

Varna pot



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



Spoštovane bralke, bralci!

NIČ! Čisto NIČ! Ampak ne vizija NIČ. Čisto NIČ se ni spremenilo na bolje. Število mrtvih na naših cestah je vsak dan večje. Zaskrbljujoče večje. Predpisi in pravila so. Obstajajo. Morali bi se jih držati.

Milijarde porabimo za razvoj varnejših avtomobilov, motorjev ... opreme voznikov, cest, signalizacije, za preventivne akcije, izobraževanja. Vse za večjo varnost. Milijard pa ne moremo porabiti za »razvoj« našega razmišljanja – saj bo šlo, meni se to ne more zgoditi, se mi ne bo zgodilo, samo tokrat, mudi se mi, vsi vozijo grozno, konjev mojega konjička je škoda za tako mečkanje po cesti, če sem spil pet kozarčkov, še vedno vozim brezhibno ...

Dokler se ne dotakne nas in naših najbližjih, se vse to dogaja tam nekje daleč stran in smo brezbrizni.

Kako si predstavljati, kaj pomeni čez dvesto petdeset mrtvih na naših cestah vsako leto? Koliko je to ljudi? Pozanimajte se, koliko učencev, dijakov je na šoli vašega otroka. Kar veliko šol je, v katerih je vpisanih okoli tristo otrok. Sprehodite se po šoli in lažje si boste predstavljali, koliko je to ljudi. Skoraj za eno šolo vsako leto. In zakaj? Objestnost in neodgovornost sta na prvem mestu. Najprej je v nas to, potem šele pridejo prevelika hitrost, alkohol in drugo. Na koncu pa neizbežno.

Imejte se lepo na počitnicah, pazite nase in na druge ter varno in srečno vožnjo!

Uredništvo



Vozimo pametno!

Kazalo

UVODNIK	2
Spoštovane bralke in bralci	
SPV	3
Berlin z avtobusom tradicionalna in vsakoletna akcija Mentor XI. občinsko tekmovanje, kaj veš o prometu? Ulice otrokom	
BESEDA STROKOVNJAKA	7
Varnost cestnih vozil elementi in naprave za aktivno varnost Analiza prometnih nesreč za PU Ljubljana za obdobje od 2000 do 2005	
AKTUALNO	14
Z vozilom na pot	
ZGODOVINA CESTNEGA PROMETA	15
Najstarejša in še danes najbolj znana	
OSEBNI PORTRET	17
Izkoristi dan balinar Sašo Letnikoski	
ŠOLA, VRTEC	20
Rolanje v šoli	
1. Globalni teden ZN – prometna varnost ni naključje – ulice otrokom	
Kolesarjenje na cerkniško jezero	
O prometni varnosti našega vrtca	
MNENJA, STALIŠČA	24
Od prometnega poligona do javne ceste	
ZNANO, NEZNANO	25
Že imaš voziški izpit?	
OTROŠKI KOTIČEK	26
Risbe za otroški kotiček	
AKCIJE	29
Sodelovali smo v mednarodnem projektu Euchires - Pasavček	
Prometna varnost ni naključje	
Prva pomoč – pomagam prvi Ulice otrokom	
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 dvojnim presledkom med vrsticami.

Fotografije pripnite v jpg formatu ali pošljite original.

Število fotografij k vsakemu članku je največ pet.

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/izmetneuprave/index.html

ISSN 1580-6995

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

BERLIN Z AVTOBUSOM

TRADICIONALNA IN VSAKOLETNA AKCIJA MENTOR

V času od 28. marca do 1. aprila smo se mentorji prometne vzgoje na OŠ in zaslужni sodelavci SPV udeležili že enajstega strokovnega potovanja. Tudi letos nas je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu pod okriljem MOL peljal v zgledno prometno urejeno evropsko mesto – Berlin v Nemčiji.

Naše delo v izvajanju učnega programa prometne vzgoje na OŠ bomo zato letos nadgradili še z doživetji, izkušnjami, ki smo jih pridobili ob obisku in predavanju na OŠ s strani predstavnikov mestne oz. državne inštitucije za področje preventive in vzgoje, ter s praktičnim ogledom prometnih rešitev pred OŠ in vrtci v Berlinu.

Na Dolgem mostu smo se torej zbrali udeleženci potovanja in zasedli vse sedeže v udobnem, novem avtobusu firme KAMBUS. Ker smo bili večinoma stari znanci (tudi voznika Igor in Boris), je bilo že to dovolj za veselje še preden smo speljali. Spoznali smo tudi simpatičnega vodiča Matjaža Černovška iz Turistične agencije Palma.

Po dolgi nočni vožnji, ko smo prečkali avstrijsko – nemško mejo, smo prispeli v dopoldanskih urah do svetovljanskega Berlina, kjer se stikajo številni svetovi, kulture in življenjski stili. Vodič nam je več ur prosto pripovedoval zgodovinske in druge posebnosti o Nemčiji in Berlinu, zato smo izvedli veliko zanimivega. Peljali smo se mimo sejmišča proti enemu od dveh središč Berlina, zahodnemu delu mesta, do znamenitega Ku'damma,



danes središča trgovin in gostišč, ki ga zaznamuje Spominska cerkev. Kratek postanek smo naredili pri znameniti železniški postaji Zoo. Nato smo se zapeljali mimo sedeža univerze po cesti



17. junija, mimo živalskega vrta v vladno četrt, kjer so predsedniška palača in rezidenca, palača zveznega kanclerja in nemški parlament Reichstag. Obnovljeno stavbo parlamenta zaznamuje velika steklena kupola nad parlamentarno dvorano. V neposredni bližini so Brandenburška vrata, ki so po zgraditvi berlinskega zidu ostala na nikogaršnji zemlji in simbolizirala razdeljenost Nemčije. Po ogledih smo se namestili v prijetnem hotelu in ker smo bili še dokaj pri močeh, peš nadaljevali nočno raziskovanje okolice hotela.



Naslednji dan smo dopoldne namenili **strokovnemu ogledu** – obisku ustanove, ki se ukvarja s preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Sprejela sta nas sekretar g. Landberg iz berlinskega izobraževalnega senata (najvišja berlinska institucija za področje prometne vzgoje) in predsednik berlinskega sveta za prometno varnost g. Zucker. Že takoj v uvodu so nam učenci 4. razreda OŠ demonstrirali vožnjo s šolskimi kolesi na posebnem prometnem poligonu, ki je opremljen s prometnimi znaki, semaforji, prometnimi oznakami in voznimi pasovi. Nekateri so imeli tudi kolesarske čelade. Povedali so nam, da so kolesarske čelade zaželenne, ne pa obvezne. Izvedeli smo, da za poligon skrbi občina oz. okrožje Berlin.

Prometno izobraževanje otrok v Berlinu poteka v okviru pouka prometne vzgoje (določen je urnik, programi – do 4. razreda), kar je zakonsko določeno preko členov, odlokov. Glavni cilj je, da obvarujejo življenja otrok. Od 1. – 6. razreda imajo v rednem urniku 2 uri prometne vzgoje na teden, od 7. – 10. razreda pa imajo prometno vzgojo fakultativno. Za mopediste mestni svet zagotovi denar za šolski poligon, šola pa zagotovi plačilo za učitelje z licenco.

Vendar kmalu izgubijo stik z mladostniki, dokler ne pridejo na izpit za avto. Trudijo se, da na 1. in 2. stopnji šolanja delajo na programu mobilnostne vzgoje. Pripravljajo material za protokol predmeta: globalno prometno vzgojo in prostorsko vzgojo (ne le z vidika kolesarskega izpita).

Izvajajo tudi druge prometne dejavnosti:

- Vsako jutro varujejo prehode čez ceste. Pri tem sodelujejo že petošolci. Učenci in drugi prostovoljci lahko naredijo tečaj pri policiji in so vključeni v skupino prometnikov, ki prostovoljno za-

gotavljajo varnost otrok na poti v šolo. S starši so usklajeni. Otroci delajo v parih, brez varovanja policije. Oblečeni so v uniforme. Udeleženci v prometu opozarja znak na prometno službo. Uradno, seveda, nimajo takih pooblastil kot policisti. Delujejo bolj moralno – če jih vozniki ne spoštujejo, si lahko zabeležijo registrsko številko in prijavijo policiji. V primeru nezgode imajo državne šole avtomatsko zdravstveno zavarovanje. Vsako leto imajo mladi prometniki prireditve, prejemajo manjše nagrade, urijo jih v spretnostni vožnji, potegujejo se za najbolj sposobnega prometnika na prehodu.

- Vse otroke, ki pričenjajo s poukom, opremijo z rumenimi ruticami.
- Ker v proračunu ne namenijo denarja za prometno vzgojo v OŠ (izpit), je vse odvisno od šole in njenih sponzorjev (v Berlinu je 30 takih šol s poligoni in 24000 četrtišolcev).
- Varna pot v šolo – vsak starš dobi načrt za varne poti v šolo (naredijo okoli 500 različnih vrst načrtov).

Marsikaj nas je zanimalo, zato smo vprašali bolj natančno.

- **Ali se v višjih razredih ukvarjajo z mopedisti?** Izpiti so v deželni pristojnosti, če pa ima učitelj licenco za izvajanje izpita, lahko pridobi učenec veljaven izpit za H-kategorijo z učiteljevim podpisom. Povedali so, da na 52-ih šolah (od 400 šol) poteka v 9. in 10. razredu fakultativno izobraževanje in da se šola odloči, če bo to izvajala. V šolah je izpit bolj kvaliteten. Imajo 28 ur prakse in 20 ur teorije. V šoli je tudi brezplačno, izven šole pa izpit plačajo. Lahko pa otroci vozijo s 15. letom starosti mopede do 25 km/h.

- **Kdo plačuje načrtovanje šolskih poti, kdo jih ažurira – šola ali policija in ali vsako leto obveščajo starše o varnih poteh?** Priprava in izdelava je v okviru okrožja in njegovega proračuna, tiskanje za starše pa plačajo sponzorji. Vsakih 8 let so posodobljeni.

- Ali je obvezen tudi tečaj in teoretični izpit iz prve pomoči? Za bodoče mopediste je obvezen 16-urni tečaj prve pomoči (izvaja RK, Karitas ...).

- **Ali že v OŠ izvajajo programe prve pomoči?** Že v starosti od 6 – 12 let (1. – 6. razred) izvajajo tečaje prve pomoči, kjer izvedo za najnujnejše ukrepe prve pomoči pri ranah, poškodbah. Nadaljujejo na drugi stopnji od 12. leta dalje.

- **Ali je ta program v okviru pouka in kdo poučuje?** Je v okviru prometne vzgoje (1. – 6. razred) in kasneje 7. – 10. razred. Učijo učitelji biologije.

- **Kako izvajajo kolesarski izpit za gluhe in naglušne?** Za te otroke deluje šola za vožnjo s kolesom, ki jo izvaja le ena prometna šola v Berlinu. Ponujajo celoletni tečaj (2 uri tedensko), ki obsega vaje v branju, individualni pristop, več vaj vožnje, več pomočnikov ...

- **Kako je z udeležbo otrok na prehodih?** Učenci prometniki so tam v dopoldanskih urah, nato ob 12.00. Nevarnost narašča v popoldanskem času, ko je več ljudi na cestah.





• **Ali imate šolski prevoz?** Ni potreben, ker se nikomur ni treba voziti, v šolo gredo peš. Če pa že uporabljajo javni prevoz, je mesečna vozovnica enotna za vse vrste javnega prevoza in stane 25 EUR.

• **Kako skrbite za umirjanje prometa?** Oddelek, ki je zadolžen za mestni razvoj, pripravi načrte, plane za vse cone, kjer je omejitvev oz. cone umirjenega prometa. Nato poteka javna diskusija, sprejemajo pobude, civilno iniciativo. Tako dobijo soglasje na mestnem nivoju.

• **Ali otroci hodijo v šolo samostojno in kateri starosti?** Starši prejmejo načrte varnih poti, otroke spremljajo, pripeljejo do šole, jih učijo vedenja v prometu – vendar ni obvezno. Otroci lahko pridejo samostojno v šolo. Sedaj izvajajo poskus, tako da šestošolci ugotavljajo, kdo gre po isti poti v šolo in se jim mlajši priključijo.

• **Ali vključujete v skrb za prometno**

varnost otrok tudi podobne organizacije, kot je pri nas ZŠAM? Ravno tako vključujejo npr. ADAC. Znotraj senata skrbijo za varnost otrok – sedaj imajo akcijo »črni ovinek«. Ta akcija se financira znotraj šolskega senata in poteka vsako leto po Berlinu. Šolski senat ima podporo pri vseh županih še posebno berlinskem. Ima podporo medijev in sponzorjev.

• **Kako je poskrbljeno za rolerje, rolkarje?** Tiste šole, ki so se odločile, da bodo izobraževale učitelje športne vzgoje za poučevanje učencev vožnje z rolerji, so dobile vso opremo. Problem je, ker nimajo pravih stez. Vsako leto organizirajo rolerski maraton.

• **Zakaj otroci kolesarji nimajo čelad?** Ne vedo, zakaj se sprejem tega pravila zadržuje. Čelade so že testirali, sedaj želijo, da se uporaba zakonsko predpiše.

Predsednik SPV CP MOL g. Gregor Feist in tajnik Zvone Milkovič sta se v imenu vseh prisotnih zahvalila obema gostiteljema.

Popoldne smo nadaljevali ogled vzhodnega Berlina. Ustavili smo se pri katedrali, muzejskem otoku, univerzi, nekdanji palači Republike. Sprehodili smo se po Aleksandrovem trgu, ki je eden izmed glavnih trgov v mestu z znanim TV stolpom in Rdečo mestno hišo Berlina. Zanimiva je bila tudi vožnja po znani aveniji Pod lipami, ki vodi do Brandenburških vrat. Po Fri-

edrichstrasse smo se odpravili do Checkpoint Charlie in si ogledali muzej. Na Potsdamskem trgu, ki je danes medijsko središče Evrope, smo se sprehodili in zaključili na večerji v tipični berlinski restavraciji.

Zadnji dan smo si ogledali nekdanji kraljevi Potsdam z znamenitim dvorcem Sanssouci, poletno rezidenco pruskega kralja Friderika II., ki se je tam nameraval brezskrbno predajati kulturnim užitek. Proti večeru smo se še enkrat odpravili do postaje Zoo in se sprehodili po trgovskem Europa centru ali se preprosto stopili z množico turistov in Berlinčanov.

Po nočni vožnji skozi Nemčijo in Avstrijo smo prispeli domov v jutranjih urah.

Hvala organizatorju, sponzorjem in udeležencem našega strokovnega izleta za doživetje, ki se ga vedno znova veselim in ki, verjetno, mnoge mentorje »drži pokonci«, da vztrajamo, ko v hladnih jesenskih ali vročih pomladnih dneh učimo otroke varnega ravnanja v prometu poleg številnih drugih prometnovzgojnih aktivnosti. Teh pa je zadnja leta vedno več, še posebej mednarodnih. Prav je, da opazimo primere dobre prometne prakse tudi zunaj Slovenije in to vnašamo v naš prostor.

Silva Seliškar
OŠ Savsko naselje, Ljubljana

XI. OBČINSKO TEKMOVANJE KAJ VEŠ O PROMETU

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je v sodelovanju z Osnovno šolo Prule organiziral in izvedel XI. Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu v dveh disciplinah, in to:

- za učence s kolesi
- za učence s kolesi z motorjem

Tekmovanje je bilo v torek, dne 15. maja 2007, na OŠ Prule, pod pokroviteljstvom župana Mestne občine Ljubljane Zorana Jankoviča.

Na tekmovanju za učence s kolesi in za učence s kolesi z motorjem so sodelovali predstavniki – učenci ljubljanskih osnovnih šol kot posamezniki in ekipno.

Na tem tekmovanju so sodelovali tudi tekmovalci iz osnovnih šol obljubljskih občin. Rezultati teh učencev so se vodili ločeno.



Tekmovanje je obsegalo:

- testiranje na posebnih testnih polah o vprašanih cestnoprometno predpisov, opremi kolesa in kolesa z motorjem ter etiki v prometu
- ocenjevalno vožnjo na prometnih površinah
- spretnostno vožnjo na poligonu



Žrebanje štartnih števil je opravil organizator en dan pred tekmovanjem in to s pomočjo računalnika.

Odbor za izvedbo tekmovanja je imenoval Razsodišče za reševanje morebitnih pritožb in ugovorov, ki ni imelo možnosti, da se sestane, saj je tekmovanje potekalo v skladu z razpisom, čeprav nam je v drugi polovici tekmovanja pomagalo tudi vreme.



XI. občinsko tekmovanje se je odvijalo po dogovorjenem programu, in sicer s pričetkom ob 8.30 z razdelitvijo in prevzemom materialov in



startnih števil, kratkim kulturnim programom, ki so ga pripravili učenci OŠ Prule, pozdravnim nagovorom ravnatelja Osnovne šole Prule Dušana Merca, pozdravnim nagovorom predsednika SPVCP MOL Gregorja Feista, pozdravnim nagovorom sekretarja SPVCP RS pri Direkciji RS za ceste na Ministrstvu za promet Roberta Štabe in priložnostnim nagovorom župana Mestne občine Ljubljana Zorana Jankoviča, kateremu se prav posebno zahvaljujemo za vzeti čas in prevzem pokroviteljstva ter pozdravne besede ob otvoritvi tekmovanja.

Program se je nadaljeval z ogledom ocenjevalne vožnje za dve skupini kolesarjev in eno skupino kolo z motorjem, preverjanju znanja iz cestnoprometnih predpisov, spretnostni poligon-ski vožnji in ocenjevalni vožnji na prometnih površinah ter razglasitvijo rezultatov.

Tekmovalci so na spretnostni vožnji in poligonu morali uporabljati zaščitno kolesarsko oz. motoristično čelado. Pred pričetkom tekmovanja so si tekmovalci ogledali tekmovalno progo in spretnostni poligon.

Tekmovanje je potekalo v skladu s Pravili za izvedbo republiškega tekmovanja Kaj več o prometu. Za ocenjevanje tekmovalcev je Organizacijski odbor predlagal sodnike ocenjevalce, člane Izpitnega centra Ljubljana, avtošol in avtomoto društev.

Za pomoč pri organizaciji in izvedbi tekmovanja, red na startu in cilju ter varovanje manj varnih mest na ocenjevalni vožnji je organizator zaprosil za pomoč Združenje šoferjev in avtomehanikov ljubljanske regije, ki so nalogo opravili brezplačno.



Negativne točke pri ocenjevalni vožnji so bile naslednje:

- 30 negativnih točk: znaki – označbe – pravila, razvrščanje, opazovanje, pozornost, izsiljevanje, predvidevanje, nakazovanje smeri, nepravilno prehitjevanje
- 20 negativnih točk: tehnika vožnje, varnostna razdalja, neprimerna hitrost
- 10 negativnih točk: počasna vožnja, zavijanje, dinamika vožnje, prometni pas, kolesarska steza, potiskanje kolesa



Ocenjevanje je potekalo iz avtomobilov nekaterih ljubljanskih avtošol, ki so vozili za tekmovalci.

Negativne točke pri spretnostni vožnji na poligonu so bile naslednje:

- 5 negativnih točk: za vsak dotik tal z nogo, za vsak dotik mejne črte poligona ali črte v oviri s kolesom – za vsako kolo posebej
- 10 negativnih točk: za vsak premaknjen ali podrht keglj, deščico ali ploščo za vsako kolo, s katerim zapelje izven ovire, za nepreneseno kocko ali kozarec z vodo (tudi če polije 1/3 vode), za vsak dotik palice v prehodnih vratih, za nepodrto prvo deščico v končni oviri ali podrto zadnjo deščico v končni oviri
- 30 negativnih točk: za podrto celotno oviro, če podre oviro, ki je sploh ne vozi (pri kroženju v poligonu)
- 50 negativnih točk: če ne poizkusi preplejati ovire - jo izpusti ali ne prevozi ovir po vrstnem redu

Ocenjevanje teoretičnega dela - testna pola, ki je vsebovala 32 vprašanj o cestnoprometnih predpisih za kolo in 36 vprašanj za kolo z motorjem - je bila ovrednotena in ocenjena na prvi strani z negativnimi točkami za nepravilen odgovor – slikovno vprašanje: 10 negativnih točk, tekstovno vprašanje: 5 negativnih točk.

V času med preverjanjem znanja tekmovalcev je bila predstavljena oprema policije, reševalcev, naprav za preizkus fizikalnih zakonitosti SPV pri DRSC, Tomosa, mestnih redarjev. Istotčasno je za osvežitev poskrbel Family Frost s sladoledom.

Na tekmovanju je sodelovalo 59 tekmovalcev s kolesi in 4 s kolesi z motorjem.

Tekmovanje je bilo uspešno zaključeno z razglasitvijo rezultatov v posamični in ekipni konkurenci ob 13.30.

Kolo - Ljubljana

1. Blaž Gale OŠ Polje
2. Matej Jakša OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja
3. Martin Pečnikar OŠ Zadobrova
4. Nejc Keber OŠ Sostro

kolo z motorjem - Ljubljana

1. Nejc Pleško OŠ Vrhovci
2. Luka Pestotnik OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja

Kolo ekipno- Ljubljana

OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja

Kolo z motorjem- ekipno
ni bila podeljena .

Kolo – obljublanske občine
Vid Pristavec, OŠ Preserje

Kolo z motorjem
Maja Dolinar, OŠ Škofljica

Prvi trije tekmovalci so prejeli medalje, in sicer: zlato, srebrno in bronasto, diplomu in praktične nagrade, do desetega mesta diplomu za doseženo uvrstitev, ostali pa diplomu za sodelovanje. Ekipa v kategoriji kolo v Ljubljani je prejela prehodni pokal in praktično nagrado kolo. Nagrade, diplome in praktične nagrade sta podelila ravnatelj Osnovne šole Prule in sekretar SPVCP MOL.

Prvi štirje tekmovalci v kategoriji kolo in prvi v kategoriji kolo z motorjem v Mestni občini Ljubljana so se uvrstili na državno tekmovanje Kaj več o prometu, ki bo v Kranju.



Tekmovanje je uspelo zaradi uspešnih gospodarskih družb, ki so bile pripravljene sodelovati kot donatorji pri organizaciji in izvedbi tekmovanja, in sicer glavni donator Termoelektrarna Toplarna Ljubljana d.o.o. in donatorji Castrol d.o.o., RAM 2 d.o.o., Henkel d.o.o., Bauhaus d.o.o., Family Frost d.o.o., TOMOS d.o.o., Zavarovalnica Triglav OE Ljubljana, Hervis d.o.o., Simobil Vodafone d.d. in Grand hotel Union d.d.

Sekretar SPVCP MOL
Zvone Milkovič



ULICE OTROKOM

Projektu Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS pri Direkciji RS za ceste na Ministrstvu za promet Ulice otrokom, ki je bil predlagan kot ena od možnih aktivnosti v okviru 1. Globalnega tedna varnosti cestnega prometa, se je aktivno vključil Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL s svojimi stalnimi sodelavci: policijo, gasilci, reševalci, mestnimi redarji, Združenjem šoferjev in avtomehanikov ljubljanske regije, Rdečim križem, območno združenje Ljubljana in inštitucijami, ki se ukvarjajo s cestnoprometno problematiko. Ta je potekal na 5-ih lokacijah dne 25. aprila 2007 na zaprtih prometnih površinah v bližini osnovnih šol: Prežihovega Voranca, Ketteja in Murna, Oskarja Kovačiča, Vižmarje Brod in Narodnega heroja Maksa Pečarja.

S prireditvijo smo želeli opozoriti na probleme, ki jih imajo v sodobnem cestnem prometu otroci, saj zlasti v mestih in naseljih ni dovolj površin, na katerih bi se otroci lahko varno igrali, ni dovolj varnih šolskih poti, kolesarskih stez in drugih površin, ki bi jim bile v veselje.

Temeljni cilj je bil, da izberemo ulico, za katero želimo, da bi jo uprava postopno preuredila v območje umirjenega prometa (10 km/h), da s to organizacijo prireditve dobimo podporo šol, staršev in širše javnosti za uvajanje takšnega ukrepa.

Projekt Ulice otrokom smo organizirali v sodelovanju z omenjenimi osnovnimi šolami, da bi opozorili na specifične potrebe, ki jih imajo otroci v cestnem prometu in da bi začeli z osveščanjem javnosti, da je potrebno ulice v okolici šol in vrtcev urejati po načelih umirjanja prometa.

Program aktivnosti na zaprtih prometnih površinah pred osnovnimi šolami je potekal od 9.00 do 13.00 ure, in sicer z ureditvijo prostora za dejavnosti otrok, razdelitvijo prometnih površin za takšne dejavnosti, ki so potekale sočasno na vseh lokacijah po programu, ki si ga je posamična šola izbrala sama na predlog Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.

Dodatne dejavnosti, ki jih je zagotovil SPVCP MOL so bile različne po lokacijah osnovnih šol in so se nanašale predvsem na prikaz dejavnosti opreme policije, gasilcev, reševalcev, Rdečega križa, mestnega redarstva, izvajanju kolesarskega servisa, prometnemu usposabljanju otrok na poligonu Jumicar, izvedbi šole rolanja, izvedbi lutkovnih in čarodejskih predstav na temo prometne varnosti, preizkusu naprav za prikaz fizikalnih zakonitosti pri trkih v prometnih nesrečah – stopko, vage, alkotester, avtosedeži – Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS pri Direkciji RS za ceste na Ministrstvu za promet, lutkovne predstave na temo varne poti v šolo,



preizkusu naprave za uporabo varnostnega pasu – zaletavčka, predavanja na temo zaščitne kolesarske čelade, prikaza spretnosti na polževi vožnji in spretnostnem poligonu ter risanju na prometnih površinah oz. na večji roli papirja.

Pred Osnovno šolo Prežihovega Voranca na Puharjevi ulici nas je obiskal župan MOL Zoran Jan-



ković, ki je nagovoril udeležence projekta Ulice otrokom, preizkusil nekatere naprave za prikaz fizikalnih zakonitosti, si ogledal opremo policije, gasilcev, reševalcev, mestnega redarstva in se preizkusil v spretnostni vožnji s kolesom na poligonu.

Nekaj pozdravnih besed so namenili udeležencem projekta ravnatelj Osnovne šole Marjan Gorup, vodja Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS pri Direkciji RS za ceste na Ministrstvu za promet mag. Bojan Žlender in predsednik SPVCP MOL Gregor Feist.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu se je vključil tudi v ostala dva projekta v 1. Glo-



balnem tednu Prometna varnost ni naključje, in sicer v projektu Mladi in promet – Premlad si, ki je bil namenjen predvsem srednješolcem, ki so lahko oddali svoj predlog za slogan ali fotografijo, ki je opozarjala na določen problem varnosti v cestnem prometu, nevarno mesto in oblikovali predloge ukrepov, ki bi lahko povečali varnost mladih v cestnem prometu in v projekt Mladi in promet, 23. aprila, kjer so se mladi lahko aktivneje vključili v pripravo in izvedbo ukrepov za večjo varnost, predstavili svoje predloge in jih soočili z mnenji strokovnjakov različnih področij z vidikov varnosti v cestnem prometu.

Predloge, ki so jih v projektu sporočali otroci oz. učenci izbranih osnovnih šol, bomo zbrali na Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in jih posredovali županu oz. Mestni upravi, da proučita možnost za izvedbo ukrepov, ki se nanašajo predvsem na ureditev con umirjenega prometa na osnovnih šolah, ki so sodelovale v projektu.



Sekretar SPVCP MOL Zvone Milkovič

VARNOST CESTNIH VOZIL

ELEMENTI IN NAPRAVE ZA AKTIVNO VARNOST

UVOD

V današnjem času se na cestah dogaja veliko prometnih nesreč. Vzroki zanje so različni, posledice pa so v vseh primerih enake, tudi zelo tragične. Žal statistični podatki iz različnih držav še vedno kažejo na porazno stanje varnosti v cestnem prometu. V njem niso ogroženi le pešci ali kolesarji temveč tudi vozniki in potniki v cestnih vozilih, tudi v avtomobilih. Zato so konstruktorji cestnih vozil že pred leti pričeli razmišljati, kako automobile narediti bolj varne.

Dolgoletni razvoj na področju izboljševanja varnosti cestnih vozil je pripeljal do vgrajevanja različnih varnostnih sistemov v cestna vozila. Glede na način delovanja jih danes označujemo kot elemente za pasivno in aktivno varnost cestnih vozil. Trenutno stanje varnostne opreme cestnih vozil je posledica dolgoletnega praktičnega in raziskovalnega dela, ki ga je v veliki meri omogočil šele nagel razvoj zmogljive računalniške opreme in razvoj novih gradiv, ki jih uporabljamo pri izdelavi sodobnih cestnih vozil. V nadaljevanju bomo predstavili nekaj elementov, ki tvorijo konstrukcijo sodobnega avtomobila in ga delajo bolj varnega. Zaradi obsega bomo gradivo podali v dveh delih. V prvem delu bomo opisali temeljne elemente in naprave, ki prispevajo k izboljšanju aktivne varnosti avtomobilov, v drugem delu pa se bomo posvetili elementom, ki izboljšujejo pasivno varnost.

KONSTRUKCIJSKI ELEMENTI VARNOSTI CESTNIH VOZIL

Naloga tovrstnih sestavnih elementov je, da predvsem zaščitijo voznika in sopotnike, vse pogosteje pa tudi nekatere kategorije prometnih udeležencev v okolici vozila. Varnostne naprave ne skrbijo le za zaščito oseb ampak tudi čim manjšo materialno škodo in za to, da do nesreč sploh ne pride, kar je seveda možno le v primeru razumne uporabe vozila.

Poznamo več vrst elementov varnosti vozila, ki delujejo na različne načine. Nekateri blažijo udarce ob trku, drugi nas opozarjajo na nevarnosti, zavirajo, oziroma pomagajo zavirati vozilo in obdržati oblast nad vozilom. Na varnost avtomobila vpliva tudi struktura samega vozila, kot so razne ojačitve karoserije, pnevmatike, svetlobna telesa, zavorni sistem, varnostni pasovi in drugo.

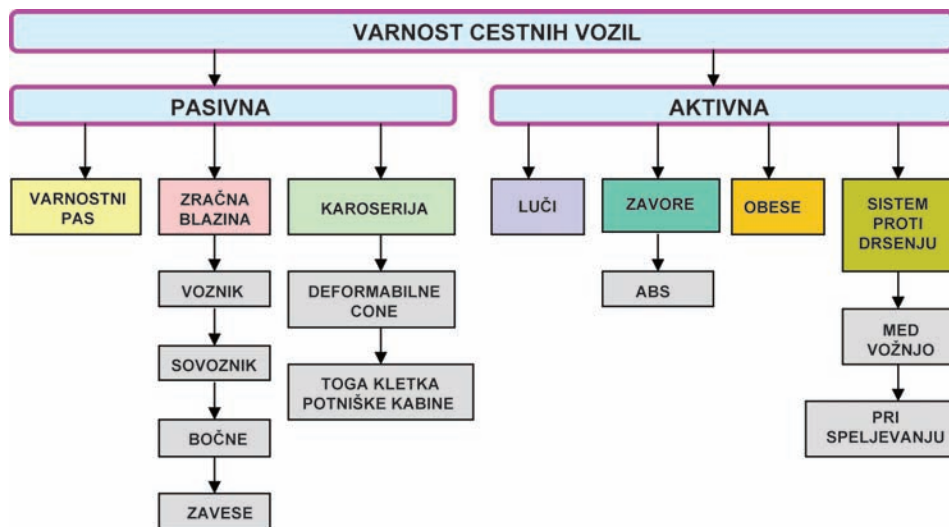
Glede na vrsto konstrukcijskih elementov varnosti vozila, varnost sodobnih cestnih vozil v osnovi delimo na:

- aktivno in
- pasivno.

Oba sistema sestavlja široka paleta najrazličnejših, tudi zelo zapletenih, naprav, ki vgrajena v konstrukcijo vozila oziroma v enega od sistemov varnosti, zagotavljajo določen nivo varnosti vozila. Osnovne in danes že skoraj standardne elemente pasivne in aktivne varnosti cestnih vozil razčlenjeno prikazuje slika 1. O aktivni varnosti oziroma o elementih aktivne varnosti govorimo, kadar elementi vgrajeni v vozilo, pomagajo, da do nesreče ne bi prišlo.

Lahko rečemo, da aktivne varnostne naprave sproti »popravljajo« voznikove napake.

O pasivni varnosti oziroma o elementih pasivne varnosti govorimo, kadar v vozilo vgrajeni elementi pomagajo, da nesrečo preživimo s čim manjšimi posledicami. V bistvu poskušajo pasivne varnostne naprave omiliti posledice sil trka, ki delujejo na človeka, ko pride do nesreče.



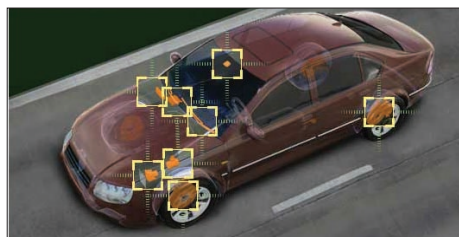
Slika 1: Osnovni konstrukcijski elementi varnosti cestnih vozil

ELEMENTI AKTIVNE VARNOSTI

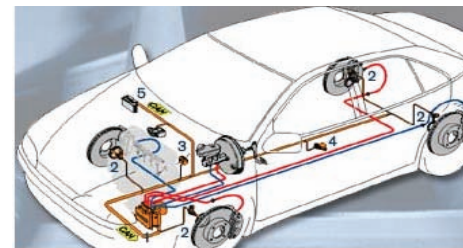
Zapisali smo že, da aktivna varnost predstavlja zmanjševanje posledic nesreč in trkov s primer-no zgradbo vozila, ki ima takšne varnostne rezerve, da lahko v kritičnih razmerah voznik popravi napake pri vožnji ali pa to namesto njega stori varnostna naprava. Med elemente aktivne varnosti vozila uvrščamo naprave in sisteme, ki delujejo med vožnjo oziroma pred morebitno nesrečo. S pomočjo aktivnih varnostnih naprav lahko dosežemo, da vozilo tudi v težkih pogojih vožnje obdrži želeno smer.

Elementi aktivne varnosti morajo zagotoviti:

- zaviranje z največjim možnim pojemkom brez blokiranja koles,
- nevtrarno obnašanje med vožnjo,
- stabilno vožnjo naravnost,
- lahko in zanesljivo vzmetenje,
- vzmetenje in dušenje nihanj, ki je usklajeno z obesami koles, tako da se pri nenadnem zaviranju ne obrne,
- speljevanje in vožnjo brez spodsavanja koles in
- osvetlitev poti.



Položaj aktivnih elementov varnosti vozila



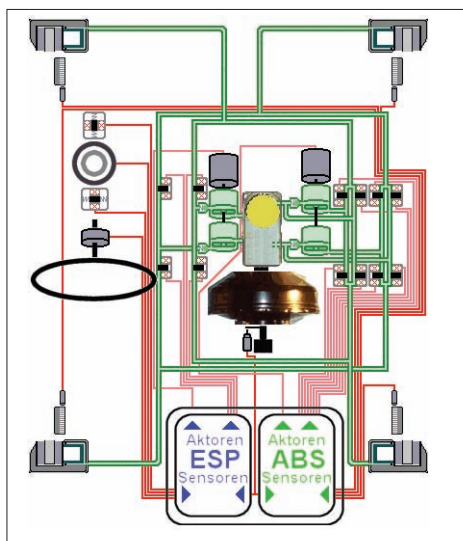
Prikaz sistema ESP v vozilu

Elektronski sistem za nadzor stabilnosti vozila (ESP, DSC, VSC, DSCT, VSA) so sprva vgrajevali kot dodatno opremo v vozila višjega cenovnega razreda, danes pa je sistem na voljo že skoraj v vsakem vozilu kot serijska oprema. Sistem pomaga vozniku obdržati nadzor nad vozilom v nekaterih kritičnih situacijah med vo-

žnjo, predvsem pri vožnji po ovinkastih, spolzkih in zasneženih cestah, in ohranja stabilnost pri nenadnem spreminjanju smeri, pa tudi ko se zaradi nepravilne hitrosti pojavi nevarnost prevrnitve vozila. Sistem tvori dva računalnika, ki vsakih 20 milisekund preračunavata signale iz senzorjev (senzorji zbirajo podatke o trenu-

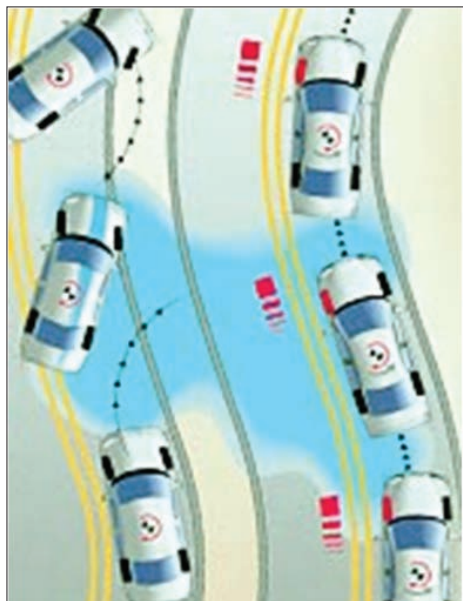


tnem pritisku na stopalko za zavore, položaju volanskega droga oziroma smerjo, v katero je obrnjen volan, hitrosti vozila, vrtilni razliki koles, zasuku vozila glede na navpično os vozila in o bočnem pospeševanju v središču težišča vozila).



Skupno delovanje sistema ESP in ABS

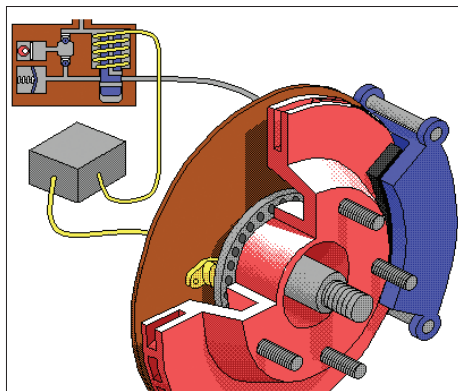
Sistem deluje v povezavi s sistemom proti blokiranju koles in zdrs pogonskih koles (včasih tudi v povezavi z EBA ali BAS), tako da elektronika s pomočjo tipal uravnava navor pogonskih koles in porazdelitev zavorne moči na vsako posamezno kolo. Če eno ali obe pogonski kolesi začneta izgubljati oprijem s cestiščem, se zmanjšajo obrati motorja ali pa se prenos moči na to kolo oziroma kolesi zmanjša ali prekinje. Možno pa je tudi zaviranje, dokler kolesi ponovno ne vzpostavita oprijema s cestiščem. Zaradi tega se poveča možnost, da vozilo ostane v želeni smeri, poveča se stabilnost vozila v ovinkih in zmanjša podkrmiljenje. Ta sistem olajša tudi speljevanje na spolzki podlagi.



Delovanje sistema za nadzor stabilnosti vozila



Naprava za preprečevanje blokiranja koles ABS (Anti-lock Braking System) preprečuje nevarnost blokiranja koles pri močnem zaviranju predvsem na spolzkem cestišču in omogoča vozniku, da ohrani želeno smer. Pri naglem zaviranju pride do drsenja koles in takrat vozilo ni več pod nadzorom. V takih primerih sistem ABS zmanjša zavorno moč in pripomore k temu, da se koeficient trenja med pnevmatiko in cestiščem v danih razmerah poveča, kar pa posledično izboljša možnost upravljanja z vozilom.



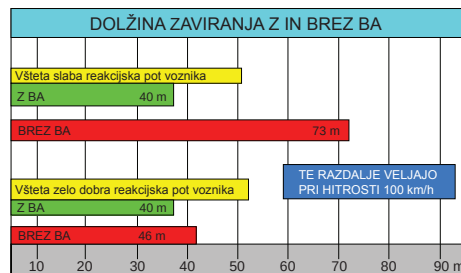
Shema sistema ABS

ABS sistem s pomočjo senzorja spremlja hitrost vrtenja vsakega posamičnega kolesa. Informacije o vrtenju kolesa obdeluje elektronska krmilna enota. Ko sistem zazna mejno hitrost vrtenja kolesa (blokiranje kolesa) aktivira sistem ABS, ki popusti tlak zavorne tekočine v zavornem sistemu, s tem zmanjša zavorno silo na določeno kolo in omogoči ponovno vrtenje kolesa. Hip za tem, ko se kolo ponovno prične vrteti, se zavorna sila ponovno poveča in vozilo zopet prične zavirati. Celoten cikel poteka v nekaj kratkih delcih sekunde ter se izmenično ponavlja, dokler voznik pritiska na zavorni pedal. Število vozil z vgrajenim ABS sistemom vztrajno in naglo narašča. Vedeti moramo, da sistem ABS v vseh situacijah ne skrajšuje vedno zavorne poti vozila. Leta 1972 je takšen sistem imelo vgrajenih le 0,02 % vozil, leta 2003 pa že več kot 60%.

Naprava za preprečitev spodrsavanja pogonskih koles ali sistem za krmiljenje vlečne sile (ASR, TCS, ASC, ETC) preprečuje vrtenje koles v prazno v povprečnih razmerah oprijemljivosti na cestišču, predvsem pa pri speljevanju na spolzkih površinah in akvaplaningu. Te naprave krmilijo vlečne sile, tako da omejujejo pogonski moment oziroma vlečno silo na največjo vrednost, ki jo pogonska kolesa še lahko prenesejo na cestišče. Sistemi proti drsenju pogonskih koles imajo elektronsko podporo, ki omogoča kontrolo nad pogonskimi kolesi, kadar je podlaga spolzka in je spodrsavanje koles veliko. Sistem proti spodrsavanju pogonskih koles odčitava hitrost vrtenja kolesa in ko je le ta, glede na hitrost vozila, prevelika, zmanjša vrtilni moment motorja, s tem pa tudi koles. Lahko pa sproži zaviranje prosto vrtečega se kolesa. Če se eno od koles vrti v prazno pri vozniki hitrosti pod 40 km/h, naprava sproži zaviranje prazno vrtečega se kolesa. Kadar se v prazno vrtila dve kolesi ali pri hitrosti nad 40 km/h, se sproži krmiljenje vrtilnega momenta motorja, saj bi zaviranje koles lahko povzročilo dodatno nestabilnost vozila. Sistem deluje ta-

ko dolgo, da se vrtilni frekvenci sprednjih in zadnjih koles izenačita. Zaradi preprečitve spodrsavanja koles pri zaviranju mora biti naprava opremljena še s sistemom ABS.

Sistem zavorne pomoči (BAS, EBA, AFU), včasih imenovan tudi sistem za zmanjševanje zavorne poti, pa tudi sistem za pomoč pri zaviranju v sili, je dobrodošel pri naglem, sunkovitem zaviranju vozila. Kadar voznik močno in hitro pritisne na zavoro, pogosto povzroči podaljšanje zavorne poti vozila, ker lahko nastopi naglo drsenje vozila, oziroma koles. Zavorna pomoč zazna zavorno hitrost ter prepozna tip panične reakcije. Na osnovi tega se aktivira zavorni sistem na hidravlični enoti, tako da že zmerna moč pedala omogoča največji zavorni učinek.



Dolžina zaviranja z in brez zavornega sistema za zmanjševanje zavorne poti

Med sisteme aktivne varnosti uvrščamo tudi **samodejni vklop varnostnih utripalk**. Ta funkcija je koristna v primeru naglega zaviranja. Če voznik s pritiskom na zavorni pedal močno zmanjša hitrost, se samodejno prižgejo varnostne utripalke, kar vozniku omogoča, da se osredotoči na cestišče pred sabo in se v celoti posveti upravljanju vozila. Istočasno pa voznika, ki vozi za vozilom, opozori na močno zaviranje vozila pred njim. Varnostne utripalke utripajo, dokler voznik ponovno ne pospeši s pritiskom na pedal za plin.

Vsako vozilo mora imeti tudi **svetila**, da je ponoči ali v primerih slabe vidljivosti vidno ter da voznik v takšnih pogojih lahko pravočasno zazna oviro na cesti. Med svetila avtomobilov uvrščamo:

- žaromete,
- smernike,
- stop luči,
- meglenke.

Žarometi so nameščeni na sprednjem delu vozila. Z njimi v temi razsvetlimo cestišče pred nami. Tako lahko hitreje opazimo nevarnost in primerno reagiramo. Tudi prometna signalizacija je tako zgrajena, da je v temi vidna, ko jo z žarometi osvetlimo. V Republiki Sloveniji je obvezna uporaba avtomobilskih luči tudi ob svetlem, oziroma podnevi.

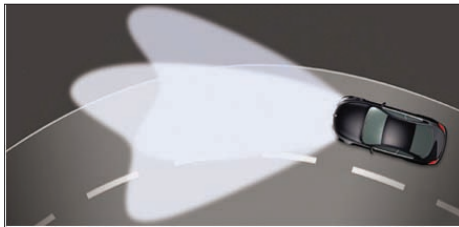
Nekatera sodobna vozila imajo tudi že vgrajen **sistem za prilagoditev snopa žarometov**. Ta sistem omogoča boljšo vidljivost v ovinkih. Prilagodljivi žarometi preračunajo linijo bližajočega se ovinka s senzorji, ki neprestano preverjajo hitrost vozila, prestavno razmerje in naklon krmila. Par žarometov nato s pomočjo elektromotorja prilagodi smer osvetljevanja glede na ovinek. Rezultati so prepričljivi: do 90 odstotkov boljše osvetljevanje ceste pred seboj.



Žarometi



Stop luč



Delovanje prilagodljivega snopa žarometov



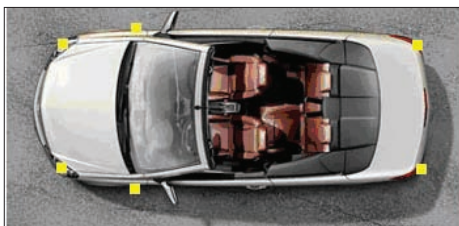
Meglenka

Smerniki so rumene barve in so nameščeni po dva na zadnjem delu vozila, na bočnih predelih vozila in spredaj (pri nekaterih avtomobilih tudi na stranskih ogledalih). Z njimi moramo nakažati premike vozila, da bližnji udeleženci v prometu lahko primerno ravnajo, oziroma da ne pride do nepotrebne nesreče. Uporabljamo jih v križiščih, nakažemo pa tudi našo želeno smer vožnje, ko vozilo stoji in pri vzvratni vožnji (v zadnjih dveh primerih morajo biti vklopljeni vsi smerokazi).

Stop luči so rdeče barve in se vklopijo, ko začnemo pritiskati na zavorni pedal. S tem obvestimo voznika za nami, da se želimo zaustaviti, oziroma da zaviramo in temu primerno voznik za nami ravna. Nikoli ne smemo prej zavirati, če ni potrebno, ampak moramo samo rahlo pritisniti na zavoro, da vozniku za nami nakažemo, da mislimo zavirati, šele nato izvedemo zaviranje.



Smernika



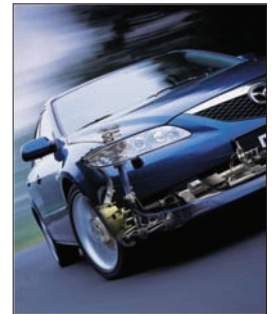
Postavitev smernikov na vozilu

Meglenke so nameščene na sprednjem spodnjem delu vozila. Svetijo z belo svetlobo. Uporabne so v meglenih situacijah, saj izboljšajo vidljivost.

Obese so nujno potrebne za zagotavljanje stabilnosti vožnje naprej in za dušenje nihanja vozila med vožnjo, ki nastane zaradi prečnih, vzdolžnih in vertikalnih sil, ki med vožnjo delujejo na vozilo. Poznamo najrazličnejše konstrukcijske izvedbe obes in prem. Obese so povezane s karoserijo ali šasijo vozila na eni strani, na drugi strani pa so nanje pritrjena še kolesa. Med kolesa in karoserijo ali šasijo so v sklopu prem ali obes vgrajene še vzmeti in blažilniki.



Obese



Konstrukcijske oblike **vzmeti**, ki jih vgrajujemo v vozila, so odvisne od namena vozila. Lahko so:

- listnate (za težja vozila),
- vijačne (za lažja vozila) in
- plinske (za vozila s spremenljivo obtežbo).



Listnata vzmet



Vijačni vzmeti



Blažilniki z vzmetmi

Blažilniki nihanja pripomorejo k hitrejšemu dušenju nihanja vzmeti in okvirja vozila in s tem povečanju varnosti cestnih vozil ter udobja pri vožnji. Vgrajeni so med obese koles in karoserijo. Nihanje koles in karoserije imata različni frekvenci, tako da mora pravilno nastavljen in dober blažilnik učinkovati na obe. Za ublažitev udarcev skoraj izključno uporabljamo hidravlične teleskopske blažilnike. Z njimi pretvorimo nihajno energijo v toplotno.



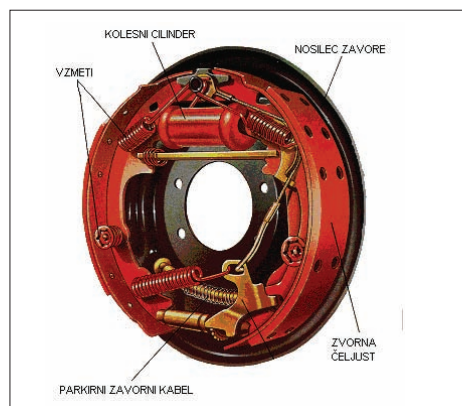
Delovanje vzmeti je podprto še z delovanjem avtomobilskih **pnevmatik**, kar pa samo po sebi ne zadošča za vzmetenje celotnega vozila. Dodatno vzmetenje za povečanje udobnosti potnikov v vozilu predstavljajo tudi **vzmeti v sedežih**.

Za zaviranje, zaustavitev ali za preprečitev premika zaustavljenega vozila potrebuje vsako cestno vozilo še **zavore**, ki morajo zmeraj delovati brezhibno. Zavore so verjetno zadnji element aktivne varnosti, ki ga uporabimo v nevarni situaciji. Večina sodobnih vozil ima danes zavorne sisteme, izvedene v kombinaciji s sistemom proti blokiranju koles. Konstrukcijske izvedbe zavor so različne. Odvisne so od namena vozila, pa tudi od cenovnega razreda samega vozila. K vsaki zavorni napravi poleg zavor sodi tudi energetsko napajanje, naprave za upravljanje in prenos. Po namenu ločimo:

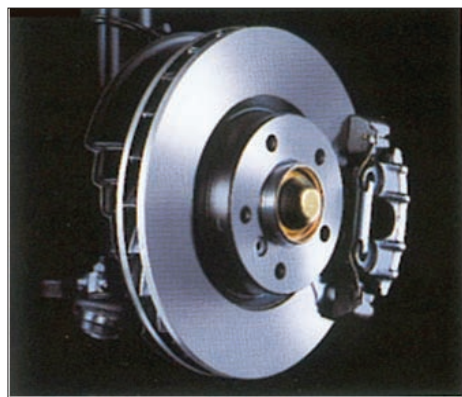
- glavno zavorno napravo, ki zmanjšuje hitrost in vozilo v določenem primeru tudi zaustavi. To zavoro upravlja voznik sam s pedalom. Sam se tudi odloča o jakosti zaviranja. Te zavore morajo biti nameščene na vsa štiri kolesa avtomobila;
- pomožno zavoro, ki prevzame nalogo glavne zavorne naprave, če ta ne deluje pravilno ali je prišlo do kakšne motnje. Te vrste zavor osebna cestna vozila običajno nimajo;
- ročno zavoro, ki jo uporabimo takrat, ko vozilo stoji in ga moramo zavarovati pred premikanjem (na primer na nagnjenem vozišču);
- tretjo zavoro, ki mora hitrost vozila pri daljši vožnji navzdol vzdrževati na želeni vrednosti.

Po konstrukciji ločimo:

- bobnasto in
- kolutno zavoro.



Bobnasta zavora



Kolutna zavora

Med elemente aktivne varnosti lahko uvrstimo tudi **pogon vozila na vsa kolesa** in **diferencial z zaporo**.

Vsi avtomobili morajo biti opremljeni z **ogledali**, ki so pripomoček za opazovanje prometa v okolici našega vozila. Z njimi opazujemo vozila na naši levi in desni strani ter za našim vozilom. Najbolj znana so stranska in vzvratno ogledalo. Težava pri teh ogledalih je nevidno polje, imenovano »mrtvi kot«. To je polje, katerega v ogledalih ne vidimo in zato se moramo vedno, ko želimo to polje videti, z glavo obrniti, oziroma pogledati nazaj, kar pomeni, da za kratek čas nismo pozorni na promet, ki se odvija pred nami. To težavo lahko opravimo z dodatnimi ogledali za »mrtvi kot«.



Stransko ogledalo



Ogledalo za mrtvi kot

Na avtomobilu sta nameščeni dve stranski ogledali. Nameščeni sta na sprednjih vratih vozila. Z njima lahko voznik opazuje promet na desni in levi zadnji strani. To je dobrodošlo, ko želimo spremeniti smer vožnje in se z ogledali prepričamo, če lahko naredimo manever, oziroma če je cestišče prosto. Stranska ogledala morajo biti nastavljiva po potrebah voznika, da jih lahko prilagodi glede na želeni zorni kot, da lahko najbolje in čim bolj varno opazuje promet. Ogledala so ročno ali elektronsko nastavljiva. Pri nekaterih avtomobilih so na ogledalih vgrajeni tudi smerni kazalci.

V ogledalu za mrtvi kot vidimo vozilo, ki je že v levem ali desnem mrtvem kotu našega vozila, torej tik ob ali tik za našim vozilom. Ogledalo je nastavljivo po zahtevah voznika. Uporabno je zlasti pri spreminjanju voznih pasov na avtocesti in krožiščih. V pomoč je tudi pri parkiranju in vzvratni vožnji. Nudi razločno sliko tudi, ko je zunanje vzvratno ogledalo rošno, zamrznjeno ali umazano.

Vzvratno ogledalo je nameščeno v avtomobilu na voznikovi zgornji desni strani. Je večinoma pravokotne oblike in nam omogoča opazovanje prometa za vozilom, kar je z vidika varno

sti zelo pomembno. Previden voznik nenehno opazuje promet za vozilom, saj dogajanja za njim, prav tako kot dogajanja pred vozilom, vplivajo na njegove reakcije za volanom. Na primer na odločitve voznika, da bo zaviral, pomembno vpliva tudi dogajanje v prometu za njim.



Vzvratno ogledalo s senčenjem in brez

Vzvratno ogledalo mora biti nastavljivo, da si ga voznik nastavi po svojih zahtevah na čim boljši vidni kot. Med nočno vožnjo je lahko vzvratno ogledalo izvor bleščanja, še posebej, kadar voznik za nami vozi z vklopljenimi dolgimi lučmi. Takrat se svetloba luči v ogledalu v preveliki meri odbija v voznikove oči. Takšno bleščanje moti pri vožnji, za nekaj časa tudi zmanjša voznikove vidne sposobnosti, kar pa seveda ni prispevek k varni vožnji. Problem bleščanja je možno rešiti s senčenjem ogledala, ki zmanjša jakost svetlobe, ki se odbija iz ogledala v voznikove oči in ga moti pri vožnji. Senčenje lahko izvede voznik, novejša vozila pa že imajo ogledala, ki senčenje izvedejo avtomatsko.

Sistem zvočne parkirne pomoči je namenjen preprečevanju nesreč na parkiriščih. Deluje tako, da na osnovi odbitih signalov izračuna razdaljo avtomobila od ovire in voznika opozarja z zvočnim signalom. Ko je avtomobil od ovire oddaljen dva metra, se oglasi ponavljajoči se pisk, z zmanjšanjem razdalje na 1,2 metra pa se število piskov poveča. Ko se avtomobil približa oviri na 30 centimetrov, se oglasi neprekinjen zvočni znak. Ta voznika opozori na to, da bi bilo dobro, če bi ustavil avtomobil, ker bo drugače prišlo do trka. Senzorji so lahko nameščeni le v zadnjem odbijaču, lahko pa tudi v sprednjem in zadnjem odbijaču hkrati.

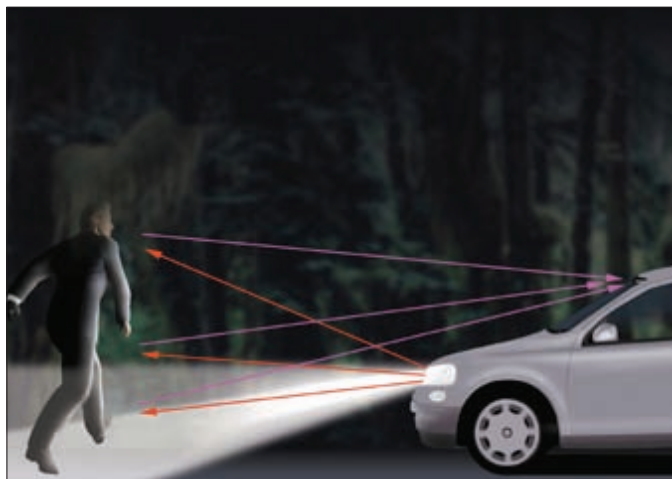
Zvočni signal za neprijeten varnostni pas je naprava, ki opozori voznika z zvočnim signalom pred začetkom vožnje, da se ni pripel. Naprava zazna, če voznik ni pripet in ga opozori. Naprava tudi zazna, če se je voznik pripel in preneha z opozarjanjem, oziroma z zvočnim piskom. V večini primerov naprava tudi zazna, ko voznik odpne varnostni pas med vožnjo.

Naprava za zaznavanje pešcev v temi je sestavljena iz senzorjev, dveh infrardečih kamer, zaslona in elektronske krmilne enote. Ta določi s pomočjo senzorjev in infrardečih kamer pozicijo in smer gibanja pešca ter jo primerja s hitrostjo vozila in ostalimi podatki. Sistem zazna objekte v snopu razdalje do 80 metrov in kotu 12 stopinj. Izračunani podatki posredujejo vozniku informacijo oziroma avdio-vizualno opozorilo, ki se prikaže na zaslonu, na katerem se projicira slika. Zaslon se v vozilu nahaja v voznikovem vidnem polju tako, da lahko primeroma hitro reagira ali se zaveda, da se v njegovi

bližini nahaja pešec, ki ga brez te naprave ne bi tako hitro opazil. Ob tem moramo opozoriti, da izkušnje kažejo, da se večina pešcev ne zaveda, da voznik težko pravočasno opazi pešca v temi. Hkrati le redki pešci poskrbijo za lastno varnost z odsevnimi telesi in se gibljejo v sme-

ri hoje proti vozečim vozilom, zato je uporabnost naprave za zaznavanje pešcev pa tudi živali na nekaterih vrstah cest lahko zelo dragocen pripomoček za varno vožnjo. veda, da voznik težko pravočasno opazi pešca v temi. Hkrati le redki pešci poskrbijo za lastno varnost z od-

sevnimi telesi in se gibljejo v smeri hoje proti vozečim vozilom, zato je uporabnost naprave za zaznavanje pešcev pa tudi živali na nekaterih vrstah cest lahko zelo dragocen pripomoček za varno vožnjo.



Naprava za zaznavanje pešcev v temi

Eden od najpogostejših vzrokov avtomobilskih nesreč je zapustitev voznega pasu, za kar je največkrat kriva utrujenost ali zmanjšana koncentracija. Za preprečitev tovrstne nevarnosti je bil razvit **sistem za opozarjanje pred zapustitvijo voznega pasu**, ki temelji na digitalni kameri, ki snema cesto v razdalji do 25 metrov pred avtomobilom.

znikom, oziroma ljudem, ki se veliko vozijo in med vožnjo postanejo včasih zaspani.

ZAKLJUČEK

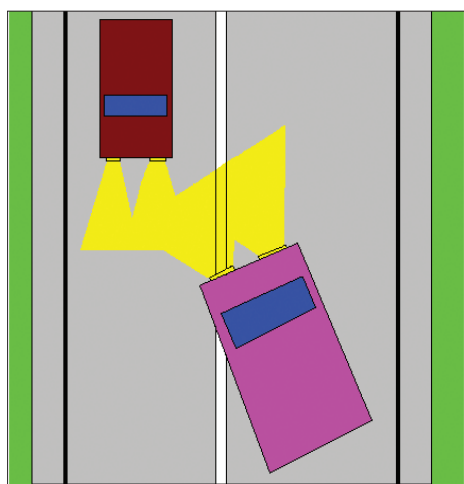
V članku smo predstavili nekaj temeljnih elementov in naprav, ki so že skoraj standardna oprema velike večine sodobnih avtomobilov in zagotavljajo aktivno varnost. V veliki meri popravljajo voznikove napake, ki so posledica njegove vozniške neizkušenosti ali pa nespoštovanja pravil varne vožnje. Nekateri elementi za aktivno varnost vozil omogočajo boljše komunikacijo med udeleženci v prometu in prispevajo k pravičnim in pravočasnim odločitvam posameznih udeležencev v prometu, zato je zelo zaželeno, da jih, ko je to potrebno, tudi uporabljamo. Seveda opisane naprave ne morejo zagotoviti popolne varnosti. Lahko so le koristen spremljevalec preudarne voznika, ki se mora s svojim načinom vožnje vedno prilagajati razmeram na cesti.

Dušan Kolarič, udis.,
Višja prometna šola Maribor

LITERATURA

1. Harl, B. in M. Kegl. 2004. Vlečna in transportna sredstva v cestnem prometu (zbrano gradivo). Maribor. Višja prometna šola Maribor.
2. Rotim, Franko. 1990. Elementi sigurnosti cestovnog prometa. Svezak 2. Kinetika vozila. Zagreb. Znanstveni savjet za promet.
3. Čeček, Friderik. 1999. Motorno vozilo (prevod). Ljubljana. Tehniška založba Slovenije.
4. V.A.W. Hillier V.A.W. 1994. Delovanje motornega vozila (prevod). Ljubljana. Tehniška založba Slovenije.
5. Novi Ford. 2005. Založnik Ford Motor Company Limited, Brentwood, Essex, England. Maj, 2005.
6. Toyota, številka 8. 2005. Založnik Toyota Motors.
7. Avto Fokus. (2006). Tehnika. Pametne luči. Dosegljivo: http://www.polet-ress.si/avtofokus/_stare/64/_tehnika.htm [Februar, 20, 2006].
8. Avtoin. Slovenska avtomobilistična spletna revija. 2006.

- Dostopno: <http://www.avtoin.com/> [Februar, 21, 2006].
9. Avtoin. Slovenska avtomobilistična spletna revija. 2006. Hondin sistem za varnost pešcev v temi. Dosegljivo: <http://www.avtoin.com/news.php?id=1363> [Februar, 20, 2006].
10. Continental. Automotive Systems. 2006. Brake Assist Systems. Dostopno: <http://www.conti-> [Februar, 21, 2006].
11. Motorevija. 2006. Nasveti in tehnika. Tehnika. Združena varnost. Dosegljivo: http://www.motorevija.si/l3.asp?L1_ID=39&L2_ID=58 [Februar, 21, 2006].
12. Avtomobilska ogledala za mrtve kote. Dosegljivo: http://www.x-safe-shop.com/slo/vseb_avto.html [Februar, 21, 2006].
13. Bosch. 2006. Safety. Dosegljivo: <http://rb-kwin.bosch.com/en-NA/start/safety.html> [Februar, 19, 2006].
14. Kfz-tech. 2006. Elektronisches Stabilitätsprogramm. Dosegljivo: <http://www.kfz-tech.de/ElektrStabPrg>. Februar, 19, 2006].
15. Bosch. 2006. Electronic Stability Program. Dosegljivo: http://rb-k.bosch.de/en/start/_product_CS_o2_E_STPR [Februar, 19, 2006].
16. Muscle car club. 2006. Braking system. Dosegljivo: http://www.musclecarclub.com/_library/_tech/_brakes.shtml [Februar, 19, 2006].
17. Continental. Automotive Systems. 2006. Brake Assist Systems. Dosegljivo: http://www.conti-online.com/generator/www/de/en/cas/cas/themes/products/hydraulic_brake_systems/brake_assistants_en.html [Februar, 19, 2006].
18. Carprofi. 2006. Blinker. Dosegljivo: <http://www.carprofi.de/images/Blinker.jpg> [Februar, 20, 2006].
19. Opel. 2006. Dosegljivo: <http://www.opel.de/> [Februar, 20, 2006].
20. Saab. 2006. Dosegljivo: http://www.saab.com/main/imaage/features/2005/95_XL_narrow.jpg [Februar, 20, 2006].
21. [Februar, 20, 2006].
22. Hunter. Engineering Company. 2006. How your brakes work. Dosegljivo: <http://www.hunter.com/pub/undercar/2690T/> [Februar, 19, 2006].
23. Daniel Rued. 2006. Privates Fotoalbum. Seitenspiegel. Dosegljivo: <http://www.danielrued.com/photoshow/vw-golf-v/bild-34.html> [Februar, 20, 2006].



Situacija, primerna za napravo za opozarjanje pred zapustitvijo voznega pasu

Kamera je običajno nameščena v ohišje notranjega vzratnega ogledala, digitalnemu sistemu za obdelavo signalov pa pošilja 50 enobarvnih slik na sekundo. S pomočjo zmogljivih računalniških algoritmov in podatkov iz tipal hitrosti in vrtenja okoli navpične osi računalnik prepozna, če avto zapuša vozni pas in z ustreznim signalom opozori voznika. Opozorilo lahko nastopi v več oblikah. Lahko se prikaže na vetrobranskem steklu (projektorski prikazovalnik), lahko se oglasi kot zvočni alarm ali pa deluje kot drobni tresljaji volanskega obroča. V bližnji prihodnosti bo sistem povezan tudi z aktivnim volanskim mehanizmom, ki bo samodejno popravil smer avtomobila. Tovrstni opozorilni sistem je lahko v veliko korist predvsem poklicnim vo-



ANALIZA PROMETNIH NESREČ ZA PU LJUBLJANA ZA OBDOBJE OD 2000 DO 2005

UVOD

Na slovenskih cestah se je v zadnjih petih letih zgodilo v povprečju okoli 40.000 prometnih nesreč letno z različnimi posledicami. Trend števila prometnih nesreč je sicer v upadanju, vendar je stanje še vedno relativno slabo, predvsem zaradi posledic, ki so jih utrpeli udeleženci. V letu 2005 je tako v 230 prometnih nesrečah s smrtnim izidom 259 oseb umrlo za posledicami prometnih nesreč.

V prizadevanju za izboljšanje prometne varnosti je Republika Slovenija že leta 2002 sprejela prvi Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2002 – 2005. Kljub številnim ukrepom in prizadevanju za izboljšanje stanja se je prometna varnost v zadnjih dveh letih ponovno poslabšala.

Država je v letu 2006 v okviru ministrstva za promet pripravila nov osnutek Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od leta 2007 do 2011 in na seji 20. 7. 2006 določila besedilo Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 – 2011 z naslovom **Skupaj za večjo varnost.** [1]

Iz navedenega dokumenta izhaja tudi skrb za varnost mlajših udeležencev v cestnem prometu. To kaže na dejstvo, da je problematika, povezana z mlajšimi udeleženci v cestnem prometu bodisi kot povzročitelji prometnih nesreč oziroma kot žrtvami teh, v okolju prisotna in zelo resna. V dokumentu so nakazane tudi posamezne aktivnosti, s katerimi naj bi izboljšali stanje pri mlajših udeležencih. Te so:

- prometna vzgoja – izvajanje preventivnih programov v vrtcih in šolah;
- oblikovanje pozitivnih stališč do prometne varnosti;
- organiziranje preventivnih akcij za spodbujanje uporabe varnostnih pasov in otroških sedežev;
- spodbujanje uporabe odsevnih predmetov za večjo vidnost pešcev;
- izvajanje programov usposabljanja učencev za vožnjo koles v osnovni šoli;
- izvajanje preventivnih akcij za mlade voznike in potnike;
- nadzor nad uporabo varnostnih čelad pri motoristih;
- nadzor na lokacijah, kjer so pogoste nesreče voznikov motornih dvokoles.

PROMETNE NESREČE ZA PU LJUBLJANA

V PU Ljubljana so v zadnjih letih zabeležili naslednje število prometnih nesreč:

TABELA 1: ŠTEVILO PROMETNIH NESREČ V OBDOBJU OD 2000 DO 2005 ZA PU LJUBLJANA

leto	število prometnih nesreč
2000	12 723
2001	12 929
2002	12 627
2003	13 621
2004	14 324
2005	8 935

Z analizo časovnih vrst lahko na osnovi teh podatkov napovemo, kaj se bo s številom prometnih nesreč dogajalo v letih 2006 in 2007.

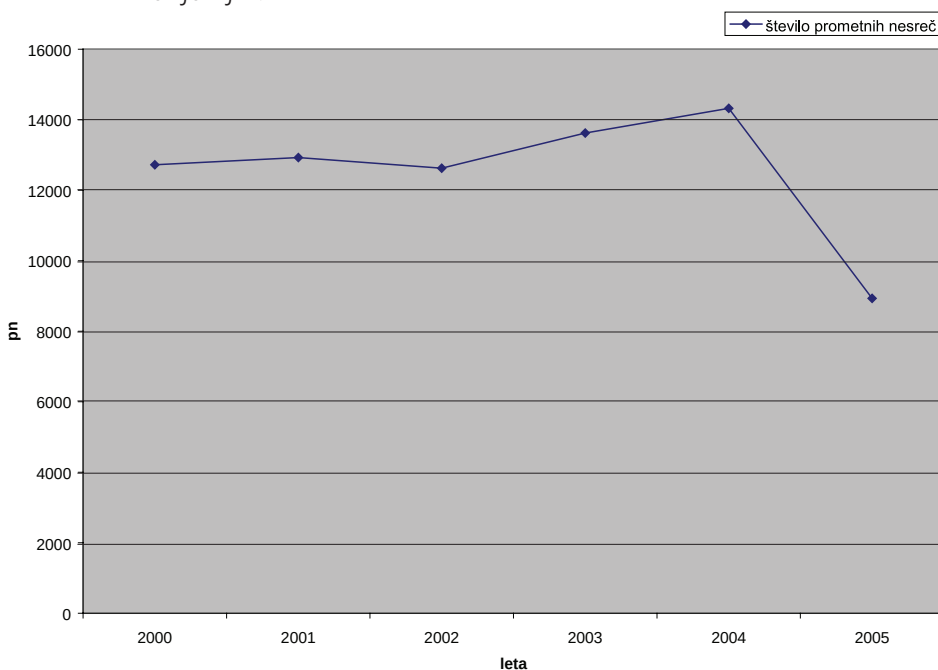
Iz grafičnega prikaza lahko ugotovimo, da gibanje števila prometnih nesreč prikazuje linearna funkcija oblike $T = \alpha + \beta \cdot t$

Parametra α in β izračunamo iz sistema enačb:

$$\sum_{t=1}^N Y_t = \alpha \cdot N + \beta \cdot \sum_{t=1}^N t$$

$$\sum_{t=1}^N Y_t \cdot t = \alpha \cdot \sum_{t=1}^N t + \beta \cdot \sum_{t=1}^N t^2$$

GRAF1: LINIJSKI GRAFIKON - ŠTEVILO PROMETNIH NESREČ V OBDOBJU OD 2000 DO 2005 ZA PU LJUBLJANA



Potrebne podatke prikazuje tabela:

TABELA 2: ŠTEVILO PROMETNIH NESREČ ZA PU LJUBLJANA

Leto	število prometnih nesreč = Y_t	t	t^2	$Y_t \cdot t$
2000	12 723	1	1	12 723
2001	12 929	2	4	25 858
2002	12 627	3	9	37 881
2003	13 621	4	16	54 484
2004	14 324	5	25	71 620
2005	8 935	6	36	53 610
Skupaj	75 159	21	91	256 176

Dobimo sistem enačb:

$$75159 = 6 \cdot \alpha + 21 \cdot \beta$$

$$256176 = 21 \cdot \alpha + 91 \cdot \beta$$

Z rešitvijo enačb dobimo $\beta = -393,17$ in $\alpha = 13902,6$.

Enačba trenda oziroma linearna funkcija ima obliko $T = 13902,6 - 393,17 \cdot t$.

Na osnovi te enačbe lahko predvidimo število prometnih nesreč za leto 2006 $T_{2006} = 11150$ in pa za leto 2007 $T_{2007} = 10757$.

Predvidevanja kažejo, da se bo število prometnih nesreč zmanjšalo, kar je razveseljivo.

V poročilu o delu policije za leto 2006 je zapisano, da je bilo na PU Ljubljana 8640 nesreč. [2] Napoved na osnovi enačbe trenda je bila 11 150 prometnih nesreč za leto 2006, bilo pa jih je 8640. Ker ne poznamo vzrokov za takšen upad števila prometnih nesreč, lahko sklepamo, da so k temu pripomogli procesi izobraževanja in usposabljanja, ki jih izvaja Svet za preventivo in

vzgojo, policija in šole.

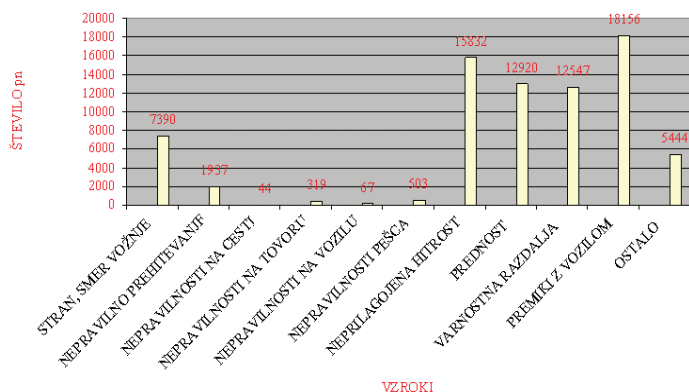
Zanimivo bo preučevati, kaj se bo s številom prometnih nesreč zgodilo v prihodnjih letih.

VZROKI PROMETNIH NESREČ

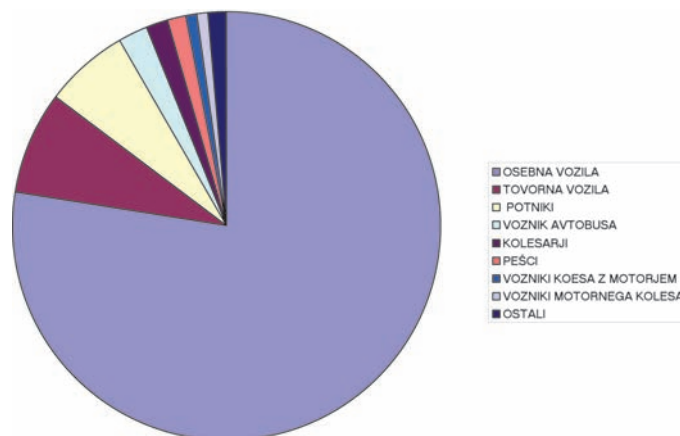
Najpogostejši vzroki prometnih nesreč so:

1. premiki z vozilom (18 156)
2. neprilagojena hitrost (15 832)
3. neupoštevanje pravil o prednosti (12 920)
4. neustrezna varnostna razdalja (12 547)
5. nepravilnosti pešca (503)

GRAF 2: PROMETNE NESREČE PO VZROKIH V LETIH 2000 – 2005



GRAF 3: VRSTA UDELEŽENCEV V PROMETNIH NESREČAH ZA PU LJUBLJANA V OBDOBJU OD 2000 DO 2005



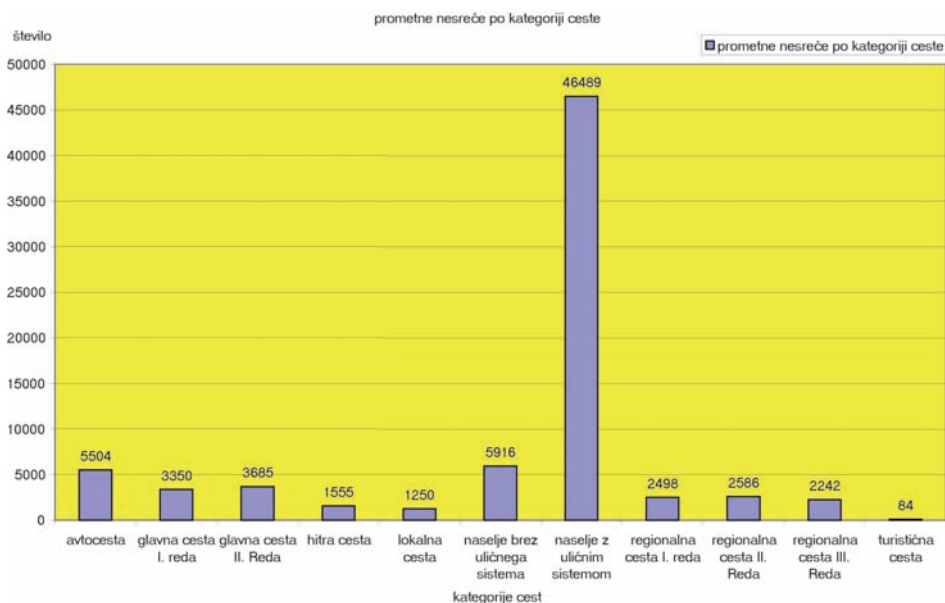
VRSTE UDELEŽENCEV V PROMETNIH NESREČAH

Med 152 228 udeleženci prometnih nesreč na področju PU Ljubljana je v letih 2000 do 2005 bilo 118 056 voznikov osebnega vozila, 11 637 voznikov tovornega vozila, 9614 potnikov, 3551 voznikov avtobusa, 2522 kolesarjev, 1913 pešcev, 1366 voznikov kolesa z motorjem, 1186 voznikov motornega kolesa in 2283 ostalih.

PROMETNE NESREČE IN POSLEDICE PO KATEGORIJ CEST

Na PU Ljubljana je največ prometnih nesreč v naseljih z uličnim sistemom, v naseljih brez uličnega sistema, na avtocesti, glavni cesti II. reda in pa glavni cesti I. reda.

GRAF 4: PROMETNE NESREČE IN POSLEDICE PO KATEGORIJ CESTE ZA PU LJUBLJANA V OBDOBJU OD 2000 DO 2005



PROMETNE NESREČE IN MLADA ŽIVLJENJA V LJUBLJANI

Mladi od 15-ega do 18-ega leta so najbolj ogrožena starostna skupina udeležencev v cestnem prometu. Mnogi so tudi povzročitelji prometnih nesreč. Poleg tega so prometne nesreče za to starostno obdobje najpogostejši razlog smrti.

Če pogledamo starost udeležencev prometnih nesreč, lahko vidimo, da so zaskrbljujoče številke mladoletnih oseb kot udeležencev.

Do 7 let jih je 546, od 7 let do 14 let 959 udeležencev, največkrat kot potniki v vozilih. Od 14 let do 16 let 871, od 16 pa do 18 let pa 1609 udeležencev v prometnih nesrečah.

Iz statističnega pregleda se da ugotoviti, katere starostne skupine so najbolj ogrožene glede na vrsto udeležbe v prometu. Pri skupini otrok do 14 let se le ti najbolj poškodujejo kot potniki v osebnih vozilih. Pri naslednji starostni skupini se poveča število poškodovanih kot voznikov kolesa z motorjem. Najbolj ranljive skupine udeležencev pa so mladi med 16 in 18 let.

ZAKLJUČEK

Varnost prometa je ena od temeljnih kakovosti prometnega sistema. Od stopnje varnosti cestnega prometa je odvisna kakovost življe-

TABELA 3: Starostne skupine udeležencev po vrsti udeležencev v prometnih nesrečah od 1. 1. 2000 do 31. 12. 2005 za PU Ljubljana

Starost	Kolesar	Pešec	Potnik	Voznik kolesa z motorjem	Voznik osebnega avtomobila	Motoristi	Voznik traktorja Tovornega vozila	Ostalo
Do 7 let	31	80	422	5	8	0	0	0
Od 7 do 14 let	186	213	496	35	14	0	1	14
Od 14 do 16 let	104	87	294	284	74	18	6	4
Od 16 do 18 let	110	74	630	385	276	113	9	12

nja vseh državljanov in državljanek. Le s skupnim delom vseh, ki imamo vpliv na otroke in mladostnike (družina, učitelji in vzgojitelji, policija, prijatelji, mediji ...) bomo sistematično pristopili k vzgoji o odgovornem obnašanju v prometu.

LITERATURA

1. Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 – 2011. 2006. »Skupaj za večjo varnost«. [Online]

Dostopno:

http://www.mzp.gov.si/si/splosno/vstopna_stran/orгани_v_sestavu/nacionalni_program_varnosti_2007_2011/ [16.3.2007]

2. Policija. 2007. [Online] Dostopno: <http://www.policija.si/si/statistika> [1.5.2007]
3. Polič, Marko. 2004. Psihološki pristop k prometni varnosti. Zdravstveno varstvo 43/3. Ljubljana.

Lidija Fideršek, prof.
Višja prometna šola Maribor

Z VOZILOM NA POT

Potovanje z osebnim vozilom je še vedno pogost način premagovanja daljših razdalj tudi takrat, ko se odpravljamo na dopust. Vožnja je lahko prijetna, udobna in predvsem varna, če bomo pred odhodom poskrbeli, da bo naše vozilo pripravljeno za daljšo pot. Kljub sodobni opreми vozil imamo še vedno nekaj možnosti, da pri pripravi vozila marsikaj naredimo sami, sicer pa to opravi naš serviser.



V servisni knjižici preverimo čas rednega servisnega pregleda vozila. Takrat se pregledajo vsi vitalni deli avtomobila in lahko menimo, da je naše vozilo pripravljeno za varno vožnjo. Če se torej bliža čas servisa (število prevoženih kilometrov oz. terminski čas), se je pred odhodom na daljšo pot dobro odločiti zanj.

Če je bil servisni pregled vozila opravljen pred kratkim, je kljub temu dobro preveriti tlak v zračnicah ob večji obremenitvi vozila (prtljaga). Pri tem moramo upoštevati navodila proizvajalca in glede na njegove zahteve tlak po potrebi povečati. Pregledamo oz. preverimo prezračevalne naprave, čistilec kabine (filter kabine), svetila, količino olja v motorju, količino hladilne tekočine in zavornega ter volanskega olja kot tudi akumulatorske kisline. Če pri takem pregledu ugotovimo kakršnekoli nepravilnosti, npr. velik primanjkljaj olja v motorju ali

hladilne tekočine, je najbolje, da se obrnemo na svojega serviserja.

Od vitalnih delov vozila, kamor sodi tudi elektronska instalacija vozila, lahko na armaturni plošči preverimo delovanje kontrolnih znakov za zasenčene in dolge luči, smerokaze ter delovanje vseh štirih smerokazov hkrati. Pozorni smo tudi na delovanje signala, ki pokaže aktiviranje (deaktiviranje) pomožne (ročne) zavore ter delovanje hupe. Delovanje klimatske naprave preverimo tako, da jo nastavimo na maksimum in preverimo pretok zraka skozi prezračevalne reže.

Ne pozabimo na rezervno kolo. Preverimo tlak v zračnici. Pri novejših vozilih, ki nimajo rezervnega kolesa, preverimo rok trajanja tekočine za krpanje pnevmatike. V primeru, da je ta potekel, jo moramo zamenjati z novo. Tudi dodatna oprema vozila mora biti popolna in brezhibna: varnostni trikotnik, prva pomoč, rezerv-

ne žarnice, orodje, ki ga zahteva (priporoča) proizvajalec vozila ter avtomobilska dvigalka. V nekaterih državah sodi k dodatni opreми vozila tudi odsevni telovnik. Priporočljivo je, da ga imamo vedno v vozilu, saj v primeru okvare vozila omogoča dobro vidnost (opaznost) tudi ponoči. Dodatna oprema vozila naj bo kljub polnemu prtljažnemu prostoru vedno na dosegljivem mestu.

Samoumevno je, da pred daljšo potjo poskrbimo tudi za čistost vozila. Zunanja čistoča pomeni opaznost oz. vidnost vozila v prometu. Zelo pomembna je čistoča svetil oz. luči vozila ter vseh steklenih površin. Zato poskrbimo za brezhibno delovanje naprave za pranje stekel ter za ustrezno količino čistilne tekočine. Ne zanemarimo tudi notranje čistoče stekel (jasen pogled) ter čistoče tesnilnih gum za tesnjenje vrat vozila. Vse notranje površine vozila je pred daljšo potjo dobro temeljito očistiti prahu, pršic, smeti in se znebiti neprijetnega vonja (osvežilci zraka). Tudi prtljažni prostor naj bo čist.

Če bo vozilo dobro pripravljeno za daljšo pot, bomo tudi sami bolj prepričani v njegovo zanesljivost in pot bo tako bolj sproščena, predvsem pa varna. Kljub brezhibnosti in pripravi vozila se lahko zgodi, da na poti pride do okvare. V takem primeru se obrnemo na najbližji servis ali pokličemo ustrezno pomoč (avtomobilska asistenca, avto-moto društvo). Nepravilno delovanje vozila lahko poškoduje motor, ogroža voznika, potnike in druge udeležence.

V poletnem času so tako motorji kot drugi vitalni deli vozil bolj obremenjeni, na kar vpliva tudi zunanje temperature. Vozniki lahko že z načinom vožnje prispevamo tako k manjši porabi goriva kot tudi k varnejši vožnji in prijetne-

mu počutju potnikov. Ne obremenjujmo motorja v visokih vrtljajih, ne zavirajmo sunkovito, izogibajmo se hitrega speljevanja. Vožnja naj bo lahkotna, neagresivna.

S pregledom vozila nikar ne odlašajmo na zadnji dan pred odhodom. Vzemimo si čas in v miru pripravimo vozilo za daljšo pot.

Rado Samotorčan, samostojni avtomehanik

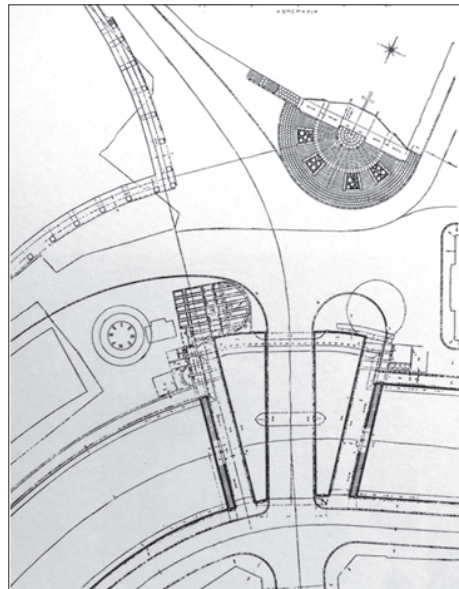
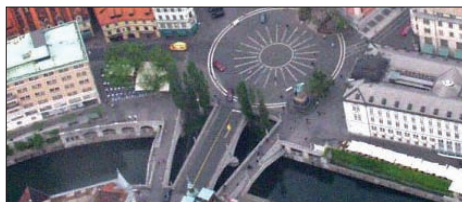
NAJSTAREJŠA IN ŠE DANES NAJBOLJ ZNANA

Ob vseh ljubljanskih lepotah, zanimivostih in posebnostih ne moremo mimo Ljublanice in njenih mostov. Reka ločuje, mostovi čeznjo pa povezujejo in združujejo različne dele mesta v neločljivo celoto. Prvi most čez Ljubljanico naj bi bil zgrajen v rimski dobi in to nekje med današnjim Čevlarskim in Šentjakobskim mostom. Srednjeveška Ljubljana pa je imela dva mostova.

To v svoji Slavi Vojvodine Kranjske omenja tudi Valvasor, ki pravi, da v Ljubljani vidiš dva mosta: prvi je Špitalski ali Spodnji most, drugi pa Zgornji most. Vse do leta 1906 je bila v Ljubljani Špitalska ulica, ozka in zavita ter imenovana po ljubljanskem Špitalu. Beseda špital je v srednjem veku pomenila zavetišče. Ljubljanski Špital se prvič omenja že leta 1326. V začetku 19. stoletja so bolniške ustanove premestili, ob koncu istega stoletja pa so bile hiše v Špitalski ulici močno prizadete zaradi potresa in vse, razen ene, podrte. Vse do leta 1786 so v Ljubljano na začetku Špitalske ulice vodila Špitalska vrata, ena od šestih srednjeveških mestnih vrat. Skozi ta vrata je tekla najbolj prometna pot v mesto.

Za vrata je vodil čez Ljubljanico leseni Spodnji ali Špitalski most, verjetno najstarejši most srednjeveške Ljubljane. Na mostu in zraven njega so bile v srednjem veku lope z mesnicami, kasneje pa druge prodajalne. V 2. polovici 18. stoletja je bil most na obeh straneh zakrit z njimi. Svoje izdelke so prodajali obrtniki (sedlarji, čevljarji, irharji), kramarji pa razno blago. Njihove prodajne lope so slonele na posebnih pilotih. Proti vodi so bile zaprte z lesenimi stenami, proti mostu pa odprte. Kupčija je cvetela, saj je čez ta most šlo največ ljudi in nekateri kramarji so kmalu postali bogati trgovci. Na levi strani je stal sredi mostu križ. Tudi Zgornji most, ki je stal sredi mesta, je bil na obeh straneh poln trgovin in čevlarnic. Na obeh straneh je imel hodnik oz. galerijo, namenjeno sprehajanju in opazovanju Ljublanice. Oba srednjeveška lesena mosta in prodajalne so bili ogroženi, ko so v 19. stoletju Ljubljančani nadaljevali z osuševanjem Barja in poglabljanjem struge Ljublanice. Voda je tekla hitreje, saj so z reke odstranili mline in jezove. Nov Špitalski most iz rezanega kamna je bil odprt jeseni leta 1842, in sicer v navzočnosti nadvojvode Franca Karla. Na južni strani mosta je še danes viden (latinski) napis »Nadvojvodi Francu Karlu. 1842. Mesto.« in pod njim lovorov venec. Novo uradno ime mosta je bilo Frančev most. Ljudje so še dolgo uporabljali stari imeni Špitalski ali kar Frančiškanski most. Prodajalne z obeh mostov so preselili v Čopovo ulico, kjer je mesto zgradilo 23 novih trgovskih hišic (Ljubljanski bazar).

Zaradi naraščajočega prometa je most kmalu postal preozek in so ga hoteli zato podreti. Med letoma 1929 in 1931 je most dogradil oz. preoblikoval Jožef Plečnik. Staremu mostu je prizidal dva stranska mosta za pešce s stopnišči, ki vodijo na spodnjo rečno teraso. S posebno smerjo obeh mostov je Plečnik poudaril obliko Prešernovega trga, na katerega se stekajo sosednje ulice. Vse tri mostove je opremil z masivno kamnito ograjo, na katero je razmestil svetilke. Tako je poenotil videz mostov. S stopnišči, ki omogočajo dostop na rečno teraso, je Ljubljanico približal ljudem, mestu. Mostovi so dobili ime Tromostovje in postali sečišče dveh Plečnikovih urbanističnih osi: vodne in osi Rožnik – Ljubljanski grad.



Tromostovje: Plečnikov situacijski načrt
(vir: <http://www.arhitekturni-vodnik.org>, 10.5.2007)



Vsi trije mostovi imajo masivno kamnito ograjo, na kateri so razmeščene svetilke

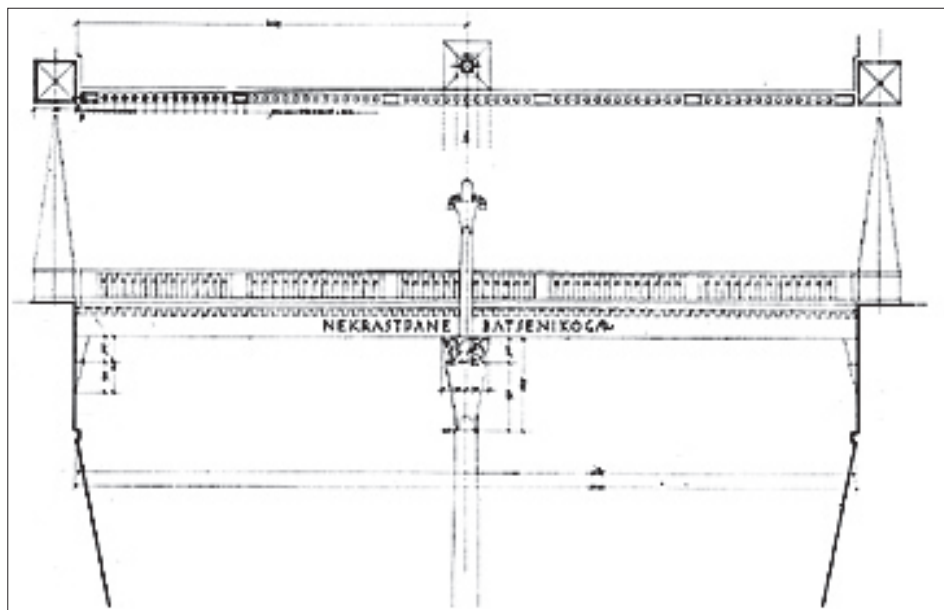


Drugi najstarejši most srednjeveške Ljubljane je bil Zgornji oz. Mesarski most. Stal je najbrž že v 13. stoletju in povezoval Mesto z Novim trgom. Na njem so vse do leta 1614 stale mesnice in klavnice. Leta 1654 je most pogorel in zgradili so novega, ravno tako lesenega. Ob obeh straneh mostu je mesto postavilo lope in jih dalo v najem obrtnikom. Med njimi je bilo največ čevljarjev in po njih je most dobil novo ime – Čevljarški (Šuštarški) most. Zanimivost takratnega mostu je bil Kristusov kip (Ecce homo) na njegovi južni strani, ki so ga kasneje prestavili v cerkev sv. Florijana.

Leta 1867 je leseni most zamenjal litoželezni most po načrtih dunajskega arhitekta Herman-

tnega kamna. Zanj je značilna ograja s preprostimi stebriči ter visoki stebri različnih velikosti s krogli na vrhu. Osrednja stebra nosita svetilke in sta nekoliko nižja od drugih. Obe spodnji strani mostu sta okrašeni z vencem v geometrijskem vzorcu. Plečnik si je most zamislil kot pokrit prostor, da bi na njem lahko postavili stojnice kot nekoč, a ta njegova zamisel ni bila nikoli uresničena.

Poleg Spodnjega in Zgornjega mostu omenja Valvasor kot edini srednjeveški most čez Ljubljano na območju današnje Ljubljane most pri Fužinskem gradu. Pred gradom je do otoka v Ljubljani, na katerem je bila fužina, z obeh



Prvi Plečnikov načrt za Čevljarški most (vir: <http://www.arhitekturni-vodnik.org> 10.5.2007)



Čez Šuštarški most

na. Ulit je bil v livarni na Dvoru pri Žužemberku in je bil prvi most take vrste v Ljubljani. Pomenovali so ga po nekdanjem ljubljanskem županu Hradeckemu most (Janez Nepomuk Hradecky – ljubljanski župan od leta 1820 do leta 1846).

Zaradi povečanega prometa, ki mu most ni bil kos, so ga leta 1931 ob regulaciji Ljubljanice prenesli na Zaloško cesto pred Ginekološko kliniko. Nadomestil ga je most, ki si ga je Plečnik zamislil kot široko ograjeno ploščad, ki povezuje dva različna dela mesta. Izdelan je iz ume-

bregov vodil lesen most. Bil je slabo izdelan in že je za čezenj je bila nevarna, zato tudi ni vodila po mostu nobena prava cesta. Današnji Fužinski most je bil zgrajen leta 1987 in je delo arhitekta Petra Gabrijelčiča.



Prvotna podoba Čevljarškega mostu s stebrički (vir: <http://www.spletomat.com/plecnik.10.5.2007>)



Plečnik je želel, da bi bil Čevljarški most pokrit, na njem pa stojnice

Cvetka Škof
Foto: Meta Škof

LITERATURA:

1. Melik J., Jeraj M. (2005), Spoznajmo Ljubljano. Vodnik po mestu za otroke(male in velike). Ljubljana: Tehniška založba Slovenije.
2. Mihelič, B. (1989), Vodnik po Ljubljani. Ljubljana: Državna založba Slovenije.
3. Savnik, R. s sodelavci. (1971), Krajevni leksikon Slovenije. Ljubljana: Državna založba Slovenije.
4. Valvasor, V. J. (1984), Slava Vajvodine Kranjske. Izbrana poglavja. Ljubljana: Mladinska knjiga.
5. Čevljarški most. Dosegljivo: <http://www.ljubljana.si> 1.5.2007
6. Tromostovje. Dosegljivo: <http://ljubljana.si> 1.5.2007
7. Plečnikova Ljubljana. Dosegljivo: <http://www.spletomat.com/plecnik> 10.5.2007

Vozimo pametno!

Bralcem revije Varna pot in avtorici prispevka Najlepša podoba sveta – Miri Vidmar Kuret – se opravičujemo za neljubo napako, ki se je zgodila pri oblikovanju zgoraj omenjenega članka, in sicer zaradi nepoudarjenih vprašanj v besedilu.

Uredništvo

IZKORISTI DAN BALINAR SAŠO LETNIKOSKI

Balinarje, ki še danes zmotno marsikje velja le za gostilniško rekreacijo, je v Sloveniji zelo razširjen šport, s katerim se Slovenci lahko tudi pohvalimo, saj imamo tako evropske kot svetovne prvake in prvakine.

Čeprav je medijsko manj podprto, kot bi si zaslužilo – vsaj glede na dosežene rezultate, si po pogovoru s človekom, športnikom po duši in telesu, balinarjem, prekipavajočim z energijo, zagnanostjo, delavnostjo, idejami, s smislom za humor ... Sašem Letnikoskim, misliš le eno: balinanje se je ohranilo in razvijalo že od Špartancev naprej in ni se bati, da se ne bi tudi v prihodnje.

Krogla je zaradi svoje popolne oblike prijetna za oko, za otip in se lepo prilagaja roki. Zato je že zelo zgodaj postala sredstvo za izvajanje iger. Kako daleč v zgodovino segajo začetki balinanja?

Balinarje je zelo stara igra s krogami. Po do sedaj znanih virih naj bi najstarejše najdene krogle izhajale iz leta 9000 pr. n. št. Našli so jih med izkopavanjem neolitskega mesteca Catal Hoyuk v Turčiji, a ni dokazov, da bi bile te krogle namenjene igranju. Upoštevajoč takratno razvitanost in situacijo v Mali Aziji je bolj verjetno, da so bile uporabljene kot pripomoček pri vsakodnevni opravih.

Naslednji primerki krogel so našli v sarkofagu v Egiptu iz 5. tisočletja pr. n. št. Te krogle naj bi že predstavljale rekvizit, ki naj bi jih uporabljali pri igranju.

V Šparti so igro s krogami igrali okoli 500 let pred našim štetjem. Baje so jo igrali že Etruščani, 900 – 300 let pr. n. št. in pozneje Rimljani. O tem, kako se je igrala, pa ni zanesljivih podatkov.

Kasneje so Rimljani igro malo spremenili. Igralec je moral kroglo čim bolj približati določeni fiksni točki. Z razvojem te igre je kasneje to zamenjal sferičen predmet, t. i. balinec. To je začetek igre s krogami, kot jo poznamo danes.

Načini igranja so se skozi čas spreminjali, spreminjale pa so jih različne tradicije in navade. Obliko in način igranja, kot ga poznamo danes, je igra s krogami dobila šele ob koncu 19. stoletja, zato to obdobje predstavlja začetek današnjega balinanja.

Balinarje je ena od starejših športnih panog, ki ima precej zajetno zgodovino tudi med Slovenci. Po-



znajo jo v vseh regijah od Primorske do Prekmurja, od Dolenjske pa do Gorenjske.

Z balinanjem so si krajšali čas naši očetje, dedki, pradedki in morda še kakšna generacija poprej. Bilo je vsem v zabavo, za sprostitev, za rekreacijo.

Kdaj je balinarje dobilo športni značaj oz. je preraslo v športno balinarje?

V začetku balinarje ni imelo športnega značaja, ampak je bilo le igra za zabavo in sprostitev. Ščasoma se je v igri pojavila tekmovalnost med posamezniki, med ekipami, vasm, regijami in



celo deželami. To je bil začetek športnega balinanja. Zanj je bilo potrebno sestaviti določena pravila igre in organizirati športna tekmovanja na širših območjih. V ta namen so bila prva združenja osnovana že leta 1898 v Italiji, kasneje tudi v Franciji, Švici in Monaku.

Po zatišju obeh svetovnih vojn pa so se delegacije omenjenih štirih držav zbrale in 14. aprila



1946 sprejele sklep, da se formira Mednarodna balinarska zveza – Federation International de Boules (FIB).

Prvo mednarodno t. i. Prvenstvo Evrope je bilo organizirano 11. in 12. oktobra 1947 v Ženevi, na njem pa je zmagala četvorka iz Francije.

Kje je bolj popularno, na stari celini ali v Združenih državah? Katere države so vodilne v tem športu? Kje je Slovenija?

Nedvomno je balinarje najbolj razsežno v Evropi. Balinarske "velesile" pa so Francija, Italija, Slovenija in Hrvaška. Skozi čas so emigranti, popotniki in pomorščaki igro s krogami razsejali po celem svetu. Poznajo jo v Kanadi in nekaterih osrednjih državah ZDA, v Južni Ameriki, v severnih državah Afrike, nekaterih državah osrednje in vzhodne Azije in tudi v Avstraliji. Slovenija, kot sem omenil, je ena od vodilnih držav v balinanju in vsako leto izkazuje svoje kvalitete z doseganjem odličij na mednarodnih oz. svetovnih tekmovanjih v vseh kategorijah.

V Vašem študijskem gradivu sem zasledila, da ste si zastavili vprašanje, ali se balinarje lahko primerja z ostalimi, verjetno bolj 'elitnimi' športi. Ste našli odgovor?

Problem je že v tem, da balinarje ni olimpijski šport, zaradi česar se tudi srečuje z medijsko neodzivnostjo. Tudi sama igra, npr. klasično balinarje, je dolgotrajna in morda za nepoznavalce nezanimiva. Žal se balinarje še vedno sreču-



je z miselnostjo pri ljudeh, ki mu pripisujejo prizvok gostilniškega športa. Dosti nepoznavalcev tudi hitro zamenja balinarje s kegljanjem ali bowlingom. A kljub vsemu je balinarje igra, katera daje igralcu, bodisi amaterju ali profesionalcu, veliko mero sprostitve in zabave v krogu družbe, soigralcev, prijateljev.

Kako so se skozi čas spreminjali materiali, iz katerih so bile krogle?

Prva so ljudje uporabljali kamnite krogle, kasneje lesene in tudi vrve. Moderna industrija je kasneje producirala tudi krogle iz plastič-



nih mas in kovinske, prav te pa so se izkazale kot najbolj praktične, zato se danes uporablja le-te. V naslednjih stotih letih so se strokovnjaki (iz Italije in Francije) ubadali s problemom kovinskih krogel: sestava, velikosti, teža, trdota in polnenje.

Kaj nudi balinanje balinarju rekreativcu?

Balinanje izboljšuje ne le fizično zdravje, temveč tudi intelektualne sposobnosti človeka, kar je že 300 let pr. n. št. ugotavljal znani grški zdravnik Galeno. Razvija namreč splošno usklajenost posameznih delov telesa, občutek natančnosti in ritma, izboljšuje občutek otipavanja in ravnotežja, uri spomin ter vpliva na koncentracijo. Poleg tega pa seveda ne smemo pozabiti na psihično komponento vpliva igre. Družabnost, zabava in sprostitvev blagodejno vplivajo na psihično zdravje vsakega, ki se živi v prijetni družbi tovarišije oz. soigralcev.

Kateri časi so bili najbolj naklonjeni balinanju?

V naših krajih smo poznali balinanje že v začetku prejšnjega stoletja. Ne vemo točno kdaj se je prvič pojavilo, omenjeno pa je že okoli leta 1829. Še nekaj je virov iz 19. stoletja, kjer zapišemo kotrljanje krogel in takrat t. i. "bočanje". Leta 1951 se formira Balinarska zveza Slovenije (BZS), naslednje leto pa Ljubljanci skupaj z balinarji iz Reke osnujejo Balinarsko zvezo Jugoslavije. V največjem "razcvetu" je balinanje v 70-ih in 80-ih letih prejšnjega stoletja, ko se balinanje razbohoti po celi Evropi in tudi drugod. V takratni Jugoslaviji se formira Jugoslovanska liga, ki združuje republike omenjene države, s kvalitetnimi srečanji na tekmovanjih najboljših v tej kategoriji. V tem obdobju in tudi kasneje v 90-ih balinanje doživlja tudi največ modifikacij oz. sprememb znotraj pravil igranja, formiranosti disciplin in organiziranosti tekmovanj.

Zdi se, da se je v zavesti ljudi ohranilo prepričanje, da je balinanje gostilniška igra. Kako to, saj se je balinanje kot športna panoga tako razvilo, da se redno organizirajo državna, kontinentalna in svetovna prvenstva?

Balinanje je bilo na začetku zabava. Ker se je pri tem zbiralo večje število ljudi, igralcev in gledalcev, so začeli graditi balinišča ob gostilnah. Ta igra je bila za gostilničarje dober vir zaslužka, ker se je ob igri tudi kaj popilo. Tako se je v za-

vesti ljudi ohranilo prepričanje, da je balinanje gostilniška igra, kjer se igra za pijačo in tudi za denar. To mišljenje še danes marsikje prevladuje, čeprav se je balinanje kot športna panoga tako razvilo, da se redno organizirajo državna, kontinentalna in svetovna prvenstva, hitrostno zbijanje, kot najatraktivnejša disciplina, pa stremiti k temu, da se jo vključi na Olimpijske igre.

Balinarska zveza Slovenije je po številu klubov in registriranih igralcev visoko na lestvici. V kolikšnem številu so zastopane ženske?

Spodnja tabela prikazuje razsežnost balinanja v Sloveniji po regijah (BZS, 2006):

Balinanje je medijsko zapostavljen šport. V letošnjem letu je ena od naših



televizijskih hiš s prvoaprilske potega-vščino posvetila balinanju toliko časa, kot ga kljub najvišjim uvrstitvam slovenskih balinarjev v svetovnem merilu verjetno ne bo noben medij še nekaj časa. Kje vidite vzroke za tako stanje?

Svetovno prvenstvo v Kranju leta 2001 je bilo medijsko podprto s posnetki v živo in z reportažami, za kar gre zahvala tudi/predvsem organizatorju. Sicer pa je tega malo, pravzaprav premalo. Sem in tja zasledimo kratek prispevek v kakšni športni oddaji ali novičko v časopisu. Ta šport pa si zasluži več medijske pozornosti. Navsezadnje slovenski balinarji na evropskih in svetovnih prvenstvih pobirajo kolajne; imamo svetovne prvake. Naštetjem naj le najuspešnejše balinarje in balinarke, ki so v barvah Slovenije dosegli največ odličij na svetovnih in evropskih prvenstvih:

Člani: Bojan Novak, Damjan Sofronievski, Gregor Sever, Jasmin Čaušević, Uroš Vehar, Gregor Moličnik, Davor Janžič, Aleš Škoberne idr.

Območna zveza	Št. klubov	Št. sekcij	Št. ženskih ekip	Skupaj	Št. aktivnih članov	M	Ž
Gorenjska	24	4	1	29	339	333	6
Ljubljana	41	4	7	52	688	622	66
Notranjska	8		2	10	158	144	14
Nova Gorica	20			20	316	316	
Postojna	10	4		14	181	181	
Sežana	12	1	1	14	236	226	10
Slov. Istra KP	13	3		16	241	241	
Saleška	5		1	6	58	54	4
Dolenjska	5			5	96	94	2
Maribor	5		1	6	75	66	9
Skupaj	143	16	13	172	2388	2277	111

S. Letnikoski, diplomsko delo

Članice: Marija Horvat, Mija Borčnik, Tadeja Soddec, Nina Soddec, Petra Pivk, Helena Ludvik idr.

Pred kratkim je bil na eni od naših televizijskih hiš dober in razmeroma dolg prispevek o balinanju, res pa je, da so vključili še prvo-aprilsko šalo, kar pa jim ni zameriti, saj je bila prisrčna,

polet tega pa je tudi slaba reklama dobra reklama, saj so o balinanju govorili po celi Sloveniji še nekaj dni.



Močno medijsko pokrivanje in s tem večja popularnost navsezadnje prinese zvezi in klubom več denarja. Kako potemtakem ustvarjate materialne pogoje za doseganje najvišjih športnih rezultatov?

Balinanje za sponzorje ni zanimivo, ker ni medijsko pokrito in obratno. Res je, da ena klasična igra traja uro in pol, in da je ta čas na televiziji težko dobiti. Ne igra se v takem obsegu kot nogomet, kot sem že omenil tudi ni olimpijska disciplina, kar vse vpliva na pritok denarja. Zaradi pomanjkanja denarnih sredstev je profesionalizem v balinanju pri nas težko doseči, sploh v Ljubljani, ker je le-ta prenasočena z drugimi športi. Zato najboljši slovenski balinarji že odhajajo igrati v tujino.

Kdo sploh balina? Kateri mladi se odločajo za ta šport, ki ne prinaša slave in bogastva kot nekateri drugi športi?

Srednji in nižji sloj populacije. Taki, ki vidijo v tem športu druženje, zabavo, sprostitvev. Otroci začnejo trenirati zaradi družbe, prijateljstva... Pri osmih letih še ne razmišljajo o slavi in bogastvu. Pri balinanju ostanejo, ker je sama igra in širši izbor disciplin zanimiv in atraktiven. Vsaka tekma tudi predstavlja izziv. Teh pa je mnogo, tako ligaških kot posameznih.

Ali ima Slovenija dovolj balinarskih objektov? Kaj pa Ljubljana?

Balinarska igrišča oz. balinišča so peščena, bodisi z asfaltno podlago bodisi brez. Za ligaška tekmovanja, še posebej v višjih regijskih in državnih ligah, so za klub potrebna štiristezna igrišča. Obstaja tudi veliko število zasebnih balinišč ali pa rekreativnih društev z dvo ali enosteznim baliniščem. Teh t.i. "divjih" oz. neregistriranih balinišč je več, vendar natančnega podatka o številu ni. Sorazmerno s številom balinarjev in balinark ter klubov po regijah je tudi število igrišč in dvoran po območnih zvezah. Nedvomno primanjkuje dvoranskih igrišč. Tudi v Ljubljani, čeprav jih je tu največ. V primeru dežja se lahko tekmovanja poleg v dvoranah organizirajo tudi na pokritih igriščih, vendar je tudi teh žal premalo.

Katera disciplina je v Sloveniji najbolj priljubljena? Katera je Vam najljubša?

Za gledalce in igralce sta najzanimivejši hitrostno in štafetno zbijanje ter natančno zbijanje. Najbolj množično pa se igra klasična igra. Meni najljubše je hitrostno zbijanje, ker se zraven te-

če in sem uspešen v tej disciplini. Vsak trening in tekma sta zame izziv, me spodbudita k boljšim rezultatom in nadaljnjemu treniranju. Do sedaj sem v posamičnih nastopih dosegal najboljše rezultate ravno v hitrostnem zbijanju ter v klasični igri posamezno. Na območnih tekmovanjih se ponavadi uvrstim med četverico najboljših, medtem ko na državnem prvenstvu ponavadi pristanem okoli 8. mesta.

Ste tik pred zaključkom študija na Fakulteti za šport, poklicna pot pa Vas je zanesla v povsem druge vode. Kljub temu je šport Vaš način življenja. Je tudi Vaša družina povezana s športom in z balinanjem?

Preživeti danes v športu je težko, bodisi kot profesor športne vzgoje, kot trener, vaditelj, animator ali kaj podobnega, ker v športu za te profile ni denarja. Sem pa športnik od glave do pete. Svoj prosti čas zapolnim z različnimi športnimi aktivnostmi, ne le z balinanjem. Naša družina pa je tako rekoč balinarska družina. Oče, David Letnikoski, je v balinanju že več kot 30 let - kot igralec, trener in selektor reprezentance dečkov in mladincev. Tudi mati, Janja, se je pred mnogimi leti skupaj z očetom poskusila v tem športu, ki pa ga je kasneje zamenjala z drugimi dejavnostmi, kot je pomoč starostnikom ipd. In ker jabolko ne pade daleč od drevesa, sva oba otroka, sestra Anita in jaz, »postala« balinarja.

Ste človek z mnogimi talenti. Drži, da pogosto animirate, vodite razna družabna srečanja, prireditve. V prostem času veliko delate z otroki in mladino. Spoštujejo Vas. Kako Vi vidite njihovo življenje, njihovo preživljanje prostega časa, zabavo?

Res imam organizatorsko žilico v sebi, poleg tega pa sem vedno nasmejan, poln idej in energije. Ta kombinacija me je pripeljala do tega, da

našnji otroci in mladostniki preveč doma pred televizijo in računalniki, se premalo gibajo v naravi in ukvarjajo s športom, imajo slabe prehranjevalne navade. Šiba nezdravega življenja pa jih tepe potem kasneje v življenju. Velik vpliv na to ima sama družba, najbolj posredno pa ravno starši. Čas, v katerem živimo, je ena sama borba - s časom, z denarjem, s šolanjem, z dokazovanjem, skratka, nenehen boj, ki se kaže v napetosti in nezadovoljstvu ljudi. Ta življenjski stil nam dopušča veliko premalo prostega časa, ki naj bi ga posameznik porabil zase in posvetil sebi ter najdražjim, ki ga obkrožajo. Vse to se odraža tudi v vzgoji staršev do svojih otrok. Veliko je primerov, kjer so starši zaradi službenih obveznosti zelo malo ali skoraj nič s svojimi otroki, kjer varuške in vzgojiteljice popolnoma zamenjajo starše nekaterih otrok. Obstajajo tudi primeri, kjer si otrok želi ukvarjati z

Območna zveza	odkrita	pokrita	dvorane	Skupaj
Gorenjska	9	4	2	15
Ljubljana	17	2	3	22
Notranjska	7	2		9
Nova Gorica	5		2	7
Postojna	5		2	7
Sežana	5		1	6
Slov. Istra KP	8	3	1	12
Saleška	2	1		3
Dolenjska	2	1		3
Maribor	3	1		4
Skupaj	63	14	11	88

določeno športno panogo, pa bodisi starši nimajo dovolj denarja za potrebno opremo za to ali pa sploh nimajo časa, da bi svoje otroke tedensko ali celo dnevno vozili na treninge, tekovanja ipd.

V zadnjih letih strmo narašča število prometnih nesreč, ki jih povzročijo mladi vozniki. Vzrok je najpogostejše nepriklagen hitrost, pogosto je prisoten tudi alkohol. Posledice teh nesreč so grozljive. Kje kot družba delamo napako?

V prejšnjem vprašanju omenjena hiba naše družbe in našega življenjskega stila se odraža tudi v nepoučenosti staršev in slabi vzgoji otrok. Otroci in mladostniki so zaradi pomanjkanja ukvarjanja staršev z njimi v glavnem pod vplivom vzgoje z ulice in vzgoje določenih medijev. O življenju si izdelajo napačno sliko in vrednote kvalitetnega življenja zgubijo svoj pomen pri njih. Žal dosti mladostnikov že kar hitro poseže po alkoholu in drugih vrstah drog. Kombinacija omenjenega nespametnega ravnanja oz. obnašanja in udeležba v prometu pod vplivom alkohola ali drugih substanc je največkrat usodna. Usodna je lahko tako za kršitelja pravil kot tudi za ostale nedolžne udeležence v prometu. Menim, da je potrebno več narediti pri osve-

ščanju mladih in menim, da so morda tudi premili zakoni. Zame nesprijemljivo je tudi dejstvo, da lahko skoraj vsak mladostnik oz. mlad voznik razmeroma hitro pride do hitrega in močnega avtomobila ali motornega kolesa, katerega pa dandanes ne uporabljajo več kot prevozno sredstvo, ampak predmet za dokazovanje moči, denarja, hitrosti ipd.

Veliko je bilo že predlaganega, obljubljenega, nekaj tudi storjenega za izboljšanje prometnih razmer v Ljubljani. Ali se Vam zdijo le-te res tako hude ali smo ljudje le preveč razvajeni? Kaj bi si Vi želeli, da bi bilo drugače?

Želel bi si več con za pešce v centru mesta, predvsem pa, da bi bil center čez vikend res zaprt za promet. Tudi mestni avtobus naj bi imel progo takrat speljano drugje. Potem akcije, kot so Teden mobilnosti, Dan brez avtomobila in druge so zelo dobrodošle. Spodbudil bi tudi vožnjo s kolesi. Vozniki, ki bi se v center sicer pripeljali z avtomobilom, bi na ta način bili še športno aktivni. Menim, da je življenje postalo preveč ležerno, vse imamo pri roki, že do trgovine za vogalom se nam ne da več peš ali s kolesom.

Sporočilo mladim?

Naj se sliši še tako starševsko, vendar svetujem in polagam na dušo mladim, naj se učijo, izobražujejo na različnih področjih, veliko berejo in so marljivi tudi pri delu.

Vzemite si čas zase. Vzemite si čas za spoznavanje svojega tele-

sa, spoznavanje narave, okolice, ljudi, ki vas obkrožajo, in dogodkov okoli vas. Ko ste v naravi, sami ali v družbi, se za trenutek ustavite, ogledajte si naravo okoli sebe, pogledjte v nebo. Dostikrat boste opazili stvari, ki so tam že ves čas, pa ste jih obšli že večkrat, a jih niste opazili. Ljubite naravo in narava vam bo vračala ljubezen v vsej svoji lepoti, ki jo premore. Bodite spoštljivi do ljudi, do staršev, do starejših od vas. Dobro delo in dejanja se vam bo vračalo v dvojni meri, če ne takoj, pa kasneje v življenju. Bodite strpnosti. Tudi v prometu naj se vam nikoli preveč ne mudi, saj lahko brezglavo tekanje ali vožnja hitro privede do nezgode. Lep pregovor v prometu pravi: "Vzemite si minutko časa in ne življenja!" Nikar ne posegajte po alkoholu ali drugih substancah, saj lahko omenjeno zelo ali celo usodno vpliva na vašo slabo razsodnost v prometu in v vsakodnevem življenju nasploh. Izberite zdrav način življenja in prehranjujte se zdravo, saj vam bo le to omogočilo kvalitetno in dolgo življenje. Izberite šport.

Za konec še misel, ki mi je zelo pri srcu: Carpe diem - pomeni vzemite si čas in ne življenja.

Cvetka Škof
Foto: S. Letnikoski



sem poleg igralca tudi uspešen trener, predavatelj - zunanji sodelavec na Balinarski zvezi Slovenije, organizator kakšnih večjih tekmovanj. Z očetom vodiva šolo balinanja, v kateri se najmlajši spoznavajo s čari tega športa. Sodelujem in sem aktiven tudi z ostalimi športnimi in nešportnimi organizacijami, preko katerih vodimo otroke in mladostnike na zimovanja, letovanja, različne tečaje. Pri delu z njimi sem iskren, zabaven, zanesljiv, jih animiram na sto in en način, sem aktiven skupaj z njimi. Vidim pa, da so da-



ROLANJE V ŠOLI

V preteklem mesecu smo v prvem razredu organizirali tečaj rolanja. Potekal je pet dni strnjeno prvo šolsko uro na nogometnem igrišču. Namen tečaja je bil osvojiti nalepko kot ena od nalog za program Zlati sonček. S potekom in namenom tečaja smo poleg otrok obvestili tudi njihove starše. Osnovni pogoj za udeležbo na tečaju je bila poleg rolarjev še dodatna oprema: čelada, komplet ščitnikov za komolce, kolena in zapestja.

Ob demonstraciji na lastni opremi sem otrokom pred začetkom tečaja predstavila: namembnost posameznih delov opreme, namen rolanja in vrste vaj in znanj, ki naj bi ga med rolanjem usvojili. Velik poudarek je bil na pomenu zaščitne opreme, saj je kar nekaj otrok povedalo, da znajo rolati in tega ne potrebujejo. Podobno je bilo s komentarji posameznih staršev. Vztrajala sem, da otroka brez popolne opreme ne bom sprejela na tečaj. Zaradi slabše osveščenosti posameznih staršev sem še toliko bolj otrokom predstavila pomen čelade in ostalih ščitnikov. Ogledali smo si kar nekaj literature, ki govori o pomenu čelade, pa ne kakršnekoli – izbrati je potrebno dobro čelado; dobra čelada ima nalepko, ki zagotavlja dobro zaščito glave pri padcu ali trčenju. S pravilno uporabo (kolesarske) čelade bistveno zmanjšamo možnost poškodb glave. Čelada namreč ublaži udarec in ga porazdeli po vsej njeni površini. Pomembno je, da se čelada dobro prilagodi glavi, da ta ni ne premajhna in ne prevelika. S pasčki na čeladi korigiramo le malenkosti; ti morajo biti pravilno nameščeni, saj le tako lahko zares varujejo glavo pred različnimi poškodbami in udarci. V primeru, da so trakovi preohlapni, čelada ob udarcu pade z glave in pri tem izgubi vlogo varovanja; tako čelado si je potrebno ves čas popravljati, s tem pa zmanjšamo pozornost pri rolanju.

Ščitniki, kot eni temeljnih delov opreme pri rolanju, nas varujejo pred poškodbami zapestja, komolcev in kolen. Z njihovo uporabo se obvarujemo najpogostejših poškodb dlani, zapestij in podlahti. Te poškodbe so najpogostejše zato, ker se skušamo vsi najprej ob morebitnem padcu ujeti na roke.

Tečaj rolanja, ki je bil izveden v našem razredu, je bil namenjen začetnemu spoznavanju rolanja – rolarskemu koraku, učenju ustavljanja in padanja, pravilnemu in samostojnemu rokovanju s celotno opremo. Osnovni cilj, ki sem ga s tečajem želela doseči, je bilo pridobivanje sposobnosti gibanja z rolarji in krepitev samozavesti ob gibanju na njih. Vsaka učna ura je bila sestavljena iz štirih delov:

1. uvodni del,
2. pripravljalni del,
3. glavni del in
4. zaključni del.



Po ogrevanju je vsaki učni uri sledilo utrjevanje znanj prejšnje ure; nadaljevali smo jo s spoznavanjem in učenjem novih elementov.

Prvo uro so se otroci naučili, kako sami pravilno namestijo vse ščitnike, čelado in obujejo rolarje. Celotno nameščeno opremo je bilo potrebno pregledati in popraviti morebitne nepravilnosti. Kljub temu da smo rolali na igrišču, sem še enkrat predstavila nekaj najvažnejših spoznanj, vezanih na cestna pravila: varno rolanje na primernih površinah, spremstvo staršev (v popolni opremi tako kot otroci), upoštevanje in prilagajanje hitrosti vožnje glede na svoje znanje in razmere na cesti, upoštevanje cestnoprometnih predpisov ...

Vsako uro smo se najprej ogreli z gimnastičnimi vajami. Večina otrok je bila začetnikov, ki so se z rolanjem šele spoznavali, zato smo za začetek ur uporabili travnato površino, ki nudi večjo stabilnost, je mehkejša, počasnejša in s tem nudi lažje lovljenje ravnotežja ob izvajanju vaj. Sprejemanje novih informacij je različno, prav tako tudi njihovo napredovanje, zato moramo pri učenju upoštevati načelo individualizacije, ki prinese boljše rezultate.

Prvi in hkrati najpomembnejši element rolanja je padanje in ustavljanje. Ob učenju padanja so otroci hitro ugotovili, kako nujni so vsi ščitniki. Pri ustavljanju so se učili, kako se s pritiskom na zavoro hitro ustavimo – to je za našo varnost najpomembnejše. Začetne vaje so bile namenjene ustavljanju, pravilnemu padanju, hoji v obliki črke V, vadbi odrida v obliki črke T. Vaje je potrebno ponoviti čim večkrat, saj si s tem povečajo stabilnost, izgubijo strah pred hitrostjo, slabim ravnotežjem in padcem. Med vadbo je potrebno poskrbeti, da otrokom ponavljanje ne postane dolgočasno; menjava razdalje za rolanje, pestra postavitev različnih ovir, vključevanje gibalnih igrice, ki jih otroci sicer poznajo, po potrebi prilagodimo pravila za

rolanje, izmislimo si lahko nove igrice, v katere vključimo elemente rolanja, gibajo se lahko v različnih formacijah: kolona, v paru, trojice ...

Na rolerjih so otroci usvajali naslednje elemente rolarskih korakov: izmenično dviganje ene in druge noge, prenašanje teže, obračanje, počepi, kombinacija odrida in vožnja po eni nogi, zavoji ter vlačenje in potiskanje. Otroci imajo radi lovljenja, ob njih urijo spretnosti izmikanja, hitrega ustavljanja, zavijanja in menjave smeri. Ob igri tako urijo pomembne osnovne spretnosti rolanja. Zanimivi so jim poligoni, kjer na postajah izvajajo različne naloge.

Pri samem rolanju je potrebno vključevati tudi prosto rolanje; nadvse jim je bilo zanimivo rolanje okoli šole, kar nam dopušča lokacija šole.

V času, ko smo imeli tečaj, je bilo precej toplo vreme, kar se je pokazalo pri urah vadbe; potrebno je bilo več pijače in premorov, saj so bili otroci hitreje utrujeni in prepoteni.

Tečaj rolanja smo zaključili s poligonom, kjer so bili vključeni vsi elementi, ki smo se jih učili. Nagrada za vložen trud je bila nalepka – sonček v knjižici »Zlati sonček«. Vsak udeleženec jo je nalepil sam v knjižico.

Tečaj rolanja je uspel, saj so bili zadovoljni tako otroci kot njihovi starši. Vsak otrok je napredoval po svojih sposobnostih in gibalnih zmožnostih. Sama sem skušala z lastnim zgledom vplivati na usmeritev otrok: pokazati pomen športa, pozitiven odnos do športa in sama priprava na športno aktivnost, ki se prične z ustrezno in potrebno dodatno opremo, ki jo posamezen šport zahteva.

Po končanem tečaju rolanja so otroci na vprašanje, zakaj potrebujemo ščitnike in čelado, odgovarjali:

»Pri padcu lahko padeš na glavo in si jo razbiješ, zato rabiš čelado«. (Tanja)

»Lahko padeš vznak, potem imaš lahko rano ali da si ne poškoduješ kaj drugega«. (Svit)

»Čelado moraš imeti zato, da si ne razbiješ možganov in da ti ne šivajo glave«. (Arton)

»Če pademo na kolena ali na roke, ti ščitniki na njih zaščitijo roke in noge«. (Maša)

»Če padeš brez ščitnikov na roke, si lahko zlomiš roko«. (Barbara)

»S ščitnikom zaščitijo kolena, če padeš tako, si ga ne potolčeš«. (Klara)





Na vprašanje, kje vse lahko rolamo, so odgovorili:

- »Rolamo lahko na asfaltu, tam je najlažje. Ampak ni na vseh asfaltih enako; nekateri so bolj gladki, drugi imajo luknje ali razpoke, kjer lahko padeš.« (Maša)
- »Jaz pa še nisem rolal na travi, tu je lažje in ne padeš tako hitro.« (Žiga)
- »Mi smo se ogrevali kar na travi, ker če slučajno padeš, se potem ne udariš veliko« (Barbara)
- »Dobro je, če rolaš tam, kjer ni po tleh kamenčkov; če so, lahko padeš, ker te kamenček zaustavi.« (Marko)
- »Ko rolamo na cesti – po pločniku se moramo najprej dobro naučiti zaustavljati in rolati; ko prečkamo cesto, pogledamo levo, desno in šele potem varno prečkamo cesto.« (Klara)

Mojca Merhar, OŠ Savsko naselje, Ljubljana

1. GLOBALNI TEDEN ZN – PROMETNA VARNOST NI NAKLJUČJE – ULICE OTROKOM

Po ocenah strokovnjakov vsako leto umre zaradi posledic prometnih nesreč več kot 1 200 000 ljudi. ECE OZN in WHO sta skupaj razglasila 1. Globalni teden za varnost na cestah od 23. – 29. aprila. Aktivnosti v tem tednu so bile namenjene predvsem večji varnosti mladih v cestnem prometu. Dejavnosti v tem tednu so bile usmerjene na 4 področja:

- Projekt Mladi v prometu – <http://www.premlad.si>
- Ulice otrokom
- Konferenca Mladi v prometu
- Prireditve in dogodki za varnost prometa

ULICE OTROKOM

Starejši smo z avtomobili zasedli površine, ki so namenjene otrokom, pešcem. V urbanih središčih je ulic in predvsem površin, namenjenih otrokom, premalo. Malo je površin, kjer bi se otroci lahko varno igrali, ni dovolj varnih šolskih poti, kolesarskih stez in drugih površin. Cilj akcije ULICE OTROKOM je bil dosežen: za en dan smo zaprli ulice v bližini nekaterih šol in jih namenili igri otrok.

Dolgoročni cilj je, da bi na teh površinah umirili promet in uredili območja umirjenega prometa. Na teh conah naj bi bila zopet dovoljena igra otrok, hitrost vožnje naj bi omejili na 10 km/h, z zasaditvijo dreves in cvetlic bi ulice postale še bolj prijazne.

ULICE OTROKOM – IZVEDBA AKTIVNOSTI NA KOŠIRJEVI ULICI

25. 4. 2007 je bila od 9.00 – 13.00 ure zaprta za ves promet KOŠIRJEVA ULICA v bližini Osnovne šole Ketteja in Murna. Preplaval jo je zopet otroški smeh, radoživost in igrivost. Učenci so ob pomoči učiteljev izvajali različne aktivnosti, vezane na prometne vsebine. V različne dejavnosti so se vključili vsi učenci, aktivno pa so sodelovali učenci prve in druge triade.

Prireditve so si ogledali tudi učenci prvih razredov OŠ Poljane, otroci VVO Otona Zupančiča, starši in predstavniki podjetja DDC d.o.o. Učenci in ostali gostje so si lahko ogledali načrt varnih poti v okolici šole.

DELAVNICE



- Pogovarjali so se o prometni situaciji v okolici šole.
- Učenci prvih razredov so iz odpadne embalaže izdelali lokomotivo z vagončki.
 - Učenci drugih razredov so se pogovarjali o pomenu uporabe varnostnih pasov. Ob prepevanju pesmi Čukov Mi gremo pa na morje so izdelovali Pasavčka. Predstavili so rezultate razredne ankete o pomenu uporabe varnostnih pasov.
 - Tretješolci so si ogledali načrt varnih poti in se pogovarjali o onesnaževanju okolja. Izdelali so avtomobil, ki ne onesnažuje okolja.
 - Četrtošolci so spoznavali prometna sredstva, na magnetni tabli so si ogledali različne prometne situacije in iz plastelina izdelali različna prometna sredstva.
 - Učenci četrtilh razredov osemletke so spoznavali prometne situacije, prometne znake, ki jih vidajo na svoji poti v šolo in jih izdelali.

- Petošolci in sedmošolci so na letak napisali svoje mnenje o varnih poteh, nevarnih mestih in svoje želje v zvezi z varnostjo v prometu.

PREDAJA – DONACIJA ČELAD



Glavni direktor DDC, gospod Metod Di Batista, je na priložnostni slovesnosti predal nekaj čelad šolarjem na OŠ Ketteja in Murna. Ob tej priložnosti je poudaril pomen uporabe čelade.

AKTIVNOSTI

Koširjeva ulica je bila vse dopoldne zaprta za promet in namenjena šolarjem, ki so po postajah spoznavali pomen posameznih služb, ki so povezane s prometom.

• POLICIJA



Policist motorist je predstavil svoje delo, ogledali so si tudi njegov motor, svoje delo sta predstavila tudi policista kolesarja; vodnika policijskih psov sta predstavila svoje delo in občudovali so tudi policiste konjenike.



• GASILCI

Šolarji so lahko preizkusili gasilsko opremo in se seznanili pomembno vlogo gasilcev.

• REŠEVALCI

Spoznali so delo reševalcev, sedli so lahko v reševalno vozilo.

• RK

V okviru projekta SAMO ENO ŽIVLJENJE IMAŠ so se šolarji seznanili z osnovami nudenja prve pomoči.

• VARNA ČELADA

Za večjo varnost v različnih prometnih situacijah je uporaba čelade zelo pomembna.

• RISANJE

Različne prometne situacije so lahko narisali na veliki papirni roli.

PROMETNI PRTI

• Na prometnih prtihi so šolarji spoznavali različne prometne situacije. Lahko so se igrali z različnimi prometnimi sredstvi.

ZALETAVČEK



• Preizkusili so naletno težo, ugotovili so, da je uporaba varnostnega pasu zelo pomembna. Šolarji so bili navdušeni, izpolnila se je njihova želja: Koširjeva ulica je bila eno dopoldne njihovo igrišče.

Cilj akcije ULICE OTROKOM je bil dosežen: za en dan smo zaprli ulice v bližini nekaterih šol in jih namenili igri otrok.

Dolgoročni cilj je, da bi na teh površinah umirili promet in uredili območja umirjenega prometa. Na teh conah naj bi bila zopet dovoljena igra otrok, hitrost vožnje naj bi omejili na 10 km/h, z zasaditvijo dreves in cvetlic bi ulice postale še bolj prijazne.

Slavka Crljen,
prof. razrednega pouka
OŠ Ketteja in Murna

KOLESARJENJE NA CERKNIŠKO JEZERO

Učenci 4. razredov OŠ Ketteja in Murna so se udeležili tabora v ČŠOD v Rakovem Škocjanu. Ena izmed dejavnosti na taboru je bilo tudi kolesarjenje do Cerkniškega jezera.

Učitelj Leopold je z učenci najprej ponovil dele kolesa: krmilo, zavore, luči, sedež, pomen kolesarske čelade. Osvežili so tudi znanje o varni vožnji s kolesom:

- vključevanje s kolesom v promet,
 - zavijanje levo in desno, nakazovanje smeri.
- Učenci so dobili kolesa, ko so bila primerna za njihovo velikost. Skupaj z učiteljem so nastavili višino sedeža. Pokazal jim je tudi pravilno predstavljane. Seznanili so se tudi z nevarnostjo nepravilnega zaviranja.

Pred pravo cestno vožnjo so učenci še vadili vožnjo v koloni okoli doma, zavijanje levo in desno ter pravilno zaviranje.



Priprava na varno vožnjo.

Pred praktično vožnjo so učenci dobili še nekaj koristnih informacij.

Učenci, astmatiki, so morali imeti s seboj dihalno; tudi srčni bolniki se niso smeli preveč naprezati.

Učenci so vsi nestrpni pričakovali začetek vožnje. Nadeli so si čelade, rokavice in se postavili v kolono. Prvi v koloni je bil učitelj Leopold, za njim so se postavila dekleta, nato dečki, zadnja pa je vozila učiteljica spremljevalka. Hitrost vožnje je bila prilagojena počasnejšim učencem.



Vožnja v koloni v okolici doma

Vozili so v koloni in primerni varnostni razdalji od 3 – 5 m. Učenci se v koloni niso prehiteli. Dogovorili so se tudi za način obveščanja: v primeru okvare kolesa opozorijo - **STOP, OKVARA**. Na bližajoči avtomobil opozorijo s klicem **PAZI, AVTO**. Počivali so po potrebi oziroma na parkirnih mestih. Takrat so učenci kolesa postavili izven ceste, se malo odžejali in okrepčali.

Po krajšem postanku so nadaljevali pot vse do Cerkniškega jezera. Tu se je odprl čudovit pogled na jezero in okolico: Slivnico, ponor Velika Karlovica, ponikalnico. Učenci so izvedeli tudi dve legendi o Cerkniškem jezeru.



Počitek je dobrodošel, priprava na nadaljevanje vožnje



Legenda je zelo zanimiva, pogled na okolico še lepši.

Po krajšem postanku so se odpeljali v koloni proti domu v Rakovem Škocjanu. Ob vrnitvi v dom so učenci kolesa in čelade pospravili. Prevozili so 14 km; bili so zelo utrujeni, a zadovoljni.

Učenci so poleg kolesa, pravilne vožnje v koloni spoznali tudi okolico Rakovega Škocjana.

Nekaj vtisov učencev:

Cerkniško jezero je presihajoče jezero, blizu je Slivnica, kjer so doma čarovnice z Uršulo na čelu. Matevž, 4. č

Kolesarili smo 15 km. Najprej je bilo zelo težko, ker smo skoraj 3 km kolesarili navzgor. Slišali smo tudi legendo o nastanku Cerkniškega jezera, ki se je najprej imenovalo Žalostno jezero. Leonora, 4. č

Preden smo začeli z vožnjo, smo izvedeli nekaj o varnosti: med vožnjo gledamo samo naprej, vozimo eden za drugim, med vožnjo ne telefoniramo, ko zavijamo, nakažemo smer. Uživala sem, ko smo se s kolesi spuščali po hribu navzdol, ker mi je veter pihal v obraz in mršil lase. Damjana, 4. č

Najprej smo se naučili voziti v skupini. Legenda je žalostna in pripoveduje o nesrečni ljubezni. Marjeta, 4. č

Učitelj nam je razložil, da ne smemo prehiteti kolone, in da moramo zavirati počasi, drugače se prekucnemo. Kolesarjenje je bilo zelo naporno in na koncu me je vse bolelo. Matej, 4. č

Imela sem rdečo čelado in oranžno kolo. Prvi del vožnje je bil zelo strm. Na počivališču smo pomalicali. Legenda o nastanku jezera je bila ze-

lo zanimiva. Vrnili smo se zelo utrujeni, a veseli. Tajda, 4. č

Kolesarjenje na Cerkniško jezero je bilo zelo zanimivo. Učili smo se, kako voziti v ravni koloni in ponovili smo pravila vožnje s kolesom. Na sredi poti smo se ustavili in pomalicali. Izvedeli smo, kako je nastalo jezero. Zelo zanimiva je legenda o nastanku jezera.

Lučka, 4. č

Slavka Crljen, prof.
Oš Ketteja in Murna,
Ljubljana

O PROMETNI VARNOSTI NAŠEGA VRTCA

Vrtec Otona Župančiča ima pet enot, razprostrtih na območju Most v Ljubljani. V naš vrtec je v 39 oddelkov vključenih 650 otrok. V okolici vseh naših enot so tudi prometne poti, zato v svoje načrte vsako leto vključujemo tudi prometno vzgojo. V skrbi za čim boljšo varnost naših otrok izvajamo različne dejavnosti na temo prometa in izvajamo različne akcije in projekte.

Skozi celo leto sodelujemo s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in policijo.

Sodelovali smo v mednarodnem projektu EU-CHIRES, ki ga je organiziral Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Njegov namen je spodbujanje pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev ter varnostnih pasov med vožnjo. Nagrada, ki so jo prejeli otroci, je figurica PASAVČEK, ki jo lahko pripnejo na pas, da jih vedno spomni na uporabo le tega. Otroci so se naučili tudi pesmico o Pasavčku, o dobrih in varnih avtosedežih pa smo poučili tudi starše.



V okviru projekta Policija za otroke, ki ga izvaja Ministrstvo za notranje zadeve, smo si ogledali tudi lutkovno igrice ENA, ENA, TRI. Igrica je namenjena predšolskim otrokom. V njej se otroci lahko identificirajo z živalskimi liki ter se v pristrčnih in hkrati humornih prizorih učijo, kako se izogniti nevarnosti. Kot ena od možnosti, da si otrok pomaga, je tudi poznavanje telefonske številke 112, na katero pokliče policijo. Cilj predstave je otrokom približati policijo. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu nam je v okviru prometne vzgoje otrok ponudil tudi brezplačen ogled lutkovne predstave



v izvedbi Borisa Kononenka VRTEC NA SPREHODU. Vrtec gre na sprehod in na cesti se pojavljajo ovire, ki jih morajo otroci reševati. Srečajo tudi policista, se seznanijo s prehodom za pešce in prehodom čez železniško progo. Spoznajo pa tudi prometne znake in semafor.

Sodelovali smo tudi na natečaju Ministrstva za notranje zadeve s pobarvanko Varno na poti v šolo in domov.

V svoje delo pa strokovne delavke vsakodnevno vnašajo delčke prometne vzgoje z opazova-



njem prometa v okolici, seznanjanjem o varnih poteh. V vrtec velikokrat povabimo policista, otroci obiščejo policijsko postajo, kjer razstavljajo tudi svoje likovne izdelke. Organiziramo teden ali samo dan prometne varnosti. Pri delu se poslužujemo gradiva, ki ga veliko dobimo z območne policijske postaje in na Svetu za pre-



ventivo. V knjižnici pa imamo bogato zbirko primerne literature za otroke in odrasle.

Vsi, ki se ukvarjamo s prometno vzgojo naših najmlajših, se dobro zavedamo, da je najvažnejše najzgodnejše, to je predšolsko obdobje, saj je to čas, ko so otroci najbolj dojemljivi za pridobivanje znanja. Vsi pa smo si tudi enotni: najpomembnejši je zgled – zato se trudimo osveščati in izobraževati tudi starše.

V vseh naših enotah strokovne delavke na različne načine skrbijo za varnost naših varovancev. Naštela sem jih le peščico. Naše nove akcije in podvige vam bomo spet predstavili.

Pomočnica ravnateljice
Irena Upelj
Vrtec Otona Župančiča,
Ljubljana



OD PROMETNEGA POLIGONA DO JAVNE CESTE

Šolsko leto se približuje koncu, kolesarska sezona se je dodobra razmahnila in z njo tudi izvajanje praktičnih vsebin za kolesarski izpit. Kot z vsako stvarjo je tudi s to tako, da zahteva določene pogoje za izvajanje. Lahko jih delimo v dve glavni področji, in sicer: pogoji za izvajanje teoretičnih vsebin ter pogoji za izvajanje praktičnih vsebin.

Pogoji za izvajanje teoretičnih vsebin

Tukaj gre predvsem za računalniško podporo pri obravnavi, utrjevanju, preverjanju in ocenjevanju teoretičnih vsebin. Ta pogoj je dokaj lahko doseči, saj so šole dokaj opremljene z računalniki in računalniškimi projektorji, tako da je le stvar organizacije, da delo poteka bolj ali manj uspešno. Tudi na naši šoli je tako. Tukaj gre seveda omeniti tudi izjemno uporabno elektronsko gradivo, namenjeno obravnavi, utrjevanju, preverjanju in ocenjevanju, ki ga je izdala založba Primotehna. Del tega gradiva, razen programa za izpite, lahko kupijo tudi učenci.

kiranimi vozili. Še najbolj primerno je šolsko igrišče, ki je običajno dovolj veliko in ograjeno. Uporabljamo ga tudi na naši šoli.

Vedeti pa moramo, da samo igrišče še ni poligon, ki v bistvu pomeni posnetek javnih prometnih površin z vsemi talnimi oznakami, prometnimi znaki in signalizacijo. Priporočljivo pa je izvesti tudi vsebine za vadbo in utrjevanje spretnostne vožnje na posebnem poligonu z ustreznimi pripomočki.

Pri nas smo trenutno s poligonom kar zadovoljni, saj zadovoljuje potrebe. Potrebno pa je bilo kar nekaj vloženega dela, da je nastal. Tako smo v okviru tehniških dni in t.i. projektnega tedna, katerega tema je bila promet, oblikovali prometni poligon. Na šolskem igrišču so učenci z vremensko obstojno barvo in pleskarskimi čopiči narisali črte, ki skupaj z že obstoječimi črtami polj na igrišču oblikujejo model približno 250 m dvosmernih cest z ovinki in križišči.

• Materialni pogoji

Poligon v času vaj opremimo s prometnimi znaki. Tudi te so narisali učenci. Znake smo dodatno plastificirali ter jih opremili z nastavki za pritrditev na večnamenske nosilne palice. Palice so iz plastike in so dolge en meter. Sicer

bi, kar posledično lahko pomeni, da bi npr. hišnik dopoldne pnevmatike napolnil z zrakom, popoldne pa bi zaradi nevidne preprelosti bile spet premalo napolnjene za vožnjo.

Razmišljali smo tudi o izposoji koles, kar bi bila za nas finančno in organizacijsko ugodnejša rešitev, vendar pa v našem mestu, ki je očitno premajhno, ta dejavnost ni ustrezno razvita.

• Človeški pogoji

Tu govorimo o dveh vidikih. Za delo učenci v okviru praktičnih vsebin potrebujemo spremljevalce na kolesu in člane komisije, ki na posameznih točkah beležijo učenčeve nepravilne postopke v fazah preverjanja in preizkusa znanja. Pravilnik, ki ureja to področje, dopušča sodelovanje staršev v vlogi spremljevalcev. Pred leti, še pred nastankom pravilnika, smo preizkusili tudi ta model, a smo ga opustili. Tudi sedaj se za to možnost nismo odločili, saj imamo številne pomisleke glede strokovnosti, odgovornosti in nenazadnje čustvene vpletenosti staršev v vzgojnoizobraževalni proces, ko se le-ta dotika njihovega otroka.

Med človeškimi pogoji velja omeniti tudi mentorjeve spretnosti pri obvladovanju vožnje s kolesom. Ljudje smo različni in tudi tu se, ver-



Zraven pa gre omeniti tudi gradiva iste založbe, ki so dostopna na spletu.

Pogoji za izvajanje praktičnih vsebin

Tukaj gre za obsežnejše pogoje, ki bi jih lahko razdelili na prostorske, materialne, človeške in še nekatere druge.

• Prostorski pogoji

Kot vemo, se del praktičnih vsebin izvaja na poligonu, del pa na javnih prometnih površinah. Poligon je lahko v telovadnici, na dvorišču ali na šolskem igrišču. Telovadnica je manj primerna, saj so upravičeni pomisleki glede higiene, pa tudi morebitnih poškodb talnih oblog. Šolsko dvorišče je že bolj primerno, še posebej, če je ograjeno in v popoldanskem času ni zapolnjeno s par-



jih uporabljamo pri športni vzgoji za različne namene npr: kot gimnastični rekvizit, skupaj s stojalom kot »količek« za tek ...

K materialnim pogojem prištevamo tudi označevalne telovnike fluorescentnih barv za učence in spremljevalce, ki jih je že pred leti nabavila šola, kakor tudi kolesa za mentorje in spremljevalce. Pri nas ta pogoj ni zagotovljen in uporabljamo lastna kolesa. Razlogov je več, prevladujeta pa dva: na šoli se otepamo s strahovito prostorsko stisko in ustrezno hranjenje koles ni mogoče, drugi razlog pa je ta, da je vzdrževanje pnevmatik na kolesih, ki so v uporabi le malo časa, problematično, saj le-te pri občasni uporabi hitreje propadajo kot pri redni upora-



jeli ali ne, razlikujemo. Še posebej je to pomembno, saj mentorju med izvajanjem praktičnih vsebin na javnih prometnih površinah ne zadostuje samo skrb za lastno varnost, pač pa tudi skrb za varnost učencev, ki se vozijo v koloni za ali pred njim.

• Drugi pogoji

Tako smo prišli skoraj do konca razmisleka o tem, kaj vse je potrebno za uspešno izvajanje vsebin za pridobitev kolesarskega izpita. Ostajajo še nekateri, na katere pa bolj ali manj nimamo vpliva.

Javne prometne površine so eden takih, saj morajo biti čim manj nevarne, čim bolj raznolike in zahtevne ter v bližini šole, kjer navadno

izvajamo praktične vsebine. Tudi vreme pomembno vpliva na izvajanje praktičnih vsebin. Običajno se praktični del izvaja v maju in juniju, ki pa vremensko nista preveč ugodna, saj številne popoldanske nevihte motijo izvajanje. Kot največji problem se to pokaže v fazah preverjanja in preizkusa znanja, ki ga izvaja komisija, saj vključuje več ljudi in posledično večjo zahtevnost organizacije.

V to skupino sodi tudi sodelovanje lokalne policijske postaje, ki je odvisno od trenutnih nalog policistov, med katerimi prisotnost pri izvajanju praktičnih vsebin na javni prometni površini pač ni prioriteta.

Razmislek, kaj vse je potrebno, da uspemo učenca usposobiti za samostojno vožnjo kolesa v prometu, ponuja ugotovitev, da to ni majhno delo. Ob dejstvu, da pri pouku nikoli ne moremo obdelati vseh realnih prometnih dogodkov, kakor tudi ne moremo pod vodstvom mentorjev prevoziti vseh križišč in nevarnih odsekov, po katerih se bo naš učenec - ponosni lastnik kolesarske izkaznice, vozil, želim še posebej poudariti pomembno vlogo staršev, ki naj bi pridobljeno znanje in navade otrok ohranjali in utrjevali.

Žal pa na cestah v okolici šole pogosto vidim učence, ki so še pred letom ali dvema vzor-

no opravljali vaje in izpit, kako kolesarijo s pomankljivo opremljenimi kolesi, pogosto s slabo delujočimi zavorami in brez kolesarske čelade. Ponovno poudarjam odgovornost staršev. Kdo bo skrbel za varnost njihovih otrok, ko so sami na cesti, če ne oni sami? Instituciji, kot sta šola in policija, tega ne zmoreta in verjamem, da to tudi ni njuna naloga. Svojo nalogo sta opravili pri zagotavljanju zgoraj nanižanih pogojev.

Franci Mestek
OŠ Toma Brejca, Kamnik

ŽE IMAŠ VOZNIŠKI IZPIT?

Udeleženci prometa vsakodnevno srečujemo vozila avtošol s kandidati za voznike, ki se pod nadzorom učiteljev vožnje pripravljajo za voziški izpit. Največkrat jih sprejememo avtomatično, včasih negodujemo ob pogledu nanje, včasih pa se le najde voznik, ki avtošoli prijazno odstopi prednost.



Kemal Balešič, učitelj vožnje z dolgoletnimi izkušnjami, med pogovorom

Približno dve tretjini voznikov s svojim arogantnim in nesramnim ravnanjem pokažeta, da so že zdavnaj pozabili, da so nekoč tudi sami sedeli v učnem vozilu. Tretjina je do avtošol pozorna, ji pogosto odstopi prednost ipd. Vsi udeleženci prometa bi se morali zavedati, da je kandidat v učnem vozilu šibkejši udeleženec prometa, saj se šele uči voziti in spozna svet prometa na popolnoma nov način.

Prometna vzgoja, katere vsebine so vključene v vzgojnoizobraževalne programe vrtcev in osnovnih šol, bi morale biti še bolj naravnane tako, da bi otroke vzpodbujale ne le k usvajanju novih vsebin in skrbi za večjo prometno varnost, ampak tudi k boljši (večji) prometni kulturi. V zgodnjem obdobju so poleg vzgojiteljev in učiteljev predvsem starši tisti, ki s svojim ravnanjem v prometu dajejo zgled mlajšim udeležencem. Če se kandidat za opravljanje voziškega izpita sreča s pojmom prometna kultura šele ob pripravljanju na izpit, je lahko že prepozno oz. bo na prometno kulturo po opravljenem izpitu kaj hitro pozabil.

Vse, kar je povezano z opravljanjem voziškega izpita, določa zakonodaja. Kandidat se lahko pripravlja za voznika že od 16-ega leta starosti dalje, k opravljanju izpita pa sme pristopiti, ko dopolni 18 let. Kandidati, ki se odločijo za opravljanje te večšine pri starosti 16 let, morajo imeti skrbnika – odraslo osebo z opravljenim voziškim izpitom in brez kazenskih točk. Skrbnik mora sodelovati pri učenju v avtošoli. Pogosto se izkaže, da kandidati pri tej starosti še niso dovolj zreli oz. odgovorni, zato je bolje, če z učenjem počakajo, dokler ne dopolnijo 18 let.

Opravljanje voziškega izpita je zahtevna naloga, saj morajo kandidati opraviti več zahtevnih preizkusov, katerih zaporedje je točno določeno: od ustreznega zdravniškega pregleda in tečaja prve pomoči do predavanja o cestnoprometnih predpisih in teoretičnega dela izpita, učenja vožnje ter društvene in izpitne vožnje. K tečaju cestnoprometnih predpisov mnogi pristopijo premalo resno in nemalokrat se zgodi, da pri opravljanju preizkusa teoretičnega znanja prekoračijo dovoljeno število kazenskih točk (11).

Ko ta preizkus uspešno opravijo, lahko nadaljujejo učenje s praktičnim delom – vožnjo. Ta del izpita je sestavljen iz 16-ih vaj, katerih težavnost se stopnjuje. Prvih nekaj ur kandidat in učitelj vožnje preživita na učnem poligonu. Kandidat spozna tehnične lastnosti vozila in motoriko, ki se uporablja pri vožnji. V teh prvih urah se med njima vzpostavi odnos, ki naj bi temeljil na strokovnosti, spoštovanju in medsebojnem zaupanju. Delo na učnem poligonu je nenadomestljivo in omogoča pripravo kandidata za vožnjo na manj prometnih cestah. Vaje so vedno težje in predvsem od kandidata oz. njegove učljivosti, prizadevnosti in zanimanja je odvisno, kako hitro napreduje. Kot zaviralni dejavnik napredovanja se velikokrat pojavi strah in denar. Mladi kandidati si seveda želijo priti do voziškega izpita čim hitreje in čim ceneje. Na učenje vplivajo tudi vremenske razmere. Če je le možno, naj bi kandidati med učenjem spoznali, kako vozilo reagira na mokri, zasneženi ali spolzki cesti in kako ga obvladati. Nekaj učnih ur je namenjenih nočni vožnji, vožnji po avtocesti oz. obvoznici (relacijska vožnja) in vožnji po mestu. Vsem, ne le mladim voznikom, pa se priporoča Šola varne vožnje, kjer zares lahko spoznamo vožnjo in obvladovanje vozila v izjemnih (težjih) vremenskih razmerah. Vsak kandidat zahteva nekoliko drugačen (osebni) pristop, saj smo ljudje različni, se

različno odzivamo oz. sodelujemo in se različno hitro učimo. Dober inštruktor ni le dober pedagog: poleg strokovnih mora poznati tudi nekaj psiholoških vsebin. Tako mora npr. znati pomagati kandidatu, ki čuti pri opravljanju izpita izrazito napetost ali strah. Kandidate mora znati motivirati za učenje. Naučiti jih mora, da morajo biti v prometu ves čas pozorni, spremljati potekanje prometa, razmišljati, predvidevati, biti samostojni, ravnati varno in odgovorno. To ni lahka naloga. Učitelj vožnje, ki se zares posveti kandidatu, je po nekaj urah razdajanja utrujen. Poleg tega je v času učnih ur ves čas odgovoren za kandidata oz. njegovo ravnanje, pa tudi za sebe, druge udeležence in učno vozilo. Kandidatu mora razložiti nove vsebine, pogosto kaj pojasniti, hkrati pa ves čas pozorno spremljati dogajanje v prometu. Eden od problemov, na katerega lahko pri tem naleti, je neodzivnost kandidata (kandidat brez zanimanja, kandidat, ki misli, da že vse zna, kandidat z neprimernim, celo nesramnim odnosom...), drugi pa izredno slabo vrednotenje (nagrajevanje) tega poklica.

Po določenem številu opravljenih ur vožnje mora kandidat najprej opraviti društveni izpit. Nato ga učitelj vožnje lahko prijavi k izpitni vožnji (Izpitni center Roška). V tem preizkusu, ki traja od 45 do 60 minut, mora kandidat pred enim ali dvema članoma izpitne komisije in ob prisotnosti svojega učitelja vožnje pokazati, kako pozna in spoštuje prometne predpise, kako obvlada vozilo, kako se znajde v prometu... Ocenjevalec običajno preveri in oceni, kako kandidat obvlada večšine kot so npr.: vožnja skozi križišče, zavijanje v križišču, parkiranje vozila, obračanje vozila, vožnja vzvratno, vožnja po avtocesti in mestnih cestah (ulicah), vključevanje v promet... Poudariti je potrebno, da je Ljubljana za opravljanje voziškega izpita zelo zahtevno mesto, ocenjevalci pa včasih pri ocenjevanju kandidata podležejo svojemu trenutnemu razpoloženju.

Za oba, učitelja vožnje in kandidata, je učenje vožnje in opravljanje voziškega izpita zelo stresno. Nekateri kandidati, ki so pri tem neuspešni, se pogosto zjokajo, potrebujejo tolažbo, prepričevanje. Nekateri za neuspeh dolžijo učitelja ali ocenjevalca vožnje, tudi grozijo in izsiljujejo... Žalostno, a resnično. Kandidat se mora za uspešno opravljen izpit potruditi predvsem sam. Ko uspešno opravi ta (zadnji) preizkus, postane za dve leti mladi voznik. V tem



Učna vozila na Roški cesti



Stavba Izpitnega centra na Roški cesti

času ne sme pridobiti več kot 7 kazenskih točk, ob morebitnem preizkusu prisotnosti alkohola v krvi pa mora alkotest pokazati popolno treznost. Večina mladih voznikov to spoštuje le nekaj časa, približno eno leto ali pa še to ne. Ko dobijo nekaj izkušenj kot samostojni vozniki, prehitro pozabijo, kaj in kako jih je učil učitelj vožnje. Dobijo občutek, da vse znajo, da so varni in da se jim ne more nič zgoditi. Zaradi poguma pogosto precenijo svoje zmožnosti in prekoračijo dovoljene hitrosti. Tudi na prome-

tno kulturo mnogi hitro pozabijo. Ljubljana je premajhno mesto za tako veliko število avtošol, saj je zato kandidatov zanje vedno manj oz. premalo. Učitelji vožnje so tako prisiljeni sami iskati oz. pridobiti ustrezno število novih kandidatov. Ljubljana ne potrebuje več kot 20 do 30 avtošol, ki bi morale svoje delo opravljati (bolj) kvalitetno. Tudi vsi učitelji vožnje žal niso tako predani svojemu delu, kot bi morali biti. Slabo plačano delo lahko vodi v nestrokovnost in površnost. Delo, ki je celodnevno (8 do 9 ur),

je skrbno načrtovano in včasih zaradi odpovedi kandidata polno lukenj oz. čakanja. Je preveč ostro, če zaključimo z besedami, da bi bilo potrebno v delo avtošol vnesti več reda in discipline? Sedanje stanje na tem področju zares ne more biti zgled primerne dela z mladimi, ki stopajo v del vsakdanjega življenja, imenovanega promet.

Pogovarjala sta se
Kemal Balesič, učitelj vožnje
in Cvetka Škof

OTROŠKI KOTIČEK

Otroški likovni izdelki so nastali v okviru natečaja Varno s kolesom v prometu.



Varno s kolesom

Nina Janežič, 4.a, OŠ in vrtec Škofljica, mentorica Draga Košak



Kolesar

Mark Marinček, 4.c, OŠ Jožeta Moškriča, Ljubljana, mentorica Sonja Istenič Dizdarevič



Po prednostni cesti

Kristina Tisnikar Horvat, 5.b, OŠ Martina Krpana, Ljubljana, mentorica Irena Petrovič





Kolesar v prometu – Aida Hajdarevič, 5.a, OŠ Martina Krpana, Ljubljana, mentorica Dolores Zadel



Varno s kolesom v promet
Nejc Rogelj, 4.a, OŠ Brezovica, Podružnica Notranje Gorice,
mentorica Zdenka Oblak



Pasavček
Učenci OŠ. Ketteja in Murna

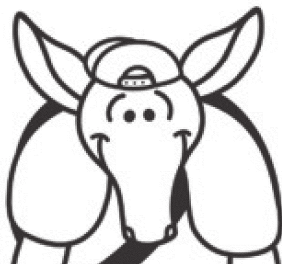
SODELOVALI SMO V MEDNARODNEM PROJEKTU EUCHIRES - PASAVČEK

Na osnovni šoli Savsko naselje smo bili že lansko leto vključeni v projekt PASAVČEK in ker smo bile učiteljice z odzivom otrok in staršev zadovoljne, smo se tudi v letošnjem šolskem letu odločile za sodelovanje. Pasavček je že lansko leto opravil svojo nalogo in veliko otrok je poročalo, da so si ga pripeli na varnostni pas v avtu.

V projektu PASAVČEK/ EUCHIRES 2006 smo letos sodelovale učiteljice in vzgojiteljice prvega in drugega razreda. V letošnjem šolskem letu je bilo v projekt vključenih triinštirideset otrok prvega in drugega razreda.

Na roditeljskem sestanku smo staršem predstavile mednarodni projekt za spodbujanje uporabe otroških varnostnih sedežev - PASAVČEK ali EUCHIRES. Obiskal nas je tudi policist, gospod Šivak, s policijske postaje Bežigrad. Staršem je predstavil varno pot v šolo in jih opozoril na pravilno uporabo varnostnih pasov in otroških sedežev med vožnjo.

Med rednim delom pri pouku smo se o varni poti v šolo in pomembnosti pripenjanja z varnostnim pasom pogovarjali z učenci tudi pri urah spoznavanja okolja. V pomoč nam je bilo gradivo, ki smo ga prejeli - plakat »šolski ko



ledar«, letake za otroke, pesmico o Pasavčku ter pobarvanke ter brošure. Tudi CD glasbene skupine Čuki nam je bil v veliko pomoč, saj je ravno prva pesem dobra vzpodbuda za uporabo varnostnih sedežev in varnostnih pasov pri otrocih. Pesem so se učenci z veseljem naučili. Obiskal nas je tudi PASAVČEK, ki je otrokom pokazal varno pripenjanje v otroških varnostnih sedežih. Gospod Zvone Milkovič pa je predstavil kratko predavanje za starše s pred-

stavitvijo projekta in demonstracijo naprav za prikaz fizikalnih zakonitosti.

Otroci so bili nad obiskom PASAVČKA navdušeni, zapeli so mu pesem in z veseljem so se fotografirali z njim. Vsi so se pripeli z varnostnim pasom in zelo ponosni so bili tisti, ki niso potrebovali pomoči pri pripenjanju.

Figurice Pasavčka večina otrok še nima, zato ne moremo oceniti, ali se jih kaj več pripenja zaradi Pasavčka ali ne. Otroci nestrno pričakujejo svojo figurico Pasavčka. Naš predlog je, da bi otroci v naslednjem šolskem letu dobili figurice že na začetku projekta in ne na koncu. Otrokom bi bila figurica velika motivacija za pripenjanje z varnostnim pasom.

Nestrno pričakujemo tudi zaključek akcije, saj je bilo lansko leto zelo veselo pred Atlantisom.

Prepričani smo, da se bomo spet vključili v projekt, če bo še potekal, saj so sedaj tudi starši bolj pozorni na varnost svojih otrok v avtomobilu.

Alenka Lukaček, prof.
OŠ Savsko naselje,
Ljubljana

PROMETNA VARNOST NI NAKLJUČJE ULICE OTROKOM

Ob 1. Globalnem tednu varnosti cestnega prometa smo na Osnovni šoli Vižmarje Brod zaznamovali 25. april 2007 kot dan, ko smo ulice vzeli avtomobilom in jih podarili otrokom.

Učenci so ta dan sproščeno in živahno preživeli na ulici, ki pelje do šole ter šolskem parkirišču, ki je sicer vsak dan zasuto s pločevino. S številnimi dejavnostmi, ki so se odvijale tekom dopoldneva so se učenci srečevali z najrazličnejšimi prometnimi vsebinami, predvsem pa uživali v svobodi gibanja po prometnih površinah.

Kdor se je tega dne sprehodil mimo naše šole, je gotovo upočasnil korak in z zanimanjem pokukal na prizorišče, kjer je nenavadno žuborelo od navdušenja otrok, rezgetanja policijskih konj, lajanja policijskih psov, oglašanja policijskih in reševalnih siren, šelestenja gum koles na kolesarskem poligonu, ki so ga vozili mladi kolesarji, ter avtomobilčkov Jumicar, ki so jih upravljali učenci četrtih razredov, krikov učencev, ki jih je poškopila cev gasilskega vozila. Ob vsem tem pa še zabava s čarodejem, učenje

prve pomoči v primeru poškodb, ogled vozila in opreme redarske službe, pomoč kolesarskega servisa pri pripravi koles za varno vožnjo, pisanje na rolo papirja, rolanje in tek za športno značko.

Učenci so dan zaključili z izrekanjem prometnih zaobljub, v katerih so se posamezniki prostovoljno zaobljubili varnejšemu ravnanju na cesti (rednemu nošenju kolesarske čelade, uporabi odsevnikov, opozarjanju staršev na previdnejšo vožnjo, kulturnem vedenju na cesti, skrbi za popolno opremljeno kolo, redni uporabi ščitnikov pri rolanju ...) ter pisanjem sporočil, v katerih so izrazili svoje želje in le te posredovali odgovornim v Mestni upravi za urejanje prometa:

»...da bi bilo več takih dni kot je bil ta,
...da tam, kjer je narava, ne bi gradili cest, saj
le tam lahko sprehajam kužka,
...da bi bile nekatere ceste vedno zaprte in
namenjene igri otrok,
...da bi bile ceste bolj varne,
...da bi bila Celovška cesta manj prometna,
...da po Medenski in Tacenski cesti ne bi več
tako drveli avtomobili,
...da bi bile vse ulice osvetljene,
...da bi bile na cestah več policajev,

ki bi ustavljali brezobzirne voznike,
...da bi na čimveč križišč postavili semaforje,
...da bi večkrat na leto zaprli več cest,
...da bi upoštevali želje stanovalcev in postavi-
li ležeče policaje na ulice, kjer avtomobilisti
in motoristi preveč divjajo ...«

V imenu vodstva šole, učencev in v lastnem imenu se iskreno zahvaljujem Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je z organizacijo dejavnosti prispeval, da so naše ulice res zaživele in da bo ta dan dolgo ostal v spominu naših otrok in zagotovo prispeval k njihovi večji varnosti v prometu.



Darja Primc
OŠ Vižmarje Brod,
Ljubljana



PRVA POMOČ – POMAGAM PRVI

Konec lanskega poletja je na pobudo Območnega združenja Rdečega križa Ljubljana prvič potekala intenzivna akcija ozaveščanja laične javnosti o pomembnosti zgodnjega in pravilnega nudenja prve pomoči. Akcija PRVA POMOČ – POMAGAM PRVI je potekala v sodelovanju z Mestno občino Ljubljana, s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Društvom za zdravje srca in ožilja, Reševalno postajo Kliničnega centra Ljubljana, Srednjo zdravstveno šolo in Prešernovo družbo.



V letošnjem letu bo **akcija ozaveščanja potekala od 1. do 17. septembra** z že obstoječimi partnerji, pobudi pa so se pridružili tudi Oddelek za zaščito, reševanje in civilno obrambo pri MOL, Visoka šola za zdravstvo, Policijska uprava Ljubljana, Gasilska brigada Ljubljana, AMZS, Tosama d. d., Avtošola AMZS in Avtošola Bolit. Zelo smo ponosni, da sta našo pobudo idejno podprla tudi **častni pokrovitelji ljubljanski župan Zoran Janković in doc. dr. Uroš Ahčan, dr. med., specialist plastične, rekonstrukcijske in estetske kirurgije, specialist splošne kirurgije, ki je prevzel strokovno svetovanje doktrine prve pomoči.**

Namen akcije je predvsem opozoriti na to, da obstaja zelo veliko nujnih stanj, pri katerih bi očitniki nesrečnih dogodkov lahko z razmeroma preprostimi ukrepi pomagali pri ohranitvi kakovostnega življenja žrtve.

Po podatkih Reševalne postaje Ljubljana se je laična javnost na ljubljanskem območju ob takih dogodkih v letu 1993 pred prihodom reševalnih ekip odzvala le v 2.5% primerov, pri čemer je bila prva pomoč pravilno izvajana le v 50% teh primerov. Deset let kasneje, leta 2003, pa beležijo le 1.5 odstotni odziv očitnikov na kraju življenja ogrožajočega dogodka.

Spodbudnejši so podatki za leti 2005 in 2006. Od 27. 10. 2005 do 3. 8. 2006 je bilo na ljubljanskem področju opravljenih 47.554 intervencij



službe nujne medicinske pomoči. Nujnih intervencij je bilo 10.322 (18%). Pred prihodom

službe NMP je bila prva pomoč nudena v 28% (2890) vseh nujnih primerov, uspešno le v 11% (318) teh primerov. Od 2890 primerov, ko je bila pomoč nudena pred prihodom ekipe NMP, so jo laiki nudili le v 42% primerov (1214).

Opazen je torej porast števila očitnikov, ki se ob nujnih primerih odzovejo v pomoči sočloveku, še vedno pa je zaskrbljujoč podatek o razmeroma nepravilnem in neuspešnem nudenju prve pomoči. K izboljšanju stanja lahko pripomore le boljše znanje izvajanja temeljnih postopkov oživljanja in drugih ukrepov prve pomoči med laiki ter široka dostopnost avtomatskih električnih defibrilatorjev na javnih mestih.

Akcija PRVA POMOČ – POMAGAM PRVI poskuša opozoriti tudi na to, da je znanje o prvi pomoči nujno potrebno osveževati in nadgrajevati, saj se tudi pravilen način nudenja prve pomoči, še zlasti na področju kardio-pulmonalnega oživljanja, vsakih nekaj let spreminja v skladu s smernicami, usklajenimi na evropskem in svetovnem nivoju. Zadnja sprememba smernic o temeljnih in dodatnih postopkih oživljanja je bila sprejeta v novembru leta 2005, tako da je znanje o pravilnem načinu oživljanja, ki je bilo priučeno pred tem časom, potrebno nadgraditi. Osveževanje znanja nudenja prve pomoči je potrebno tudi za medicinsko osebje, ki se v nasprotju z laiki v vprašanji zdravlja, bolezni, življenja in smrti srečuje praktično vsakodnevno, še bolj pa je priučitev znanja o prvi pomoči potrebna laični javnosti, ki je običajno prva na prizorišču življenja ogrožajočih dogodkov.

V okviru akcije PRVA POMOČ – POMAGAM PRVI so organizirani tudi tečaji iz prve pomoči za laike, na katere se je možno prijaviti na **brezplačni številki 080 88 84** ali na spletni strani www.pomagamprvi.si. Tečaji ponujajo priučitev znanja temeljnih postopkov oživljanja pod strokovnim vodstvom, poleg tega pa v tečajnikih skušajo vzbuditi zavest, da je dobro znanje temeljnih postopkov oživljanja in drugih ukrepov prve pomoči tisto, ki ohranja življenje in njegovo kakovost. Neobhodno je potrebno, da se možnost pridobivanja znanja prve pomoči ponudi široki javnosti, saj bo le tako možno preprečiti marsikatero nepotrebno izgubo življenja.



Akcijo so z brezplačnim oglaševanjem podprli praktično vsi slovenski mediji, več kot 35 medijev na nacionalni ravni. Območno združenje Rdečega križa Ljubljana je ljubljanskim srednjim šolam v okviru akcije podarilo brezplačne tečaje prve pomoči za bodoče voznike motornih vozil; vključilo se je 17 srednjih šol s skupno kar 2385 tečajniki. Spletno stran www.pomagamprvi.si si mesečno ogleda nad 1000 različnih uporabnikov, ki si po novem lahko osvežijo svoje znanje prve pomoči tudi s praktičnimi primeri.

Več podatkov o poteku akcije in tečajih prve pomoči je na voljo na spletni strani www.pomagamprvi.si.

Uršula Tišler, abs. med.
in Sabina Škarja,
Območno združenje Rdečega križa
Ljubljana



1.	ANET d.o.o.
2.	AC – SISTEMI d.o.o.
3.	ADRIATIC SLOVENICA d.d. Poslovna enota Ljubljana
4.	BANK SPARKASSE d.d.
5.	BAUHAUS Trgovsko podjetje d.o.o.
6.	CASTROL d.o.o.
7.	CESTNO PODJETJE LJUBLJANA d.d.
8.	DDC d.o.o.
9.	DELAVSKA HRANILNICA d.d.
10.	E.D. & F. MAN COFFEE d.o.o.
11.	FAMILY FROST d.o.o.
12.	GIMPEX LJUBLJANA d.d.
13.	HELLA LUX SLOVENIJA d.o.o.
14.	HERVIS Šport in moda d.o.o.
15.	HYUNDAI AVTO TRADE d.o.o.
16.	ISKRA SISTEMI d.d.

17.	KEMOFARMACIJA d.d.
18.	MAN d.o.o.
19.	MOBITEL d.d.
20.	PAPIRNICA VEVČE d.d.
21.	RAM 2 d.o.o.
22.	SAVA IP d.o.o.
23.	SCANIA SLOVENIJA d.o.o.
24.	SIMOBIL d.d.
25.	TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA LJUBLJANA d.o.o.
26.	TOMOS d.o.o.
27.	VELO d.o.o.
28.	VOLVO AVTOCENTER LEKŠE d.o.o.
29.	ZAVAROVALNICA TRIGLAV d.d. OE LJUBLJANA
30.	ZIL Inženiring d.d.
31.	ZVD Zavod za varstvo pri delu d.d.
32.	ŽALE d.o.o.





WWW.ITAK.MOBITEL.SI

itak
Paket

1 CENT
MINIS
Vikend revolucija
2,3964 SIT



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