prvi. Vhod v predor naj bi bil s Karlovške ceste, za izhod iz njega pa je obstajala tudi možnost, da bi bil pri Magistratu. Ta možnost je bila hitro zavrnjena, saj bi v nasprotnem primeru morali porušiti Magistrat, prestaviti Robbov vodnjak, pa tudi novonastalo križišče v tem delu mesta ne bi bilo primerno. Tako je bila izbrana za izhod Strelška, saj je bilo cesto iz predora smotrno in tudi najlažje podaljšati proti kolodvoru oz. današnji avtobusni postaji.

Na tem mestu je danes Krekov trg, ki so ga včasih uporabljali za sejmišče. Nastal je zunaj nekdanje-

ga obzidja pred Kloštrskimi vrati. Sedanjo obliko je dobil že leta 1816, ko ga je dalo mesto urediti oz. razširiti. Tri leta kasneje je bila v kotu pod Gradom zgrajena ledenica, ki so jo za potrebe mesarjev in gostilničarjev z ledom zalagali Trnovčani. Značilno poslopje na trgu je Mestni dom, ki ga je leta 1898 zgradila mestna občina. V njem so bili mestni uradi, reševalna postaja in sedež mestnih gasilcev. V dvorani v prvem nadstropju so bila javna zborovanja, predavanja, razstave. Tudi Ivan Cankar je imel tu predavanje o jugoslovanskem vprašanju (1913), kar mu je prineslo zapor. Po 2. svetovni vojni je dvorano prevzelo Šentjasko gledališče, v pritličju pa je sedaj Lutkovno gledališče Ljubljana. Strelška ulica je dobila ime po poslopju, ki ga je leta 1803/04 zgradilo ljubljansko Strelsko društvo.

Kaj vse je predvideval novi načrt, ki ga je leta 1951 začel pripravljati inženir Bojan Tavzes (Slovenija projekt)? Poleg že omenjenega vhoda in izhoda so bile načrtovane tudi dolžina 430 metrov, širina 11 metrov in višina 6 metrov. Po sredini predora je bil načrtan tramvajski tir. Ker pa so v času gradnje predora tramvajske proge že ukinjali, tir ni bil zgrajen. Ob straneh je bil predviden širok pas za pešce in kolesarje. Cesta naj bi bila tlakovana s kockami, pod njeno površino pa bi bile električna in telefonska napeljava ter kanalizacija. Obloga sten predora naj bi bila iz ometanih salonitnih plošč valovite oblike. O načrtovanju in gradnji predora so poročali tudi takratni časopisi. Novinarji so menili, da predstavlja Ljubljanski

grad pravi kamen spotike, ki onemogoča dostop iz južnega v severni del mesta.

Gradnjo predora pod Gradom je prevzelo podjetje Slovenija ceste in 15. avgusta 1951 so delavci pričeli z gradnjo. Delati so pričeli v Streliški ulici. Dela so potekala noč in dan, nepretrgano v treh izmenah. Vrtalni svedri so prodirali v drobnoje grajskega griča in vrtali plasti črnega glinenega skrilavca in sljudnatega kremenovega peščenjaka. Občasno je bilo potrebno tudi razstreljevanje. Vitli na električni pogon so vlekli vagončke z odkopanim materialom na rampo, s katere so kamenje vsipali naravnost na tovarnjake. 42000 kubičnih metrov odkopane materiala so porabili za različna nasutja v Ljubljani. Geologi so že pred začetkom gradnje opozarjali na morebitne težave pri vrtanju. Te so se med gradnjo tudi pokazale. Zaradi geološke prelomnice na tem mestu so kamnitne plasti pod gradom nalomljene in na takih mestih je prišlo do pronicanja vode. Na južni strani predora (Karlovška) so delavci naleteli na plast (verjetno) nasute zemlje, začetek kamnitih plasti pa je bil šele v globini 50 metrov. Na nasutih plasteh je stala (stoji) Samassova vila. Poglobili so ji temelje in jo tako zavarovali pred posedaanjem oz. zdrsom.



slika 2: Nad vhodom v predor s Karlovške ceste stoji Samassova vila.

Samassova vila je že od daleč vidna stavba v novorenesančnem slogu, ki jo je leta 1869 zgradil Albert Samassa.

Nekoč je bilo območje ob začetku Karlovške ceste in pod vilo jedro livarske in zvonarske obrti oz. Samassovih podjetij. Na mestu vile je nekdaj stala livarna, ki je leta 1768 prešla v roke furlanskih priseljencev Samassov. Skromno poslopje poleg vile – zvonarno pa je leta 1792 postavil Jakob Samassa. Kasneje se je preselila na Zvonarsko ulico. Samassovi vili so v času gradnje predora poglobili temelje, da so bili 6 metrov globlji od starih in so segali do trdne skale.

Zaradi nalomljenih plasti in že prej navrtanega hriba je v času gradnje predora prišlo do razpok zahodnega dela stavbnega kompleksa gradu, grajski vodnjak pa je ob vrtanju predora ostal skoraj brez vode. V smeri grajskega vodnjaka je potekal več kot 70 metrov dolg rov, ki so ga v času gradnje povezali s predorom in uporabili za prezračevanje. Načrt, da bi po stranskem rovu z dvigalom vozili obiskovalce na Grad, pa se ni uresničil.

Aprila 1952 je bila zvrtna tretjina predora, odprtje pa naj bi bilo spomladi leta 1954.

Zaradi nejasnega odgovora na vprašanje o zadostni količini finančnih sredstev so se graditelji nekaj časa spraševali, ali naj sploh nadaljujejo z vrtanjem. Gradnja se je tako zavlekla za pet let in predor je bil odprt šele leta 1959.

Sredi surovega predora so Ljubljančani še pred uradno otvoritvijo proslavljali ob improviziranih mizah, pijači in godbi. Do uradne otvoritve je bilo potrebno postoriti zaključna dela: dokončati obok v sredini, ga premazati s posebno maso, namestiti svetilke ob straneh in na sredini stroga, obložiti stene s keramičnimi ploščicami, v morebitne nastale luknjice injektirati beton ...



slika 3: Dela v predoru

Ljubljanski predor, luknja pod Gradom, ki so jo občudovali Ljubljančani, je bil uradno odprt 10. maja 1959 ob 12.30. Prva se je skozenj popeljala kolona motoristov in avtomobilistov, ki je z glasnim hupanjem naznanjala slovesni dogodek, za njo pa so šli skozi predor Ljubljančani in gostje.

Podjetje Javna razsvetljava je leta 1999 v predoru pod Gradom obnovilo naprave za ventilacijo s sistemom krmiljenja, prometno signalizacijo ter razsvetljavo. Dandanes predor pod Gradom v prometnih konicah komaj požira pločevinasto reko, ki se zlija vanj.

Cvetka Škof

Viri:

- Kladnik, D. (2002). Ljubljanski grad. Ljubljana: Zavod za intelektualno produkcijo.
- Savnik, R. s sodelavci (1971) Krajevni leksikon Slovenije. Ljubljana: Državna založba Slovenije.
- Slovenski veliki leksikon (2005). P-Ž. Ljubljana: Mladinska knjiga Založba d.d.
- Medmrežje. <http://www.jr-lj.si> (fotografija Dela v predoru, 20. 2. 2007)

Ime predora	Njegova dolžina v m	leto dograditve	cestna povezava
Karavanke	7865, 3450 v SLO	1991	Jesenice – Beljak
Kastelec	2292/d, 2240/l	2004	Postojna – Koper
Dekani	2190/d, 2182/l	2004	Postojna – Koper
Jasovnik	1633/d, 1612/l	2002	Ljubljana – Celje
Ljubelj	1561, 688 v SLO	1964	Tržič – Celovec
Golo rebro	788	1976	Maribor – Celje
Ločica	771/d, 745/l	2002	Ljubljana – Celje
Pletovarje	708/d, 745/l	1976	Maribor – Celje
Golovec	530/d, 595/l	1999	Šentjakob – Malence
Ljubljanski grad	488	1964	Ljubljana

Razpredelnica prikazuje 10 najdaljših predorov v Sloveniji (povzeto po Najdaljši cestni predori v Evropi in Sloveniji, Slovenski veliki leksikon, 3. knjiga), pri čemer črka d pomeni desno, l pa levo cev.



NAJLEPŠA PODOBA SVETA

Na najširšem robu Mirenske doline stoji Šentrupert s svojo znamenito gotsko cerkvijo, z mnogimi kulturnozgodovinskimi zanimivostmi, obkrožen z naravnimi lepotami, med katerimi so tudi vinske gorice. To je eden izmed najlepših in zanimivejših delov slovenske zemlje. Na trgu poleg cerkve stoji Frelihova domačija, katere prebivalci so že več generacij tesno povezani s trto in vinom. JOŽETU FRELIHU, vinogradniku, je bila trta usojena ob rojstvu. Vino ga spremlja skozi celo življenje. Tudi diplomu Biotehniške fakultete je zagovarjal v Vipavski kleti. Danes je priznan slovenski vinogradnik in spoštovan človek. Kot njegova vina.

Kot mlad živilec ste službovali v tovarni pijač Dana na Mirni. Pred davnimi leti ste imeli skupaj z ženo v tej hiši v Šentrupertu gostilno. Ali so bili to začetki vinogradništva?

Začetki mojega »vinogradništva« segajo v otroštvo. Grozdje je bilo najslajši sadež in preko grozdja sem se seznanil z vinogradom. Imeli smo za tiste čase dokaj velik vinograd. Vino sem srečeval vsak dan v domači gostilni in občudoval velike sode v zidanici. Naša vinogradniška zgodba se je začela s starim očetom Jožefom Frelihom, doma iz Vipavske doline. Od tam je s seboj na Dolenjsko prinesel znanje in ljubezen do trte. V Šentrupertu je kupil hišo in opuščen vinograd v Zadrugi, vinski gorici nad vasjo. Iz hiše je naredil gostilno, vinograd pa obnovil. Bil je dober gospodar in družini ustvaril trden dom. Vinograd mu je veliko pomenil. Svoje spoštovanje in ljubezen do trte je prenesel na mojega očeta Franca Freliha, ta pa name. S sedemnajstimi leti sem zaradi smrti staršev postal naslednik domačije. To je bilo takoj po vojni. Odločiti se je bilo treba, kako naprej. Bili so težki časi, vendar sem se odločil, da ohranim dom. Imel sem srečo, da sem našel življenjsko sopotnico, ki me je na tej poti odločno podpirala.

Danes je v isti hiši zopet gostilna, pravzaprav vinska klet. V Zadrugi se še vedno razprostirajo vaši vinogradi; en hektar jih je. Dejavnost prepustčate naslednji, četrti generaciji. Ste jim privzgojili ljubezen do vinske trte in vina?

Zdi se, da je ljubezen do trt in vinograda v krvi naše družine. Moj sin Peter Frelih je velikopotežno povečal vinograd na sedanjih 5 hektarjev, v

hiši pa obnovil gostinsko dejavnost, ki jo bo povezal z vinsko kletjo in vinom. Družinska tradicija se bo nadaljevala, kar me zelo veseli.

Mnogokrat ste našli svoj mir in čas za razmišljanje v naravi, predvsem v Zadrugi med trtami, od koder seže pogled daleč naokoli po prelepi dolenjski pokrajini. Kaj ste doživljali v takih intimnih trenutkih?

Zadrugo, kot rečemo vinogradu v tej gorici, imam enostavno rad. Tja me vleče nevidna sila. Pogled iz Zadrage je zame najlepša podoba sveta. Tega pogleda se nisem naveličal. Včasih osredotočim pogled na okoliške vinograde, drugič na vasi v dolini, pa na venec dolenjskega gričevja in nazadnje, dokler seže oko, na hribe od Snežnika do Gorjancev. Med trtami sem kot med prijateljicami. Vsako pobožam s pogledom in z rokami postorim vse, kar je takrat potrebno. Zelo rad delam sam. Nikoli mi ni dolgčas. Nasprotno, dan mine kot bi mignil. V tej tišini je čas za razmišljanje o spominih, sedanjem času in načrtih. Med trtami sem našel veliko odgovorov na vprašanja, ki mi jih je postavilo življenje.

V življenju vsakega izmed nas so vzponi in padci. Za vas bi marsikdo rekel, da so bili le uspehi. Da vam je uspelo vse, česar ste se lotili. Ali bi šli danes po isti poti?

Življenje ni ravna cesta. Nasprotno. Zelo vijugasta je in pelje čez hribe in doline. Temu ne uide nihče. Te poti ne izbiramo sami. Dana nam je in moramo jo sprejeti. Vsakdo na tej poti tudi pada. Odločilno je, da se pobere in gre naprej. Glede na danosti sem prepričan, da bi šel še enkrat po isti poti.

Vaša vina so prejela mnoga priznanja in medalje. Katera vam največ pomenijo?

Preden so prišla priznanja in medalje, je bilo treba marsikaj postoriti. Treba je bilo pridelati odlično grozdje, ga skrbno predelati v vino, ga »izžolati« za steklenice, stekleničiti in opremiti z nalepkami. Najprej smo se lotili cvička, ki ga še danes prodajamo pod blagovno znamko Cviček od fare (kot fant od fare). Nato smo sprejeli izziv, da prvi na Dolenjskem pridelamo penino po tradicionalnem postopku. Nadaljevali smo z oplemenitvijo frankinje v barik sodih. Uspelo nam je,

kar dokazujejo priznanja in medalje. Največ mi tudi pomenijo prve zlate medalje z ljubljanskega ocenjevanja (Ljubljanski vinski sejem, op. p.), ker so potrdile, da smo na pravi poti, in nas spodbudile za nadaljevanje naših prizadevanj. Na ocenjevanju vin v okviru radgonskega kmetijskega sejma smo prejeli številna odlikovanja, med njimi tudi za prve sorte; da ocenjevanj v okviru tedna cvička ne omenjam.

Ob tej priliki se moram zahvaliti gospodu Janezu Mlakarju za pomoč pri oblikovanju vina in žal pokojnemu gospodu Janzu Vičiču za pomoč pri oblikovanju blagovne znamke Cviček od fare.

Ali imate med svojimi vini svojega favorita?

Niti ne. Vsako moje vino ima zame svoj čas in čar. Ob vsakdanji hrani pijem vsakdanje vino – cviček. Ob bogatejši, močnejši hrani modro frankinjo, ob veselih in imenitnih trenutkih penino.

Veliko pregovorov, ljudskih pesmi in pesmi naših pesnikov govori o vinu. Vino, seveda ob izbrani hrani, pravem vzdušju in primerni količini, je tudi afrodiziak. Obstaja povezanost med vinom in erotiko. Zakaj?

Slovenca spremlja vino od zibelke do groba. Tudi vera je povezana z vinom. Da ne govorimo o naših pesnikih in pisateljih. Celotna naša državna himna se začne z našim vincem. Ljudsko izročilo je polno zdravil, pregovorov in zgodb v zvezi z vinom. Saj ni čudno. Naša dežela je majhna, a tako raznolika na tako majhnem prostoru, da se z njo ne more primerjati nobena druga. Prav tako slovenska vina. Erotika in vino? Pregovor pravi, da vino večja željo in manjša aktivnost. Po drugi strani pa v mejah preudarne uporabe vino dvigne razpoloženje, daje pogum, da človek v nekaterih situacijah pristopi bolj »korajžno«, kot bi sicer. Kdaj so vinogradniki prešli na vrstno ureditev?

Koncem 19. stoletja je trdna uš uničila stare evropske vinograde. Obnovljene vinograde so zasadili v vrstah zaradi lažje obdelave. To je bilo pri nas nekje v začetku 20. stoletja. To obdobje imenujemo obdobje prve obnove vinogradov. Po 2. svetovni vojni so bili vinogradi v slabem stanju. Ni bilo denarja za cepljenje, zato so sa-



dili samorodne trte, ki so bile manj občutljive na boleznin in so se v marsikaterem vinogradu obdržale še zelo dolgo. Kakšno je bilo to vino? Že pri prvi obnovi vinogradov niso vseh zasadili s cepljenkami, ampak so zasadili trsno podlago, to je ameriško, kar je bilo ceneje in lažje za obdelavo. Vino samorodnic ima veliko metilnega alkohola, ki je hud strup, ki človeku zelo škoduje. Vino samorodnic je za poznavalce neužitno, čeprav je lahko lepe barve in lepo diši. Samorodnica raste le še na brajda, blizu hiš. Večino soka iz njenega grozdja se prekuha v sokove. Vino iz samorodnic pa je prepovedano dajati v promet.

Napredek v vinogradništvu je bil dosežen v zadnjih desetletjih, ko ste vinogradniki začeli vlagati v obnovo vinogradov. To je bil tudi čas, ko so v vinorodnih okoliših vsak košček zemlje obdelali, zrasle so zidanice, ljudje so vzljubili trto. Kako je k temu pristopila država?

Na to je treba pogledati z več strani. V zadnjih desetletjih smo pričali dveh dogajanj. Prvič propadanje vinogradov kot kmetijske dejavnosti, in to predvsem v bivšem družbenem sektorju, po drugi strani pa vzponu malo večjih zasebnih vinogradnikov. Resnica je taka, da več vinogradov propade, kot se jih obnovi. Vzroki za tako stanje so posebna zgodba. Kot je posebna zgodba vinogradniško vikendaštvo na Dolenjskem, v Beli krajini in manj na drugih vinorodnih območjih. Država ne podpira obnove vinogradov v okviru evropskih navodil, ki niso naklonjeni širjenju vinogradov.

Na Dolenjskem pred približno 40 leti ni bilo nikogar, ki bi se načrtno ukvarjal z vinogradništvom. Tit Dobršek je leta 1972 ustanavljal vinogradniško društvo v Sloveniji – Društvo vinogradnikov Dolenjske, katerega član upravnega odbora za Šentrupert ste postali vi. Kaj je društvo doprineslo k razvoju vinogradništva in vinarstva?

Dolenjska je bila in je še nekaj posebnega v slovenski vinski zgodbi. Vinska politika je bila v Jugoslaviji pisana na kožo velikih vinskih kleti. Dolenjska take kleti ni imela. Področje je preveliko, vinogradi majhni in raztreseni od Litije do Boštanja, kot pravimo. Večja koncentracija vinogradov je le okrog Krškega, kar je osnova tamkajšnje kleti. Gospod Tit Dobršek je prišel na Dolenjsko kot vinogradniški strokovnjak s Štajerske, kjer so bile razmere bistveno drugačne. S somišljeniki je dal pobudo za ustanovitev društva vinogradnikov Dolenjske. Letos mineva 35

let, odkar društvo deluje. V tem času je preraslo v pravo družbeno gibanje dolenjskih vinogradnikov. Uspehe dejavnosti društva poznajo vsi, ki se kakorkoli srečujejo z vinom.

Leta 1977 je bilo že izpostavljeno vprašanje o zaščiti cvička, zaradi katerega so se »bili hudi boji« celo četrletje, vse do leta 2001, ko je končno dobil svojo podobo in zakonsko zaščito in postal med najbolj zanimivimi vini v Sloveniji. Kar pa o tej kapljici ne moremo trditi za leta nazaj, ko so »kvazi« pridelovalci vina na Dolenjskem cviček poimenovali vse, kar je bilo rdeče obarvano. Karkoli se je zadnjih 35 let dogajalo in se še s cvičkom kot dolenjskim posebnostjo, je povezano z delovanjem Društva vinogradnikov Dolenjske. Ve se, od kje je bil cviček in kje je danes. To je nesluten uspeh gibanja, ki mu je uspelo prirediti in izobraziti množice vinogradnikov. Danes poznajo cviček po vsej Sloveniji kot lahko, pitno, suho, rdečkasto vino z malo več kisline, zato pa manj alkohola in žvepla in spodbuja prebavo in tek.

Vinogradništvo in kletarstvo zahtevata veliko znanja in strokovnosti. Vi ste živilec, pa verjetno samo vaše znanje ni dovolj. S katerimi vrstami strokovnjakov vinogradnik mora sodelovati, da je pri svojem delu uspešen? Konkurenca v tem poslu je namreč danes že samo na slovenskem trgu velika.

Vinogradništvo in vinarstvo sta dve stroki. Za vsako od njiju je potrebno veliko znanja, izkušenj, daru, opazovanja in vedno novih vedenj. Vinogradniki in kletarji se radi družimo in si izmenjujemo izkušnje. Medse vabimo strokovnjake s fakultete, kmetijskega inštituta in pospeševalnih služb, ki nas seznajajo z novostmi. Izobražujemo se tudi z branjem strokovne literature, člankov v časopisih in revijah. Vsak teden je že več kot 30 let v Dolenjskem listu rubrika En hribček, s katero je pričel še Tit Dobršek. Obravnava aktualne in splošne zadeve o vinu in trti in je zelo brana.

Kultura pitja vina – toliko pravil, da jih »navaden« človek niti ne more vseh poznati, razen nekaj osnovnih. Pa vendar, kaj bi se moral vsako naučiti in upoštevati, da bi užival ob popitem kozarčku?

Res je tega kar veliko, a dovolj je nekaj osnovnih pravil. Vino bi morali dobesedno uživati z namenom, da nam izboljša kakovost življenja. Življenje sestoji iz trenutkov, ki so pozitivni ali ne-

gativni. Uživanje vina naj bo s pozitivnim predznakom. To pa je lahko le toliko časa, dokler se zaradi količine ne spremeni v negativno smer. Bistvena sta torej količina in kakovost zaužitega. Pravilo na bi se glasilo: Uživaj dobro vino, ki ustreza tvojemu okusu, da boš pri tem užival, in v količini, ki koristi kakovosti tvojega življenja.

Koliko se je pri Slovencih spremenila zavest, vinska kultura? Vinska kultura Slovencev se dviga. Kar dobro poznamo svoja vina in vemo, kaj je dobro.

V vas je veliko modrosti, znanja, izkušenj, misli ... posebnosti, če hočete. Lahko bi napisali knjigo. Ste kdaj razmišljali tudi o tem?

Res sem že razmišljal o tem. Rad bi s svojega zornega kota opisal čas, ki sem ga preživel. To je čas tolikih in takih sprememb, ki jih ni doživela še nobena generacija pred nami. Žal mi je, da se v mladih letih nisem bolj zanimal za zgodovino svojega rodu. Danes je to izgubljeno. Le posredno pridem do kakšne informacije. Zato bi rad vse svoje vedenje zapisal, ker vem, da bo prišel čas, ko se bodo znanjci začeli zanimati za svoje korenine.

Mladi v današnjem času veliko posegajo po raznih drogah, med katere spada tudi alkohol. Pa ne le mladi. Kdaj, kje, kdo, na kakšen način učiti in naučiti, da alkohola ne bi zlorabljali za omaro, ki prinese toliko gorja?

To je tema za neizmerno množico pedagogov, zdravnikov, filozofov in še mnogih drugih mislecev in strokovnjakov. Sam sem veliko razmišljal o tej temi. Prišel sem do več zaključkov. Eden pomembnih je, da se človek omamlja iz notranjega vzgiba, ki ima različne vzroke. Rezultat tega je, da se človek zateče v omamo, misleč, da bo ubežal problemu, ki ga nosi v sebi. Tu učenje nič ne pomaga. Najprej je treba spoznati vzrok in ga odpraviti in potem zdraviti posledico. To bi bilo na dolgi rok mogoče doseči z vzgojo in spoznavanjem resničnih vrednot. Brez tega naš planet ne bo mogel preživeti. Imamo starše, ko jih imamo, imamo učitelje, kot jih imamo, in isto velja za vse druge. Vsi smo živeli v časih, ki so bili zelo drugačni, kot jih bodo imeli naši otroci in naših otrok otroci. Smeri razvoja se že nakazujejo in ne obetajo nič dobrega.

Mislím, da bi morali več vzgajati in učiti vrednote, ki nas pripeljejo do osebne in splošne sreče. Kakšni vozniki smo Slovenci in kakšna je naša prometna kultura?





Slabi in dobri. Kulturni in nekulturni. Žal pišejo in poročajo le o slabih in nekulturnih voznikih, ki so povzročili hude nesreče, nihče pa ne piše o voznikih, ki v vsej vozniki karieri niso imeli niti praske. Kako jim je to uspelo?

Naše ceste vsako leto terjajo visok krvni davek. Glavna povzročiteljica nesreč sta prevelika hitrost in alkohol. Kakšno stališče zavzimate glede pri-sotnosti alkohola v krvi med vožnjo – nič promilov ali naj ostane tako, kot je sedaj dovoljeno.

Krvni davek naših cest je resnično grozljiv. Vzrokov je veliko. Neposredno prevelika hitrost in alkohol. Glavno je pomanjkanje čuta odgo-vornosti, ki bi ga morali privzgojiti bodo-čim voznikom, tako kot jih naučijo cestnoprometnih predpisov. In jih tudi testno preveriti. Morda bi kaj pomagalo tistim, ki so te odgo-vornosti najbolj potrebni. To so ponavadi »sve-ž« vozniki.

Opažam, da vedno več voznikov odklanja vino, če jih čaka vožnja. To je spodbudno.

Prestolnica se tako rekoč duši v pločevini. Veli-ko je idej za rešitev te problematike; še poseb-no veliko smo jih bili deležni lansko leto. Ali vi vidite kakšno rešitev?

Ne samo naša prestolnica, vsa mesta so pre-nasičena s pločevino. Višji standard in poceni gorivo sta nas razvadila, da se moramo z avto-mobilom pripeljati od svojih do ciljnih vrat. Na stroške ne mislimo, mislimo samo na izgublje-ni čas, če bi se posluževali javnega prevoza. Ta-ko opažam na cesti gnečo, vlaki pa vozijo pra-zni. In železnica dela z izgubo. Skoraj isti učinek bi bil, če bi vlaki vozili zastoj. Javni prevoz bo treba povečati in posodobiti, da se bo oseb-ni zmanjšal. Prej ali slej bo potrebno to stori-ti, ker bo to za državo in uporabnike najcenej-ša rešitev.

Mira Vidmar Kuret
Foto: Peter Frelih ml

PROMBOLA – PROMETNA TOMBOLA

Promet je človekov stalni spremljevalec – takoj, ko stopi iz varnega zavetja doma, je udeleženec v prometu – sprejme odgovorno vlogo, ki jo mora odigrati po vseh pravilih, sicer se lahko zgodi nesreča, v kateri lahko poškoduje nekoga drugega ali pa je poškodovan sam.

Sprva smo pasivni udeleženci v pro-metu – starši nas iz porodnišnice v ot-roškem sedežu odpeljejo domov, nas kasneje vozijo v vozičku ali pa nosijo v nahrbtniku, sčasoma pa naša vloga postaja vse bolj aktivna – takoj ko sami zakorakamo, postanemo aktivni ude-leženci – postanemo pešci. In takrat pričnemo uporabljati nekatera pravila, ki nam omogočijo varno udejstvovanje v prometu, in se učimo novih.

Ceste, avtomobile in prometna pravila smo si iz-mislili odrasli. Ukrojili smo jih po svojih željah, predstavah in sposobnostih, ki so pogosto po-polnoma drugačne od želja, potreb in sposo-bnosti otrok (Polič, Zabukovec, Žlender, 1996). Zato se urbana naselja, v katerih živi med 70 in 80% otrok Evropske unije (Evropska komisija, 2004), zdijo »sovražna« do otrok in mladih, saj pogosto čutijo, da jim prostor in nekateri načini prevoza niso dostopni, ker so ustvarjeni in pri-rejeni za odrasle.

Pozabili smo, da imajo otroci drugačne potrebe po gibanju in da za to potrebujejo svoj prostor. Odrasli jih omejujemo s cesto in parkirnimi pro-stori. Otroci niso le pomanjšani odrasli, ki imajo nekaj težav zato, ker niso dovolj veliki, da bi vide-li, kar vidimo odrasli – otrok doživlja svet popol-noma drugače. Izjava Walterja Veltronija (rim-skega župana): »Moramo preurediti mesta po meri otrok; zamisliti si moramo, kako bi jih gle-dali z višine 110 cm,« ni čisto popolna, saj ni samo višina tista, ki vpliva na otrokovo ravnanje v pro-

metu. Le-tega je otroka potrebno naučiti in pri-tem upoštevati tako telesni kot umski razvoj.

Otroci se v starostnem obdobju 6 in 7 let v pro-metu pojavljajo predvsem kot pešci in sopotni-ki v avtomobilih. Statistični podatki kažejo, da število smrtnih žrtev in poškodovanih pešcev v tej starostni kategoriji upada (Polič, Zabukovec, Žlender, 1992; Pavšer, 2001), vendar pa moramo biti realni – nižja številka je posledica tega, da otroke v šolo in na ostale dejavnosti vozimo z avtomobilom. Raziskava, ki so jo izvedli v me-stu York (Evropska komisija, 2004) in je zajela 15.500 šolarjev (66% šolske populacije), je raz-krila, da 34% osnovnošolcev vozijo v šolo z av-tomobilom, vendar jih le 15% odobrava tak na-čin prevoza. V celoti bi se jih 40% želelo voziti v šolo s kolesom, dejansko pa se z njimi vozi le 3% otrok. Ko so osnovnošolce vprašali, kaj jim je najmanj všeč pri njihovi poti v šolo, jih je kar 60% odgovorilo, da jih moti predvsem to, da je preveč prometa na cestah (po ugotovitvah bri-tanskega ministrstva za promet pa k jutranji pro-metni gneči prispeva prevoz otrok z avtomobi-lom v šolo skoraj 20%), da se avtomobili vozijo prehitro ter da jih je strah, da bi prišlo do ne-zgode.

Če pogledamo naše poti v šolo, bomo na njih opazili vedno manj šolarjev, ki na vsakodnevno obveznost odhajajo peš. Podobno se dogaja tudi v Veliki Britaniji (Evropska komisija, 2004), kjer gre v starostni skupini od 5 do 10 let le en otrok od devetih sam v šolo, pred leti pa je bilo raz-merje eden od petih.

Raziskava med francoskimi ženskami, starimi od 25 do 49 let, je pokazala, da 46% mater navadno pelje svoje otroke v šolo z avtomobilom, čeprav je pri 74% šola oddaljena manj kakor 5 km. Med temi pa jih je tri desetine odgovorilo, da bi brez težav lahko dobile sprejemljivo drugo možnost, če same ne bi mogle peljati otroka ali če ga ne bi

mogel peljati kdo drug. V Luksemburgu so ugo-tovili, da je 9,5% vseh poti odraslih spremljanje. Nobenega dvoma ni, da so med spremljanimi v veliki večini otroci, saj okoli tri četrtine spremlja-nja odpade na odrasle, stare med 25 in 44, to-rej v starševskih letih. Podobno raziskavo bi bilo zanimivo izvesti tudi v Sloveniji. Verjetno ne bi bilo velikih odstopanj od omenjenih ugotovitev evropskih kolegov.

Da bo otrok varno prevzemal vlogo pešca v pro-metu, ga je treba nanjo dobro pripraviti. Pripra-viti ga moramo na nekaj, kar zaradi svoje tele-sne in duševne razvitosti skoraj do desetega leta starosti v resnici še ne bo zmogel (Markl, 2006). Vedeti moramo, da otroka hote ali nehoti pro-metno vzgajamo vsak trenutek, ko smo z njim v prometu. Zato mu moramo biti ves čas dober zgled. Poleg tega pa se moramo kot starši zave-dati, da čeprav pozna otrok vsa pravila na izust, še ne pomeni, da bo tudi ustrezno ravnal v dolo-čeni prometni situaciji (Polič, Zabukovec, Žlen-der, 1992). Otroka lahko pri treh ali štirih letih starosti naučimo, kako se prečka cesta. To bo pravilno znal povedati in pokazati, vendar kljub temu ne bo sposoben varno prečkati ceste, ker ne zna presojeti in ocenjevati razdalje in hitrosti prihajajočih vozil, ker ne zna uporabljati nauče-nih prometnih pravil v različnih situacijah in na različnih cestah. Otroci žal še niso sposobni po-sploševanja pravil prečkanja ceste, zato se mo-rajó naučiti tega ravnanja na vsaki ulici ali cesti posebej. Prometne igre, zloženke, vaje na igri-ščih in dvoriščih so sicer izredno dragocena po-moč otroku pri spoznavanju pravil, prometnih pojmov in utrjevanju pravilnega ravnanja – upo-raba znanja v praksi pa je nujna.

Da bi otroci lažje osvojili prometne pojme, je na-stala tudi didaktična igra z imenom PROMBOLA – PROMETNA TOMBOLA. Avtorica igre sem mag. Lucija Erčulj, mentorica prometne vzgoje na Osnovni šoli Škofljica. Namenjena je otro-

kom v 1. in 2. razredu devetletne osnovne šole, da skozi igro utrdijo prometne pojme in spoznajo določena ravnanja v prometu, o katerih se ob igri lahko pogovorimo. V igri najdemo vse prometne pojme, ki naj bi jih otroci v tem starostnem obdobju usvojili. Pri tem smo si pomagali z učbenikom Okolje in jaz za 1. razred devetletne osnovne šole. Sličice za posamezne prometne pojme so prispevali učenci 4. a razreda.



Pravila igre:

Število igralcev: kolikor je igralnih kartonov

Starost: 6 – 8 let

Cilj igre: Prvi pokriti vse sličice na igralni karti.

Kaj potrebujemo:

- igralno kontrolno ploščo za vodjo igre,
- igralne sličice s prometnimi pojmi, ki jih vodja igre žreba,
- vrečko iz blaga (ali polivinila), lahko tudi škatico, v katero se ne vidi,
- igralni karton za igralce s po 6 sličicami prometnih pojmov,
- prazne lističe za pokrivanje izžrebanih sličic.



Priporočki za igranje Prombole

Potek:

Igralci določijo vodjo igre, ki premeša igralne karte. Vsak igralec izžreba svoj igralni karton. Vodja igre ima pred sabo odprto kontrolno ploščo in iz vrečke (škatice) žreba lističe s prometnimi pojmi. Zadaj na sličici je opis pojma, sicer pa zadostuje, da vodja sličico opiše. Igralci poiščejo sličico z izžrebanim pojmom na svoji igralni karti in če jo najdejo, jo pokrijejo s praznim lističem. Vodja igre izžrebano sličico odloži na kontrolno ploščo in izžreba novo sličico.

Zmaga igralec, ki prvi pokrije vse sličice na svojem listku. Ko pokrije vse, zakliče: »Prombola!!!« in s tem naznanja konec igre. Vodja igre s pomočjo kontrolne plošče preveri, ali so bile vse pokrite sličice res izžrebane. Zmagovalec igre postane novi vodja in igra se lahko prične znova.

Možne so še druge variante za zmago (po dogovoru):

- ko so pokrite vse sličice v eni vrsti,
- ko so pokrite vse sličice v stolpcu,
- ko so pokrite vse sličice v diagonalni ...

Druge možnosti za igro:

- igralci lahko izžrebajo tudi več igralnih kartonov, vendar morajo imeti vsi igralci pred seboj enako število le-teh

Didaktična vrednost igre:

Otroci ponovijo in utrdijo znanje, ki ga kot pešci v prometu (ustrezno starosti 6 – 8 let) nujno morajo obvladati, da so v njem varni! Na igriv način ponavljajo prometne pojme, ki jih morajo poznati glede na učni načrt:

- otroci prepoznajo vozila v prometu: kolo, avto, tovornjak, vlak, avtobus,
- prepoznajo prometne znake: prehod za pešce, kolesarska steza, stop znak,
- prepoznajo pojme: prehod za pešce, semafor, semafor za pešce, pomen zelene in rdeče luči na semaforju za pešce, kolesarska čelada, kolesar, rumena rutica,
- naučijo se opazovati in prepoznati ustrezne sličice,
- urijo koncentracijo,
- ubesedijo prometne pojme z opazovanjem in opisom sličice,
- naučijo se zapisa posameznega prometnega pojma (1. razred: preslikava),
- razvijajo fino motoriko.



Igro smo predstavili tudi na Otroškem bazarju na Gospodarskem razstavišču v mesecu decembru leta 2006, kjer so obiskovalci imeli možnost, da jo preskusijo. Odziv je bil zelo pozitiven.

Čeprav didaktična igra še zdaleč ne more nadomestiti praktične vaje, je lahko koristen pripomoček k vključevanju malega pešca v promet. Ker podobnih didaktičnih igralnih pripomočkov v slovenskem prostoru ni zelo veliko, bi bila omenjena igrice dobrodošla popestritev pouka v 1. in 2. razredu slovenskih osnovnih šol.

Mag. Lucija Erčulj

Literatura:

1. Bajd, B., J. Ferbar, D. Krnel, M. Pečar. (1999). Okolje in jaz. Spoznavanje okolja za 1. razred devetletne osnovne šole. Priročnik za učitelje. Ljubljana: Modrijan.
2. Evropska komisija. (2004). Otroci v gibanju. Ljubljana: Ministrstvo za okolje, prostor in energijo.
3. Markl, M., B. Žlender. (2006). Prvi koraki v svetu prometa: v pomoč staršem pri prometni vzgoji otrok. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.
4. Pavšer, N. (2001). PROMET in ekošola kot način življenja: priročnik za pridobivanje znanja o prometu. Ljubljana. Murska Sobota: Slovensko ekološko gibanje. Pomurski ekološki center.
5. Polič, M., V. Zabukovec, B. Žlender. (1996). Prometna psihologija: mladi v prometu. Ljubljana: Zveza organizacija za tehnično kulturo Slovenije. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Slovenije.

Skozi igro si otroci pridobijo teoretično znanje, z vajo pa ga utrdijo neposredno v prometu.



Na Otroškem bazarju smo se igrali in izobraževali...



Knjiga ali dober zgled? Oboje!

Vsi, ki se ukvarjajo(mo) s prometno vzgojo otrok, se zavedamo, da »uspešna preventiva vključuje tudi programe, ki dajejo znanja, spretnosti, navade, vrednote, prepričanja in stališča, ki podpirajo razvoj varnega vedenja v prometu« (Polič, 1996, 123).

Ob premišljevanju, kaj ponuditi našim otrokom, da jih bomo motivirali za učenje na tem področju, pa naj gre za teoretično znanje ali praktično pridobivanje izkušenj, vselej pridemo do enega in istega zaključka: naš zgled je najbolj pomemben.

Pa kljub temu je dobro poznati in si pomagati z ustreznim gradivom;

kakšen namig v otroških knjigah in danes celo bolj priljubljenem elektronskem gradivu ni nikoli odveč. Pri večini izdaj gradiva s področja prometne vzgoje sodeluje Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ali pa vsaj poda strokovno oceno.

Ob pregledovanju gradiva v bazi podatkov CO-BIB ugotovimo, da je ogromno teoretičnih prispevkov s področja prometne vzgoje in zelo malo gradiva z vajami ali primeri, ki bi otroka navajale na pravilno in primerno obnašanje v prometu.

A nekaj jih je vendarle, čeprav se bo po kakšno od starejših izdaj potrebno napotiti v knjižnico, saj je ni več v prodaji.

Najnovejši je delovni zvezek za usposabljanje za vožnjo kolesa v osnovnih šolah, z naslovom **S kolesom v šolo**, avtor pa Peter Breznik (2006). Delovni zvezek je razdeljen na pet poglavij, in sicer Oprema kolesa in kolesarja, Prometni znaki, Vožnja s kolesom, Premiki s kolesom in Prometna pravila. Kratki razlagi sledijo različni tipi nalog, nato učenec sam ocenjuje svoje znanje, sledijo težje naloge, nato pa še naloge, ki so namenjene delu skupaj s starši. Avtorji si želijo, da bi poleg otrok pri učenju sodelovali tudi star-

ši in se s tem bolje zavedali svoje vloge in odgovornosti pri vzgoji otroka za pravilno vedenje v prometu. Hkrati z delovnim zvezkom je izšel tudi priročnik za delo z delovnim zvezkom (avtorja sta Mira Bernard in Peter Breznik).

Založba Mladinska knjiga je leta 2004 izdala dve knjigi v zbirki Prometna vzgoja, ki vsebuje naslova **Varno v šolo** in **Varno s kolesom**; avtorica obeh je Birgit Fuchs. Gre za prevod iz nemščine, v slikanicah pa so prikazane najbolj značilne prometne situacije. Otroci spoznajo temeljna prometna pravila, izvedo, kako se je treba vesti na cesti in katerim situacijam se da izogniti.



Ulrich Klein je avtor slikanice **Pazi, promet!**, ki jo je prav tako prevedeno iz nemščine izdala Tehniška založba Slovenije leta 2003. V recenziji je zapisano, da »slikanica predstavlja kakovosten didaktični pripomoček za delo s predšolskimi otroki in mlajšimi šolarji na področju prometne vzgoje. S primerno uporabo slikanice bo mogoče prispevati k temu, da bomo otroke naučili odgovornega ravnanja v prometu«. V slikanici so predstavljene različne situacije, do katerih lahko pride v prometu. Besedilo je kratko in običajno zastavlja otroku tudi vprašanja, o katerih se pogovarja s starši, vzgojitelji, učitelji. Ob koncu knjige so predstavljene še pravilne rešitve vsake posamezne situacije.

Omenimo naj še avtorsko poučno leposlovno slikanico Boža Kosa **Ustavite zeleni avto!!!** (2001). V zgodbi o kratki vožnji pijanega voznika ter akciji črnih možičkov s prometnih znakov, s katero končno ustavijo nevarnega voznika in ga predajo policiji, nam avtor mimogrede predstavi še nekaj najosnovnejših prometnih znakov, s katerimi se lahko srečujejo mladi šolarji na poti v šolo in domov. Tudi v tej knjigi domislic, značilnih za Boža Kosa, ne manjka.

Ker smo začeli z novejšimi, pogledjmo še nekatere starejše izdaje o obravnavani temi. V zbirki Moji prvi koraki do znanja Pomurske založbe sta izšli knjižici – pobarvanki **Moja pot v šolo** in **Varno**

na cesti (1994); iz istega leta je iz nemščine prevedena Guida Strebela **Globi v prometu**, iz leta 1990 pa slovenska knjižica Ferija Lainščka **Znalček na cesti**. Seveda pa bo otrok, ko mu bomo ponudili knjigo o prometu, bolj z veseljem posegel po novejših izdajah. Omenimo naj še simpatično knjigo slovenske avtorice Mateje Reba **Balončkov Peter v prometu**. Zgodba o Petru, ki pride z vasi na počitnice v mesto in se prvič sreča s različnimi prometnimi situacijami, ki jih ne pozna, pa je danes za večino otrok preteklost, a prometna pravila in obnašanje so še vedno aktualna in tako tudi zgodbe, če jih znamo uporabiti v pravem trenutku, saj opisujejo vse, kar mora vedeti in znati otrok kot pešec, kolesar, potnik v avtomobilu, vlaku ali avtobusu.

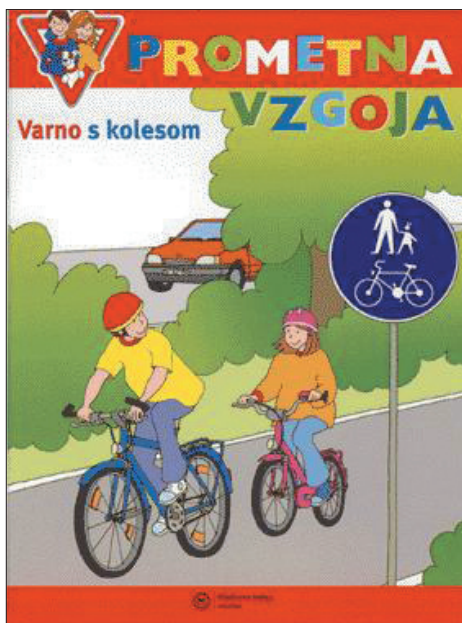
Bolj kot knjige pa mlade nadebudneže pritegnejo različni računalniški programi in poučne igre. Predšolskim otrokom in tistim v prvem triletju je namenjen CD-ROM **Znalček in kuža Pazi v prometu**. Otroke uči in jih opominja na pravilno obnašanje v prometu. Skozi igro otrok spozna, kako in kje prečkati cesto, kako naj bo oblečen, da bo kot pešec viden v prometu, osnovne prometne znake pa spozna preko pobarvanke. Vse razlage in navodila so zapisana z velikimi tiskanimi črkami in še pripovedovane, tako da CD-ROM lahko uporabljajo tudi otroci, ki še ne znajo brati.

CD-ROM **Raziskujem v prometu** je namenjen otrokom od 6. leta naprej. Poleg uporabe pri predmetu spoznavanje okolja, ga otroci lahko uporabljajo tudi sami. Skozi šest iger spoznavajo in prepoznajo vrste prometa, prometna sredstva ter osnovna pravila obnašanja in ravnanja v prometu. Seznanijo se z različnimi prometnimi okoliščinami, obenem pa s spoznavanjem prometnih znakov razvijajo sposobnost prepoznavanja likov.

CD-ROM **Za varnost mladih v prometu** je sestavljen iz desetih iger na treh nivojih zahtevnosti. Osnovni in srednji nivo sta namenjena mladim kolesarjem, na višjem nivoju pa so vsebine, ki so namenjene kandidatom, ki se pripravljajo na izpit kolesa z motorjem. Igre so različne in jih učenec izbere sam npr.: ujemanje, kjer ugotavlja, ali detajl sodi k sliki; ugibanka, kjer prepoznava pomen prometnih znakov; sestavljanje, pri kateri vstavlja pravilne prometne znake v narisano križišče; nadaljevanje, v kateri so vprašanja in podani odgovori, med katerimi otrok izbere pravi. Nekatere igre so časovno omejene. Po končanem reševanju se izpiše rezultat, ki ga je dosegel tekmovalec (igralec), po koncu vseh iger pa rezultat le-teh.

Omenimo naj še komplet **S kolesom v šolo**, ki vsebuje tri CD-ROMe, in sicer Učne vsebine, Vaje iz učnih vsebin in Izpit. Program seveda dobro poznajo vsi mentorji, ki pripravljajo učence na opravljanje kolesarskega izpita.

»Branje samo zase pri mlajših otrocih prometnega vedenja ne bo spremenilo. Njegov učinek bo odvisen od vsega ostalega dogajanja na tem



področju.» (Polič, 1996, 134). Uporaba primerne gradiva je lahko dobra odskočna deska za pridobivanje potrebnega teoretičnega znanja, še vedno pa je potreben, kot smo že večkrat omenili in poudarili, dober zgled starejših, tako staršev, kot vzgojiteljev in učiteljev ter učenje in navajanje na primerno, varno obnašanje v prometu. Vse seveda z namenom, da bo otrok kot najšibkejši udeleženec v prometu prispeval delček k boljši varnosti sebe in drugih.

Literatura:

- Polič, M. (1996). Prometna psihologija: mladi v prometu. Ljubljana: ZOZKS; Svet za preventivno in vzgojo v cestnem prometu Slovenije.

Podatki o predstavljenem gradivu:

- Breznik, P. (2006). S kolesom v šolo: delovni zvezek. Maribor: Primotehna.
- Fuchs, B. (2004). Varno s kolesom. Ljubljana: Mladinska knjiga.
- Fuchs, B. (2004). Varno v šolo. Ljubljana: Mladinska knjiga.
- Gruden, B. (1999). Raziskujem v prometu [elektronski vir]. Ljubljana: Računalniški center Miška.
- Klein, U. (2003). Pazi, promet. Ljubljana: Tehniška založba,
- Kos, B. (2001). Ustavite zeleni avto!!! Ljubljana: Koskos.
- Lainšček, F. (1999). Znalček in kuža Pazi v prometu [elektronski vir]. Ljubljana: Murska Sobota: Creativ.

- LAINŠČEK F. 1990. Znalček na cesti. Murska Sobota: Pomurska založba.
- MOJA pot v šolo. (1994). Murska Sobota: Pomurska založba.
- Reba, M. (1997). Balončkov Peter v prometu. Kamnik: Harlekin.
- S kolesom v šolo [elektronski vir]. 2003. Maribor: Primotehna.
- Strebel, G. (1994). Globi v prometu. Ljubljana: Tarnia ; HacVia.
- VARNO na cesti. (1994). Murska Sobota: Pomurska založba.
- ZA varnost mladih v prometu [elektronski vir]. (2001). Ljubljana: UMT.

Marta Gorjup, knjižničarka

O prometni varnosti naše šole, Osnovne šole FRANCETA BEVKA

Leta 1970 je bila zgrajena v Ljubljani za Bežigradom Osnovna šola Franceta Bevka. Prvotno se je imenovala Šola na Brinju. Brinje je bilo prvotno ime za današnji del ljubljanskega Posavja. Kmalu zatem se je poimenovala po Francetu Bevku, slovenskem mladinskem pisatelju in revolucionarju.

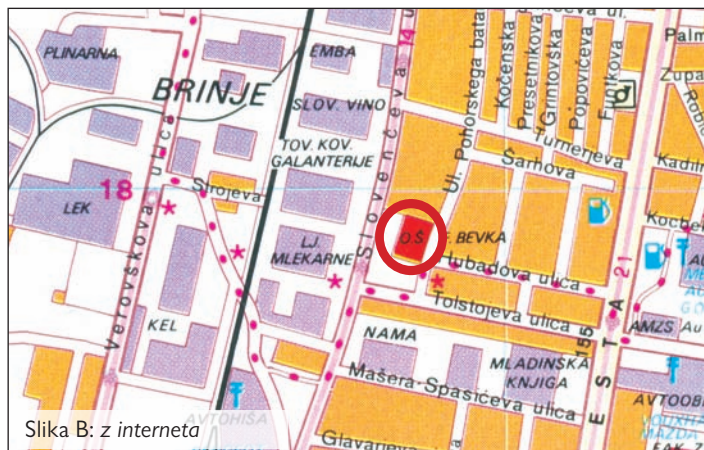
Šola je bila grajena za okrog 500 učencev v 16 oddelkih. Leta 1970 je šolo obiskovalo 412 učencev v 16 oddelkih osemletke, v letu 2007 pa jo obiskuje 327 učencev v 17 oddelkih devetletke.

Osnovna šola Franceta Bevka se nahaja v ulici Pohorskega bataljona, v središču zelo prometne Dunajske ceste, Slovenčeve ulice, Tolstojeve ulice in severne ljubljanske obvoznice.

Našo šolo obiskujejo učenci šolskega okoliša Dunajske ceste (od Glavarjeve do obvoznice), Funtkove ulice, Glavarjeve ulice, Grintovške ulice, Hubadove ulice, Kočevske ulice, Ulice Mašera Spasiča, Ulice Nade Ovčakove, Ogrinčeve ulice, Ulice Pohorskega bataljona, Slovenčeve ulice (od obvoznice do Ulice Mašera Spasiča), Šarhove ulice, Tolstojeve ulice, Verovškove 72, Vodovodne ceste in Vodovodne ceste 92/a. Nekaj učencev, ki obiskujejo šolo, ne stanuje v območju šolskega okoliša šole, zato jih starši vozijo v šolo s svojimi vozili.

Od nastanka šole do zdaj se je z večanjem naseља in prometa povečala prometna ogroženost otrok. Včasih so prihajali učenci v našo šolo večinoma peš, zdaj nekatere otroke pripeljejo starši z avtomobili. Prvotno so morali starši s svojimi vozili ustavljati na pločniku na tisti strani ceste, kjer je vhod v šolo, tako da otrokom ni bilo potrebno prečkati ceste. Od lani pa imamo urejen uvoz za ustavljanje vozil staršev, ki pripeljejo otroke v šolo (na sliki). Učencem ni potrebno prečkati prometne ceste, do vhoda v šolo imajo le par korakov. S tem je poskrbljeno za večjo varnost otrok. Prav tako je za večjo prometno varnost prepovedano prihajati v šolo s kolesi, rollerji in rolkami.

V okviru prometne vzgoje izobražujemo in vzgajamo učence naše šole na različne načine. S tem



vplivamo na varno, pravilno gibanje v prometu in vplivamo na preprečevanje prometnih nesreč. Program prometnega izobraževanja otrok se prične že v zgodnjem predšolskem obdobju, pri nas v šoli pa pričnemo v prvem razredu. Pomembno vlogo pri tem imajo učitelji, starši in prometna policija. Pomembno je medsebojno sodelovanje vseh na poti k doseganju znanja otrok oz. k doseganju cilja: obnašati se varno v prometu.

Ko učenci prvič vstopijo v šolo, jih opremimo z rumenimi ruticami in odsevniki – kresničkami. Na prometni ulici pred šolo poskrbimo za večji nadzor nad prometom. Pri tem sodeluje prometna policija, ki varuje in usmerja prvošolce in starejše šolarje pri prečkanju ulice. Tako sodelovanje je še posebej pomembno na začetku šolskega leta, ko so učenci še počitniško razigrani in potrebujejo nekaj časa, da se njihova pozornost in navade ustalijo in umirijo.

V prvem trimesečju nas obišče prometni policist. Učence seznani s prometnimi pravili, katere nazorno utrdi na sprehodu z učenci v prometni okolici šole. Opozori jih na prometne znake, prehode za pešce, gostoto prometa, varno hojo po pločniku, na najkrajše poti od doma do šole, opozori, da naj gredo v šolo pravočasno, okoli vratu pa naj obvezno nosijo rumeno rutico in svetleče odsevnike na šolskih torbah in oblačilih. Opozori jih tudi na nevarnosti, ki se v prometu lahko zgodijo, če prometnih pravil ne upoštevamo. Policist sodeluje tudi pri izobraževanju staršev s predavanjem Varno na poti v šolo. Na letošnjem srečanju staršev s policistom so starši izpostavili problem dolge ulice Pohorskega bataljona, na kateri se šola nahaja. Predlagali so še en prehod za pešce zaradi varnosti otrok, še posebno tistih, ki prihajajo v šolo peš. Ulica Pohorskega bataljona ima zdaj en prehod za pešce in grbine pred vhodom v šolo in je ustrezno opremljena s prometnimi znaki. Bili so mnjenja, da bi prometna policija lahko izvajala nadzor nad prometom v prometni okolici šole tudi večkrat med šolskim letom in ne izključno na začetku šolskega leta.

Znanje o prometu v prvem razredu učenci pridobivajo na različne načine. Na sliki je prikaz posredovanja vsebine o prometu s pomočjo avdio – video sredstva Znalček in kuža Pazi v prometu. Na sliki učiteljica posreduje in hkrati preverja znanje učencev. Priprava na ustvarjalno igro Promet je tudi ena od oblik dela, ki pripomore k usvajanju znanja

o prometu. Učenci pri pouku spoznavanja okolja pripravijo prometne znake, spoznavajo njihove pomen in upoštevajo barvne zakonitosti.

V sklopu prometne vzgoje v povezavi s programom Zlati sonček učenci v prvem razredu pridobijo tudi znanje rolanja in vožnje s kolesom. Za potrditev pridobljenega znanja o prometu po srečanju s policistom so učenci prvih razredov reševali naloge (na delovnih listih) o prometni vzgoji. Rezultati rešitev so bili predstavljeni v letošnjem šolskem letu, 6. decembra 2006.

Na Postaji prometne policije Ljubljana na Griču je potekala zaključna prireditev Varno na poti v šolo, na kateri je ljubljanski župan Zoran Janković sodelujočim učencem podelil nagrade za pravilne odgovore na vprašanja iz prometne vzgoje. Vsi izžrebanci so dobili praktične nagrade policijske uprave. Na podelitev nagrad so bili povabljeni tudi vsi sošolci iz razredov izžrebanih učencev in njihovi učitelji. **Še posebno smo ponosni na to, ker je bil med veliko množico učencev izžreban učenec 1.a razreda, Žak Ruben Šinkovec. Čestitamo!**

S prometno vzgojo učenci nadaljujejo v naslednjih razredih v skladu z učnim načrtom. Mentor prometnega krožka na naši šoli je učitelj R. Novaković. Učenci 4. razredov opravljajo kolesarski izpit. Učenci se pripravijo na preverjanje teoretičnega znanja o prometu (CPP) preko različnih vaj in nalog. Praktični del – izpitna vožnja - se opravlja na šolskem poligonu z varno opremljenimi šolskimi kolesi. Učenci morajo obvezno voziti s kolesarskimi čeladami. Prav tako opozorimo, da morajo tudi pri rolanju obvezno uporabiti čelado in drugo zaščitno opremo (ščitnike za kolena, komolce, zapestja). Kdor uspešno opravi kolesarski izpit, prejme kolesarsko izkaznico.

Vsi učenci 4. razredov so v lanskem šolskem letu uspešno opravili kolesarski izpit. Po opravljenem kolesarskem izpitu smo v sodelovanju učitelji, starši in policisti PP Bežigrad izvedli kolesarsko vajo na javnih prometnih površinah v okolici šole. Priprava in izvedba kolesarskega izpita se opravlja vsako šolsko leto, kar v veliki meri pripomore k ozaveščanju o varnosti v prometu.

Prometna vzgoja se nadaljuje do konca šolanja, saj se različne prometne vsebine vnašajo v reden pouk, prav tako pa ob različnih priložnostih izven šole:

- pri avtobusnih prevozech (preverimo, če avtobus izpolnjuje vse zahteve po pravilniku za varen avtobus, navajamo na kulturno obnašanje med vožnjo na avtobusu, vplivamo na upoštevanje pravil, ki veljajo za varno vožnjo z avtobusom – vsak potnik mora imeti svoj sedež in uporabiti varnostni pas);
- na izletih (učenci morajo upoštevati pravila varne hoje v skupini ob prometni poti);
- raznih taborih (učitelji učence seznani s prometno okolico in opozorijo na morebitne prometne nevarnosti);
- ob različnih akcijah, npr. Dan brez avtomobila (učenci oblikujejo različne naloge s področja slovenskega jezika, likovne vzgoje in spoznavanja okolja. Učenci sodelujejo s svojimi prispevki na različnih natečajih);
- vsi učitelji šole sodelujemo v prizadevanju za varnost učencev v prometu v povezavi s Prometno policijo, v projektih: Bodi viden, bodi previden, Hitrost ubija, Alkohol? Ne hvala!, Z glavo na zabavo, Petarde, Red je vedno pas pripet;
- naša šola ima v prizadevanju za prometno varnost učencev izdelan Načrt varnih poti v šolo.

Z raznolikimi dejavnostmi za vzgojo o prometni varnosti ne samo na naši šoli, ampak tudi na drugih šolah in izven šole (dom, mediji, druge institucije) vplivamo na znanje otrok o prometni varnosti, da bodo dosledno upoštevali prometna pravila. S tem bomo posredno vplivali na zmanjšanje števila nezgod in tragičnih nesreč v prometu.

Marinka Habjan, OŠ Franceta Bevka, Ljubljana



Slika E: Foto: M. Habjan



Slika F: Foto policija

Prometni krožek v osemletki in devetletki

Zima se dokončno poslavlja, čeprav je letos na cestah sploh nismo opazili. Prihaja pomlad, z njo pa, kot vsako leto, začetek kolesarske sezone. Tudi v šoli pri prometnem krožku je tako. Na naši imamo letos zanimiv način, pri katerem izvajamo kolesarski izpit po dveh različnih organizacijskih modelih, saj imamo na razredni stopnji poleg učencev iz devetletke, še zadnjo generacijo osemletkarjev v četrtem razredu.

Organizacijski model usposabljanja otrok za opravljanje kolesarskega izpita v osemletki poteka pri prometnem krožku dvajset pedagoških ur. Usposabljanje je razdeljeno v dva dela v okviru enega šolskega leta – v četrtem razredu. Običajno smo nekako po novem letu pričeli v aprilu oz. maju, kjer smo prav tako v desetih pedagoških urah obdelali spretnostno vožnjo s kolesom ter vse potrebne manevre s kolesom najprej na igrišču, nato pa še na javni prometni površini, torej na cesti v običajnem prometu. Praktični del se je zaključil s preizkusom znanja praktične vožnje v prometu oz. s t. i. izpitno vožnjo. V devetletki pa se vsebinski del pravzaprav ne razlikuje; kako bi tudi se, saj gre vendarle, enako kot v osemletki, za mlade kolesarje, ki naj bi postali polnopravni in odgovorni udeleženci v prometu. Razlika je v organizaciji ter obsegu ur.

V devetletki se usposabljanje otrok za opravljanje kolesarskega izpita izvaja po navodilu Zavo-

da za šolstvo v okviru dveh šolskih let (četrtni in peti razred) in tridesetih pedagoških ur, od katerih je teoretični del v obsegu dvajsetih pedagoških ur vključen v redni pouk naravoslovja in tehnike, družbe, slovenščine in razredne ure v četrtem razredu devetletke, praktični del pa se izvaja, podobno kot v osemletki, v obliki prometnega krožka deset pedagoških urah v petem razredu devetletke.

Obravnavamo teoretičnih vsebin, vsebine same in opravljanje teoretičnega preizkusa znanja se v osemletni in devetletni osnovni šoli ne razlikujeta. Za precejšnje razlike pa gre pri obravnavi praktičnih vsebin. Če je bilo v osemletki bolj ali manj prepuščeno šoli, da je sam izbrala, kako in na kakšnih površinah je izvajala obravnavo, urjenje varne vožnje in izpit, so sedaj stvari precej bolj določene. Bistvena sprememba je, da se večina praktičnih vsebin obravnava in uri na poligonu. Sprememba zasluži vso pohvalo. Učitelj na javni prometni površini ne more predvideti vseh možnih nevarnih situacij, še manj jih lahko kontrolira in tako seveda ne more zaščititi učenca. Število takšnih situacij je v prometu na javni prometni površini neprimerno večje kot na poligonu. A vprašajmo se, katera šola ima na voljo prometni poligon. Vemo, da marsikatera tudi primernega igrišča nima na razpolago. Žal zadeve niso dovolj domišljene in so očitno nastale ob neupoštevanju praktičnega dela z otroki. Na seminarju za šolske prometne koordinatorje so slušateljem v podrobnosti razložili način izvajanja praktičnega dela in zadeve preizkusili na poligonu (kraj izvajanja je bil namreč namenoma izbran v neposredni bližini odličnega prometnega poligona). Za vse tiste, ki materialnih pogojev nimajo, pa je bila pripravljena še polna malha nasvetov za improvizacijo. Razlika med teorijo in prakso je bila zlasti velika pri natančni določitvi načina izvajanja praktičnega dela na javni prometni površini.

Po novem se na javni prometni površini praktični del izvaja v skupinah – kolonah po pet učencev, ki

jo obvezno vodi mentor, na koncu kolone pa lahko vozi kak drug učitelj ali celo starš.

Takšna organizacija ne zdrži pedagoških načel in žal nudi le slabo varnost, čeravno so učenci in spremljevalci oblečeni v živobarvne telovnike z oznako prometne šole – L.

Mentor na čelu kolone, ki se ob upoštevanju varnostne razdalje raztegne na 35 metrov, naj bi učencem demonstriral vožnjo, jih opazoval, popravil, skrbel za varnost in ugotavljal, kateri učenec je že dosegel zadostno stopnjo znanja za pridobitev izpita. Seveda mora kot udeleženec v prometu ravnati skladno s cestno–prometnimi pravili in pravili varne in pravilne vožnje kolesa. Sam takšnega supermentora s takšnimi izjemnimi sposobnostmi ne poznam.

Na seminarju smo se spustili v polemiko o neustreznosti takšnega načina in celo ponudili svoj model, ki zagotavlja večji nadzor situacij in učenca ter njegovo večjo varnost. Iz odgovora smo razbrali dikcijo, da je to pač model, ki smo ga dolžni upoštevati. V primeru prometne nezgode med praktičnim poukom, v kateri bi bil udeležen naš učenec, bi ob neupoštevanju tega modela storili strokovno napako, ki bi lahko imela hude pravne in odškodninske posledice. Z omenjeni mi spremembami so v okviru svojega stalnega strokovnega izobraževanja seznanjeni tudi policisti, ki sodelujejo s šolami.

V pogovoru s tistim, ki sodeluje z našo šolo, je bilo zaznati strinjanje z omenjenimi slabostmi.

A kaj hočemo, model velja in je sestavni del programa za usposabljanje učencev za opravljanje kolesarskega izpita in potrebno se ga bo držati predvsem zaradi učiteljeve strokovne doslednosti in posledične pravne varnosti čeprav za učenca ni najboljše.

Franci Mestek, prof.



Vožnja v prometnem križišču



Kolesarjenje po mestni vpadnici



Kolesarji na Prešernovem trgu



Tudi v najgloblji dolinah je voda, tudi čez najvišjo goro je pot

Kdor potuje, lahko svojo pot po neki pokrajini, državi ... tudi opiše. Tako nastane krajše ali daljše besedilo, opis poti, potopis. Običajno nam potopisec poleg pokrajine, narave, krajev in ljudi naslika tudi dogodke, ki jih je doživel in svoje razmišljanje o vsem, kar je videl.

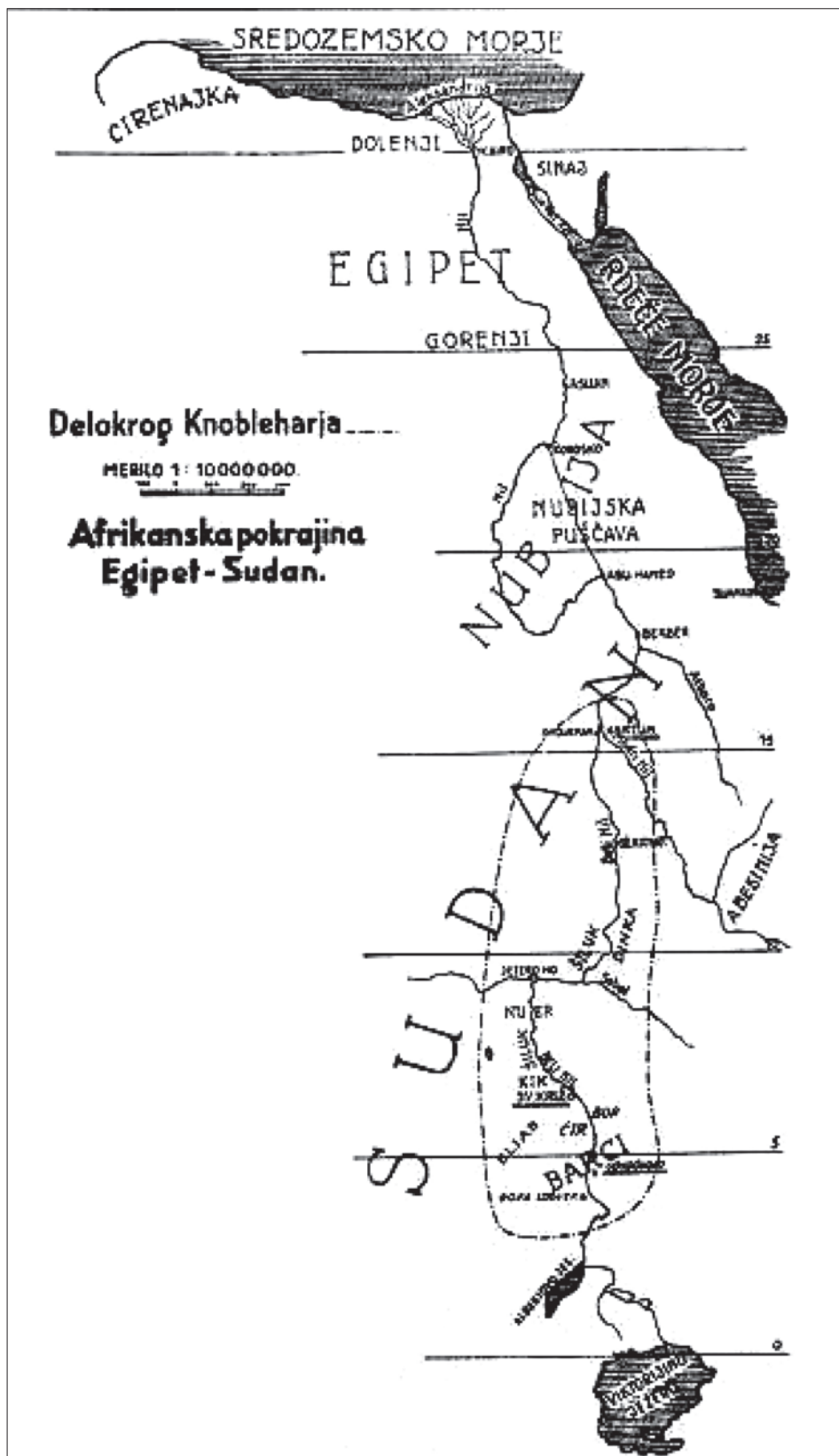
Avtor prvega slovenskega potopisa oz. potopisa, prevedenega v slovenščino, je dr. Ignacij Knoblehar. Rodil se je leta 1819 v Škocjanu pri Mokronogu, šolal pa se je v Kostanjevici, Celju, Novem mestu in Ljubljani. Tu je leta 1837 videl Friderika Barago ter poslušal njegovo pridigo. To je vplivalo na Knobleharjevo razmišljanje o misijonih, a z resničnim misijonskim delovanjem se je srečal šele leta 1846. Skupaj s tremi misijonarji je bil določen za afriški misijon. Izhodišče njegovega prvega potovanja je bil Kartum. Takratna oblast v Egiptu in Sudanu je bila turška in sultan ni bil navdušen nad misijonarji druge vere. O tem je Knoblehar zapisal:

»Gotovo je, da nam egiptovski kralj Mohamed Ali ni prijatelj. On nam je sicer pisma dal, s katerimi nam je pravica dana, njegove dežele obiskati in sv. Vero oznanjati, ali teh pisem nam ni dal prostovoljno, ampak le zato, ker sta ga naš avstrijski cesar in pa angleška kraljica za to dovoljenje naprosila, katerima pa se noče zameriti.«

Pot ob reki Nil, kamor so se odpravili misijonarji leta 1848, je bila naporna, saj so bili to kraji različnih bolezni (mrzlica, malarija), pomanjkanja zdravstvene oskrbe, pa tudi trgovanja s črnimi sužnji.

Leta 1850 se je Knoblehar vrnil v Evropo (srečanje s cesarjem Francem Jožefom), Deželnemu muzeju v Ljubljani podaril predmete iz misijonov in postal pokrovitelj sudanskega misijona. Pridobil je tudi nove sodelavce. Že naslednje leto se je znova odpravil v Kartum, kupil misijonsko ladjo Stella matutina in nato v naslednjih šestih letih opravil več misijonskih potovanj po Nilu. Od Kartuma do Gondokore (Knobleharjeva misijonarska postaja) je bilo približno 1800 kilometrov. Veliko njegovih sodelavcev je na tej poti umrlo. Zato je leta 1856 v Evropo poslal šest črnih dečkov, da bi se pripravili za misijonski poklic.

Ko se je leta 1857 Knoblehar znova odpravil v Evropo po pomoč, je na poti tudi sam onemogel in v starosti 38 let umrl v Neaplju (1858). Poleg osnovnega dela v misijonu je Knoblehar tudi pisal. Opisal je značilnosti dežele, življenje tamkajšnjih ljudi (črnska plemena Bari, Šiluk, Dinka), geografske in etnološke posebnosti ... in svoja dela tudi objavljal. Njegovo potovanje po Beli reki (1850) je prevedel, priredil in izdal



slika 1: Območje v Afriki, kjer je deloval Knoblehar

dr. Vinko Fereri Klun. V Afriki je bil Knoblehar poznan z imenom Abuna Soliman. Na določenih krajih ob Belem Nilu je bil vsaj deset let pred drugimi posamezniki.

Potopis je v literarni teoriji največkrat opredeljen kot literarna oz. polliterarna zvrst, ki je na meji med leposlovjem in novinarsko-dokumentarnim pisanjem. Njegova literarna (ume-



slika 2: Dr. Ignacij Knoblehar



Slika 3: Fran Levstik; njegov potopis *Popotovanje od Litije do Čateža* je prvi slovenski literarni potopis.

tniška) vrednost je odvisna od literarne usposobljenosti pisca. Pravi potopisec ne opisuje poti, ki jo opravijo (prepotujejo) glavni junak in druge osebe, ampak svojo pot. To pomeni, da je popotnik hkrati potopisec in zato so potopisi praviloma napisani v 1. književni osebi. Dolžina poti in način potovanja za potopis nista pomembni. Tako so tudi potopisi različno dolgi in med njimi najdemo kratka (npr. potopisni članki) in dolga besedila (obsežne knjige).

Pomembno za potopis je, da se avtor bistveno ali vsaj pretežno posveča poti (potovanju).

Pri pisanju se avtor ne more izogniti opisovanju geografskih, naravoslovnih, etnografskih opisov ali statističnim podatkom in politični ureditvi države, dežele ..., po kateri potuje. Glede na to, kateri od naštetih elementov prevladuje, govorimo o romarskih, diplomatskih, raziskovalnih, planinskih, praktičnih ... potopisih.



slika 4: Način potovanja za potopis ni pomemben – Tomo Križnar potuje s kolesom.

Prvi slovenski literarni potopis je Levstikov, in sicer *Popotovanje od Litije do Čateža*. V njem je Levstik predstavil lepoto in posebnosti dolenske pokrajine ter razložil svoj načrt za nadaljnji razvoj slovenske književnosti. Ravno zaradi razmišljanja o slovstvu ter programskih zamislih za slovensko leposlovje je ta del potopisa njegova esejistična prvina. Opis krajev (potopis) je le okvir, v katerega Levstik vpne svoje razmišljanje.

Fran Levstik, ki se je rodil leta 1831 v Spodnjih Retjah pri Velikih Laščah, je bil idejni vodja struje mladoslovencev. Ker ob koncu gimnazije ni naredil mature, se je preživljal v različnih službah – kot domači učitelj, časnikar, tajnik tržaške čitalnice, tajnik Slovenske matice, nazadnje pa je sprejel službo knjižničarja v ljubljanski študijski knjižnici. Kot voditelj mladoslovencev se je boril proti nazadnjaškim nasprotnikom in vztrajno deloval na političnem, kulturnem, društvenem področju. Zavedal se je, da je napredek v literaturi mogoč ob nepristranski in pravični kritiki. S svojim vsestranskim delovanjem je utrpl pot naprednim silam v slovenskem kulturnem in političnem življenju in omogočil razvoj slovenskega pripovedništva.

Knobleharju in Levstiku so sledili številni Slovenci, popotniki in potopisci. Razvili sta se dve smeri potopisja: leposlovna (leposlovno–esejistična) in časnikarska (poučno–informativna) smer. Nastali so potopisi, ki opisujejo slovenske kraje, ozemlje, in potopisi s popotovanjem po svetu. Spreminjala se je tudi tematika, značilna za potopise: od začetnih z romarsko (versko) tematiko do tistih s slovansko (jugoslovansko, vseslovansko), tudi palestinsko tematiko. V obdobju med obema vojnoma je nastalo več »ameriških« potopisov, po 2. svetovni vojni pa tudi potopisov iz Afrike in Azije. Po osamosvojitvi Slovenije se je število potopiscev oz. potopisov močno povečalo.

Ob branju potopisa se morda lahko vprašamo, ali je šel njegov avtor na pot z namenom napisati potopis. Nagibi za potovanja so različni in avtor jih pogosto tudi razloži. Mnoge žene na pot želja po pustolovščinah, zabavi, odkrivanju dežele, spoznavanju ljudi, službene zadeve, umik v drugačne, pogosto odmaknjene eksotične dežele. Vsekakor se mora potopisec svobodno odločiti za pot. Tako ne moremo šteti za potopis prikaz poti vojakov na fronto, vojnih ujetnikov, izgnancev ...

Popotniki–potopisci imajo zagotovo v sebi željo (namen) predstaviti deželo potovanja tudi

drugim (bralcem). Ta opis dežele, pokrajine, ljudi ... mora biti (naj bo) tak, da vzbuja bralčev občutek, kakor da sami potujejo po opisovanih deželah. Potopis mora nastajati dnevno, sicer govorimo o spominih. Če se popotnik na poti ukvarja predvsem s sabo (subjektivna plat) in je pot drugega pomena, ne moremo več govoriti o pravem potopisu, ampak o obliki avtobiografije. Tudi avtorji sami so za svoja potopisna dela našli različna poimenovanja. Tako so jih imenovali npr. potopisne črtice, popotne črtice, črtice iz popotnega dnevnika, pisma, popotni spomini, popotni zapiski, vtisi, beležke iz popotnega dnevnika, potopisni fragmenti, popis potovanja ... Tudi naslovi potopisov (pogosto) nakazujejo, za katero literarno zvrst gre. V večbesednih naslovih so pogoste besede pot, potovanje, popotovanje, popotnik, kraj, svet, razgled, razglednice, izlet, pisma, ime dežele (države, pokrajine, reke), določena stran neba ...

Vedno večjo vlogo ima v potopisih tudi fotografija, saj nam z njeno pomočjo avtor še bolj približa opisovane kraje, pokrajino, ljudi.

Popotnik – potopisec – človek, za katerega zagotovo velja kurdski pregovor, zapisan v naslovu.

»Življenje je darilo. Darilo se spodobi sprejeti, si ga ogledati, pa tudi prijeti, ga občutiti, povonjati, okusiti, uživati in uporabiti ... Darila so namenjena v dobro. Pravzaprav je vse namenjeno v dobro. Vsak dogodek, tudi velik problem, v sebi nosi darilo – izkušnje, doživetje, smisel življenja. Potovanje z biciklom je bil poskus videti ta naš svet na nekonvencionalen način oziroma razviti novo občutljivost za drugačno predstavljanje stvarnosti, načinov bivanja in transcendentalnega preživetja.

Ljudje smo kot celice istega kozmičnega organizma. Vsak ima svojo funkcijo in svoj smisel. Sopotniki smo. Vsak človek je sam svoj odrešenik in vsak ima svojo pot ...

Vsi pa smo otroci iste matere. Imejmo se radi.«

(Tomo Križnar: Imejmo se radi)

Cvetka Škof

Viri:

- Lah, M. (1999). Vse strani sveta: Slovensko potopisje od Knobleharja do naših dni. Ljubljana: Rokus.
- Levstik, F. (1984). *Popotovanje od Litije do Čateža*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
- Varl-Purkeljc, F. (1980). Naši književniki in njihova dela. Maribor: Založba Obzorja.
- Slovenski veliki leksikon (2005). P-Ž. Ljubljana: Mladinska knjiga Založba d.d.
- <http://users.rkc.si> : Likar, I. (2006). Ignacij Knoblehar, naš malo poznani slovenski misijonar (20. 2. 2007)
- <http://www.ustanova-szf.si> : Frelih, dr. M. (2005). Dr. Ignacij Knoblehar – pozabljeni raziskovalec Nila (20. 2. 2007)
- Križnar@NajBlog.com (20. 2. 2007)



Dovolj imam pokanja — petarda je nevarna

Mestna občina Ljubljana - Svet za varnost in Policijska uprava Ljubljana sta ob koncu leta 2006 že četrty uspešno izvedla akcijo »Dovolj imam pokanja«, ki je bila namenjena otrokom in mladostnikom.

Akcija je bila namenjena večjemu ozaveščanju ob nesmotrni in odvečni uporabi pirotehničnih sredstev ter je spodbujala otroke in mladostnike k mirnemu praznovanju veselega decembra brez uporabe pirotehničnih sredstev.

Akcija je potekala v dveh delih. V prvem delu je bila izdana brošura »Skupaj za vašo varnost«,

ki so jo prejele vse ljubljanske osnovne šole in sta jo župan Mestne občine Ljubljana Zoran Jankovič in direktor Policijske uprave Ljubljana Aleksander Jevšek delila ljubljancem in ostalim mimoidočim na Prešernovem trgu ob koncu decembra.

Drugi del je potekal v obliki nagradnega likovnega in literarnega razpisa na temo Dovolj imam pokanja – petarda je nevarna, v katerem so sodelovale ljubljanske osnovne šole v dveh kategorijah, in sicer z učenci 5. in 6. razredov.

Komisija je med v roku prispelimi izdelki izbrala in podelila naslednje nagrade:

Zaključna prireditev je bila 14. februarja v Mestnem muzeju Ljubljana.

Na zaključno prireditev so bili povabljeni nagradjeni učenci in njihovi mentorji, razredi nagradjenih učencev ter vodstva šol. Nagrade sta prispevala Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL in Policijska uprava Ljubljana, podelila pa sta jih župan Mestne občine Ljubljana Zoran Jankovič in direktor Policijske uprave Ljubljana mag. Stanislav Vrečar.

Na zaključni prireditvi je sodelovalo približno 250 nagradencev in njihovih sošolcev. V atriju Mestnega muzeja Ljubljana je bila razstava nagradjenih likovnih in literarnih del. Pred družabnim zaključkom prireditve je nagrajence in njihove sošolce zabaval čarodej Jo-le Macole.



slika 1: Razstava nagradjenih del



slika 2: Čarodej v akciji



slika 3: Podelitev nagrad

I. KATEGORIJA – LIKOVNI DEL – PRIJAVLJENIH 15 ŠOL

1. skupina – učenci do 5. razreda

Mesto	Ime in priimek	Osnovna šola	Mentor
1.	Daniel Kekič	OŠ Karla Destovnika-Kajuha	Majda Cvahte
2.	Tanja Vojvodič	OŠ Nove Fužine	Zvonka Robič
3.	Lenart Rahatullin Nika Gergar	OŠ Milana Šušteršiča	Marija Plazar
3.	Silvija Bajram Tine Kermelj Alen Mahič Edis Husič Aleksabdra Marinovič Franci Florjančič Matej Cirar Bojan Bertonecelj	ZUJL, OŠ s prilagojenim programom, Levstikov trg 1	Maja Černe



2. skupina: učenci od 6. razreda naprej

Mesto	Ime in priimek	Osnovna šola	Mentor
1.	Sara Henigman	OŠ Jožeta Moškriča	Sabina Mattersdorfer
2.	Matija Kibarovski	OŠ Dravlje	Tanja Kogoj
3.	Katarina Trop	ZUJL, OŠ s prilagojenim programom, Dečkova 1/b	Ela Leskovšek

**II. KATEGORIJA – LITERARNI DEL – PRIJAVLJENIH 11 ŠOL****1. skupina** – učenci do 5. razreda

Mesto	Ime in priimek	Osnovna šola	Mentor
1.	Aleš Kaplan	OŠ Martina Krpana	Dolores Zadel
2.	Ana Obaha	OŠ Prežihovega Voranca	Helena Bažika
3.	Anemari Kurnik	OŠ Karla Destovnika-Kajuha	Sonja Šorli

2. skupina: učenci od 6. razreda naprej

Mesto	Ime in priimek	Osnovna šola	Mentor
1.	Roman Komac	OŠ Nove Jarše	Suzana Pigac Kokalj
2.	Rok Gregorič	OŠ Danile Kumar	Agata Kračun Horbec
3.	Haris Šehić	OŠ Nove Fužine	Alenka Kandare

Tajnik SPV CP MOL, Zvone Milkovič

40 dni brez alkohola

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL se je tudi v letošnjem letu odzval na povabilo Ministrstva za promet, DRSC, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, slovenskega Karitas in Zavoda Med.Over.Net k aktivnostim preventivne akcije 40 dni brez alkohola.

Slovenija se uvršča med države, v katerih imajo ljudje do uživanja alkohola pozitiven odnos. Za veliko večino ljudi je pitje alkoholnih pijač nepogrešljivi del družabnega življenja, tradicije, obredov ali celo način življenja. Pitje, in sicer čezmerno, pa pri nas ni vrednoteno niti kot negativna navada ali neustrezno enkratno dejanje. Tovrstno razširjeno uživanje alkoholnih pijač se na žalost odraža tudi v varnosti cestnega prometa, saj je alkohol pomemben dejavnik nastanka prometnih nesreč, zlasti tistih z najhujšimi posledicami.

V zadnjih letih je kar vsako tretjo prometno nesrečo s smrtnim izidom povzročil alkoholizirani udeleženec v cestnem prometu. Če upoštevamo le škodo zaradi smrtnih žrtev, smo imeli od leta 1991 do leta 2007 v prometnih nesrečah, v katerih je bil povzročitelj nesreče pod vplivom alkohola, 1877 mrtvih ali za okoli 1 milijardo 408 milijonov evrov družbene škode oziroma okoli 88 milijonov evrov na leto.

Samo v preteklem letu je bila povprečna stopnja alkohola pri povzročiteljih prometnih nesreč 0,71 mg/l izdihanega zraka oziroma 1,5 g/kg alkohola v krvi.

Vožnja pod vplivom alkohola ali psihoaktivnih snovi pomeni izjemno povečanje verjetnosti za nastanek prometne nesreče. Še zlasti velja to za nesreče z najtežjimi posledicami, kar se na žalost potrjuje tudi s tragičnimi posledicami na naših cestah.

Prvi blagi in praviloma nezaznavni simptomi vpliva alkohola se pojavijo že pri koncentraciji 0,24 mg/l izdihanega zraka oziroma 0,5 g alkohola/kg telesne teže. Pri višjih koncentracijah pa se vpliv alkohola kaže kot motnja vida, zožanje vidnega polja, sistematično precejevanje širine, podaljševanje reakcijskega časa, sprostitost se zaviralni mehanizmi, zmanjša se sposobnost presojanja. Tudi najbolj plašni postanejo pogumni v svojih besedah, dejanjih in seveda v vožnji, če se je lotijo v takem stanju ... Praviloma vinjeni vozniki padejo v past, saj so prepričani v neokrnjenost svojih sposobnosti, zaradi pomanjkljive samokontrole in izkrivljenega zaznavanja pa so celo mnenja, da so njihove sposobnosti večje. Posledice so žal največkrat tragične. V mednarodni raziskavi Sartre 3, v kateri je sodelovalo 23 evropskih držav, so se slovenski anketiranci strinjali s trditvami, da naj bi vozniki, kadar vozijo, alkoholnih pijač sploh ne pili ali pa naj bi jih pili manj kot sedaj. Takšna stališča nedvomno odpirajo veliko možnosti za uspeh nadaljnjih ukrepov promocij varne vožnje in izpolnjevanje osnovnega načela, da kot vozniki pred in med vožnjo ne uživamo alkoholnih pijač.

Varnost prometa je ena od temeljnih postavk kakovosti življenja in del osnovnega stebra prometnega sistema. Zagotovo velja, da si vsak izmed nas, ki smo udeleženci v prometu, želi in

pričakuje prometni sistem, ki zadovoljuje današnje potrebe in pričakovanja. Zato velja, da je varen cestni promet tudi odgovornost države, ki ima skozi svojo organiziranost potrebne vzvode, s katerimi lahko posredno ali neposredno vpliva na varnost cestnega prometa.

Od stopnje varnosti cestnega prometa je odvisna kakovost življenja vseh državljanov in državljanov. Strokovnjaki so prepričani, da je človek na posreden ali neposreden način odgovoren za nastanek več kot 90% prometnih nesreč. Ali bi se kot vozniki morali zavedati kakšne posledice lahko nastanejo zaradi uživanja alkoholnih pijač pred vožnjo? Zagotovo. Z večjim zavedanjem, predvsem pa z osebnimi zavezo, da Volan in alkohol ne sodita skupaj!, lahko na osebni ravni kot vozniki preprečimo nepotrebne posledice prometnih nesreč. Le vsi skupaj smo močnejši in varnejši. Recite alkoholu v prometu NE in se nam pridružite!

Gradiva smo dobili na posvetu predsednikov in tajnikov občinskih SPV v februarju 2007.

Prispevek, ki je povzet po gradivu Ministrstva za promet, DRSC, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in objavljen na straneh našega glasila Varna pot, je namenjen našim bralcem v razmislek in sodelovanje v akciji, saj na ta način v lokalnem mediju objavljamo prispevek v 600 izvodih.

Simbol pobude 40 dni brez alkohola tudi v letošnjem letu ostaja spomladanski zvonček, ki predstavlja pomlad in novo življenje. Bistvena sporočila preventivne akcije predstavljamo v obliki plakata, namiznega stojala in otroške solzice.

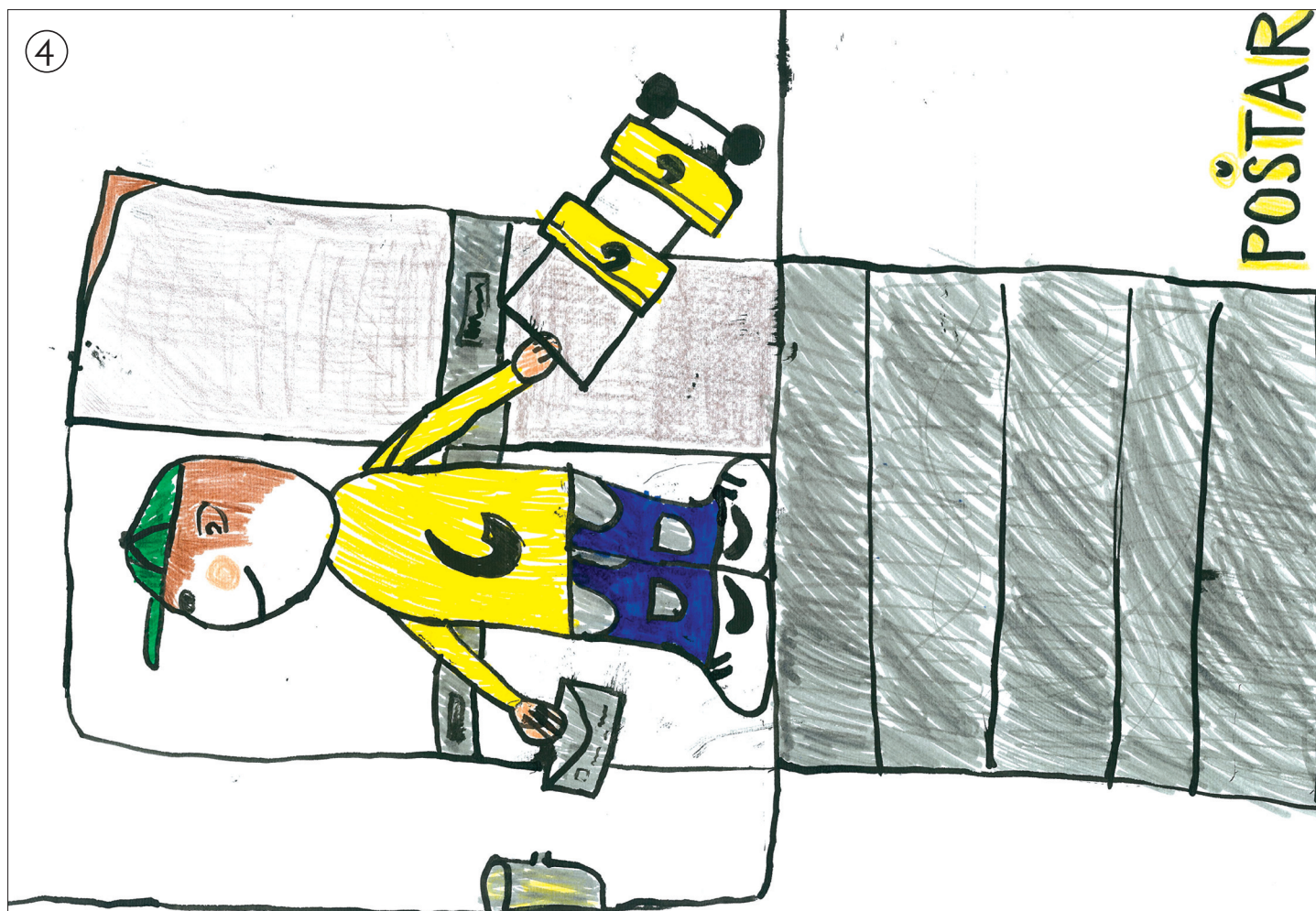
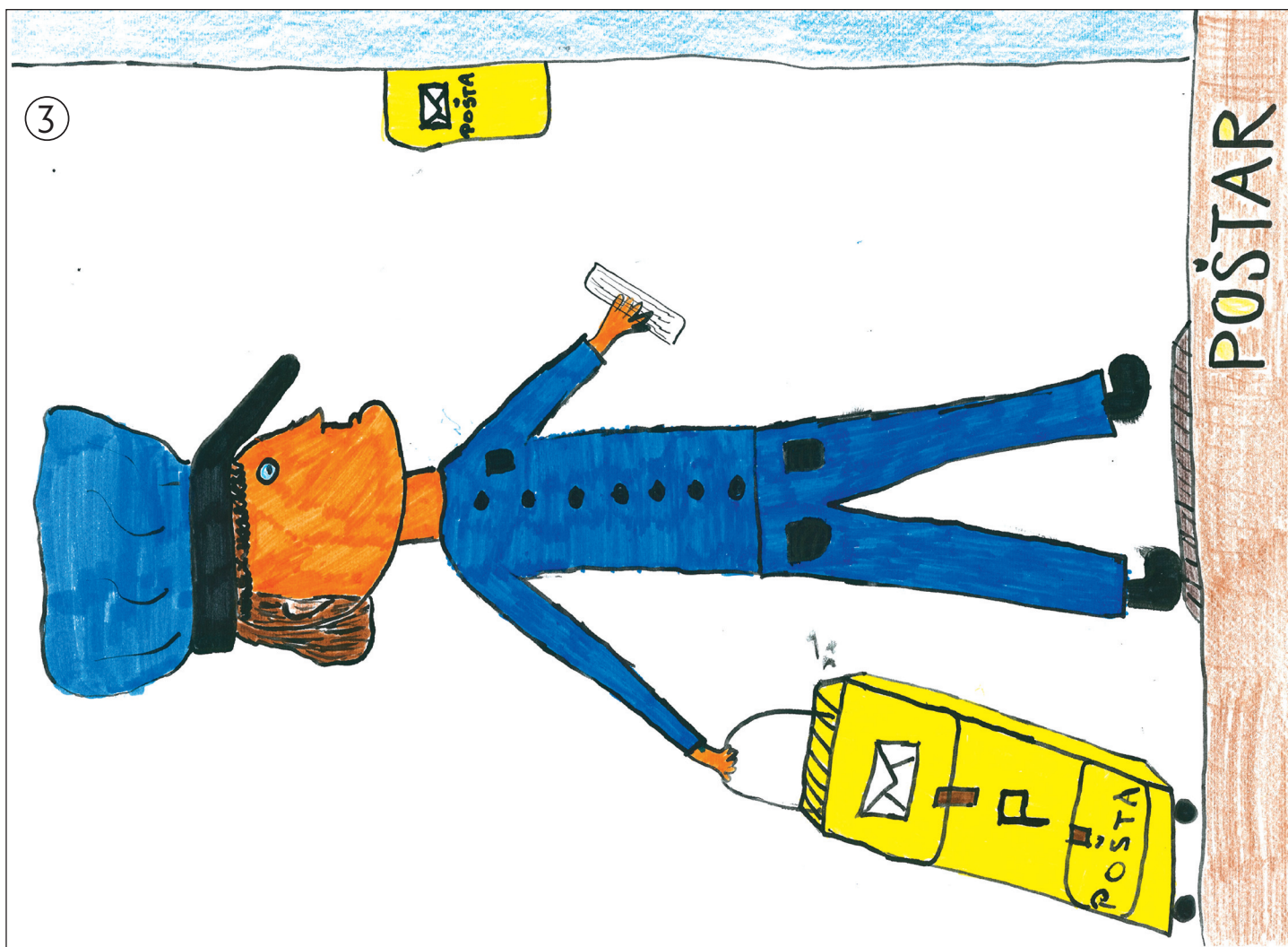


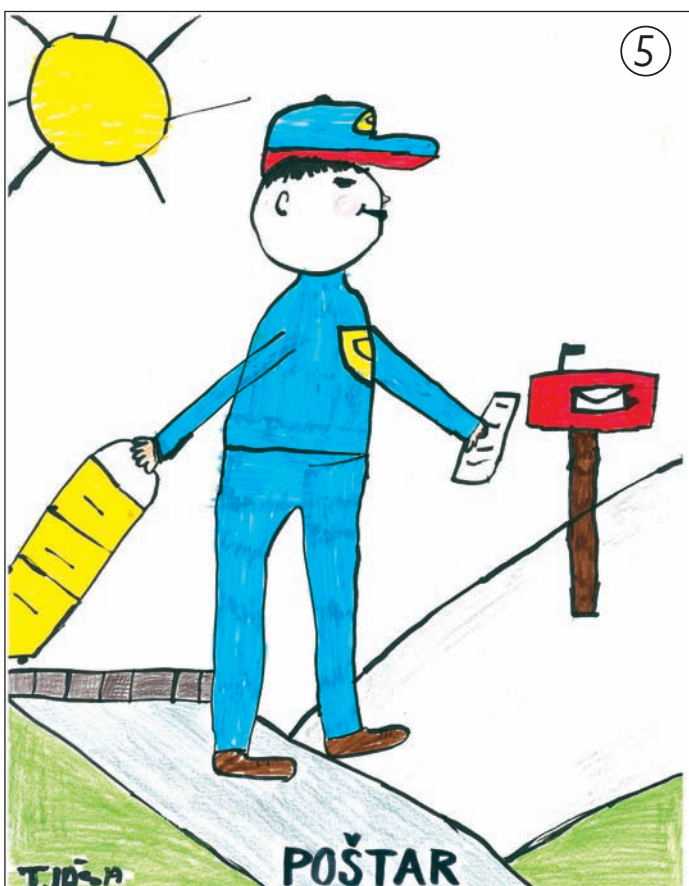
Tajnik SPV CP MOL Zvone Milkovič



Otroški kotichek







Legenda

Slika 1: NESREČA
DUNJA LEMAJIČ, 5.B,
OŠ Karla Destovnika – Kajuha Ljubljana

Slika 2: KRIŽIŠČE
ŽANA VIDMAR,
OŠ Karla Destovnika – Kajuha Ljubljana

Slika 3: POŠTAR
ALEKSANDRA ŠUKALO, 5.B,
OŠ Karla Destovnika – Kajuha Ljubljana

Slika 4: POŠTAR
ROK ŽIDAN, 5.B,
OŠ Karla Destovnika – Kajuha Ljubljana

Slika 5: POŠTAR
TJAŠA ANŽUR, 5.B,
OŠ Karla Destovnika – Kajuha Ljubljana

Slika 6: NEPREVIDNI KOLESAR
ŽAN BABIČ, 5.B,
OŠ Karla Destovnika – Kajuha Ljubljana

Slika 7: VARNO NA ROLERJIH
KAJA, 2. A,
OŠ Karla Destovnika – Kajuha Ljubljana

Mentorica Cvetka Škof, prof.



Vozimo pametno!

ABB d.o.o.



Geoplin d.o.o.



LHB Finance d.o.o.



NLB Leasing d.o.o.



Agrokor d.o.o.



GOZD Ljubljana d.o.o.



Litostroj Jeklo d.o.o.



Parkplan d.o.o.



CASTROL Slovenija d.o.o.



Gradbeno podjetje Bežigrad d.d.



Ljubljanske tržnice d.o.o.



Pharmakon d.d.

PHARMAKON

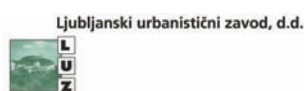
Cestno podjetje Ljubljana d.o.o.



Grand Hotel UNION d.o.o.



LUZ d.d.



Prigo d.o.o. Brezovica



Debis AC leasing d.o.o.



Intertrade ITA d.o.o.



MAN Gospodarska vozila d.o.o.



SCANIA Slovenija d.o.o.



DINOS d.o.o.



Iskra sistemi d.o.o.



Magistrat international d.d.



Simobil d.d.



Elektro Ljubljana d.o.o.



Kemofarmacija d.d.



MDM d.o.o.



Summit motors Ljubljana d.o.o.



Energetika Ljubljana d.o.o.



Energoplan d.d.



KPL d.o.o. gradnje-rast-inženiring



MKTrgovina d.o.o.

Termoelektrarna
Toplarna Ljubljana d.o.o.



WWW.ITAK.MOBITEL.SI

itak
Paket

1 CENT
MINIS
2,3964 SIT
Vikend revolucija



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

Mobitel d.d., 1537 Ljubljana

Publicis, ad+dt: Ajax Studio, foto: T. Brejc