

Varna pot



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



Spoštovani!

Kdo je odgovoren za tako visoko število mrtevih v prometnih nesrečah na slovenskih cestah? Vsak posameznik in celotna družba. Posameznik, ker ne spoštuje prometnih predpisov, ker je objesten, neodgovoren, nespameten, neizkušen, in družba, ker dopušča, da tak človek lahko upravlja z »morilskim orožjem« in ker je na področju vzgoje očitno storila premalo ali se je napaka lotila tega področja.

Prvi so starši, ki bi morali poskrbeti za res dobro prometno vzgojo svojega otroka. Vzgojne ustanove tudi. Pa vendar, če se starši v vozilu ne pripenjo z varnostnim pasom, če desetletniki sedijo na sprednjih sedežih, če so sopotniki na zadnjih sedežih nepripenjeni, če starši ne upora-

bljajo varnostne čelade na kolesu, tudi otroci ne, če starši z otrokom v avtomobilu mirno prevozi-jo rumeno ali rdečo luč na semaforju, če izsilijo pešca ali kolesarja, če vsepovprek zmerjajo ostale udeležence v prometu, če starši vinjeni sedijo za volan z otroki na zadnjih sedežih ... Kar se Janezek nauči, to Janez zna!

Vzgojne in druge ustanove lahko veliko naredijo, vendar brez resnega in odgovornega sodelovanja družine in vseh nas pri vzgoji, bodo naši otroci na cestah umirali kot majhni otroci, kasneje kot veliki otroci in kot starši otrokom. Si to želimo?

Pazite nase in na druge!

Mira Vidmar Kuret



Vozimo pametno!

Kazalo

UVODNIK	2
Spoštovani	
SPV	3
Nacionalni program varnosti cestnega prometa na lokalni ravni	
Ponovna ustanovitev SPVCP MOL	
Državno tekmovanje Kaj veš o prometu	
Mednarodni seminar Vamos na Brdu pri Kranju	
BESEDA STROKOVNJAKA	7
Varnost cestnih vozil, Elementi in naprave za pasivno varnost	
AKTUALNO	10
Prva pomoč rešuje življenja	
RECARO dan v Sloveniji	
Za čistejši zrak v mestih	
ZGODOVINA CESTNEGA PROMETA	15
Drobtinice iz zgodovine cestnega prometa	
OSEBNI PORTRET	17
Novopečena voznica, Jasna Kuljaj	
ŠOLA, VRTEC	18
Po varnejših poteh v Osnovno šolo Vrhovci	
Korak za korakom varno do šole in domov	
MNENJA, STALIŠČA	21
Bomo lahko varno prečkali cesto?	
ZNANO, NEZNANO	22
Tudi kri rešuje življenja	
OTROŠKI KOTIČEK	23
Risbe za otroški kotiček	
AKCIJE	25
Medijska akcija Hitrost ob začetku šolskega leta	
Varna pot v šolo	
Evropski teden mobilnosti in Dan brez avtomobila 2007 v Ljubljani	
Otroški bazar 2007 na Gospodarskem razstavišču	
Akcija Varo s kolesom v prometu	
DONATORJI	35

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 priprite 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

Slavko Slak
Zvone Milkovič
Cvetka Škof
Mira Vidmar Kuret

Odgovorni urednik

Zvone Milkovič

Lektorica

Vanda Bedenk

Tehnično urejanje in oblikovanje

PANCOPY printstudio

Tisk

Tiskarna Q.P.S. d.o.o.

Naklada

600 izvodov

Naslov uredništva

SPV MOL, Trg MDB 7, 1000 Ljubljana
Tel.: 01/306 17 70, 306 17 71
e-mail: zvone.milkovic@ljubljan.si
www.ljubljana.si/zamecane/izvestneuprave/
index.html

ISSN 1580-6995

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

NACIONALNI PROGRAM VARNOSTI CESTNEGA PROMETA NA LOKALNI RAVNI

Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je pripravil delovne posvete za pripravo in izvajanje Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa na lokalni ravni po regijah. Na posvet so bili vabljeni Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki so bili tudi organizatorji posveta, Policijske uprave, predstavniki občin, župani, direktorji policijskih uprav, vodje policijskih postaj, predstavniki osnovnih šol, drugih zainteresiranih in predstavniki medijev.

Državni zbor je v mesecu decembru sprejel Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 - 2011 (Skupaj za večjo varnost), ki določa temeljne cilje in poti za njihovo uresničevanje. Velik del aktivnosti bo potekal na lokalnih ravneh, zato so skupaj s sodelavci na Ministrstvu za promet in v drugih organih, ki so nosilci posameznih projektov, pripravili delovni posvet, na katerem so predstavili glavne poudarke nacionalnih ciljev, predvsem pa metode in vsebine dela na lokalni ravni.

Posvet za območje Policijske uprave Ljubljana je bil 15. februarja 2007 na sedežu Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL v Ljubljani.

Posvet je potekal po programu :

- Evropski akcijski program za varnost v cestnem prometu in Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 - 2011; Ljubo Zajc, generalni direktor Direktorata za promet, Ministrstvo za promet.
- Predlog za pripravo programov dela na lokalni ravni; mag. Bojan Žlender, Direkcija Republike Slovenije za ceste, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.
- Predstavitve obdobjnega načrta uresničevanja NPVCP za leto 2007 in posameznih projektov.

Projekti:

- o Hitrost, Alojz Habič, Ministrstvo za notranje zadeve, GPU,
- o Alkohol, Matej Košir, Ministrstvo za zdravje,
- o Pešec, Robert Štaba, Direkcija Republike Slovenije za ceste, SPV,
- o Varnostni pas, Vesna Marinko, Ministrstvo za promet,
- o Vozniki motornih koles, Robert Sušanj, Ministrstvo za notranje zadeve, GPU,
- o Globalni teden varnosti, mag. Bojan Žlender, Direkcija Republike Slovenije za ceste, SPV,
- Primeri dobre prakse pri izvajanju nacionalnega programa varnosti cestnega prometa 2001-2005 v občinah in organizacijah civilne družbe.

Za posvet so bila pripravljena naslednja gradiva:

- Evropski akcijski program - Obvarujmo 25000 življenj na naših cestah,

- Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 - 2011,
- Obdobni načrt za leto 2007,
- Vzorci programov za velike, srednje in manjše lokalne skupnosti.

Posvet za pripravo Programa varnosti cestnega prometa MOL

V sklopu delovnih posvetov za pripravo in izvajanje Nacionalnega programa Varnosti cestnega prometa na lokalni ravni je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL skupaj z Ministrstvom za promet, DRSC in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu organiziral strokovni posvet za Mestno občino Ljubljana, na katerem se je predstavilo glavne poudarke in cilje resolucije Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa 2007 - 2011, predvsem pa oblike, metode in vsebine na lokalni ravni.

Posvet je bil 12. aprila 2007 na sedežu Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL z naslednjo vsebino:

- predstavitev varnostne ocene s področja varnosti cestnega prometa na območju Policijske uprave Ljubljana s poudarkom na Mestni občini Ljubljana,
- evropski akcijski program za varnost v cestnem prometu in resolucija o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 - 2011,
- obdobjni načrt aktivnosti v letu 2007 ter izvajanje programov na lokalni ravni.

Tajnik, Zvone Milkovič



PONOVNA USTANOVITEV SVETA ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU MOL

Po uveljavitvi Zakona o varnosti cestnega prometa I. I. 2005, ki je predvideval spremembe na področju delovanja SPVCP RS in Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu lokalnih skupnosti je SPVCP MOL pripravil osnutek predloga Odloka za ponovno ustanovitev SPVCP MOL, ki je bil posredovan Upravi MOL, ustreznemu oddelku, ki je na podani osnutek podal pripombe oz. pripravil nov osnutek predloga odloka, v katerem je bilo predvideno, da se ustanovi SPVCP v skladu z Zakonom o varnosti cestnega prometa, in sicer z samostojnim Odlokom, ker gre za organ lokalne skupnosti, saj je to bolj smotno kot ustanoviti SPVCP v sklopu Odloka o cestno-prometni ureditvi, kakor je to bilo urejeno do sedaj.

Zakon o varnosti cestnega prometa je v 22. členu opredelil ustanovitev in naloge SPVCP v lokalni skupnosti in v 17. členu predvidel ustanovitev, iz sedanjega SPVCP RS, Javne agencije za varnost cestnega prometa. Zakonsko določilo o ustanovitvi Javne agencije se ni realiziralo, saj je s 1. 1. 2007 SPVCP RS prešel na Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste. Sveti na lokalnih ravneh so ostali v enakem položaju, kot jih je predvidel Zakon o varnosti cestnega prometa. V zvezi s tem se je počakalo z aktivnostmi, vezanimi na usklajevanje in sprejemanje odloka o ustanovitvi SPVCP MOL.

Na podlagi 22. člena Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 133/06 - UPB4 in 139/06 - ZORed) in 27. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 26/01 in 28/01) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na 4. seji dne 26.3. 2007 sprejel **Odlok o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu**. S tem odlokom se je v Mestni občini Ljubljana ustanovil Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je organ MOL, in ga sestavljajo predstavniki Mestnega sveta MOL, uporabnikov in izvajalcev nalog s področja preventive in vzgoje v cestnem prometu.

SPVCP ima predsednika in 12 članov, ki jih imenuje Mestni svet MOL, in ga sestavljajo:

- dva predstavnika Mestnega sveta MOL,
- sedem predstavnikov **uporabnikov**, in sicer po en predstavnik:
- Zavoda za šolstvo, Območna enota Ljubljana,
- Zavoda za zdravstveno varstvo Ljubljana,
- Izpitnega centra za voznike vozil na motorni pogon, Sektor za upravne notranje zadeve, Upravna enota Ljubljana,
- Združenja šoferjev in avtomehanikov,

- avtošole AMZS,
- mentorjev za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v osnovnih šolah,
- Ljubljanskega potniškega prometa,
- štirje predstavniki **izvajalcev**, in sicer po en predstavnik:
- Komunalnega podjetja Ljubljana,
- Cestnega podjetja Ljubljana,
- Javne razsvetljave,
- Policijske uprave Ljubljana, Sektor uniformirane policije.

Mestni svet MOL imenuje člane SPVCP iz vrst uporabnikov in izvajalcev na podlagi njihovih predlogov.

Mandatna doba SPVCP traja štiri leta in začne teči z dnem konstituiranja.

Članom SPVCP začne teči mandatna doba z dnem konstituiranja.

SPVCP sprejme poslovnik, s katerim določi način svojega dela.

Na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu ima SPVCP predvsem naslednje naloge:

- ocenjuje stanje varnosti v cestnem prometu na ravni MOL,
- predlaga Mestnemu svetu MOL v sprejem programe za varnost cestnega prometa in ustrezne ukrepe za njegovo izvajanje,
- koordinira izvajanje nalog na podlagi programov za varnost cestnega prometa v MOL, predvsem pa skrbi za izvajanje prometne vzgoje, dodatno izobraževanje in obveščanje udeležencev cestnega prometa, izdajanje in razširjanje prometno vzgojnih publikacij in drugih gradiv, pomembnih za preventivo in vzgojo v cestnem prometu,
- sodeluje z osnovnimi in srednjimi šolami ter vrtci v MOL,
- na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu sodeluje z ministrstvom, pristojnim za promet,
- organizira akcije, razprave, strokovna predavanja, delavnice, razstave in predstavitve s področja varnosti cestnega prometa.

Strokovne, tehnične in administrativne naloge za SPVCP opravlja organ Mestne uprave, pristojen za promet.

Na podlagi 22. člena Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 133/06 - UPB4 in 139/06 - ZORed) in 27. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 26/01 in 28/01) in 3. člena Odloka o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 32/07) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na 7. izredni seji dne 21. maja 2007 sprejel Sklep o imenovanju Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

V svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu so imenovani:

Predsednik:

Slavko SLAK, predstavnik Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana

Člani:

- Roman KOLAR
Predstavniki Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana
- Mihaela KERIN
Zavod za šolstvo, Območna enota Ljubljana
- Bogomir POLAJNAR
Izpitni center za voznike vozil na motorni pogon, Sektor za upravne notranje zadeve, Upravna enota Ljubljana
- Stane ŽEROVNIK
Združenje šoferjev in avtomehanikov
- Janez GARBAJS
Avtošola AMZS
- Tatjana FURLAN
Predstavnica mentorjev za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v osnovni šoli
- Andrej KMETIČ
Ljubljanski potniški promet
- Brane GAŠPAROVIČ
KPL
- Tadej MARINKO
Cestno podjetje Ljubljana
- Peter DERNIČ
Javna razsvetljava
- Milan KOTNIK
Policijska uprava Ljubljana, Sektor uniformirane policije

Mandat imenovanih traja štiri leta in začne teči z dnem konstituiranja SPVCP, ki je bil konstituiran na 1. seji 20. 6. 2007.

Obrazložitev k ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je bila naslednja:

Pravna podlaga za sprejem Odloka o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je pravna podlaga v 22. členu Zakona o varnosti cestnega prometa, ki določa, da za načrtovanje in usklajevanje nalog preventive in vzgoje v cestnem prometu na lokalni ravni ustanovijo samoupravne lokalne skupnosti svete za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je organ lokalne skupnosti in ga sestavljajo predstavniki sveta lokalne skupnosti, uporabnikov in izvajalcev nalog s področja preventive in vzgoje v cestnem prometu z območja lokalne skupnosti.

Razlogi za sprejem odloka so bili v sprejetju novega Zakona o varnosti cestnega prometa, ki je prinesel štiriletno mandatno dobo za člane Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Cilj odloka je bila uskladitev ureditve vzgoje in preventive v cestnem prometu z ZVCP.

Zadnjo organizacijo in pristojnosti Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v MOL je določil ZVCP iz leta 1998, ki je bil v letu 2004 spremenjen tudi v delu, ki ureja pristojnosti in naloge Sveta na nivoju lokalne skupnosti. Njegova pomembnost je sedaj večja, pomembnejša, saj je postal organ MOL, kar do sedaj ni bil. Naloge niso bistveno drugačne, je pa bilo potrebno na novo urediti vse v zvezi s statusom SPVCP.

Primerna in predlagana rešitev je bil sprejem samostojnega odloka, saj gre za organ MOL. Svet je pomembno telo MOL. V vseh letih delovanja je izpeljal veliko preventivnih, izobraževalnih in drugih akcij za preventivo in vzgojo v cestnem prometu posebno med mladimi, saj je njihovo sodelovanje in izobraževanje zelo pomembno za njihovo varnost in varnost drugih v prometu. Svet je prispeval veliko predlogov za rešitev prometa na določenih lokacijah, posebno pred šolami in vrtci, pa tudi drugih lokacijah, ki so bile pomanjkljivo urejene. To delo bo nadaljeval še vnaprej.

Predlagano je bilo, da bi strokovne, tehnične in administrativne naloge opravljala služba, ki skrbi za delovanje Mestnega sveta MOL, in ne več organ mestne uprave, pristojen za promet kot do sedaj, kar ni bilo sprejeto. SPVCP s svojimi predlogi predlaga ustrezne prometne rešitve organu MU MOL, konkretno Oddelku za gospodarske javne službe in promet, kar pa je velikokrat neločljivo, da zaposleni pristojnega organa pripravljajo zadolžitve za isti organ mestne uprave.

Tajnik
Zvone Milkovič

DRŽAVNO TEKMOVANJE KAJ VEŠ O PROMETU

V soboto, 26. maja 2007, je v Kranju na OŠ Franceta Prešerna potekalo 16. državno (39. zaključno) šolsko tekmovanje KAJ VEŠ O PROMETU za učence osnovnih in srednjih šol, pod pokroviteljstvom župana Mestne občine Kranj Damijana Perneta v soorganizaciji Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Kranj in Ministrstva za promet, Direkcije RS za ceste, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Tekmovanje je potekalo v dveh kategorijah: za učence na kolesih in učence na kolesih z motorjem.

Na tekmovanju so lahko sodelovali najbolje uvrščeni tekmovalci s predhodnega občinskega ali medobčinskega tekmovanja s pogojem, da so dopolnili 11 let, da obiskujejo osnovno šolo in da na državnem tekmovanju še niso dosegli vidnejših rezultatov.

Tekmovanje Kaj veš o prometu za učence s kolesi in kolesi z motorjem je obsegalo:

- testiranje na posebnih testnih polah z vprašanji o cestno-prometnih predpisih, opremi kolesa
- in kolesa z motorjem ter etiki v prometu,
- ocenjevalno vožnjo na prometnih površinah ali posebnem prometnem poligonu,
- spretnostno vožnjo na poligonu.

Kolesarji in vozniki kolesa z motorjem so na ocenjevalni in spretnostni vožnji morali uporabljati zaščitno čelado.

Tekmovalci so si v spremstvu mentorjev in organizatorjev tekmovanja ogledali tekmovalno progo in spretnostni poligon pred tekmovanjem.

Na koncu tekmovanja so nagrade prejeli tekmovalci s kolesi in kolesi z motorjem, in sicer:



- prvi trije tekmovalci zlato, srebrno ali bronasto odličje,
- vsi tekmovalci diplomu, od 1. do 15. mesta o uvrstitvi, od 16. mesta naprej za sodelovanje.

V kategoriji kolesarji je bilo **prvo mesto** razdeljeno med **Janom Meznaričem iz OŠ Markovci, Ptuj** in **Tomažem Kosirnikom iz OŠ Šenčur, Šenčur**, **tretje mesto** je zasedel **Tilen Matjašec iz OŠ Bogojina – Murska Sobota**.

V kategoriji kolo z motorjem je **prvo mesto** zasedel **Andraž Kirn iz OŠ Narodnega heroja Rajka, Hrastnik**, **drugo mesto** **Mitja Hajdinjak iz OŠ Grad, Murska Sobota**, **tretje mesto** **Miha Žalik iz OŠ Franceta Prešerna, Črenšovci**.

Tekmovalci Mestne občine Ljubljana v kategoriji kolo **Blaž Gale iz OŠ Polje, Matej Jakša iz OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja, Martin Pečnikar iz OŠ Zadobrova** in **Nejc Keber**

iz OŠ Sostro so bili uvrščeni v »zlato sredino«; v kategoriji kolo z motorjem je **Nejc Pleško iz OŠ Vrhovci** zasedel zelo spodbudno 5. mesto.

Tajnik
Zvone Milkovič



MEDNARODNI SEMINAR VAMOS NA BRDU PRI KRANJU

V začetku meseca junija smo bili aktivni udeleženci Mednarodnega projekta VAMOS, ki je potekal v obliki seminarja.

VAMOS (Volunteers always on the move to better road safety) je mednarodni projekt, ki ga podpira tudi Evropska unija. Glavni namen projekta je vzpostavitev delovanja preventivnih aktivnosti na lokalni ravni in prostovoljnega dela na področju prometne varnosti.

V projektu sodelujejo:

- DRSC - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Slovenija kot nosilec in koordinator projekta
- Association of Insurances companies (Grčija)
- PRP (Portugalska)
- IBSR (Belgija)
- Liikenneturva (Finska)
- Ministrstvo za promet, pošto in telekomunikacije (Slovaška)
- VVN (Nizozemska)
- PRI (Svetovna preventivna organizacija)



Seminar je potekal v Sloveniji od 30. maja do 7. junija 2007, namenjen koordinatorjem prostovoljnega dela na lokalni ravni v posameznih državah.

Seminarja so se udeležili predstavniki držav, vključenih v projekt VAMOS, ter preko Svetovne preventivne organizacije tudi predstavniki evropskih in drugih držav. Na seminarju so predstavljali različne vsebine posameznih področij domači in tuji strokovnjaki.

Skupno je bilo udeležencev na seminarju več kot 50 predstavnikov iz Belgije, Danske, Češke, Francije, Finske, Grčije, Jordanije, Nemčije, Nizozemske, Poljske, Portugalske, Romunije, Slovaške, Slovenije, Španije, Švedske, Švice in Tunizije.

Program seminarja je vseboval splošne teme in delavnice za pripravo nacionalnih in lokalnih programov. Sestavljen je bil iz treh sklopov:

- Delovanje prometnega sistema z vidika varnosti, dejavniki tveganja, Vizija nič, vpliv posameznih ukrepov (prometna vzgoja, zakonodaja in njeno izvajanje, tehnični ukrepi, evalvacija) s poudarki na novostih na področju infrastrukture, prometne vzgoje, analitsko raziskovalnega dela, zdravstva.

- Vpliv preventivnih aktivnosti in primeri dobre prakse na najpomembnejših področjih za večjo varnost prometa (hitrost, alkohol, varnostni pas, otroški sedeži, varnost pešcev, kolesarjev in voznikov motornih dvokoles).
- Vsebine dela prostovoljcev, njihova organizacija, motivacija in priprava za izvajanje različnih nalog na področju preventive in varnosti v cestnem prometu.

Vsebine z zanimivimi temami so po dnevih potekala po programu:

Prvi dan:

- Otvoritev seminarja – odprl ga je, mag. Bojan Žlender, DRSC - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Slovenija.
- Nadaljevanje je potekalo s predstavitvijo vloge evropskih institucij na področju varnosti.

Drugi dan:

- Drugi dan seminarja se je začel s predavanjem g. Günterja Kroja z naslovom Road Safety System – Definition of the Road Safety.
- Nadaljeval se je s predstavitvijo Vizije o - Na poti k varnemu prometnemu sistemu, Denis R. Huguenin, BfU, Švica.
- Zaključil se je s temo Glavni problemi in ciljne skupine prometne varnosti, Niels Bos, SVOW, Nizozemska

Tretji dan so bile predstavljene naslednje teme:

- Kako lahko vplivamo na udeležence, da se vedejo varno v prometu, Denis R. Huguenin, BfU, Švica
- Raziskovalno delo in statistika kot podlaga za prometno preventivno delo, Niels Bos, SVOW, Nizozemska
- Ukrepi za umirjanje prometa, Peter Lipar, Prometno-tehniški inštitut, Slovenija
- Upravljanje s črnimi točkami, David Krivec, Omega Consult, Slovenija

Četrty dan so bile obravnavane teme:

- Prometna vzgoja, Mika Hataka, Liikenneturva, Finska
- Organiziranost, vloga in funkcije prostovoljnega dela na Nizozmeskem, Joop Goos, VVN, Nizozemska

Peti dan so bile obravnavane zelo zanimive teme, ki so predstavljale delo s prostovoljci:



- Kako koordinirati, motivirati in voditi prostovoljce, Joop Goos, VVN, Nizozemska
- Modeli in akcije prostovoljcev v različnih državah, Willem Gielingh, VVN, Nizozemska

Šesti dan so se nadaljevale predstavitve delo s prostovoljci v povezavi s programi za mlade:

- Organiziranost prostovoljnega dela, Katarina Bokström, NTF, Švedska



- 5 ingov - rekrutiranje, podpora, nagrajevanje, vzdrževanje, konec (Recruiting, Supporting, Rewarding, Maintaining, Ending), Willem Gielingh, VVN, Nizozemska
- Programi za mlade za zmanjšanje vožnje pod vplivom alkohola, Charles Mercier-Guyon, La Prevention Routiere, Francija
- Varnost pešcev kot primer dobre prakse, Bojan Žlender, SPV-DRSC, Slovenija

Sedmi dan se je začel in končal s primeri dobre prakse:

- Medijske kampanje - možnosti in primeri dobre prakse, Mieke Schvelenbos, IBSR, Belgija
- Medvrstniško učenje in primeri dobre prakse, Mateja Markl, SPV-DRSC, Slovenija
- Primer srečanj s posamezniki, ki so preživeli prometne nesreče, Lars Olsen, Danski svet za prometno preventivo, Danska

Osmi dan je bila izvedena delavnica kot primer dobre prakse na lokalni ravni:

- Medij kot orodje za izboljšanje prometne varnosti, Rene la Cour Sell, Danski svet za prometno preventivo, Danska

Deveti dan se je nadaljeval z izvedbo delavnice in zaključki oz. evalvacijo seminarja VAMOS.

Udeležence seminarja je 5. 6. 2007 v Mestni hiši Ljubljana sprejel predsednik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL Slavko Slak, kjer je bilo predstavljeno delo in poslanstvo SPV-CP MOL ter vsebine dela s poudarkom na prostovoljnih predvsem ob začetku šolskega leta.

Po končanem uradnem delu so Ljubljano udeležencem seminarja VAMOS predstavili predstavniki Zavoda za turizem Ljubljana z obiskom ožjega mestnega središča.

Tajnik
Zvone Milkovič

VARNOST CESTNIH VOZIL

ELEMENTI IN NAPRAVE ZA PASIVNO VARNOST

UVOD

V prejšnji številke revije smo predstavili elemente in naprave, ki zagotavljajo aktivno varnost cestnih vozil. V sodobnem cestnem prometu ti elementi ne zagotavljajo dovolj visoke varnosti. Preprečujejo oziroma zmanjšujejo možnosti za nastanek prometne nesreče, prav nič pa ne varujejo potnikov v vozilu, ko do nesreče pride. V takem primeru morajo za zaščito potnikov poskrbeti drugi elementi in naprave. Kako bodo pri tej nalogi uspešni, je odvisno od mnogih dejavnikov, predvsem pa od hitrosti trka, ki pomembno vpliva na velikost sil, s katerimi so v primeru trka obremenjena telesa potnikov v vozilu. V zadnjih nekaj letih je bilo doseženo veliko izboljšanje varnosti potnikov v vozilu. Sodobna vozila so sposobna izničiti veliko energije, ki se sprosti pri trku, s tem pa zagotoviti višjo varnost potnikov, kar je prav gotovo posledica velikega števila preizkusnih trkov in uvajanja ustrezne računalniške opreme, ki omogoča simuliranje različnih situacij v primeru trka.



Deformacija karoserije pri trku



ta način že v fazi razvoja preizkušajo varnost vozil ter na ta način odpravijo napake, ki bi lahko poslabšale odpornost karoserije bodočega vozila v primeru trka, kasneje pa sledijo poskusna trčenja s pravim vozilom.

Varovanje potniškega prostora ali notranja varnost je v prvi vrsti naloga karoserije, ki mora prevzeti velik del sile udarcev, ki nastanejo pri trku ali prevračanju vozila. Sodobna vozila so zgrajena tako, da je potniška kabina izvedena po principu toge varnostne kletke (obdržati mora dano obliko), ki pa jo obdajajo deformabilne cone. Slednje morajo prevzeti čim večji del energije trka, tako da so sile, ki delujejo na potniško kabino in same potnike, čim manjše,

posledično s tem pa tudi poškodbe potnikov. V primeru čelnega trčenja se ojačane strukture spredaj in zadaj programirano načrtno deformirajo in tako bolj učinkovito absorbirajo energijo, ki nastane pri trčenju. Način pritrditve motorja temelji na blažilnikih, katerih naloga je nadzirati obnašanje prednjega boka in vpliv, ki ga ima motor na kabino. V primeru stranskega trčenja primerno zasnovana kabina, prečni nosilci na tleh, sedežno vpetje, sedežno ogrodje in bočne ojačitve v vratih vozila nosijo največji delež pri absorpciji energije in varovanju oseb v kabini vozila, saj sama karoserija v prečni smeri ni zmožna zagotavljati potnikom zadostne varnosti.

ELEMENTI PASIVNE VARNOSTI

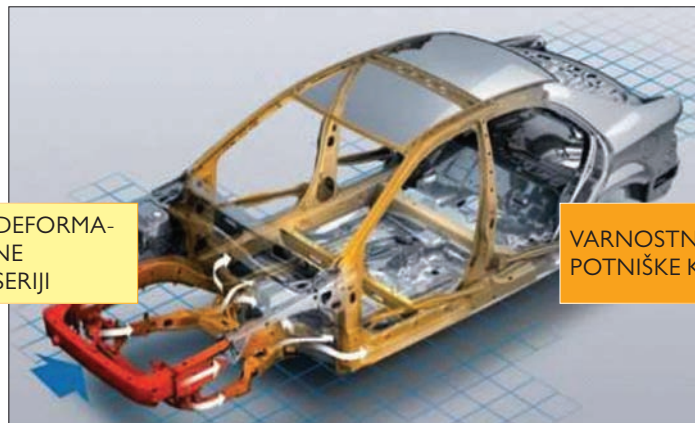
Elementi pasivne varnosti pridejo do veljave, kadar nesreče ne moremo več preprečiti. Takrat morajo naprave in elementi za pasivno varnost poskrbeti za varnost voznika in drugih udeležencev, torej morajo čim bolj zmanjšati možnosti telesnih poškodb ali smrti zaradi nesreče. Med elemente pasivne varnosti vozila uvrščamo:

- varnostne pasove,
- zračne blazine,
- sedeže (pojavlja se dilema, ali jih je možno opredeliti samo kot pasivne elemente varnosti) in
- karoserijo.

O pasivnih elementih varnosti avtomobilov so nekateri razmišljali že pred skoraj 100 leti. Na primer Bele Barenji, ki je že leta 1925 predlagal, da bi v konstrukcijo vozila vključili teleskopski volanski drog, ki se v primeru čelnega trka ne bi togo pomaknil proti vozniku. Ta izum smatramo kot prvi izum na področju varnostnih sistemov v cestnih vozilih.

Mnogi varnost avtomobila ocenjujejo po njevni odpornosti na udarce, oziroma glede na deformacijo **karoserije** pri trku. Eden od danes zelo pogostih načinov ugotavljanja trdnosti karoserije je tako imenovani preizkusni trk, ki ga izvajamo po določeni standardizirani proceduri na že izdelanih vozilih. Verjetno ni odveč opozoriti, da v sodobni avtomobilski proizvodnji konstruktorji vozil ta že veliko prej deformirajo s pomočjo računalniških simulacij in na

POSEBNE DEFORMABILNE CONE NA KAROSERII



VARNOSTNA KLETKA POTNIŠKE KABINE

Konstrukcija sodobne karoserije

Torej karoserija ne daje vozilu le oblike ampak poskrbi tudi za varnost potnikov. Zgrajena mora biti tako, da se vsa oziroma čim več energije ob trku izrabi, preden pride do potnikov. Zato je pomembno, da se ob trku čim bolj deformira sprednji del karoserije, da se lahko vsa energija porabi in ne doseže potnikov. Višja je hitrost, tem več energije nastane ob trku. Pri velikih hitrostih se energija ne more v celoti porabiti, zato pride do potnikov in jih poškoduje. Uspešnost karoserije pri varovanju potnikov se v današnjem času ugotavlja in med posameznimi vozili primerja s pomočjo NCAP **preizkusnih trkov**.

Osnovna ideja, ki je zajeta v NCAP preizkusnem trku, izhaja iz fizike. Natančneje Newtonovega zakona akcije in reakcije. Ta zakon pravi, da bo mirujoče telo povratno delovalo na telo, ki ga bo udarilo z enako energijo kot telo, ki bo za-

delo mirujoče telo. Glede na to, da je zid nepomičen, se avtomobilu, ki je zadel ob zid, vrača vsa energija. V osnovi velja, da je udarec vozila s hitrostjo 60 km/h enakovreden čelnemu trku dveh enako težkih vozil, ki se gibljeta s takšno hitrostjo. Če bi bila vozila idealno toga, torej se v primeru trka ne bi deformirala, bi se teoretično trenutno zaustavila. Takšna zaustavitev bi povzročila velik pospešek teles potnikov, ki bi trčenje telesa ob trdno površino s takšnim pospeškom le težko preživel. Zato se današnji avtomobili konstruirajo, kot smo že zapisali, tako da imajo sprednje in zadnje deformabilne cone, ki naj bi absorbirale čim večji del energije udarca. Energija udarca se namreč porablja prav za gnetenje deformabilnih con, s tem pa se tudi do določene mere porablja. Po drugi strani pa je potniška kabina izvedena čim bolj togo, da bi se čim manj deformirala, saj tako zagotavljamo zanesljivost delovanja varnostnih naprav v njej.



Vsi preizkusni trki se ne izvajajo pod enakimi pogoji. Hitrost je sicer bolj ali manj enaka (približno 54 do 60 km/h), razlika pa nastane v tem, ali vozilo udari s svojo celotno širino v oviro (frontalni 100% udarec) ali pa le z določenim delom širine (na primer 60%). Poznamo tudi preizkusni trk, s katerim simuliramo bočni trk; v zadnjem času pa se simulirajo tudi trki vozila in pešcev. V preizkusnih trkih sodelujejo tudi posebne lutke, ki so opremljene s celo vrsto senzorjev, z obliko in maso pa ustrezajo povprečni odrasli osebi. Podatki, ki jih zaznajo senzori na preizkusnih lutkah, so pomembni za proučevanje sil, ki delujejo na človeško telo v primeru trka, prav tako pa tudi za proučevanje mesta udarca telesa v dele kabine vozila. Ne pozabimo, da prav zmanjšanje sil, ki delujejo na potnike v primeru trka, pomembno vpliva na izboljšanje pasivne varnosti. Oceno varnosti po Euro NCAP preskusnem trku za določen avtomobil lahko primerjamo samo za približno enako velike avtomobile. Vsekakor je informacija o rezultatih na Euro NCAP testih za pozorne voznike zelo pomembna, saj se mnogi tudi na osnovi tega odločijo za nakup avtomobila.



Lutka iz preizkusnega trka

Tudi **zasteklitev karoserije** ima nosilno funkcijo, zato sta zadnje in vetrobransko steklo običajno zlepljeni s karoserijo. Pri vezanem varnostnem steklu, ki se večinoma uporablja samo za vetrobranska stekla, sta dve plasti stekla med seboj zlepljeni s plastično folijo. Takšna zgradba v primeru loma preprečuje razpad stekla na drobce in obenem zaradi posebnega načina pokanja ne ovira vidljivosti. V veliki meri zadržuje tudi širjenje razpok. Ostala avtomobilska stekla velikega formata so izdelana iz enoplastnega varnostnega stekla, ki se v primeru loma zdrobi na tope delce, ki ne povzročajo poškodb.

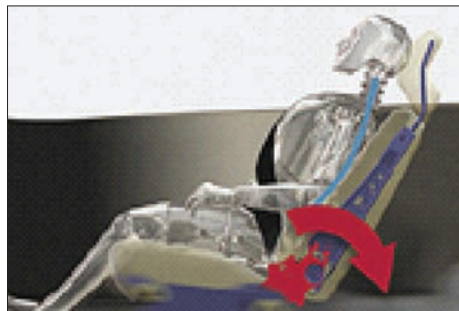
Nekatere vrste vozil imajo vgrajen tudi **sistem za zaščito potnikov pri prevračanju** v odprtem avtomobilu. Sistem deluje tako, da se posebna drogova, shranjena v zadnjem delu avtomobila, sprožita tik preden se avtomobil prevrne; hkrati so okvir vetrobranskega stekla in stebrički prednjih vrat močno utrjeni z jeklom z visoko mejo elastičnosti in čvrsto zasidrani v šasiji oziroma karoseriji avtomobila. Takšna konstrukcija v bistvu predstavlja varnostno kletko na sprednjem delu avtomobila. Sistem vključuje še zategovalnike varnostnih pasov na vseh štirih sedežih. Pri prevračanju avtomobila se pasovi stisnejo ob potnike in jim zagotavljajo največjo možno zaščito.

Varnostni sistem na sprednjih sedežih za **zaščito pred poškodbami hrbtenice in vratu** deluje tako, da zmanjšuje obremenitve vratu in hrbtenice pri trčenju od zadaj pri nizki hitro-

sti. Prednji sedež sledi pomiku telesa nazaj in se nagne tako, da ublaži udarec glave in zgornjega dela telesa ob sedež. Sistem je vgrajen v prednja sedeža in se sproži pri dovolj močnem trčenju.

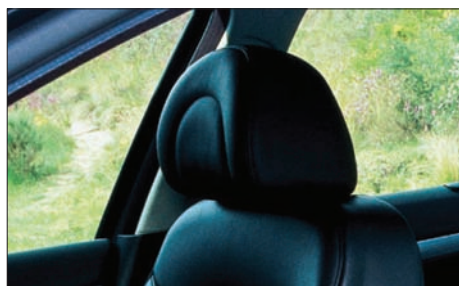


Sistem za zaščito pri prevračanju



Sistem za zaščito hrbtenice in vratu

Sistem aktivnih naslonjal sedežev se aktivira, ko se oseba ob trčenju nasloni na naslonjalo sedeža; takrat se naslonjalo skupaj z vzglavnikom pomakne naprej. Vzglavnik na ta način spremlja gibanje tilnika in onemogoča, da bi glavo grobo odneslo nazaj. Glava in hrbet sta podprta sočasno, kar zmanjšuje obremenitev vratu in skrbi za čim manjšo poškodbo hrbtenice. Obenem pa posebni sistem prepreči spuščanje vzglavnika v primeru udarca od zadaj. Koncept tovrstnega varovanja je sicer težko enoznačno opredeliti kot samo pasivnega, saj je tudi aktiven (skrbi za udobje in varnost med vožnjo).



Aktivno naslonjalo sedeža



Pravilna nastavitev naslonjala za glavo

Aktiven ergonomičen **naslon za nogo** se nahaja med armaturno ploščo in tlemi. Tvori ga kovinska ploščica s plastično prevleko. V primeru trčenja se prečka umakne in tako absorbira energijo udarca, aktivni naslon za nogo pa spremlja njeno gibanje. Na ta način se ohrani kot med voznikovim stopalom in golenico, medtem ko se telo zaradi trčenja pomakne naprej.

Varnostni pasovi, najmanj tritočkovni, so po oceni večine strokovnjakov najpomembnejši element varnosti v osebni vozilu. Imajo le en temeljni cilj, to je preprečiti poškodbe, oziroma omejiti gibanje oseb v smeri vztrajnostne sile. Vedeti moramo, da lahko telo v primeru frontalnega trka dveh približno enakih vozil, ki trčita s približno enako hitrostjo, pospešuje tudi s pospeškom 80 g. Zato je seveda iluzorno upati, da bi lahko gibanje telesa zadržali z držanjem za del konstrukcije vozila.

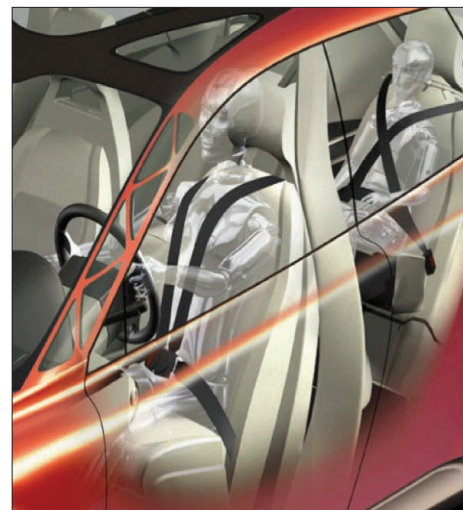
Konstrukcija pasov je v nekaj letih napredovala od preprostih sistemov (Nils Bohlin, Volvo, 1959), do samozatezalnih pasov s pirotehničnimi akumulatorji in vgrajenimi zračnimi blazinami, ki v primeru trka dodatno zategnejo varnostne pasove, da ima telo čim manj prostora za pomik. Na drugi strani pa je vgrajen tudi sistem omejevalnika zatezne sile, ki preprečuje premočne pojemke in preveliko silo telesa na varnostni pas, kar bi lahko povzročilo tudi trajne poškodbe hrbtenice, predvsem najbolj občutljivega vratnega dela.

Varnostni pasovi se po napihnitvi in izpraznitvi zračne blazine sprostijo, da omogočijo odstranitev voznika in sopotnikov iz vozila. Poznamo varnostne pasove za:

- voznika,
- sovoznika,
- potnike na zadnjih sedežih vozila,
- otroke (tudi otroški sedeži z lastnim varnostnim pasom),
- živali in tovor.



Varnostni pas



Varnostni pasovi



Otroški sedež



Pritrdilni sistem ISOFIX



Varnostni pas za pse

Pritrdilni sistem ISOFIX predstavlja sistem za gradnjo otroške varnostne opreme v skladu z navodili mednarodnega standarda ISOFIX. Po njegovi zaslugi je uporaba sedeža zelo enostavna; sedež je vedno pravilno vgrajen in se ga da zlahka odstraniti iz vozila. Ogrodje sedeža zapnete v priključke ISOFIX, ki so nameščeni na sedežu v vozilu med blazino in naslonom sedeža. Pravilno namestitev sedeža potrdi kontrolna lučka. Avtomobil je z ISOFIX pritrditvami opremljen na zadnjih sedežih, pa tudi na prednjem sovoznikovem sedežu, če v vozilo ni vgrajena zračna blazina za sovoznika.

Zračne blazine so bile zamišljene kot sistem pasivne zaščite potnikov, s katerim bi dodatno preprečevali udarec glave ali nekega drugega dela telesa v armaturno ploščo ali druge trdne dele potniške kabine, saj je praksa pokazala, da tudi z varnostnim pasom pripet voznik udari s prsnim košem ali glavo v volanski obroč. Ta pojav lahko pojasnimo z veliko silo, ki se razvije pri trku zaradi mase voznika ali potnika in pospeška telesa v smeri proti točki trčenja. Z uvedbo zračnih blazin, izdelanih iz umetnih mas in z eksplozivnim polnjenjem, ki se v primeru trka napihnejo v delčku sekunde (celoten cikel traja približno dve desetinki sekunde),

kot je prikazano na spodnji sliki, se v izjemno kratkem času vzpostavi mejna plast, ki jo predstavlja zračna blazina (v njej se zaradi vžiga plina povečuje volumen plinov) med človekom in trdno notranjostjo vozila. Eksplozivno polnjenje aktivira senzor, zadolžen za nadzor pojema vozila. Zračne blazine se zaradi zagotavljanja vidljivosti, takoj ko se maksimalno napihnejo in ublažijo udarec potnika, tudi izprazni.



Voznikove in sovoznikove zračne blazine



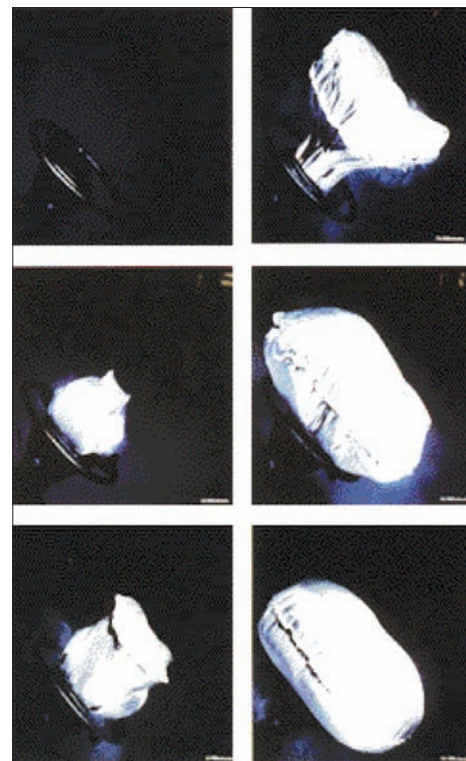
Čelna zračna blazina

Sodobni avtomobili so opremljeni z več zračnimi blazinami in imajo vgrajene računalniške sisteme za določitev vrste trka, ki so sposobni določiti intenzivnost in vrsto trka, saj merijo pospeške in pojeme v vseh smereh, tako da se ob bočnem in stranskem trku sprožijo le tiste zračne blazine, ki dejansko ublažijo posledice trka. Zračne blazine so največkrat polnjene z dušikom, ki ne gori in je nestručen, prostornina blazin pa je odvisna od namena varovanja in lege blazine v vozilu. Voznikova in sovoznikova zračna blazina ščitita glavo, obraz in prsni koš pri čelnem trku. V najnovejših vozilih je skorajda že standardna oprema sistem za programirano, dvostopenjsko polnjenje prednjih zračnih blazin. Tako se dinamični udarec človeškega telesa znatno zmanjša, s tem pa tudi tveganje za hujše poškodbe. Blazini nadzorujeta silovitost trka in se tudi napihnejo glede na silovitost trka s polno prostornino pri velikih udarcih in le delno pri manjših udarcih. V primeru manjšega trka, kjer zračne blazine niso potrebne, se sprožijo le zategovalniki varnostnih pasov. Sovoznikovo zračno blazino lahko po potrebi izklopite, na primer pri namestitvi otroškega sedeža na sovoznikov sedež.



Stikalo za izklop sovoznikove zračne blazine

Vse pogostejše pa so vozila opremljena še z **bočnimi zračnimi blazinami**, ki varujejo bočni del telesa in **zračnimi zavesami**, ki varujejo glave potnikov. Zračna zavesa lahko varuje tako na sprednjih kot na zadnjih sedežih. Napihne se le pri bočnem trku, da zaščiti glave vseh potnikov na stranskih sedežih. Nekateri proizvajalci vozil so v svoja vozila uvedli še dodatne zračne blazine, ki varujejo še druge dele telesa (na primer kolena voznika). Zračna zavesa za vse potnike in bočni zračni blazini na prednjih sedežih ščitijo glavo in prsni koš potnikov.



Sprožitev zračne blazine



Zračne blazine voznika in sovoznika



Zračna zavesa

Vrhunec trenutnega razvoja, ki ga lahko trenutno lahko najdemo le v vozilih najvišjega cenovnega razreda enega od proizvajalcev vozil, je **sistem PreSafe**. Sistem je zmožen prepoznati kritično situacijo (neizogibno trčenje), zato av-



tomobil pripravi na neizbežno, tako da sedeže in vzglavnike prestavi v optimalen položaj, odbijač pomakne naprej (v primeru čelnega trčenja) in poskrbi za predpripravo varnostnih pasov in zračnih blazin na optimalno delovanje, kar drastično poveča zaščito voznika in potnikov. Sistem voznika tudi opozori, da mora reagirati; če pa voznik tega ne stori, pa varnosti sistem ukrepa namesto voznika.

Zaradi nevarnosti požara ob trku je izredno pomembna tudi **tesnost sistema za gorivo**. Plastični rezervoarji za gorivo v vseh pomembnih lastnostih, kot so masa, možnost preoblikovanja in tesnjenja, prekašajo pločevinaste izvedbe. Najbolj varno mesto za vgradnjo rezervoarja je naletno varni predel vozila pred zadnjo premo.

ZAKLJUČEK

Varnostna oprema v avtomobilih je iz dneva v dan bolj bogata in učinkovita. Konstruktorji vozil nenehno uvajajo v zgradbo vozil nove in nove varnostne elemente. Vedeti moramo, da je edini vzrok za vgrajevanje tovrstne opreme v sodobna vozila reševanje človeških življenj. Vsekakor pa se moramo kot vozniki ali drugi udeleženci v prometu vedno zavedati, da je učinkovitost še tako kvalitetne opreme za zagotavljanje pasivne ali aktivne varnosti omejena z nepravilno uporabo ali s precenjevanjem sposobnosti opreme. Največji prispevek k varnosti ima še vedno človek, ki z vozilom upravlja ali je na kakršenkoli drug način udeležen v prometu.

Predstavili smo le nekaj konstrukcijskih varnostnih elementov sodobnega vozila. Osredotočili smo se le na tiste, ki so se nam zdeli zares pomembni, kar pa seveda še ne pomeni, da ostali elementi varnosti niso pomembni. Dejstvo je, da avtomobil brez elementov varnosti ni uporaben v sodobnem prometu; v mnogih

primerih se s takšnim avtomobilom sploh ne smemo prevažati.

Naj bo varnost nekega vozila še na tako visokem nivoju, se bodo tragične nesreče še vedno dogajale. Vzrok zanje lahko iščemo predvsem v nespoštovanju prometnih pravil, prav gotovo pa tudi v nerazumevanju osnovnih karakteristik avtomobila, značilnosti njegovega obnašanja na cesti in ne nazadnje v precenjevanju njegove varnostnotehnične opreme. Noben ABS sistem ne bo v kritični situaciji pravočasno zaustavil pretirano hitrega vozila, in tudi nobena zračna vreča ne bo pripomogla k temu, da bomo obdržali celo glavo. Vedimo, da proizvajalci vozil le ta konstruirajo na varnost pri približno 60 km/h, nikakor pa ne za hitrosti, ki jih večina vozil, ki jih danes srečamo na cesti, dosega pri polni obremenitvi. Vozniki se moramo v vsakem trenutku zavedati, da so elementi varnosti le pripomoček za preprečevanje nesreč in zmanjševanje posledic. Dejanska varnost v prometu pa je odvisna od voznikov samih in njihove kulture vožnje. Vsak voznik bi moral poznati svoje vozilo in se zavedati njegove dejanske varnosti.

In ne pozabimo: vozite pametno, naj se vam nikamor ne mudi, saj hitrost ubija.

Literatura

1. Harl, Boštjan in Marko 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 svet za promet.
3. Ček, 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. Avto Fokus. 2006. Tehnika. Zračne blazine rešujejo življenja. Dosegljivo: <http://www.polet-press.si/stare/76/tehnika.htm> [Februar, 21, 2006].
6. Avtoin. Slovenska avtomobilistična spletna revija. 2006. Dostopno: <http://www.avtoin.com/> [Februar, 21, 2006].
7. Motorevija. 2006. Nasveti in tehnika. Tehnika. Združena varnost. Dosegljivo: http://www.motorevija.si/l3.asp?L1_ID=39&L2_ID=58 [Februar, 21, 2006].
8. Motorevija. 2006. Nasveti in tehnika. Tehnika. Euro NCAP preskusni trki. Dosegljivo: http://www.motorevija.si/l3.asp?L1_ID=39&L2_ID=58 [Februar, 21, 2006].
9. Opel. 2006. Dosegljivo: <http://www.opel.de/> [Februar, 20, 2006].
10. Saab. 2006. Dosegljivo: http://www.saab.com/main/image/features/2005/95_XL_narrow.jpg [Februar, 20, 2006].
11. In. 2006. Euro NCAP. Dosegljivo: http://www.in.gr/auto/parousiaseis/in_EuroNCAP [Februar, 21, 2006].
12. Felag islenskra bifredaeigenda. 2006. Euro NCAP 2004. Dosegljivo: <http://www.fib.is/index.php?ID=369&adalmenu=13> [Februar, 21, 2006].
13. Auto. 2006. Euro NCAP. Dosegljivo: <http://fr.cars.yahoo.com/050629/194/t2/4hd69.html> [Februar, 21, 2006].
14. D&W. 2006. Kindersitz Universal. Dosegljivo: <http://www.duw.de/tuning/kindersitz-universal.p1052336> [Februar, 21, 2006].
15. Der Airbag. 2006. Dosegljivo: <http://www.deutsches-museum-bonn.de/exponate/airbag> [Februar, 21, 2006].

Dušan Kolarič, udis.,
Višja prometna šola Maribor

PRVA POMOČ REŠUJE ŽIVLJENJA

V davnini so srce povezovali s središčem vsega človeškega bitja, čutenja, osebnosti, celo mišljenja; že antični zdravniki so opazovali, da se ob močnejših čustvenih pretresih hitrost bitja srca poveča, kar so si tolmačili s tem, da je prav v srcu vzrok »srčnih bolečin« ob - denimo - neuresničeni ljubezni.

Danes vemo, da ima srce predvsem funkcijo mišične črpalke, ki po telesu poganja življenjsko tekočino – kri. Ta organom prinaša zanje pomembna hranila (krvni sladkor - glukozo, kisik ...), ki so neobhodno potrebni za njihovo nemoteno delovanje. Danes vemo tudi to, da se srce s hitrejšim utripom odziva le na povečane potrebe organizma po kisiku in hranilih, ki so svoj vzrok dobile drugod in ne v srcu samem.

Srce kljub tej »banalni« dejavnosti ostaja simbol ljubezni.

Seveda pa lahko vzrok spremenjenega delovanja srca najdemo tudi v srcu samem. Bolezni srca in ožilja so že dolgo vrsto let na prvem mestu med vzroki obolevnosti in smrtnosti v razvitem svetu.

Nekatera bolezenska stanja in poškodbe velikokrat ogrožajo človeško življenje, saj lahko privedejo do zastoja dihanja in delovanja srca. Velika večina organov v človeškem telesu nastalo motnjo v prekrvitvi in prehrani lahko, do

določene mere in za relativno dolg čas, brez večjih posledic prenese. Tega pa žal ne moremo trditi za naše možgane, ki so dejansko tisti središčni organ, katerega funkcije so včasih povezovali s srcem. Možgani vršijo zelo pomembne naloge, kot so uravnavanje dihanja, bitja srca, prebave, mišljenja, gibanja, govora, pisanja, zahtevnih ročnih opravil ... Prehranjujejo se skoraj izključno samo s sladkorjem (glukozo), ki jo lahko presnovijo le ob prisotnosti kisika. Pomanjkanje kisika ob zmanjšani prekrvitvi ali

zmanjšanim dotoku kisika lahko možgani brez večjih posledic prenesejo v povprečju le za približno 4 minute (od 3 - 5 minut). Po tem času pa na njih lahko pride do nepopravljivih posledic in motenj v njihovem delovanju.

Človek, ki doživi zastoj dihanja in bitja srca, sam ne zmore ohranjati zadostne predihanoosti pljuč in prekrvitve možganov z delovanjem srčne mišice. Zato je pri človeku s srčnim zastojem nujno potrebno takoj pričeti s temelj-

nimi postopki oživljanja, če želimo ohraniti njegovo življenje oziroma kvaliteto življenja, ki jo je imel do sedaj.

Veliko ljudi iz takšnih ali drugačnih razlogov ne upa ali noče pomagati človeku, ki je utrpel srčni zastoj: laiki imajo pogosto pomanjkljivo znanje prve pomoči, nekateri pa se le bojijo, da bodo ob sicer dobrem znanju ravnali napačno. Nekateri se bojijo, da jih bodo drugi očividci ocenjevali in kritizirali ob tem, ko bodo »nestrokovno« ravnali, strah jih je morebitne okužbe ob stiku z neznanim nezvestnim človekom, nenazadnje pa se morda bojijo smrti in morebitnega bližnjega srečanja z njo.

Prav je, da bi se ljudje zavedli, da je nudenje prve pomoči, sploh če ta neposredno rešuje življenje ali njegovo kvaliteto, nekaj najlepšega, kar človek lahko podari sočloveku, hkrati pa naj bi nas k temu zavezoval tudi moralni čut.

Čas, ki poteče od prvega klica na številko 112 pa do prihoda reševalcev na kraj življenjsko ogrožajočega dogodka, je v Sloveniji v povprečju dobrih 10 minut. To je kar 6 minut več od tistega časa, ko so možgani morda že utrpeli nepovratne poškodbe in bo pomoč reševalcev morda že nepotrebna ali pa bo oživljeni človek preživel s hudo možgansko poškodbo. Nujno je torej s temeljnimi postopki oživljanja (TPO) prirediti čim prej.

Da pa bi znali ob tem pravilno ravnati, je znanje o oživljanju treba redno osveževati. Tudi zdravstveni delavci, ki se s tem problemom ne srečujejo redno vsakodnevno, obnavljajo znanje TPO. Za laike, ki se s problemi zdravja, boleznimi, življenja in smrti srečujejo redkeje, pa je obnavljanje znanja še toliko pomembnejše, saj so prav oni tisti, ki so običajno prvi na kraju življenjsko ogrožajočega dogodka.

Pomemben prispevek k boljšemu preživetju bolnikov s srčnim zastojem prinaša tudi uvedba avtomatskih in polavtomatskih električnih defibrilatorjev na javnih mestih, na katerih se pričakuje, da se bo zgodil vsaj en zastoj srca v obdobju dveh let. V Sloveniji so nameščeni v Cankarjevem domu, v Kliničnem centru, na Medicinski fakulteti, v Hali Tivoli, na Kongresnem trgu, v nekaterih lekarnah, v oddaljenih zdravstvenih domovih in drugod. Defibrilacija v obdobju 3 - 5 minut po zastoj srca nudi kar 50 - 75 odstotno dolgoročno preživetje.

Avtomatski električni defibrilator (AED) je naprava, ki jo zmore uporabljati tudi laik, saj mora ta le pritrditi elektrode na nezvestnega s srčnim zastojem, naprava pa se sama odloči, ali bo bolniku dovedla električni šok. Polavtomatski električni defibrilator lahko uporabljajo le izučeni laiki (predvsem gasilci, policisti, varnostniki, reševalci in nekateri laiki); naprava analizira srčni ritem bolnika, reševalec pa mora sam izvršiti električni šok, pri čemer ga naprava z glasovnim poveljem vodi pri delu.

Kljub uporabi AED pa je neobhodno potrebno zagotavljati umetno dihanje in krčenje srčne mišice, ki ga dosežemo s pravilno zunanjo masažo srca. Če umetnega dihanja (kljub uporabi priročne maske, ki jo dobimo v vsaki lekarni) ne želimo izvajati, je priporočljivo izvajati vsaj zunanjo masažo srca. Tudi le zunanja masaža srca dokazano rešuje življenja.

PRISTOP K NEZAVESTNEMU OD-RASLEMU ČLOVEKU, KI MORDA POTREBUJE TUDI OŽIVLJANJE ZARADI ODSOTNOSTI SPONTANEGA DIHANJA IN BITJA SRCA

- Najprej zavarujemo kraj dogodka in poskrbimo za lastno varnost (odklop električnega toka ipd.).
- Ko pristopimo k nezvestnemu, ga najprej primemo za rame, nežno (zaradi možnosti poškodbe hrbtenice) stresemo in pokličemo ter glasno vprašamo: »Ali ste v redu?«.
- Če se nezvestni ne odzove in če smo na kraju dogodka sami z nezvestnim, glasno zakličemo: »Na pomoč!« v upanju, da se v bližini nahaja kdo, ki nam bo pri oživljanju pomagal.
- Običajno poklekemo na desno stran nezvestnega. Nezvestnemu moramo najprej sprostiti dihalno pot s tem, da mu **previdno** vzvrtnemo glavo vznak in dvignemo spodnjo čeljust, s čimer dvignemo ohlapen jezik stran od stene žrela in omogočimo zraku prost vhod v grlo in spodnja dihalna.
- Ko smo sprostiti dihalno pot, preverimo, ali nezvestni spontano diha; to storimo s pomočjo treh čutil:
 1. **OPAZUJEMO** prsni koš nezvestnega, če se dviga in spušča v ritmu dihanja,
 2. **istočasno** nad njegovimi usti in nosom (s svojim levim ušesom) **POSLUŠAMO**, če slišimo dihalne šume pri vdihu in izdihu,
 3. **ob tem** lahko tudi **ČUTIMO** njegovo morebitno izdihano sapo na svojem (levem) licu.

Znake spontanega dihanja iščemo največ 10 sekund.

- Če zaznamo znake prisotnosti spontanega, samostojnega dihanja, ga obrnemo v bočni položaj oziroma položaj za nezvestnega; s tem manevrom zagotovimo prehodnost dihalnih poti. Ta položaj zagotavlja, da se jezik umakne z zadnje stene žrela in ne zapira vohoda v grlo.
- Osebi, ki je pomodrela, sprostim dihalne poti z razrahljanjem ovratnika.
- Preprečiti moramo tudi podhladitev; nezvestnega pokrijemo z odejo.
- **Pokličemo na telefonsko številko 112** in med čakanjem na reševalno ekipo nadzorujemo stanje nezvestnega človeka, občasno preverimo tudi ustreznost dihanja in polnosti ter frekvence pulza. Ob vsakršni spremembi (prenehanju dihanja ali prenehanju bitja srca) je potrebno pričeti s postopki kardio-pulmonalnega oživljanja.
- **Če znakov samostojnega dihanja ni moč zaznati**, laiki ne tipajo pulza, ker je preveč zamudno in za laika težko ugotovljivo, pač pa:
 1. pokličejo reševalce na telefonsko številko 112 (če so sami in če tega ni storil že kdo, ki je bil prav tako očividec dogodka),
 2. dispečerju je treba povedati, KDO je pri telefonu, KJE se je dogodek zgodil in KAJ se je zgodilo; povedati je potrebno, da imamo ob sebi nezvestnega človeka brez znakov življenja, ki mu bomo nudili prvo pomoč s kardio-pulmonalnim oživljanjem.
- Če je na kraju dogodka še kak očividec, naj

steče po AED. Če smo na kraju dogodka sami, stečemo po AED ob tem, ko kličemo reševalce.

- Če je ob nezvestnem ostalo več očividcev z znanjem oživljanja, naj se pri tem izmenjujejo, ker je pravilno oživljanje izredno naporno in od reševalca zahteva zelo veliko fizične energije.
- Po opravljenem klicu na telefonsko številko 112 TAKOJ pričnemo z oživljanjem.
- **Oživljanje pri odraslem pričnemo z zunanjo masažo srca:**
 1. ne zamujamo se z iskanjem mesta masaže srca po metodi tipanja rebrnega loka, temveč mesto masaže srca določimo na sredini prsnega koša,
 2. peto ene (običajno dominantne) roke položimo na mesto masaže, drugo roko položimo na prvo roko in sklenemo prste med njima,
 3. na spodnjo tretjino prsnice pritiskamo **z iztegnjenimi rokami** s težo svojega telesa pravokotno na podlago,
 4. pravilna tehnika zunanje masaže srca prsnico vtisne za približno 1/3 globine prsnega koša (približno 3 do 4 cm); masažo izvajamo s frekvenco 100 vtisov na minuto, pri čemer rok ne odmikamo stran s prsnega koša, da nam te ne poskakujejo po njem; vtis pa naj traja enak čas kot sprostitve.
- Po 30 vtisih prsnice nezvestnemu vzvrtnemo glavo (sprostim dihalno pot), s palcem in kazalcem leve roke zatismo nosnice, odpremo usta nezvestnega, jih dobro objamemo s svojimi, da stik dobro tesni in ne prepušča zraka ter damo dva vpiha po metodi »usta na usta«, pri čemer naj vsak od njiju traja po 1 sekundo; ob tem s kotičkom očesa opazujemo, ali se prsni koš dviga ob naših vpihih in spušča, ko usta odmaknemo stran od ust nezvestnega.
- Pri umetnem dihanju je priporočljiva uporaba posebne maske, ki preprečuje morebitno okužbo reševalca s strani nezvestnega, saj ima poseben filter in enostranski ventil, ki omogoča prehod zraka le v eni smeri. Uporaba maske bo preprečila morebiten odpor pri dajanju umetnega dihanja neznanemu nezvestnemu človeku, za katerega ne vemo, če ne prenaša kake nalezljive bolezni dihal.
- Po dveh vpihih nadaljujemo z zunanjo masažo srca.
- **Razmerje masaže srca:umetno dihanje** naj v petih ciklikih (približno 2 minuti) poteka v razmerju 30:2.
- Po opravljenih petih ciklikih **ne iščemo pulza** na žilah vratu, temveč pustimo avtomatskem električnemu defibrilatorju, da analizira srčni ritem:
 1. že med kardio-pulmonalnim oživljanjem naj eden od ostalih očividcev pripravi elektrode avtomatskega električnega defibrilatorja in jih po navodilih nalepi na prsni koš nezvestnega,
 2. po 2 minutah kardio-pulmonalnega oživljanja bo naprava analizirala srčni ritem nezvestega in v primeru bolezenskega srčnega ritma svetovala sprožitev električnega sunka.



• **PRI ANALIZI SRČNEGA RITMA in PRI SPROŽITVI ŠOKA SE MORAJO VSI REŠEVALCI ODMAKNITI OD ČLOVEKA, KI GA OŽIVLJAJO IN OD SAMEGA AED, da pride do pravilnega odčitavanja srčnega ritma in da ne pride do nepotrebnih poškodb reševalcev samih.**

- Če ritem srca ne ustreza takemu, ki bi ga AED lahko preobrnil v normalnega, oziroma po dovedenem šoku s strani AED, nadaljujemo z izmeničnimi masažami srca in umetnim dihanjem v razmerju 30:2 še nadaljnji 2 minuti (pet ciklusov), ko zopet analiziramo srčni ritem s pomočjo AED.
- V vseh navedenih postopkih je **NAJPOMEMBNEJŠA pravilna ZUNANJA MASAŽA SRCA**; POMEMBNEJŠA JE CELO OD DEFIBRILACIJE in tudi pogojuje njen uspeh.
- Navedene postopke ponavljamo do prihoda reševalcev, ki bodo k nezavestnemu pristopili tudi z zdravili.

KOLIKO ČASA OŽIVLJAMO?

- **Oživljamo, dokler s postopki ne uspe- mo oživeti navidezno mrtvega človeka,**
- **oživljamo, dokler na mesto dogodka ne pridejo reševalci in**
- **oživljamo, dokler zmoremo in nismo popolnoma izčrpani.**

POSEBNOSTI OŽIVLJANJA DOJENČKOV IN OTROK

Laični reševalci, ki ne poznajo postopkov oživljanja dojenčkov in malih otrok, naj pri oživljanju postopajo tako, kot so se naučili pri postopkih oživljanja odraslih, z nekaterimi izjemami:

- NAMESTO ZAČETNE MASAŽE SRCA **PRI DOJENČKU IN OTROKU NAJPREJ IZVEDEJO PET REŠILNIH VDIHOV,**
- sledi približno 1 minuta kardio-pulmonalnega oživljanja, **PREDEN poiščejo pomoč reševalcev s klicem na telefonsko številko 112 (kadar so sami),**
- če je prisotnih več reševalcev, seveda eden od njih TAKOJ kliče reševalce na pomoč.

Pravilno zaporedje temeljnih postopkov oživljanja:

1. Zagotovimo varnost reševalca in otroka.
2. Glasno pokličemo: »Na pomoč!«, da pritegnemo pozornost drugih očitidcev.
3. Preverimo odzivnost dojenčka oz. otroka:
 - nežno ga stresemo in glasno vprašamo: »Ali si v redu?«,
 - ne stresamo otrok s sumom na poškodbo hrbtenice.

Zdrav dojenček se bo na to odzval s kremženjem, jokom, gibi, otrok pa bo lahko podal tudi ustni odgovor.

- Če otrok odgovori z odgovorom ali premikanjem, ga pustimo v položaju, v katerem smo ga našli, poskrbimo za njegovo varnost, preverjamo njegovo stanje in poiščemo pomoč. Redno preverjamo stanje njegove zavesti in dihanja.
4. Neodzivnemu otroku sprostimo dihalno pot:
 - **dojenček** naj leži na hrbtu **z glavico v nevtralnem položaju** (je ne vzvračamo, kot pri otroku in odraslem) in mu **dvignemo spodnjo čeljust,**
 - **otrok** naj leži na hrbtu, levo roko položimo na njegovo čelo in mu nežno **vzvrmemo glavo,** s prsti desne roke pa mu **privzdignemo spodnjo čeljust.** Ne pritiskamo na mehka tkiva pod brado, da ne ogrozimo prehodnosti dihalne poti,
 - če sumimo na poškodbo vratne hrbtenice, poskusimo sprostiti dihalno pot samo s privzdigom spodnje čeljusti.
 5. Poiščemo znake spontanega dihanja; iščemo jih največ 10 sekund. Z levim ušesom nad otrokovimi usti in s pogledom uprtim, v njegov prsni koš, **gledamo,** če se dviguje prsni koš v ritmu dihanja, **poslušamo,** če so prisotni dihalni šumi in **čutimo** morebitno otrokovo sapo na svojem licu.
 6. Če otrok diha normalno, ga obrnemo v položaj za nezavestne in ves čas nadziramo njegovo dihanje.
 7. Če ne najdemo znakov spontanega dihanja:
 - dojenčkom damo umetno dihanje »usta na NOS IN USTA«; vpih naj traja 1 – 1,5 sekunde, tako da se prsni koš vidno dvigne;
 - tudi pri manjših otrocih lahko uporabimo

metodo usta na nos in usta, večjim otrokom pa bomo umetno dihanje lažje dali po metodi, ki jo uporabljamo pri odraslih; vpih v dihalne poti naj traja 1 – 1,5 sekunde, tako da se prsni koš vidno dvigne;

- vzdržujemo glavo v vzvrnjenem položaju in z dvignjeno čeljustjo ter opazujemo, kako se prsni koš spušča ob pasivnem izdihu;
 - postopek ponovimo petkrat.
8. Ocenimo znake dobrega krvnega obtoka (spontano gibanje, kašljanje, jok, dihanje); iščemo jih največ 10 sekund.
 9. Če so znaki dobrega krvnega obtoka prisotni, nadaljujemo z umetnim dihanjem, dokler dojenček ali otrok ne zadiha sam.
 10. Če ni znakov dobrega krvnega obtoka (ali pulza), začnemo z zunanjo masažo srca, ki jo združimo z umetnim dihanjem. Laiki uporabijo razmerje **30:2.**
 11. Masažo srca izvajamo:
 - na mestu, ki je eno debelino prsta nad mestom, kjer se združita rebrna loka;
 - tako, da pri dojenčkih pritiskamo na prsnico z dvema prstoma (kazalcem in sredincem ali sredincem in prstancem), položeni- ma drugega ob drugem na spodnjo tretjino prsnice. (pri dveh reševalcih se lahko uporabi tudi metoda, pri kateri z obema rokama objamemo dojenčkov trup tako, da so prsti na hrbtu, s palčema pa pritiskamo na spodnjo tretjino prsnice);
 - da pri otrocih peto dlani dominantne roke položimo na mesto masaže in na prsnico pritiskamo **z iztegnjeno roko** s težo svojega telesa, pravokotno na podlago, pri večjih otrocih pa lahko uporabimo enako metodo kot pri zunanji masaži odraslih, s tem da drugo roko položimo na prvo roko, sklenemo prste med njima in masažo izvajamo z dvema rokama;
 - da prsnico vtiskamo za 1/3 globine prsnega koša;
 - s frekvenco 100 vtisov na minuto;
 12. Z oživljanjem nadaljujemo dokler:
 - dojenček oziroma otrok ne pokaže znakov življenja (spontano dihanje, jok, kašelj, premikanje),
 - ne pridejo reševalci,
 - se ne izčrpamo.

Uršula Tišler, abs. med.

Območno združenje Rdečega križa Ljubljana



RECARO DAN V SLOVENIJI

Podjetje **BOB & ČENČA** v slovenskem prostoru že več kot 20 let nudi otroške avtosedeže. **RECARO** dan v Sloveniji je potekal 15. junija na Gospodarskem razstavišču s predstavitvijo otroških in avtosedežev. Predstavitve je bila namenjena medijem in širši javnosti. Velikokrat smo se odzvali tudi prošnji staršev, katerih otroci so potrebovali posebej prilagojen sedež, saj so svojega otroka želeli varno voziti v avtu. Nadaljnji razvoj podjetja se je usmeril v partnersko sodelovanje s svetovnim proizvajalcem avtosedežev **RECARO**.

RECARO je znan svetovni izdelovalec sedežev z glavnim sedežem v Nemčiji. Svoje prestižno ime si je zagotovil v kar sto letih svojega delovanja. Še posebej velik sloves žanje med ljubitelji hitrosti in športnih avtov, saj je z njihovimi sedeži opremljena cela vrsta dirkalnih in športnih avtov. Z rastjo podjetja je RECARO širil tudi število različnih proizvodov in tako, na primer, na njihove sedeže pogosto sedemo tudi na letalih. V iskanju novih tržnih niš so se pred leti lotili tudi izdelovanja otroških sedežev in izkušnje iz avtomobilskega športa so uporabili tudi pri izdelavi otroških varnostnih avtosedežev. Že njihov prvi izdelek je pokazal inovativen in tehnično napreden pristop v izdelavi otroškega sedeža, pa tudi težnjo, da bi bili tudi ti njihovi izdelki v najvišjem kakovostnem razredu.

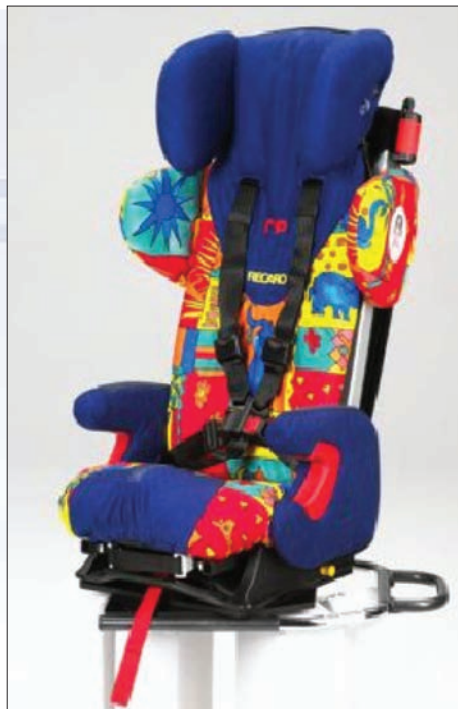
Sedeži ne predstavljajo le vrhunskega udobja, pač pa tudi vrhunsko varnost, ki jo stalno kontrolirajo s številnimi testiranjmi trčenj. Tudi na raznih testih so vedno med najbolj ocenjenimi. Kot dolgoletni proizvajalci poznamo velike težave staršev otrok, ki potrebujejo posebno nego in zato tudi veliko voženj z avtom. Na predstavitvi Dan RECARA v Sloveniji smo poudarili posebno izvedbo otroškega avtosedeža RECARO-Reha, s katerim želimo predstaviti staršem možnosti ustreznega in varnega prevoza otroka s posebnimi potrebami ter obenem spodbuditi pristojne organe, ustanove in podjetja k lažjemu nakupu sedežev za to populacijo otrok.



100 let RECARA

Zgodovina danes dobilnega nemškega proizvajalca sedežev za osebna in tovorna vozila sega v daljno leto 1906, ko je mojster sedlarstva Wilhelm Reutter ustanovil inovativno podjetje za proizvodnjo koles in ogrodij v Stuttgartu. Že v letu 1932 je podjetje zaposlovalo 400 delavcev. Leta 1935 je podjetje podpisalo pomembno pogodbo o izdelovanju karoserij za podjetje Porsche, za prvi VW, "hrošč". Leto 1939 je zaznamovala smrt ustanovitelja podjetja.

Leta 1960 se je podjetje priključilo Porscheju in dobilo novo ime, nastalo iz REutter in CAROsserien, torej RECARO. Najprej so izdelovali sedeže za porsche. Leta 1965 pa je bil na



avtomobilskem salonu predstavljen njihov prvi športni sedež.

Pričetek izdelovanja sedežev za letalski program sega v leto 1971 in pomeni drugi mejnik v zgodovini podjetja RECARO.

V letu 1973 so proizvodnjo preselili iz Stuttgarta v Kirchheim/Teck.

Še večji uspeh se je pojavil z leta 1993 predstavljenim sedežem Ergomed, uspeh pa so v nadaljevanju še povečevali kasneje predstavljeni sedeži: Trend, Style in serija Sport.



ZAKAJ RECARO AVTOSEDEŽ

Ergonomija, udobje sedenja in varnost. RECARO proizvodi so tako svojevrstni in individualni, kot ljudje, za katere so izdelani! Vožnja je delo in sedež je delovno mesto. V sedanjem času 60% dneva presedimo in zaradi tega veliko ljudi trpi zaradi bolečin skeleta, še posebej hrbtenice (vedno več je mladih, katerim se že po 35 letu starosti pojavijo prvi znaki bolečin v hrbtenici). Vsak 8. od 10 ljudi ima probleme s hrbtenico. Ena tretjina vseh bolniških je zaradi bolečin v hrbtenici in za zdravljenje bolečin se nameni zelo veliko denarja. Sedenje v avtu je lahko velik problem. Zelo pomembna je pozicija sedenja, saj ste potencialni bolnik, če več



kot 3 ure na dan slabo sedite. Pomembno je tudi, da lahko poljubno nastavite funkcije sedeža, da vam ta telo "oprime", prav tako pa tudi zračenje sedeža.



Varnost, udobje, ergonomija, dizajn in kakovost - to so bili glavni pojmi, ki so jim RECARO-vi strokovnjaki posvetili posebno pozornost. Rezultat je brezkonkurenčna vrsta otroških avtosedežev. Tako kot njihov veliki brat avtosedež, so vsi izdelki iz linije RECARO Young odlični in poznani zaradi njihovih izvrstnih značilnosti. Le pri RECARU obravnavajo otroške sedeže kot avtosedeže in jih zato testirajo skladno s strogi zahtevami avtomobilske industrije. Še več - uporabljajo le inovativne in visoko kakovostne materiale. RECARO Start je prvi otroški avtosedež na tržišču, ki ima cevasto ogrodje iz aluminija in vgrajen zvočni sistem.



Inovacije RECARA

Isofix je mednarodni, zahtevam prilagojen pri-trjevalni sistem za otroške avtosedeže skupine 0+ in I (od rojstva do 18 kg otrokove teže).





Igraj se varno - RECARO Isofix System

V avtomobilu se nahajajo pritrditvene točke za varno pritrnitev otroškega varnostnega sedeža Isofix (v karoseriji avtomobila so posebne zaponke pod naslonom sedeža). Gre za standardiziran sistem pritrditve, ki omogoča, da se RECARO Isofix System otroški sedež hitro, trdno in predvsem brez napak pri montaži namesti v avto. Podstavek je varen in stabilen temelj za RECARO Young Profi plus avtosedež (uporaben do približno 15 mesecev otrokove starosti) in RECARO Expert plus (do približno 4 in pol let otrokove starosti).

Prednosti RECARO Isofix Systema:

- Enostavnejša pritrnitev sedeža v avto; možnosti za nepravilno pritrnitev se močno zmanjšajo.
- Optimalna zaščita, ki omogoča neposreden stik med Isofix Systemom in avtomobilskim sedežem.
- RECARO Isofix podstavek ustreza ECE skupinami 0+ in I. Tako je potreben le enkratni nakup, uporabljate pa ga za dva sedeža.
- Uporaba obeh avtosedežev (RECARO Young Profi plus in RECARO Young Expert plus) je mogoča tudi v avtomobilih brez Isofix pritrtilnih točk (v tem primeru sedež pritrdate s 3-točkovnim varnostnim pasom, ki je v avtu).

RECARO SLOVENIJA

V našem razstavnem prostoru lahko vidite in preizkusite različne modele avtosedežev za osebne avtomobile (ergonomsko-ortopedske, športne-tuning in dirkalne), celoten program otroških avtosedežev, sedežev za pisarne in se-

deže za posebne namene.

RECARO trening sedenja

Osem točk za pravilno sedenje:

1. S hrbtom se naslonite na sedež, tako da se hrbtenica dotika hrbtišča. Razdalja med robom sedeža in pedali naj bo nastavljena tako, da so vaša kolena rahlo upognjena, tudi ko do konca pritisnete na pedale.



2. Rame pritisnite čim močnejše ob hrbtišče. Kot hrbtišča mora biti tak, da lahko z rahlo pokrčenimi komolci brez problemov dosežete volan (ob pravilni drži volana). Rame se morajo sedeža dotikati tudi med obračanjem volana.



3. Sedež si nastavite dovolj visoko, tako da boste imeli jasen pregled nad napravami in okolico.



4. Nastavite naklon sedišča tako, da z lahkoto pritiskate na pedale. Stegna naj počivajo na sedišču brez čezmerne pritiska. Preverite kot hrbtišča, preden potisnete sedež nazaj.



5. Nastavite dolžino sedeža tako, da so stegna podprta malo nad kolena. Pravilo palca: razdalja med robom sedeža in zadnjim delom kolena mora znašati 2 - 3 prste.



6. RECARO Airmatic sistem® je pravilno nastavljen, ko podpira spodnji del hrbtenice v naravni poziciji.



7. Stranske blazine sedeža

morajo biti tako blizu skupaj, da je zgornji del telesa ob straneh ustrezno podprt brez čezmerne pritiska.



8. Višina naslonjala za glavo mora biti popolnoma poravnana z vrhom glave.



Naklon: razdalja med naslonjalom in glavo mora biti približno 2 cm.

Glavna dejavnost podjetja RECARO je izdelovanje sedežev za osebna vozila. Nekateri sedeži so namenjeni prvi vgradnji, ostali pa so namenjeni naknadni vgradnji oziroma zamenjavi obstoječega - serijskega sedeža z vrhunskim sedežem RECARO. Tu lahko kupec izbira med široko paleto različnih sedežev, pač glede na njegove potrebe in želje.

Sedeži RECARO za osebna vozila so lahko serijsko ali kot dodatna opcija opremljeni s številnimi sistemi za izboljšanje ergonomije in udobja.

Sem sodijo:

- RECARO Vent System: s pomočjo vgrajenih ventilatorjev v sedežu, omogoča dodatno hlajenje, zračenje in s tem preprečuje potenje. Zaradi tega je zmanjšana možnost prehlada (zaradi temperaturne razlike ali vetra) ter tako tudi zmanjšana možnost posledic bolečin v hrbtenici. V mrzlih dneh pa si lahko vklopite ogrevanje sedeža.

- RECARO Airmatic system: vključuje dve ločeni, poljubno napihljivi zračni komori, s pomočjo katerih si lahko po želji v ledvenem delu dodatno podprete hrbtenico in tako zagotovite njen pravilen položaj.

Sedeži RECARO so na voljo v številnih barvnih kombinacijah, v prevlekah iz blaga, umetnega ali naravnega usnja.

Poleg sedežev podjetje nudi vmesne konzole za pritrnitev sedeža v večino avtomobilov. Tako stranka ob menjavi vozila lahko zamenja le konzolo, sedež pa lahko zopet uporabi v novem avtomobilu.

RECARO Slovenija - ČENČA
B. Oblak



Vozimo pametno!

ZA ČISTEJŠI ZRAK V MESTIH

Za nami je EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI, ki je bil letos od 16. do 22. septembra in se zadnji dan zaključil z Dnevom brez avtomobila. Morda bi se lahko vsaj ob tej priložnosti vsak od nas vprašal, kako oz. na kakšen način lahko prispeva k bolj čistemu zraku v mestih. V Ljubljani več kot 30 odstotkov vseh emisij ogljikovega dioksida prispeva promet.



Promet je torej eden izmed glavnih virov onesnaževanja zraka, vzrok podnebnih sprememb, telesnih poškodb, smrti. Onesnaževanje zraka s prometom se najbolj odraža v emisijah dušikovih oksidov, ogljikovega monoksida, hlapnih organskih spojin in trdnih delcev. Ob dnevih močnega sončnega segrevanja se tem škodljivim snovem pridruži še ozon. Promet je tudi eden glavnih virov ogljikovega dioksida, ki največ prispeva h globalnemu ogrevanju Zemlje.



Vsa našeta onesnaževala iz prometa so zdravju škodljiva. Dražijo dihalne poti, povečujejo pogostost astmatskih napadov, povzročajo di-

halne in kardiološke težave, negativno vplivajo na centralno živčevje, dražijo naša čutila ... V mestnih središčih se tem onesnaževalom pridruži še hrup, ki na prometno zelo obremenjenih križiščih lahko doseže vrednost do 90 dB.

Najbrž vsak od nas želi dihati čistejši zrak in zmanjšati hrup v mestu. Po drugi strani pa si želimo tudi hitro in udobno pripeljati na cilj, po nakupih, v šolo in službo. Z nekaj majhnimi, a učinkovitimi ukrepi lahko dosežemo oboje:

- vozimo manj,
- uporabljamo sredstva javnega prevoza,
- vozimo se s kolesom,
- avtomobil vozimo modro.

Svoje opravke lahko združimo na eno mesto, s čimer prihranimo čas in gorivo. V službo se lahko vozimo s sosedi ali znanci in tudi stroške za gorivo si lahko razdelimo. Kratke poti pa lahko prevozimo s kolesom ali gremo peš. Kolo ne onesnažuje, ne povzroča hrupa, zahteva tudi manj prostora. Ne povzroča zastojev, omogoča pa mobilnost tudi nevoznikom. Hkrati pomeni tudi rekreacijo in tako posledično lahko pripomore k boljšemu počutju. Statistike kažejo, da vedno manj ljudi uporablja sredstva jav-

nega prevoza. Od leta 1996, ko je bilo število potnikov, prepeljanih s sredstvi javnega prevoza kar 112 milijonov, je število padlo na 88 milijonov v lanskem letu. Mestni potniški promet v Ljubljani obsega 21 prog v dolžini 233,5 km, pri čemer je najdaljša razdalja do postajališča 500 m.

Če vozimo avtomobil, vozimo modro. Izogibajmo se agresivnemu pospeševanju, zaviranju ter speljevanju. Ne vozimo prehitro in ne obremenjujmo vozila z nepotrebno prtljago. Klimatsko napravo uporabljajmo zmerno. Vozila ne puščajmo v prostem teku. Prazni tek vozila, ki traja več kot 10 sekund, je potratnejši od ponovnega vžiga motorja. Tudi z rednim servisiranjem lahko pripomoremo k zmanjšanju porabe goriva in s tem k manjši količini škodljivih emisij.

SEDEM RAZLOGOV ZA MANJ AVTOMOBILOV V MESTU

- Promet škoduje zdravju.
- Promet povzroča podnebne spremembe.
- Promet slabša kakovost življenja.
- Prometna gneča povzroča ogromne izgube časa.
- Promet povzroča preveč nesreč.
- Promet neopazno povzroča ogromne stroške.
- Promet zavzema preveč prostora.

Povzeto po:

Evropski teden mobilnosti. September 2007. MOL, Zavod za varstvo okolja.

Cvetka Škof

DROBTINICE IZ ZGODOVINE CESTNEGA PROMETA

V času sodobnega prometa si težko predstavljamo, kakšni so bili njegovi začetki. Pravih cest v prazgodovini ni bilo. Utrjene steze so nastale, ko so ljudje hodili po vodo, na lov. Določenih poti so se držale tudi živali. Posledica stalnih smeri gibanja so bile prve poti. Vsako naslednje zgodovinsko obdobje je prispevalo nekaj novega tudi na področju prometa. Današnji čas poleg hitrega, udobnega in gospodarnega cestnega prometa vedno bolj postavlja v ospredje tudi potrebo po prometni varnosti.

V razvoju cestnega prometa se je zgodilo veliko izumov, odkritij, tehničnih izboljšav, ki so pripomogli, da je sedanji cestni promet takšen, kakršen je. V starem veku je bila gradnja cest pogosto povezana z vojaškimi potrebami. Rimske ceste so celo gradili vojaki. Ko so osvajali nova ozemlja, so najverjetneje uporabljali že obstoječe lokalne ceste, po zasedbi ozemlja pa so vzpostavili svoje cestno omrežje. V srednjem veku se je cestni promet marsikje odvijal po ohranjenih rimskih cestah. Mestne ulice pa so bile večinoma v slabem stanju, netlakovane,

v suhem prašne in v mokrem blatne, polne nesnag in opremljene z ozkimi brvmi, da si lahko prišel z ene strani na drugo. Šele v 20. stoletju je razvoj cestnega prometa skokovito napredoval predvsem zaradi razvoja avtomobilizma. Postopek utrjevanja cest, imenovan makadamiziranje po škotskem inženirju Johnu Loudonu McAdamu, so začeli uporabljati pri gradnji cest v 19. stoletju (1815). Na dno ceste so namestili večje skale, nanje zdrobljeno kamenje in čisto na vrh pesek. Nato je svoje delo opravil še cestni valjar. Kasneje so ta postopek izboljšali

tako, da so vrhno plast ceste polili s katranom, kar je onemogočilo prodiranje vode v spodnje plasti in zmanjšalo prašenje.

Prva avtocesta, dolga 10 km, je bila zgrajena leta 1921, osem let kasneje pa se je z gradnjo avtoceste Koln-Bonn pričelo obdobje gradnje modernih cest. Prvi odsek sodobne štiripasovne avtoceste v Sloveniji (in Jugoslaviji) Vrhnika-Postojna je bil zgrajen med leti 1970 in 1972 in dolg dobrih 30 km. Ob odprtju tega odseka se je Slovenija postavila ob bok dvajsetim evrop-





Ohranjena rimska cesta v Pompejih
(vir: <http://sl.wikipedia.org>, 17.9.2007)

skim državam, ki so takrat že imele avtocestno omrežje. Za gradnjo prve slovenske avtoceste je bilo potrebnega veliko znanja in tudi finančnih sredstev, katerih del je prispevala Mednarodna banka za obnovo in razvoj. Potrebe po sodobnih cestnih povezavah še danes spodbujajo gradnjo novih avtocestnih povezav (Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji).



Viadukt Črni Kal
(vir: <http://sl.wikipedia.org>, 17.9.2007)

Prva kolesa (bicikli) so se v naših krajih pojavila okoli leta 1880, prvo dvokolo na Slovenskem pa je bilo ugotovljeno že leta 1869. Leta 1887 je bila ustanovljena prva kolesarska organizacija v Ljubljani, imenovana Klub slovenskih biciklistov. Tega leta je bila tudi prva kolesarska tekma na Slovenskem, in sicer od Šentvida do Ljubljane v dolžini 4 km. Ob koncu 19. stoletja je postalo vedno bolj priljubljeno kolesarstvo olimpijska disciplina, žal samo za moške. Tako je ostalo vse do leta 1984. Tudi pionir slovenskega letalstva Edvard Rusjan je bil navdušen kolesar in od 17-ega leta tudi udeleženec kolesarskih dirk. Pri tem je bil zelo uspešen.

»Vem, da vam ne bo lahko, verjemite, tudi nam ni bilo!« S temi besedami je leta 1984 pozdravila udeležence Maratona Franja legendarna zdravnica dr. Franja Bojc Bidovec. Prvi Maraton Franja je bil izveden že dve leti prej (1982) na pobudo Toneta Fornezija-Tofa in pod vodstvom Zvoneta Zanoškarja. Pod njegovim vodstvom je ekipa Roga prevozila traso maratona že leta 1979. V Cerknem so kolesarji počivali in ob pogledu na tablo z napisom Bolnišnica Franja so maratону dali ime. Za prvo izvedbo maratona je bilo značilno, da so kolesarji

vozili večinoma netekmovalna kolesa. Ker odsek ceste Kladje-Sovodenj še ni bil asfaltiran, je bilo tudi veliko predrtih gum. Maraton Franja ima sedaj tekmovalni značaj in poteka v okviru Festivala kolesarstva, ki združuje različne kolesarske preizkušnje.

V razvoju traktorjev je velike spremembe povzročil izum parnega stroja leta 1858. Mehanska energija parnega stroja in kasneje motorja z notranjim izgorevanjem je zamenjala človeško in živalsko silo. Leta 1890 so v Ameriki namestili Ottov enovaljni motor z notranjim izgorevanjem na podvozje parne lokomobile. Okoli leta 1900 so jih že množično izdelovali in tudi uporabljali. Leta 1903 so se v ZDA pojavili prvi traktorji z eksplozijskim motorjem. Tovarna Ford je vzporedno z modelom T razvijala tudi proizvodnjo traktorjev (čas prve svetovne vojne). Na tekočem traku so izdelovali traktorje Fordson. Opremljeni so bili z menjalniki, ki so omogočali tri prestave za vožnjo naprej. Hiter razvoj traktorjev zasledujemo od leta 1930 dalje. Sodobni traktorji večinoma dosega- jo cestno hitrost 40 do 50 km/h in imajo vgrajena različna vzmetenja, ki izboljšujejo njihove vozne lastnosti.



Traktor Fordson
(vir: <http://www.sarka.si>, 18.9.2007)



Parna lokomobila iz leta 1903, ki poganja veliko mlatilnico (vir: <http://www2.pfmb.uni-mb.si>, 18.9.2007)

Pred izumom semaforja so promet že v času konjskih vpreg na najbolj obremenjenih križiščih velikih mest usmerjali policisti. Prvi semafor je bil postavljen na nekem londonskem križišču pred stavbo parlamenta še pred izumom avtomobila, in sicer leta 1868. Sestavljen je bil iz plinske luči ter zelene in rdeče leče. S pomočjo vzvoda oz. vrtenja celega semaforja so usmerjali prometne tokove v križišču. Rdeča luč je pomenila »stop«, zelena pa »pazljivo«. Ta semafor je že naslednje leto doletela žalostna usoda: razneslo ga je in policist, ki ga je upravljal, je bil pri tem ranjen.

Z naraščajočim prometom je vse bolj v ospredju tudi potreba po varnosti. Tako se je skladno z razvojem avtomobilizma razvijala tudi oprema, namenjena varnosti voznikov in potnikov, kamor so-

dijo tudi varnostni pasovi. Prvi je propagiral uporabo varnostnih pasov Francoz Gustave Desire Leeau, ki je leta 1903 skiciral vozilo s štirimi pripetimi potniki. Varnostni pas je bil namenjen preprečevanju padca potnikov iz odprtega vozila med vožnjo. Leta 1956 zasledimo prve osebne avtomobile znamke Volvo in Ford, ki so bili na prednjih sedežih opremljeni z dvotočkovnima varnostnima pasovoma.

Tri leta kasneje, to je leta 1959, v tovarni Volvo uvedejo tritočkovna varnostna pasova na sprednjih sedežih. Leta 1969 Volvo in Mercedes Benz izdelata prvi avtomobil s tritočkovnimi varnostnimi pasovi na zadnji klopi. Tovarna Volvo je ves čas posvečala pozornost izboljšavi varnostnih pasov in leta 1972 razvila tritočkovni varnostni pas z nastavljivo točko vpetja v stebričku B. Dandanes so avtomobili opremljeni z varnostnimi pasovi z zategovalniki in omejevalniki zatezne sile. Vpenjalna točka z zaponko se je iz karoserije preselila na sedež, kamor se iz stebrička selita tudi vpenjalni točki.



Varnostni pas rešuje življenja
(vir: <http://www.policija.si>, 18.9.2007)

Sredi 50-ih in v 60-ih letih je bil med glavnimi predstavniki razvijajočega se avtomobilizma pri nas majhen in poceni avtomobil za štiri potnike, ki ga je na podlagi Fiatove licence izdelovala tudi jugoslovanska tovarna orožja in avtomobilov Crvena zastava v Kragujevcu. 18.10.1955 je bil narejen prvi, sedaj že legendarni fičko. Ime FIAT 600 je zvenelo zelo resno. Zaradi prikupne okrogle oblike je dobil naziv fiča, kakor v Srbiji rečejo majhnim kužkom. Po drugi razlagi pa naj bi fičko poimenovali po junaku stripa Kurir Fiča, ki je izhajal v časopisu Borba. Fičko je z majhno porabo goriva, s simpatično karoserijo in velikimi steklenimi površinami osvojil srca mnogih. 18. novembra 1985 je bil izdelan zadnji fičko, ki je bil rumene barve. Fičko je bil dolga leta edino učno vozilo za učenje vožnje v avtošolah.



Legendarni fičko
(vir: <http://www.vecer.si>, 18.9.2007)

Literatura:

1. Avtoceste. Vrhnika – Postojna. Dosegljivo: <http://www.avtoceste.si> (18.9.2007)
2. Zgodovina maratona. Dosegljivo: <http://www.franja.org> (18.9.2007)
3. Demšar, Ivan: Zgodovinski razvoj traktorja. Dosegljivo: <http://www2.lecad.si> (18.9.2007)
4. »Že spet rdeča!« ali kako deluje promet v mestih. Dosegljivo: <http://www.kvarkadabra.net> (18.9.2007)
5. Razvoj varnostnih pasov. Dosegljivo: <http://www.vozimo-pametno.si> (18.9.2007)
6. Zgodovina kolesarstva na Slovenskem. Dosegljivo: <http://sl.wikipedia.org> (18.9.2007)
7. <http://www.fico.si/zgodovina.asp> (18.9.2007)
8. Sitar, Sandi. 1995. Z vozili skozi čas. Ljubljana. Prešernova družba.

Cvetka Škof

NOVOPEČENA VOZNICA JASNA KULJAJ

Njen glas prihaja v vsako hišo v vsako slovensko vas v oddaji Na zdravje!, ki jo vodi z Boštjanom Romihom, kot Helena Blagne v oddaji Hri-bar in kot voditeljica prireditev po vsej Sloveniji. Nam je zaupala tudi, da je srečno zaljubljena! Z energijo, ki jo oddaja, z delavnostjo, simpatičnostjo, talentom, znanjem in zagnanostjo bo vse to, upamo, počela še dolgo. Morda tudi na prometnem področju.

Konec avgusta ste opravili vozniški izpit. Vaše učenje vožnje avtomobila je potekalo nekoliko drugače - prisotne so bile televizijske kamere, veliko se je o tem govorilo v oddaji Na zdravje; zdelo se je, da se z Vami na izpit pripravlja kar precej Slovenk in Slovencev. Kakšni so bili občutki?

Dejansko je bila cela Slovenija z mano in sem to počela na očeh javnosti. Mnogi gledalci pa ne vedo, da kar je bilo o mojem izpitu predstavljeno v oddaji Na zdravje, so to bili posebej za oddajo posneti skeči. Resnične ure vožnje so bile mnogo manj zanimive kot posnete. Na teh morajo imeti urejen make up, biti primerno oblečeni in še mnogo drugih stvari, na resnične ure vožnje pa sem lahko šla v supergah in trenirki. Mama je vedno govorila, da so ure vožnje zelo »lušne«, ker se tako ali tako vsaka ženska zaljubi v svojega inštruktorja. Meni se to ni zgodilo, ker ne le, da je moj inštruktor oddan, tudi sama sem po novem srečno zaljubljena. Torej kemija med mano in inštruktorjem ni mogla delovati. Kljub temu imam na učne ure v avtošoli lepe spomine.

Mar niste rekli, da o svoji ljubezni ne boste govorili?

Vaša revija mi je všeč, ker imam občutek, da govorim z bronomamernimi ljudmi, zato se z vami lahko pogovarjam tudi o tem.

Hvala! Kako se počutite kot novopečena voznica? Kakšen voznik je za Vas dober voznik?

Dober voznik je hiter v sprejemanju odločitev in motorično spreten. Meni slednje, priznam, še malo manjka, vendar prej ali slej bom to tudi jaz dobro osvojila. Sprejemanje odločitev mi nikoli ni predstavljalo težav, torej mi tudi pri vožnji ne bo. Piko na i dobremu vozniku pa da vozniška etika. Na tem področju hočem biti stoodstotna. Spoštovati je treba ostale udeležence, predvsem pešce, da invalidov in starejših oseb niti ne omenjam.

Kot novopečena voznica sem zaenkrat še zelo krhka in ranljiva. Rožnata knjižica mi ni dala občutka, da imam v rokah vso moč sveta. Veliko moram še narediti na vozniški samozavešči, ki je imajo nekateri preveč. Zato se dogaja, kar se.

V Sloveniji je veliko avtošol, kar je dobro, saj imajo kandidati možnost izbire. Po drugi strani pa se v strokovnih krogih pojavlja tudi vprašanje o njihovi kakovosti. Kakšne so Vaše izkušnje?

Pripravljala sem se v avtošoli B&B, o kateri lahko rečem vse najboljše; inštruktorji so prijazni, strokovni, vedno pomagajo. Dela drugih avtošol ne morem komentirati, ker jih ne poznam.

Kakšni vozniki smo Slovenci?

Preveč vidimo le sebe, drugi nam ne pomenijo nič, nimamo posluha za druge – torej: meni in samo meni se mudi. Večina voznikov se obnaša do pešcev, kot da so manjvredni. Pa ni tako. Le oba bi rada prišla na cilj. Preveč se nam mudi nasploh v življenju, kar se pozna tudi na cesti.

V letošnjem letu smrt na naših cestah dobesedno kosi. Predvsem med mladimi. Kaj mislite, da mlade pri vožnji žene v take hitrosti, da se ne more zgoditi nič drugega, kot nesreča z najhujšimi posledicami?

Mladi se želijo izkazati. Žal izberejo napačno pot. Manj kot se nekdo izkaže v življenju, bolj svoje frustracije izživi za volanom. Seveda na tak način ogroža sebe in druge. Problem je tudi v tem, da ljudje živimo stresno in smo čedalje bolj nezbrani. Tudi ta je gotovo eden izmed nevarnih dejavnikov v prometu. Alkohol pa je sploh nekaj, kar nikakor ne sodi ne k mladim, kaj šele za volan.

Ali je televizija medij, ki lahko vpliva na večjo odgovornost in varnost pri vožnji avtomobila ali motorja?

Je eno najmočnejših sredstev. Televizijski oglas je zagotovo močnejši od npr. časopisnega. Potem pa so tu razni akcijski filmi, ki ne prinašajo nič dobrega. Mladostnik vidi noro vožnjo, voznik preživi, kar je seveda laž, utvara, nekaj, kar se v resničnem življenju ne konča tako srečno. Dovolj je le delček sekunde nepozornosti in si lahko mrtev. Tak filmi dajejo lažno sliko. Televizija je močan medij, ki ima veliko možnosti vzgajanja in tudi odgovornosti do svojih gledalcev. Oglasi, ki opozarjajo na varnost v prometu, bi morali biti brezplačni. Upam, da so.



Foto Milan Simčič

Bi vodili oddajo s prometno vsebino?

Če bi me to vprašali pred enim letom, bi bil moj odgovor drugačen. Take vsebine me takrat niso zanimale. To se je zdaj, ko sem naredila izpit, spremenilo. Po polletnem učenju vožnje in vsega, kar spada poleg, me resnično zanima vse, kar se dogaja na cesti. Z veseljem bi ustvarjala oddajo, namenjeno mladim.

Center Ljubljane je župan Janković zaprl za promet; take želje smo imeli dolga leta, zdaj sicer malo nergamo, ampak tako je pri vsaki spremembi. Kaj pričakujete od nove prometne ureditve?

Ta del mesta sem od nekdaj osvajala kot peška. Zame, ki se po mestu ne mislim voziti z avtomobilom, ne bo ta ureditev ničesar spremenila. Za ženske v visokih tankih petah ne bo praktično, za vse ostale pa bo čisto v redu. Navsezadnje gre le za nekaj ulic. Bo tudi bolj varno, lahko pa da bo zaradi tega manj živahno in družabno.

Kdaj lahko pričakujemo izpit za motor? Imate morda željo po izpitu še iz kakšne kategorije?

Po vsem tem, kar se dogaja na cesti – tolikšno število mrtvih motoristov, nimam nobene želje po izpitu za motor. Niti ne bi imela fanta motorista. Kakšno pa bi bilo življenje ob njem? Stalno v skrbeh, če se bo vrnil živ?





Jasna z inštruktorjem v avtošoli (foto J. Kuljaj)

Morda bom enkrat v prihodnosti naredila izpit za traktor. Bi mi koristil, ker imamo doma vinograd in bi tako lahko pomagala tudi pri delu s traktorjem. Pa še dobro se sliši.

Kateri avto boste vozili, katerega bi?

Upam na kakšen sponzorski avto, če pa ga ne bo, si ga bom kupila. Zaenkrat še ne vem, katerega, le da bo varen in praktičen. Avto mi pomeni le sredstvo, s katerim se bom lahko varno pripeljala od točke A do točke B. Če bi lahko izbirala, bi bil to manjši avtomobil, s poudarkom na varnosti. Ne bi imela na primer kakšnega velikega džipa. Tudi prestižnejše znamke mi ne pomenijo veliko, pomembno je, da je avto varen.

Nastopate po celi Sloveniji. Kako ste do zdaj potovali? Ste lahko izbirali prevoz?

Jaz sem imela s tem kar veliko težav. V trenutku, ko prevoz najbolj potrebuješ, ni nikogar, ki bi te lahko peljal. Takrat smo vsi enaki, ni pomembno, kdo ali kaj si. Zato sem veliko štopala. Moram reči, da sem imela s štopanjem same dobre izkušnje.

Nedolgo tega ste izjavili, da bi si kupili vikend v Bosni v Veliki Kladuši in si tam kupovali poceni oblačila. Ker ste znani, bi človek pričakoval zveneča modna imena in mondena letovišča.

Tako kot znamke avtomobilov tudi znamke oblačil in ostalih stvari pri meni ne pomenijo veliko ali nič. Znana osebnost je nekaj, kar ti pripišejo drugi in ti s tem dodelijo nek drug status. Seveda

mora tudi tej znani osebnosti v glavi nekaj preskočiti, da to sprejme in potem živi na ta način. Pri meni tega preskoka v glavi ni bilo. Take stvari ne morejo spremeniti mojega okusa. Veste, če prej, preden sem poznala znana, nisem marala pasulja, ga tudi zdaj ne. Predvsem pa, čeprav bi si lahko marsikaj privoščila, si ne, ker denar raje vlagam drugam.

Kupovali bi poceni oblačila, poslušate vse vrste glasbe, radi jeste, niste obsedeni s pretirano vitkostjo ... Ljudem ste zlezli pod kožo. Radi Vas imajo, zdi se jim, da ste nekdo izmed njih, da živite podobno življenje kot oni. Ga živite?

Ljudi imam rada, sem rada med njimi in z njimi, zato negujem in ohranjam stike. Ne želim biti nekdo, ki postane znan in se čez noč spremeni. Pri našem poslu namreč lahko zelo hitro izgubiš stik z realnostjo. Zato sem rada z ljudmi, ki niso v tem poslu. Tako mi je najbolj všeč. Bi bila pa zelo vesela, če bi namesto mene kdo drug hodil v trgovino. Neprijetno je, ko ljudje v vrsti strmijo vate in v tvoj voziček.

Naj ...

hrana: kar koli, kar skuha moja mama
pijača: cedevita
restavracija: vse, kjer strežejo domačo hrano
avto: stari, utrujeni yugo
knjiga: Varna vožnja
film: Naš avto
športnik: Matic Osovnikar
počitnice: kjer je mir
pevec: Marko Vozelj
TV oddaja: Na zdravje!

Omenili ste, da radi jeste. Kako se znajdete v kuhinji?

Željo po kuhanju imam, že to je veliko, znanje pa bo še prišlo. Pomembna je motivacija.

Katere življenjske vrednote usmerjajo Vaše življenje?

Skromnost, pravičnost, iskrenost, spoštovanje, prijaznost mi res pomenijo veliko.

Kakšno vlogo v Vašem življenju igra slava? Se je življenje zaradi nje spremenilo? In Vi?

Slava mi je bila všeč točno en mesec. Zdaj iščem kotičke, za katere vem, da me nihče ne pozna.

Drži, da imate ob gledanju televizije precej »delak«? Vadite?

Drži. Osredotočena sem na to, kako je oddaja posneta, na govor, na nastop; bolj kot vsebina me zanima, kako je kaj prikazano. In vsakega oponašam, tudi moške.

Ste letošnje poletje utegnili oditi na počitnice? Kakšen je dan, ko ni treba oditi na snemanje, na nastop, ko ni študijskih obveznosti ..., skratka, dan za lenarjenje?

Bila sem v Londonu in uživala. Predvsem zato, ker me ni nihče poznal. Od tega sem si odpočila. Sem pa razmišljala o tem, kako bi se znašla v prometu, če bi mi usoda namenila živeti v Londonu. Kako bi se navadila voziti po levi? Dan za lenarjenje je pri meni čisto neuporaben za karkoli, res samo za največje lenarjenje. Lahko bi ga označila za neakovostnega. Na tak dan nimam želje po druženju, sem najraje doma, se igram z mačko. Zdaj sem začela hoditi na aerobiko, ker imamo telo le eno in je treba skrbeti zanj. Težko načrtujem kakršnekoli aktivnosti v prostih dnevih, ker je moj urnik pravzaprav nepredvidljiv. Garam štiri dni, potem se zgodi, da sem nenadejano dva dni prosta. Taki dnevi kar padejo, običajno med tednom, ko je večina ljudi po službah in nimajo prostega časa. Ob vikendih in med počitnicami ter prazniki pa največkrat delam, saj se takrat običajno odvijajo prireditve.

Kar nekaj obrazov s televizije je danes v politiki. Se vidite tam? So že bila kakšna povabila?

Nekaj so me že vabili, ampak mislim, da je za me zaenkrat najbolje, da ostanem neopredeljena. Politiko seveda spremljam, sem tudi simpatizerka posameznih politikov, javno pa o tem ne govorim. V prihodnosti bi rada nekaj naredila za našo družbo in politika se mi zdi za to prava stvar. Zaenkrat pa še ne.

(Pogovor je potekal v začetku septembra, op. p.)
Mira Vidmar Kuret

PO VARNEJŠIH POTEH V OSNOVNO ŠOLO VRHOVCI

V večini se odrasli zavedamo, kako nevarne so danes prometne poti. Veliko se o tem pogovarjamo, vendar pa premalo storimo za to, da bi bili vsi udeleženci v prometu bolj varni. Predvsem moramo tu pomisliti na otroke, saj se dnevno spopadajo s prometnimi zagatami, ki jih sami večinoma ne znajo rešiti. Velikokrat odreagirajo v strahu in ne pomislijo, česa smo jih učili. Za nevšečne situacije pa smo odgovorni odrasli, saj se moramo zavedati, da so otroci v prometu nepredvidljivi.

Ker želimo mentorji prometne vzgoje prispevati še več k varnosti otrok v cestnem prometu, smo se spopadli z nalogo in temeljito analizirali prometno situacijo v svojih šolskih okoliših. Tako smo poleg tega, da otroke vzgajamo k pravilnemu vedenju v prometu in jih naučimo vožnje s kolesi v dejanskem prometu, izdelali tudi načrte varnih poti v šolo. Vzgoja otrok za varno in odgovorno vključevanje v promet je naša primarna naloga, kateri večina mentorjev posveti največ energije. Delo mentorja prometne vzgoje na osnovnih šolah pa se ne bi smelo zaključiti pri vzgoji otrok, pač pa bi se mo-

ral vsak mentor aktivno vključiti v izboljševanje prometne varnosti v šolskih okoliših. Za ta drugi del našega poslanstva pa nam pogosto krat zmanjkuje časa, energije pa tudi volje. Zavedati se moramo, da skrb za prometno varnost v šolskem okolišu ni samo naloga mentorja prometne vzgoje, pač pa vseh, ki se v ta promet vključujemo: učencev, staršev, učiteljev, ravnatelja in drugih. V tej situaciji pa se izkaže sposobnost mentorja, da nastopa kot povezovalni člen med učenci, starši, ravnateljem in predstavniki institucij, ki so odgovorne za reševanje prometne politike npr. policija, čet-

tna skupnost, svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Naloga mentorja je torej, da zna prisluhniti udeležencem prometa in opazovati prometno problematiko na eni strani, ter opozarjati ustrezne institucije na pomanjkljivosti prometne ureditve. Nenazadnje smo pridobili naziv koordinatorji prometne vzgoje, zato se v tej luči tudi izkažimo. S pričujočim članom želim ohrabriti mentorje, da se aktivneje vključijo v reševanje prometne situacije v svojih šolskih okoliših, saj se vsak trud obrestuje, kar je lepo razvidno iz varnejših prometnih poti v okoliših OŠ Vrhovci.

KRATEK ORIS ŠOLSKEGA OKOLIŠA

Šolski okoliš OŠ Vrhovci obsega nekdanji krajevni skupnosti Brdo in Vrhovci ter del krajevnega skupnosti Kozarje. Danes je večji del šolskega okoliša vključenega v četrtno skupnost Rožnik.

Šolski okoliš prestavlja naselja individualnih hiš, ki jih povezujejo lokalne ceste, ki so mestoma precej ozke, vendar manj prometne. Preko območja ne poteka nobena regionalna cesta, z izjemo ceste proti Polhovemu Gradcu (Cesta Dolomitskega odreda), ki je prometno bolj obremenjena.

Na samem območju šolskega okoliša se nahaja avtocestni križ, kjer se na mestno obvoznico priključijo avtocesta proti Primorski. Ta okoliš razdeli na tri dele. Prvi del predstavlja območje v neposredni bližini šole: to sta Vrhovci in Brdo. Drugi del je severozahodni del okoliša, kamor sodita Grič in Bokalci. Tretji del je prometno najbolj oddaljen in predstavlja jugozahodni del okoliša, z naselji Žeje in Kozarje.

Leta 1999 je moja kolegica Urška Letnar izdelala podroben načrt varnih in nevarnih poti v šolo. Načrt je bil narejen po metodologiji, ki se uporablja danes za izdelavo varnih poti in je popolnoma ustrezen. Na osnovi anketiranja, poročila prometne policije in dejanske prometne situacije je opredelila varne in nevarne poti prihoda v šolo in iz nje. Načrtu je dodala prometno najbolj nevarna mesta, kjer obstaja velika verjetnost, da pride do prometne nesreče. Takih prometno nevarnih točk je bilo v načrtu kar 14. Obsegala so neustrezno urejene prehode za pešce, območja nepravilno parkiranih avtomobilov, nedograjene pločnike, območja (pre)hitrega prometa, neustrezna signalizacija, itn.

Glede na to, da po teh poteh vsakodnevno stopajo naši šolarji, katerih življenja so ogrožena, je bilo 14 nevarnih mest alarmantnih in je bilo potrebno nujno nekaj narediti. To je dalo sprva moji kolegici, od leta 2002 pa meni, veliko obveznost in zagon, da smo pričeli s korenitim reševanjem prometne situacije v okoliših OŠ Vrhovci.

VELIKO JE BIL NAREJENEGA

Od izdelave načrta je minilo osem let, kar je čas, v katerem je moč veliko narediti.

Ugotavljam, da so bila ta leta na področju ureditve prometne situacije našega šolskega okoliša zelo plodna. Veliko se je naredilo, številna nevarna mesta so bila odpravljena, mnoge nevarne poti pa so postale bolj varne. Poleg odprave nekaterih nevarnih mest so bile narejene tudi nekateri drugi posegi, ki vsi prispevajo k večji varnosti naših učencev in ostalih krajanov na tem območju.

Od leta 1999 je bilo mnogo narejenega na področju prometne varnosti:

1. Nad prehodom za pešce na Cesti na Bokalce, pred glavnim vhodom v šolo, je dodana opozorilna tabla prehod za pešce in svetlobni znak. Promet je omejen na 30 km/h s prometnim znakom območje omejitve hitrosti vožnje, ni pa bilo mogoče namestiti grbin, zaradi proge mestnega potniškega prometa št. 14.
2. Celotno križišče Ceste na Vrhovce in Ceste na Bokalce je dvignjeno in predstavlja hitrostno oviro, po kateri so speljani prehodi za pešce. Križišče je v okviru območja omejene hitrosti prometa na 30 km/h.
3. V križišču Ceste na Brdo in Ceste na Bokalce so nameščeni semaforji, prometni režim je spremenjen.
4. Zgrajen pločnik na delu Ceste na Bokalce med nadvozom preko obvoznice in samopostrežno trgovino.
5. Urejen prehod za pešce pri križišču Ceste na Vrhovce in Pod jezom.
6. Brdnikova ulica ostaja nevarna, ker nima dograjenega pločnika. Nekoliko je promet po njej razbremenjen zaradi novozgrajenega rondoja pri Lesnini. Za del otrok je urejen prevoz s šolskim kombijem.
7. Urejen prehod za pešce preko Ceste na Brdo, kjer se ji pridruži Legatova ulica.
8. Urejen prehod na križišču Viške ceste in Ceste na Vrhovce, začrtan začetek kolesarske poti.
9. V neposredni okolici šole je promet umirjen in opredeljen kot območje, v katerem promet ne sme presegati hitrosti 30 km/h. To velja za del Ceste na Bokalce in del Ceste na Vrhovce.
10. Promet po Cesti na Vrhovci je dodatno umirjen z ležečimi ovirami, preko katerih so speljani prehodi za pešce.
11. Pločnik pred šolo je zavarovan s stebrički, ki preprečujejo parkiranje.
12. Na novo so urejeni in asfaltirani pločniki ob Cesti na Vrhovce.
13. Na novo je urejen in asfaltiran pločnik ob cesti na Bokalce. Dodana je opozorilna tabla in svetlobni znak – otroci na cesti.
14. Urejena je pešpot, ki učence pripelje do Ceste na Bokalce.
15. Šolski prevozi so urejeni z dvema sodobnima šolskima kombijema in pogodbenim prevoznikom avtobusa, ki otroke iz Kozarij, Žej, Griča, Za opekarno prevažajo v šolo in iz nje. Na ta način je otrokom, ki nimajo varne poti do šole in so razmeroma oddaljeni od nje, omogočen varen prihod v šolo in iz nje.
16. Od maja 1997 šolski kombi prevažata tudi otroke s Ceste Dolomitskega odreda.

Če torej primerjamo nevarna mesta opredeljena leta 1999 z današnjim stanjem, ugotavljam, da je bila prometna situacija na polovici nevarnih mest izboljšana, štiri nevarna mesta pa so postala za naše šolarje bolj varna, saj v šolo in iz nje prihajajo s šolskim prevozom. Vse navedene izboljšave v prometu, ki so bile izvršene med leti 1999 in 2007 so bistveno vplivale na spremembo prometne situacije v šolskem okolišu. Prav gotovo je k temu pripomogla tudi prometna študija iz leta 1999, ki je izhodišče za posodobljen načrt varnih poti.



KAKO NAM JE USPELO NAREDITI TOLIKO NA PODROČJU PROMETNE VARNOSTI?

Upam, da je iz do sedaj povedanega razvidno, da je bila prometna situacija v šolskem okolišu OŠ Vrhovci v osmih letih bistveno izboljšana. Mnogo je bilo storjenega, da bi vsak dan otroci bolj varno prihajali v šolo in se vračali iz nje. Kako smo to dosegli?

Na prvem mestu je potrebno omeniti požrtvovalno delo obeh ravnateljv šole, ki sta znala prisluhniti učencem, njihovim staršem in ostalim krajanom, ko so opozarjali na probleme. Znala sta opozoriti pristojne organe na mestni vladi, Ministrstvu za šolstvo, komunali, Svetu za preventivo in varnost v prometu, itd., da je potrebno nekaj narediti.

Morda je bil za te izboljšave malce bolj ugoden čas, ki je sovpadal z gradnjo prizidka šole in posodabljanjem komunalnih vodov v okolišu, kar je tudi pospešilo prometno ureditev.

Ne smemo biti malenkostni, ko je potrebno opozoriti na delo nas, prometnih mentorjev na šolah. Tu je naše poslanstvo biti vezni člen pri vseh ustvarjalcih prometnega režima v šolskih okoliših. Znati moramo prisluhniti učencem, staršem in drugim krajanom, izraziti svoja videnja in rešitve pri ravnateljih in jim pomagati tudi s svojim znanjem. Pri tem delu je dobrodošla tudi vztrajnost (časih tudi tečnost), da pospešimo birokratske mline, ko se le ti upočasnijo. Vse to pa moramo skrbno dopolnjevati z vzgojo in osveščanjem otrok, pa tudi odraslih, da je promet živ proces, ki ga je potrebno spremljati in krotiti, da nas ne povozijo.

ŠE NAS ČAKA DELO!

Zavedam se, da kljub temu da smo naredili veliko, nismo naredili dovolj. Mnogi učenci še vedno prihajajo v šolo po nevarnih poteh, njihova življenja so ogrožena. Šolo obiskujejo leto dni mlajši učenci, kot so jo leta 1999. To so otroci, ki so še bolj ogroženi, saj je njihovo dožemanje zaradi mladosti drugačno. Tudi zavoljo njih ne smemo odnehati. Trenutno najbolj prometno pereče ostajajo Brdnikova ulica, kjer je potrebno urediti pločnik in enosmerni promet in celotna Cesta Dolomitskega odreda, kjer je potrebno urediti pločnik in umiriti promet. S šolskimi prevozi smo sicer začasno rešili prihode in odhode otrok v šolo, vendar le ti stopajo po nevarnih poteh tudi v popoldanskem času in med počitnicami, ko so prepovedani lastni iznajdljivosti. Zato je bi morala biti prioriteta ureditev pločnikov tudi tam, kjer so urejeni šolski prevozi.

Bojan Lipovec,
OŠ Vrhovci



KORAK ZA KORAKOM VARNO DO ŠOLE IN DOMOV

Vsak otrok, učenec je enkraten, nezamenljiv, vreden naših vsakodnevnih naporov in skrbi, da bi bil njegov dan in šolsko leto kar najbolj varno. Z dobrim zgledom in varnim ravnanjem staršev in nas učiteljev mu lahko to omogočimo in ustvarimo prijazen in varen svet prometa.



Pravilno vedenje v prometu je neizogiben in nujen del naše splošne vzgoje in prometne kulture. Vse prevečkrat se nam zdi, da poznamo pravila, ki urejajo ravnanje pešcev in kolesarjev v cestnem prometu. Vendar pogoste posledice njihovega neupoštevanja in nespoštovanja kažejo, da ni povsem tako. Če pravil, ki jih seveda poznamo, ne spoštujemo odrasli, kako naj to pričakujemo in zahtevamo od otrok, ki so v prometu najbolj pogosto naši sopotniki? Kako bo šel otrok čez cesto na prehodu za pešce, če je šel dan prej skupaj s starši čez cesto nekaj metrov stran od prehoda?

V nekaj letih moramo otroka pripraviti na samostojnost v prometu. **Starši** se morajo zavedati, da so prav oni prvi zgled svojemu otroku. Vedeti morajo, da otroka vzgajajo s svojim vedenjem in ravnanjem vsak trenutek, ko so z njim v prometu. Otrok opazuje njihovo ravnanje in ga skuša posnemati. Predvsem pa je še posebej dolžnost staršev, da ga poskuša naučiti najnujnejših prometnih pravil **ne doma**, ampak na poti, ki jo bo otrok uporabljal kasneje samostojno, vsak dan na poti v šolo. Tako majhni otroci še niso sposobni posploševanja pravil, zato se morajo pravilnega ravnanja naučiti v domačem okolju. Starši naj tako spodbujajo otroka k opazovanju pešcev, vozil in okolja. Otrok naj o svojih opažanjih pripoveduje, glasno pove, kaj bo storil, kako in zakaj. Kadar stori napako, naj nad njim ne kričijo, ampak povedo, kakšne bi lahko bile posledice njihovega ravnanja.

V vrtec in prvi razred osnovne šole otroka pripeljejo starši. Torej so starši tisti, ki so odgovorni za njihovo varnost, oziroma je njihova dolžnost, da otrok pridobi ustrezno znanje in izkušnje na poti v šolo.

V drugem razredu osnovne šole pa lahko otroci, učenci, že sami prihajajo v šolo. Tukaj pa prevzamemo pomembno vlogo pri prometni vzgoji tudi **učitelji**. Prometna vzgoja, tega se učitelji dobro zavedamo, mora biti v šoli stalno navzoča ne samo v mesecu septembru, ko učenci ponovno prestopijo šolski prag.

Kaj lahko naredimo učitelji?

Pri učnih urah različnih predmetov predvidevamo in načrtujemo vsebine s prometno tematiko. Z različnimi vsebinami, oblikami in metodami dela pri učencih vzbujamo zanimanje za dogajanje v prometu. Neposredno si ogledamo

in se pogovarjamo o kritičnih mestih na poti v šolo, povabimo v šolo policista, ki nas popelje po prometnih poteh v okolici šole, opisujemo primere pravilnih in nepravilnih ravnanj v prometu, spoznamo prometne znake in jih izdelujemo, si ogledamo video- posnetke o pravih prometnega vedenja, jih poučimo, zakaj naj nosijo žive barve in kresničke ...

Ob vseh teh dejavnostih smo skupaj z učenci izoblikovali naslednja razredna prometna pravila:

- Oblečen sem v žive barve in nosim kresničko.
- V šolo hodim po pločnikih. Po pločnikih hodim po desni strani v smeri hoje. (Tudi po hodnikih šole hodim po desni strani.)
- Če pločnika ni, hodim ob levem robu vozišča v smeri hoje.
- Hodim po najbolj varni poti, čeprav je daljša.
- Cesto prečkam le preko označenega prehoda za pešce.
- Pogledam cesto na levo, pa na desno in ponovno v levo smer.
- Cesto prečkam, če v bližini ni vozila, ki vozi proti meni ali je vozilo že ustavilo.
- Ceste ne prečkam izven prehoda za pešce.
- Počakam na zeleno luč na semaforju.
- Tudi, če se mi mudi, ne smem tekati preko ceste! (Raje zamudim pouk.)
- Posebej pazljiv sem na brezvestne voznike, ki parkirajo pred šolo.

Nekateri učenci pa so svojo pot v šolo tudi opisali.

Stanujem ob Zaloški in Kajuhovi cesti. Na cesti je zelo gost promet. Moja pot do šole je nevar-

na. Pogosto se zgodijo prometne nesreče. Največ jih naredijo malomarni vozniki. Zato ne hodim sama v šolo. Do šole me spremlja mama. Tudi nazaj je enako. Ko prečkam križišče, grem skozi naselje. Zraven je reka Ljubljanica. Reko Ljubljanico prečkam čez most. Tu se moja pot do šole konča.

Sara Jovič, 8 let

Moja pot v šolo me vodi med bloki. Lahko pa izberem tudi drugo pot. Ta pot pa je ob glavni cesti. Obe poti sta zelo nevarni. Med hojo v šolo srečam veliko avtomobilov. Po poti, ki me pelje med bloki, avtomobili ne bi smeli voziti. Ta pot je namenjena gasilcem in reševalcem. Vozniki ne upoštevajo prometnih znakov in se vozijo kljub opozorilom. Ta cesta je ozka. Ko se srečam z avtom, se moram umakniti na travo, da me ne povozijo. Ob tej poti ni pločnikov. Želim si, da bi vozniki upoštevali, da smo tudi otroci udeleženci v prometu. Ker se še ne počutim varno na poti v šolo, me vedno nekdo spremlja.

Tjaša Kolar, 8 let

CESTA

Cesta ni igrišče,
cesta je vozišče.

Po njej vozijo vozniki,
ki so nam vzorniki.

Ob cesti se ustavim,
čez prehod se varno odpravim.

Učenci 3. razreda

Literatura:

Žlender, Bojan. Prvi koraki v svetu prometa; Svet za preventivo v cestnem prometu.

Dosegljivo: <http://med.over.net/revija-otroci/april/2003/promet.php>

Branislava Repovž

OŠ Karla Destovnika-Kajuha, Ljubljana



BOMO LAHKO VARNO PREČKALI CESTO?

Pričelo se je novo šolsko leto in z njim nemalo težav.

Čeprav naj otroci prvih razredov ne bi hodili sami v šolo, ampak v spremstvu staršev, jih v vrtcu Pod Gradom vzgajamo tudi v tej smeri.

Vsako leto se dogovorimo s policisti, da nas pričakajo v vrtcu na Strossmayerjevi in nas pospremi do Osnovne šole Poljane. Preden pa se podamo na pot, se pogovorimo o oznakah na cestišču, prometnih znakih, prometnih pravilih in še marsičem drugem, kar zanima otroke.

Tudi letos so nas v vrtcu pričakali policisti. Po kratkem in sproščenem pogovoru smo se skupaj odpravili na pot proti šoli. Še enkrat smo obnovili pravila in obnašanje na cesti. Ker je bilo otrok veliko, so nas spremljali trije policisti. Pripeljali so se s kolesom, motorjem in avtomobilom. Pogovorili smo se tudi o obvezni kolesarski opremljeni in si podrobno ogledali kolo, motor in avto.

Odšli smo po malo daljši ampak varnejši poti, kjer na cesti ni veliko prometa. Tudi letos smo zaman iskali prehode za pešce, saj kljub vsakoletnemu opozarjanju, mesto Ljubljana ne uspe zarisati le-teh. Včasih se tudi me, vzgojiteljice, sprašujemo, kako naj otroke osveščamo o prometni varnosti in pravilih, če pa pravzaprav kršimo pravila. Prehod za pešce je narisano samo v neposredni bližini šole, na Zemljemski ulici.



Preden pa smo prišli do tja, smo prečkali Zrinjskega, Zarnikovo, Ulico stare pravde in veselo kršili pravila.

Mogoče bo to prebral tudi kdo, ki mu ni vseeno, kako se naši otroci učijo prometnih pravil. Zanima me tudi, kaj bi bilo, če bi se zgodila nesreča. Prepričana sem, da bi se pojavilo vprašanje, zakaj nismo prečkali ceste na prehodu za pešce ali pa šli po drugi poti. Tudi starši z otroki, ki stanujejo na omenjenih ulicah, kršijo pravila.

Verjetno moje razmišljanje ne bo obrodilo sadov. Ampak kaj se ve, mogoče pa le.

Judita Krajnc

Vrtec Pod Gradom
Poljane,
Zemljemerska 9



TUDI KRI REŠUJE ŽIVLJENJA

Ena od osnovnih nalog Zavoda Republike Slovenije za transfuzijsko medicino (ZTM) je tudi oskrba bolnikov z varno krvjo in krvnimi pripravki. V ta namen deluje v tej javni zdravstveni službi oddelek, v katerem se zaposleni ukvarjajo s prevozom življenjsko pomembne tekočine - krvi.

Za prevoz krvodajalcev in medicinskega osebja (medicinskih sester in zdravnikov) uporabljajo avtobus. Vozilo Kombi furgon služi prevozu potrebnega materiala (miz za odvzem krvi, posebnih tehtnic za merjenje krvi, vrečk za kri, povojev ...), kombi bus pa za prevoz medicinskega osebja, krvodajalcev kot tudi krvi. Vsa vozila so bele barve in na zunanji strani spredaj in zadaj označena z znakom Rdečega križa, ob strani pa z logotipom Zavoda Republike Slovenije za transfuzijsko medicino. Vozila lahko vozimo poklicni vozniki z opravljenim vozniškim izpitom D kategorije, ki opravimo dodatno izobraževanje na ZTM, in sicer tečaj za prevoz krvi in krvnih pripravkov. V delovnem času moramo imeti oblečeno belo haljo ter na njej pripeto priponko z imenom, priimkom in svojim delovnim mestom.

Moje delo je dinamično, saj ga opravljam tudi na terenu. Terensko delo obsega prevoz medicinskega osebja in opreme za krvodajalske akcije ter prevoz krvi iz kraja krvodajalske akcije na ZTM. Enaki prevozi se odvijajo tudi v obratni smeri; to je npr. prevoz krvi, krvnih pripravkov, medicinskega osebja in opreme v različne kraje po Sloveniji. Povedano z drugimi besedami, prevozi so povezani s kraji krvodajalskih

O začetku delovanja Zavoda Republike Slovenije za transfuzijsko medicino lahko govorimo v obdobju po koncu 2. svetovne vojne. Takrat je bil v Ljubljani pri Centralni vojni bolnici ustanovljen transfuzijski oddelek, ki je 4. junija 1945 konzerviral prvih 19 odvzetih steklenic krvi. Ta dan je še danes Dan krvodajalstva. V tem začetnem obdobju potrebe zdravstva po krvi še niso bile tako velike, le leto dni kasneje pa je oddelek za transfuzijo krvi prevzelo Ministrstvo za ljudsko zdravstvo LRS in ga preimenovalo v Zavod za transfuzijo krvi Medicinske fakultete v Ljubljani. Ker so se z razvojem zdravstva povečevale tudi potrebe po krvi, so posamezne transfuzijske postaje ustanavljali tudi pri bolnišnicah. Leta 1953 je organizacijo krvodajalstva prevzel Rdeči križ Slovenije. Vzpostavljeno je bilo prostovoljno, brezplačno in anonimno krvodajalstvo. Leta 1955 je Zavod postal samostojen, spremenilo se je le njegovo ime.

Vir: <http://www.ztm.si>, 16.9.2007

akcij v Sloveniji. Kri je za prevoz pripravljena oz. shranjena v posebnih vrečkah, od katerih vsaka vsebuje 400 gramov te dragocene tekočine. Vrečke so vakuumsko zaprte in med prevozom shranjene v posebnih oštevilčenih torbah. Te so še najbolj podobne hladilnim. Dno torb je potrebno napolniti z ledom in ga pokriti s plastično podlogo, nanjo pa naložiti vrečke s krvjo. Zaprte torbe se naložijo v prtljažni prostor vozila.

Med samim prevozom je potrebno spremljati morebitne spremembe temperature v torbah in v primeru, da je ta previsoka, takoj ukrepati. Kri je potrebno dostaviti na transfuzijski oddelek bolnišnice, ki jo je naročila. Pri svojem delu

ti moram, da je prevoz krvi iz kraja krvodajalske akcije na ZTM vedno pravočasen. Prevoz krvi spremlja ustrezna dokumentacija, v kateri je navedena količina krvi, številka torbe s krvjo ter dan in ura mojega odhoda.

Velikokrat iz drugih slovenskih krajev pripeljem na ZTM ljudi, ki se udeležijo krvodajalske akcije. Prav tako jih peljem nazaj domov, saj voziti po opravljenem odvzemu krvi ni priporočljivo. Pri mojem delu so poleg teoretičnega znanja, kako poskrbeti za varen prevoz krvi, kako ravnati in koga obvestiti, če pride do nesreče, pomembne tudi izkušnje. Potrebno je poskrbeti za varnost tovora, drugih in tudi se

be ne glede na prometne in vremenske razmere. Biti moraš zgladen voznik, prijazen in komunikativen ter pripravljen pomagati ekipi, ki na terenu izvaja krvodajalsko akcijo. Kljub nekaterim slabim stranem tega poklica ga opravljam z zavestjo, da s svojim delom na poseben način pomagam ljudem, bolnikom in ponesrečencem, ki potrebujejo kri.

Osnovna naloga Zavoda Republike Slovenije za transfuzijsko medicino je oskrba bolnikov z varno krvjo in krvnimi pripravki, kamor sodijo tudi dejavnosti zbiranja, predelave, testiranja in hranjenja krvi. Zavod s svojim delovanjem oblikuje doktrino, spremlja njeno izvajanje in strokovno povezuje transfuzijske oddelke po bolnišnicah v nacionalno transfuzijsko mrežo. Pomembno je tudi tesno sodelovanje Zavoda z Rdečim križem Slovenije pri organiziranju in izvajanju krvodajalskih akcij. Delovanje Zavoda obsega več področij, in sicer preskrbo s krvjo, diagnostične ter terapevtske storitve, pa tudi druge strokovne in razvojno-raziskovalne dejavnosti.

Vir: <http://www.ztm.si>, 16.9.2007

sem odvisen tudi od časa, saj je potrebno kri predelati v šestih urah od odvzema. Poskrbe-

magam ljudem, bolnikom in ponesrečencem, ki potrebujejo kri.

Pripravlila Tone Rojec, voznik in Cvetka Škof



OTROŠKI KOTIČEK

Nastalo pod vodstvom mentoric: mag. Branka Škufca in prof. Branislava Repovž



Tilen Bizjak, 5. b/9, OŠ Zalog

VLAK

Prvi vlak je pravi bedak,
saj je divjak.
Drugi vlak pa je veseljak
in korenjak.
Tretji vlak je kot
rumenjak ali beljak.
Četrty vlak
je dolg kot trak.
V petem vlaku je junak,
ki gleda vodnjak.
Naš junak pa je
šesti vlak.
Sedmi vlak je velik siromak.
Kaj pa osmi vlak?
Osmega sploh ni,
saj so ga pojedle smeti.

Patricija Pevec in Nina Dremelj
5.b/9 OŠ Zalog

VLAK

Živel je vlak po imenu Žak.
Bil je strašen narodnjak,
poslušal je radio Veseljak.
Bil je tak bedak,
da prevrnil je smetnjak.
Vsi vlaki so taki korenjaki,
da prevažajo vagonce z raki.
Le en vlak je tak divjak,
da prevrnil je smetnjak.
Žakova mama je lokomotiva
in vsa polna je goriva.
Žakov oče potnike prenaša,
ime pa mu je hitri Saša.

Matic Tesner in Matej Omahen
5. b/9 OŠ Zalog



Adrijana Bundalo, 5. b/9, OŠ Zalog



Nina Dremelj, 5. b/9, OŠ Zalog



Rebeka Muranovič, 5. b/9, OŠ Zalog



Denis Muharemovič, 5. b/9, OŠ Zalog

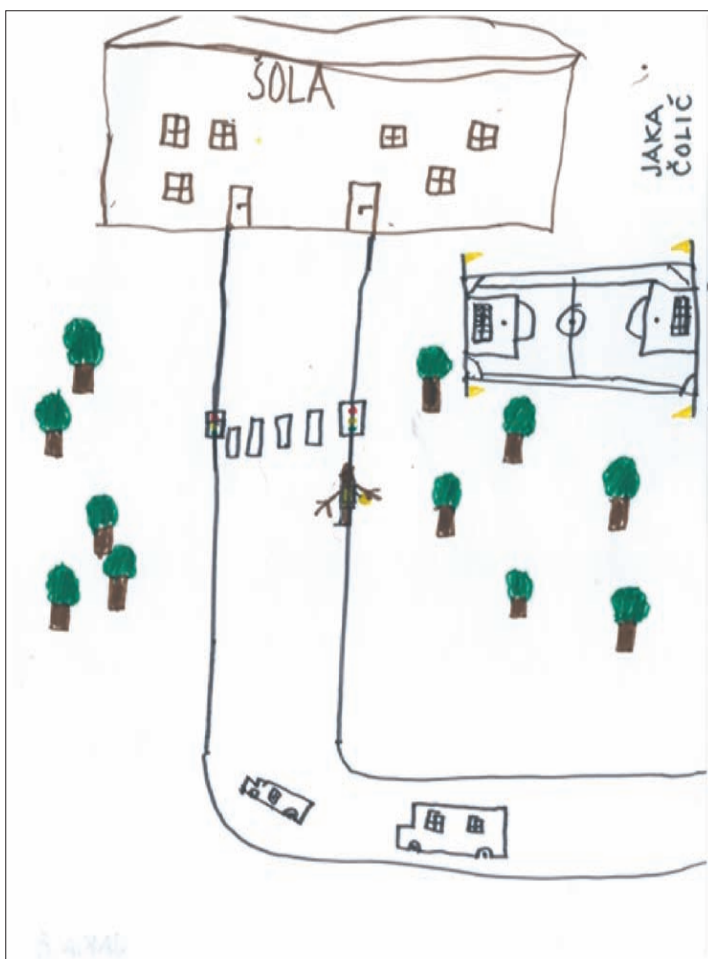




Tjaša Kolar, 3.a, OŠ Karla Destovnika-Kajuha



Sibelj Dervišoska, 3.a, OŠ Karla Destovnika-Kajuha



Jaka Čolič, 3.a, OŠ Karla Destovnika-Kajuha



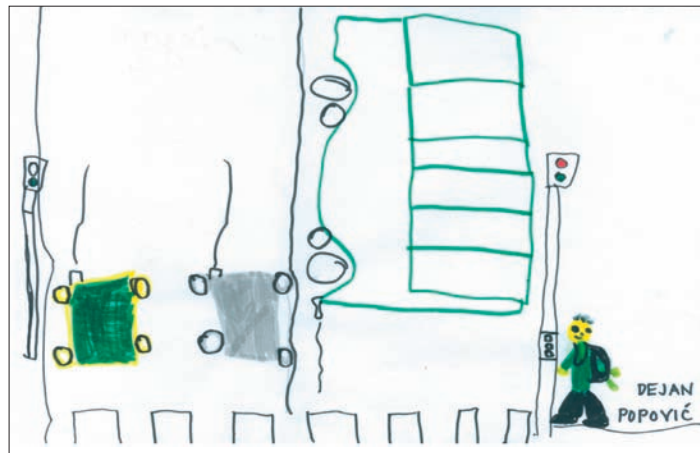
Andraž Jerman, 3.a, OŠ Karla Destovnika-Kajuha



Vanesa Begić, 3.a, OŠ Karla Destovnika-Kajuha



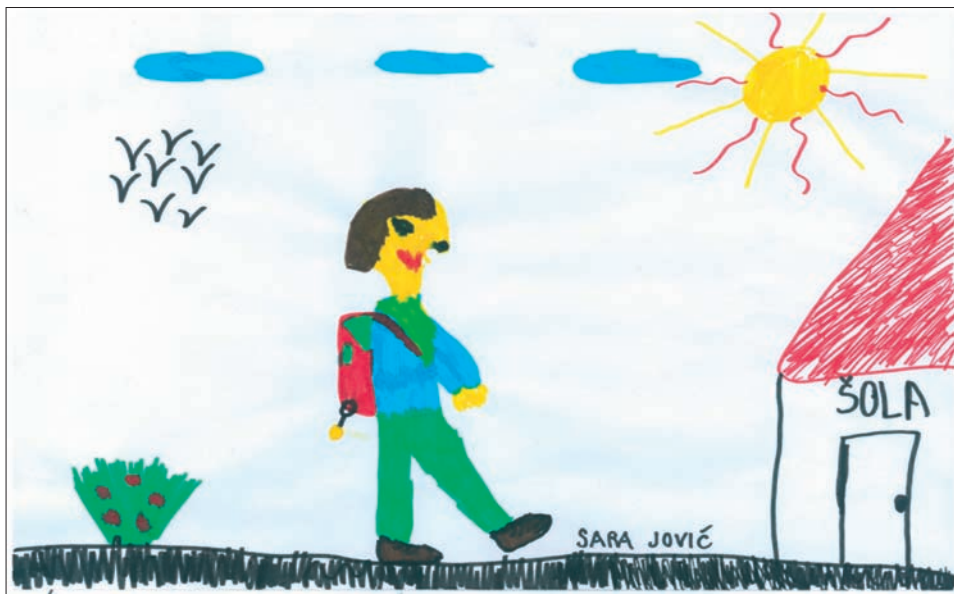
Nemanja Jagodić, 3.a, OŠ Karla Destovnika-Kajuha



Dejan Popović, 3.a, OŠ Karla Destovnika-Kajuha



Mark Vlahovič, 5. b/9, OŠ Zalog



Sara Jovič, 3.a, OŠ Karla Destovnika-Kajuha

MEDIJSKA AKCIJA HITROST OB ZAČETKU ŠOLSKEGA LETA

Ob začetku novega šolskega leta se je pričelo z medijskimi aktivnostmi na temo hitrosti in opozarjanja na prehitro vožnjo, ki jih je začelo in pripravilo Ministrstvo za promet, Direkcije RS za ceste, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Hitrost je eden glavnih dejavnikov prometnih nesreč, predvsem tistih z najhujšimi posledicami. Tako je projekt Hitrost vključen tudi v Nacionalni program varnosti cestnega prometa.

Medijska akcija HITROST je potekala od 25. avgusta do 16. septembra 2007. Oglaševanje na lokalnih radijskih postajah je potekalo v mesecu avgustu in septembru 2007. Akcija je bila v različnih medijih in z različnimi medijskimi orodji usmerjena na dve ciljni skupini, in sicer na mlade med 18. in 24. letom starosti, ter na najaktivnejše voznike med 25. in 44. letom starosti. Nosilne vsebine akcije sta TV filma Kako hitro pa vi vozite, radijska oglasa in oglaševanje s plakati (WC plakati in plakati na pomičnih panojih), ki so usmerjeni na določene ciljne skupine.

TV je izbran kot primarni in nosilni medij, s katerim je bilo učinkovito opozorjeno na posledice

dice prehitre vožnje in predvsem na dejstvo, da se življenja ne da zavrteti nazaj, tako kot je to možno na filmu, in da majhna napaka ali trenutek nepazljivosti lahko povzročijo velike katastrofe. V času akcije je bilo zagotovljenih 407 objav filma na različnih TV postajah glede na njihovo priljubljenost med mladimi in med najaktivnejšo populacijo voznikov.

Izbrane postaje s omogočale, da je film videlo 78% gledalcev teh postaj in da je povprečen gledalec v tem času najmanj šestkrat videl film. S tem visokim dosegom in relativno veliko frekvenco opaznosti filma se je doseglo, da sta filma vplivala na stališče voznikov in voznic o hi-

trosti in na zavedanje, da je hitrost ključen problem varnosti in posledično opozarjata na bolj previdno vožnjo.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL se je vključil in zagotovil brezplačno predvajanje filma na lokalnih medijih. V želenem času sta se filma predvajala na TV Papriki in UPC Telemach.

Tajnik
Zvone Milkovič

PODELITEV STOP ZNAKOV

V Mestnem muzeju Ljubljana sta predsednik Lions kluba Tivoli in župan MOL Zoran Jankovič podelila 20. marca 2007 osnovnim šolam znak ustavi STOP, ki ga lahko pri varovanju otrok ob zagotavljanju prihoda v šolo in domov uporabljajo prostovoljci. Uporabo znaka določa tudi Zakon o varnosti cestnega prometa, ki določa, da mora biti odrasla oseba pri varovanju otrok na poti v šolo in ki stoji na zaznamovanem prehodu za pešce stara najmanj 21 let, oblečena v živo rumen telovnik, brezrokovnik ali druga podobna oblačila z vdelenimi belimi odsevnimi trakovi, za ustavitev prometnega toka vozil pa mora uporabljati predpisan obojestranski znak Ustavi, ki ga določa pravilnik o prometni signa-

lizaciji in prometni opremi na javnih cestah. Znak se sme uporabljati na enosmerni ali dvosmerni cesti v naselju, vendar vedno le na prehodu za pešce. Praviloma se uporablja en znak, ki ga pripadnik oziroma pripadnica šolske prometne službe - prostovoljec, ki z njim varuje otroke pri prečkanju vozišča, v primernem trenutku po prehodu za pešce prinese na sredino vozišča in z njim ustavi vozila, ki se približujejo prehodu. Na širokih cestah in na cestah z gostim prometom motornih vozil, zlasti na tranzitnih cestah z veliko tovarnega prometa, se lahko sočasno uporabita dva znaka, s katerim dva šolska prometnika hkrati ustavita promet vozil, vsak iz svoje smeri. Otroci smejo stopiti

na prehod in prečkati vozišče šele, ko se vozila ustavijo.

Uporaba dvostranskega znaka Ustavi je zaradi varnosti praviloma omejena na prehode za pešce v naselju, kjer je hitrost omejena na največ 50 km/h in ga na cestah, na katerih je dovoljena večja hitrost, ne priporočamo. V naselju se ta znak lahko uporablja tudi v območju omejene hitrosti (največja dovoljena hitrost 30 km/h), med tem kot v območju umirjenega prometa (največja dovoljena hitrost 10 km/h in prednost pešcev pred vozili) to ni potrebno.

Tajnik Zvone Milkovič



AKCIJA VARNO S KOLESOM V PROMETU

Policijska uprava Ljubljana in Mestna občina Ljubljana, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu sta skupaj že petič organizirala akcijo Varno s kolesom v prometu.

Akcija je bila izvedena kot razpis likovnega in literarnega natečaja na temo prometa za učence 4. razredov osnovnih šol in je bila zaključena na Policijski postaji Grič 18. junija 2007, kjer so bili povabljeni nagajenci.

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

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

Komisija za izbor likovnih in literarnih del v sestavi: Zvone Milkovič, Ivan Mezek, Sania Huskić Hočvar, Dušan Rogelj – literarni del in Tomaž Brate – likovni del je prejela 30 likovnih in literarnih izdelkov iz 10 osnovnih šol, od tega 22 izdelkov za I. kategorijo natečaja – likovni del in 8 izdelkov za II. kategorijo – literarni del.

Komisija je po natančnem pregledu med prispelimi izdelki izbrala naslednja dela:

V kategoriji – likovni del so nagrado prejeli:

1. nagrada: MARTINA KAMNIKAR, 4. a, OŠ Savsko naselje; mentorica: Silva Seliškar
 2. nagrada: UROŠ ŠKRGIČ, 5. b, OŠ Martina Krpana, mentorica: Irena Petrovič
 3. nagrada: MIHA NOVAK, 4. b, OŠ Koseze, mentorica: Mojca Bizjak
- Posebna pohvala:** MARKO PERKOVIČ, 4. a, Zavod za slepo in slabovidno mladino, mentorica: Nina Čelešnik

V kategoriji – literarni del so nagrade prejeli:

1. nagrada: NINA JANEŽIČ, 4. a, OŠ Škofljica, mentorica: Draga Košak

2. nagrada: LUCIJA ŽOHAR, 4. b, OŠ Ketteja in Murna, mentorica: Alma Požar
3. nagrada: ALEM MEŠINOVIČ, 4. a, Zavod za slepo in slabovidno mladino, mentorica: Nina Čelešnik

Vsi povabljeni so prejeli darilno vrečko s preventivnim vzgojnim materialom, nagrajenci pa še dodatne privlačne nagrade.

Tajnik
Zvone Milkovič



VARNA POT V ŠOLO

Zagotovitev varnih poti v šolo ni enkratna naloga, je celoletna aktivnost lokalne skupnosti, vodstev osnovni šol in drugih inštitucij, da bi učenci osnovnih šol prišli varno v šolo in nazaj, predvsem pa prvošolčki. Aktivnosti so okrepljene zlasti ob začetku šolskega leta, kjer se še posebej vključijo Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana, Ministrstvo za promet, DRSC Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Policijska uprava Ljubljana, MOL Mestna uprava, Združenje šoferjev in avtomobilistov ljubljanske regije, osnovne šole, starši, avtošole, Rdeči križ, Mestna zveza upokojencev, društva in združenja, prostovoljci in donatorji.

Varna šolska pot je eden izmed pogojev za varno in uspešno odvijanje pouka, za preventivno in vzgojno delo in za večjo varnost v cestnem prometu. Prometna varnost učencev je predvsem skrb staršev ali zakonitih zastopnikov, ki morajo poskrbeti, da znajo njihovi otroci varno sodelovati v cestnem prometu in jih spremljati ali zagotoviti spremstvo na šolskih po-

teh. Lokalne skupnosti pa morajo skupaj s šolami, strokovnimi organi in organizacijami zagotavljati pogoje za varno sodelovanje otrok – varne prometne površine, izvajanje prometne vzgoje, organizacijo prometno-vzgojnih akcij in pomoč pri prečkanju cest na najnevarnejših območjih.

Za varno šolsko pot veljajo naslednja pravila:

- pot poteka po površinah, ki so za učence najbolj varne – hodniki za pešce, nasipi ali poti, na katerih je zagotovljena varna hoja za pešce,
- ni neurejenih ali nevarnih prečkanj cest – prečkanja ceste so urejena s podhodi ali nadhodi, semaforiziranimi prehodi za pešce ali urejenimi prehodi z dodatnim varovanjem učencev,
- šolske poti v območjih, kjer so izvedeni tehnični ukrepi za umirjanje prometa.

Načrti varnih poti

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana je ugotavljal, da osnovne šole nimajo ustrezno izdelanih načrtov za varen prihod v šolo in nazaj, zato je v letu 1998 pomagal s pomočjo svojih stalnih sodelavcev: policije, mestne uprave in pod strokovnim vodstvom predstavnikov Univerze v Mariboru, Tehniške fakultete, VTO gradbeništvo, Center

za ceste in cestni promet, osnovnim šolam izdelati NAČRT VARNIH POTI.

Načrt varnih poti vsebuje:

- anketo za učence, starše in učitelje z obdelanimi podatki,
- poročilo policijske postaje o prometni varnosti v šolskem okolišu,
- načrt šolskega okoliša z opisom,
- načrt – inventarizacija prometne signalizacije,
- načrt nevarnih mest,
- slike – skice nevarnih mest,
- načrt varnih šolskih poti.

Šole so seznanile starše in otroke z načrti varnih šolskih poti, pri tem pa posebej opozorile, da starši prehodijo večkrat skupaj z otroci, pred začetkom šolskega leta, varno pot v šolo.

Osnovne šole vsako leto opozorimo, da pregledajo načrte in jih po potrebi tudi dopolnijo ter jih izobesijo na vidnem mestu v šoli.

Letos je novost pri načrtih varnih poti v šolo ta, da so ti objavljeni na spletni strani MOL, kar je omogočil Oddelek za predšolsko vzgojo izobraževanje in šport pri MOL v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.

Tiste šole, ki imajo organizirane prevoze učencev, preverijo vse, kar je povezano s takšnimi

prevozi – število vozačev, kapaciteto prevoznega sredstva, skupaj s policijo tehnično brezhibnost le teh, varnost postajališč in opravilo v zvezi s tem razgovore s starši.

Pri razgovorih s starši preverijo tudi možnosti za njihovo sodelovanje pri zagotavljanju varnega prihoda v šolo in pri varovanju kritičnih točk s prostovoljci.

Osnovne šole obvestijo Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL o potrebnem številu varovanja na nevarnih mestih, da jih v sodelovanju s policijo, Mestnim redarstvom, ZŠAM in prostovoljci ustrezno zavarujemo.

Pri tem Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL zagotovi za prvošolčke rumene rutice in odsevna telesa – kresničke, za druge razrede pa se uporabijo rutice in kresničke, ki jih je učenec dobil v prvem razredu.

V skladu z izdelanimi načrti za varno pot v šolo predlagamo upravi izvedbo ukrepov oz. naprav za umirjanje prometa. Predvsem gre za postavljanje grbin pred osnovnimi šolami in vrtci ter oženji vozišča, zamiki vozišča, svetlobne naprave, preventivni radar šikane in podobno. Želimo imeti, pred vsako šolo in vrtcem v Ljubljani, vsaj eno napravo za umirjanje prometa. Po podatkih mestne uprave je potrebno zgraditi še cca 25% naprav pred ustanovami.

Glede na obstoječo normativno ureditev pri zagotavljanju varnih poti Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL koordinira še ostale dejavnosti, kot so:

Brezplačni prevozi

Zakon o osnovni šoli zagotavlja pravico do povrnitve stroškov prevoza:

- učenecem, katerih prebivališče je oddaljeno več kot štiri kilometre od šole,
- tistim učencem, katerih prebivališče je oddaljeno manj kot štiri kilometre od osnovne šole, če Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ugotovi, da je ogrožena varnost učenca na poti v šolo.

Pri tem svet upošteva kriterije ogroženosti učencev na poti v šolo, ki so:

- varnost učencev je ogrožena v vseh primerih, ko morajo učenci prihajati v šolo ob državnih cestah, kjer ni zagotovljenih varnih površin za pešce,
- v primerih, ko morajo učenci opraviti daljšo pot po lokalnih cestah, na katerih ni zagotovljenih varnih površin za pešce in je zaradi hitrosti, gostote ali vrste prometa večja ogroženost učencev,
- v primerih, ko mora učenec prečkati eno ali več nevarnih cestnih odsekov in je organiziranje prevoza boljše rešitev od izvedbe ukrepov za varno prečkanje ceste,
- v primerih, ko poteka šolska pot na območjih, kjer so se že zgodile prometne nesreče, v katerih so bili udeleženci pešci.

V postopku uveljavljanja povrnitve stroškov prevoza osnovna šola ugotovi potrebo in jo posreduje Svetu, ki v skladu s kriteriji sprejme ugotovitve, jo posreduje občinskemu upravnemu or-

ganu, pristojnemu za področje šolstva, ki v primeru pozitivnega mnenja organizira prevoze za učence.

Za vse, do sedaj obravnavane primere, je svet sprejel, na predlog svoje Komisije za vzgojno delo, pozitivno mnenje k predlogom za povrnitev stroškov prevoza.

Prevozi otrok

Pri prevozih otrok daje SPVCP pojasnila osnovnim šolam, pri čemer opozarja, da se v motornem in priklopnem vozilu ali na njem sme voziti le toliko oseb, kolikor je v vozilu sedežev oz. stojišč.

V avtobusu, ki nima v prometnem dovoljenju vpisanih stojišč, se sme voziti le toliko oseb, kolikor ima vozilo vgrajenih sedežev.

Predšolski otroci lahko uporabljajo tudi avtobuse mestnega potniškega prometa, kjer so v prometnih dovoljenjih avtobusa vpisana tudi stojišča in ni zadržkov, da otroci ne bi stali.

Za vse ostale potrebe, ko ni vožnje v naselju, je potrebno najeti takšen avtobus, kjer vsi otroci sedijo.

Zato je pomembno opozorilo vodstvu šole oz. vrtca, da mora avtobus, v katerem se opravlja prevoz skupine otrok (najmanj pet otrok), razen prevoza v naselju, izpolnjevati pogoje:

- ne sme biti starejši od dvanajst let,
- sedeži morajo imeti naslonjalo za roke,
- naslonjala sedežev morajo biti oblazinjena,
- varnostni pasovi morajo biti nameščeni na sedežih v prvi in zadnji vrsti ter na vseh sedežih, pred katerimi ni sedeža z oblazinjenim naslonjalom,
- mora biti označen z znakom za označitev vozila, s katerimi se vozi skupina otrok.

Pomembno opozorilo se nanaša tudi na ustavljeno vozilo, ki je posebej označeno za prevoz otrok in ima vključene vse štiri smerne kazalce in stoji na postajališču. Voznik je dolžan voziti z zmanjšano hitrostjo in posebno previdno. Kadar takšno vozilo, ker otroci vstopajo ali izstopajo, stoji na vozišču, vožnja mimo ni dovoljena.

Ker nekateri starši otoke pripeljejo v šolo, je za njih pomembno opozorilo, da otroke smejo voziti v avtomobilu le, če so starosti primerno zavarovani v ležiščih, homologiranih otroških varnostnih sedežih ali s homologiranimi pripomočki, ki omogočajo uporabo običajnih varnostnih pasov.

Prostovoljci

Svet že vrsto let, skupaj s svojimi stalnimi sodelavci, skrbi, v skladu z zakonom, za organizacijo in izvedbo aktivnosti v zvezi s prostovoljci. To so organizirane skupine staršev, ustanov, društev, ZŠAM in drugih organizacij, ki izvajajo varstvo otrok s predpisanimi pripomočki. Pri tem je še posebej pomembno, da morajo otroci imeti na poti v vrtec in prvi razred osnovne šole in domov spremstvo. Spremljevalci so lahko tudi otroci, stari od 10 do 14 let, če to dovolijo starši otroka. Tisti, ki so mlajši od sedem let, lahko hodijo v šolo sami, če tako dovolijo starši, posvojitelji, skrbniki ali rejniki, vendar le v območju umirjenega prometa.

Območje umirjenega prometa

Na Svetu si prizadevamo za čim prejšnje uveljavljanje, v bližini osnovnih šol in vrtcev, območja

umirjenega prometa, kjer mora biti voznik posebno pozoren na otroke, saj jim je dovoljena igra na tem območju. Prednost na tem območju imajo pešci, hitrost pa ne sme presegati hitrosti pešca oz. 10 km/h. Takšne cone bomo uredili pred Osnovnimi šolami Narodnega heroja Marksa Pečarja, Oskarja Kovačiča, Ketteja in Murna, Vižmarje Brod in Prežihovega Voranca.

Pri tem je pomembno opozoriti, da se je mesto pozitivno odzvalo na uvajanje območja za pešce, kjer je namenilo del ceste ali cest oz. naselja samo pešcem, in na uvajanje območja omejene hitrosti, kjer je dovoljena hitrost največ 30 km/h, saj je na ta način zagotovilo pred osnovnimi šolami in vrtci večjo prometno varnost in varnejšo pot v šolo in nazaj.

Naprave za umirjanje prometa

Naprave za umirjanje prometa so fizične, svetlobne ali druge naprave, s katerimi se udeležencem v cestnem prometu fizično onemogoči vožnja z neprimerno hitrostjo ali se jih opozori na omejitve hitrosti na nevarnem odseku ceste.

Posebno zaščito otrok je Zakon o varnosti cestnega prometa prinesel z določilom, da je pred šolami in vrtci postavitev fizičnih naprav obvezna. Svet in mestna uprava sta že v precejšnji meri to obvezo realizirala, nekatere zadeve, pri zagotavljanju varne poti v šolo, pa še tečejo.

Aktivnosti Ministrstva za promet, Direkcije Republike Slovenije za ceste, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ob začetku šolskega leta 2007/08

Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu sodeluje v aktivnostih Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa ob začetku šolskega leta, ki jo koordinira Ministrstvo za šolstvo in šport.

Aktivno so sodelovali Ministrstvo za promet – Prometni inšpektorat RS (Inšpekcija za cestni promet), Direkcija RS za ceste - Svet RS za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Ministrstvo za notranje zadeve in Policija, predstavniki Zveze združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije s svojimi prostovoljci, privatni sektor družbeno odgovornih podjetij in ne nazadnje starši. Aktivnost Začetek šolskega leta je preventivnega pomena, namenjena varovanju otrok in mladostnikov, ki po počitnicah ponovno vsakodnevno vstopajo v promet. Želeli so opozoriti vse udeležence v cestnem prometu, naj bodo strpni in varni udeleženci in dober vzgled mlajšim. Čas poteka aktivnosti je bil od 31. 08. 2007 do 14. 09. 2007.

V tem času so pripravili vrsto preventivnih aktivnosti:

- od sredine avgusta so potekali po občinah pregledi varnih šolskih poti ter ukrepi, ki jih je potrebno izvesti pred začetkom šolskega leta,
- izdali so 30 000 knjižic Prvi koraki v svetu prometa, ki je namenjena staršem prvošolcev
- 12 000 plakatov in 180 000 letakov Šolska pot, ki so jih občine in šole razdelile staršem in otrokom, voznikom oz. obesile v okolice šol,
- 60 transparentov Varna šolska pot, ki so v SV Sloveniji, kjer je prometna varnost po podatkih najslabša, še posebej opozarjale voznike na prisotnost otrok na cestah,



- 60 prometnih znakov USTAVI za prostovoljce, ki bodo omogočali varne prehode otrok na zaznamovanih prehodih za pešce,
- 120 odsevnih telovnikov z znakom Šolska prometna služba za prostovoljce,
- 200 gigant plakatov Šolska pot po celotni Sloveniji, ki so v času akcije opozarjali voznike na prisotnost otrok.

Z akcijo Varna šolska pot so opozarjali vse voznike in druge udeležence v prometu, da se šolarji vračajo na šolske poti in morajo biti zato še posebej previdni.

Kot obvezo za osnovnošolce v prvem in drugem razredu osnovne šole so zagotovili tudi s pomočjo zavarovalnic in občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu približno 40 000 rumenih rutic. Prav tako so zagotavljali preko občinskih svetov tudi kresničke in odsevne trakove za učence.

Varovanje otrok na zaznamovanih prehodih za pešce je potekalo tudi letos. Kot prostovoljci so bili vključeni člani občinskih svetov, člani Zveze ZŠAM Slovenije, društev upokojencev, učitelji predpisov in vožnje v avtošolah, člani AMZS, starši ter drugi. Prostovoljci so pomagali učencem prečkati cesto na nevarnejših odsekih in s svojo prisotnostjo opozarjali voznike na še previdnejšo vožnjo.

Strokovno so sodelovali tudi pri pripravi letošnje akcije Lumpijeva varna pot v šolo, ki jo je izvajalo podjetje Mercator. V Mercatorjevih nakupovalnih centrih so potekali številni dogodki, kjer so se lahko otroci in starši informirali o varnem sodelovanju v prometu, preizkusili nekatere njihove naprave in sodelovali na posebnem poligonu Jumicar. Poleg tega so bili pripravljene plakati, urniki, gigant plakati, talne nalepke in druga gradiva.

Želeli so, da bi z vsemi aktivnostmi in skupnimi naporami zagotovili otrokom varen in prijeten začetek novega šolskega leta.

Aktivnosti SPVCP MOL ob začetku šolskega leta 2007/08

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana je tudi letos v sodelovanju s šolami, policijo, ZŠAM ljubljanske regije, Inšpektorat – Mestno redarstvo, Mestno zvezo upokojencev, Avtošolami in prostovoljci ter donatorji, izvedel v času od 3. do 15. septembra 2007 akcijo Varna pot v šolo.

Natisnili smo: plakate 3000 kosov in 15 000 letakov, na 17 dogovorjenih lokacijah smo čez cesto izobesili transparente s prometno vzgojno vsebino, 60 obešank z vsebino Lumpi gre v šolo na drogove javne razsvetljave in 200 plakatov na plakatnih mestih JP Snaga Ljubljana, osnovnim šolam smo že razdelili potrebno število triopanov, vsaka šola je dobila najmanj 1 triopan, dodatno smo zagotovili 25 triopanov za šole, ki so ga potrebovale. Šole so dobile zadostno število plakatov in letakov.

Ponovno smo letos dodatno opozarjali voznike s plakatom Hej, spet smo tu, ki je bil nameščen na 200 lokacijah v vitrinah City light (postajališča LPP) na oglasnih prostorih podjetja Europlakat.

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

Na poti v šolo, oziroma na manj varnih mestih so bili ob prihodu v šolo in ob vrnitvi iz šole prisotni prostovoljci:

- 20 prostovoljcev Mestne uprave z županom in načelniki,
- 45 uniformiranih članov ZŠAM ljubljanske regije,
- 10 članov Društva prijateljev mladine Zveze prijateljev mladine Moste,
- 80 - 100 policistov Policijske uprave Ljubljana,
- 8 mestnih redarjev.

Prisotnost župana, načelnikov in delavcev Mestne uprave je bila 1 do 3 dni, policistov in redarjev 2 tedna, ostalih prostovoljcev pa en teden.

Za vse prvošolčke in druge razrede smo zagotovili odsevno telo – kresničko in rumeno rutico v sodelovanju z Zavarovalnico Triglav, ter knjižico Prvi koraki v svetu prometa.

V sodelovanju z MP DRSC SPVCP, Mercatorjem in Imex Avenijo smo zagotovili letos četrtič, obešanke z motivom Lumpi gre v šolo.

Na 12 lokacijah smo postavili preventivni radar, ki je opozarjal na hitrost vožnje in meril hitrost ter ugotavljal število avtomobilov na najbolj izpostavljenih nevarnih mestih pred šolami.

Lokacije radarjev so bile:

- OŠ TONETA ČUFARJA
Resljeva cesta – stalna lokacija
- OŠ OSKARJA KOVAČIČA
Jurčkova cesta pri hišni številki 225
- OŠ VIČ
Škrabčeva za križiščem s Kocenovo ulico
- OŠ LEDINA
Wolfova - Kavarna Zvezda
- OŠ DRAVLJE
Cesta Andreja Bitenca – na nasprotni strani dosedanjega merjenja
- OŠ LEDINA
Komenskega ulica pred Osnovno šolo Ledina
- OŠ POLJE
Rosna pot v križišču iz smeri naselja Spodnji Kašelj
- OŠ FRANCA ROZMANA STANETA
Cesta na Poljane pri hišni številki 20
- v obratni smeri sedanje lokacije
- OŠ MIŠKA KRANJCA
Podutiška pri hišni številki 174
- OŠ PRESERJE
Pred Osnovno šolo Preserje pod Krimom
- OŠ VIČ
Tržaška pred križiščem s Hacetovo ulico v smeri proti Brezovici
- OŠ VIČ
Tržaška pred križiščem s Hacetovo ulico v smeri proti Dolgemu mostu
- OŠ ZADOBROVA
Sneberska cesta pred križiščem Cesta na Trbeže
- OŠ FUŽINE
Cesta Nove Fužine pri Zdravstvenem domu

Za zaključek

Z navedenimi dejavnostmi spodbujamo osnovne šole, starše in otroke, da spoznajo varno pot v šolo in nazaj, jo, preden se pouk začne, tudi

nekajkrat prehodijo, da se na ta način seznanijo z možnimi pastmi na šolski poti in se znajo nevarnostim na šolski poti tudi izogniti.

Otroci so morda na poti v šolo razigrani, nepredvidljivi, nam odraslim pa se mudi; morda smo zamišljeni ali utrujeni: le trenutek, pa se pot v šolo lahko konča. Prepogosto tragično, nemalokrat za vedno. Zato spremenimo predvsem sebe, upoštevajmo cestno-prometne predpise, bodimo previdni zlasti na označeni poti v šolo. Nič nas ne more tako dobro zaščititi pred nevarnostmi kot naše lastno vedenje. Nihče ne more bolje naučiti otroka odgovornega vedenja v cestnem prometu kot odrasli s svojim zgledom.

Ne bodimo vzorni udeleženci v cestnem prometu le prvi teden septembra. Otroci so na poti v šolo deset mesecev v letu in njihova pot mora biti varna vsak dan.

Potrudimo se in jim pokažimo z lastnim vedenjem pot do varnega in prijaznega cestnega prometa (povzeto po uvodniku iz glasila Varna pot).

Tajnik
Zvone Milkovič



EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI IN DAN BREZ AVTOMOBILA 2007 V LJUBLJANI

Ministrstvo za okolje in prostor RS, ki je nacionalni koordinator pobude Evropskega tedna mobilnosti (ETM) in Dneva brez avtomobila (DBA), je povabilo lokalne skupnosti k sodelovanju in jim z materiali, namenjenimi ozaveščanju, pomagalo pri izvedbi pobude. Glavne izvajalke pobude so občine, saj so te pristojne, da določijo prometne režime v mestih. Pri pobudi sodeluje vsako leto od 20 do 26 občin.

Tudi letos so v akcijah sodelovale številne občine, ki so organizirale različne aktivnosti na temo alternativnih prevozov, ki manj škodujejo okolju in so bolj prijazni za ljudi, promocije kolesarjenja, uporabe javnega prevoza, spreminjanja cest v območja, kjer se vrstijo kulturni in zabavni dogodki, razne izobraževalne in preventivne prireditve. Lokalne skupnosti, ki sodelujejo pri tednu mobilnosti, vsak dan v tednu pripravijo tematske dogodke. Stalni poudarki so: javni prevoz, kolesarjenje, hoja, upravljanje mobilnosti, odgovorna raba avtomobila, mobilnost in zdravje, žive ulice - zelene poti.

V letošnje aktivnosti so bile vključene občine: Apače, Bled, Brezovica, Celje, Gorje, Gornja Radgona, Grosuplje, Kamnik, Koper, Kranj, Krško, Litija, Ljubljana, Maribor, Murska Sobota, Nova Gorica, Piran, Postojna, Radovljica, Ruše, Slovenska Bistrica, Trbovlje, Velenje, Vodice, Vrhnika.

ZAKAJ EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI

Po organizaciji dveh uspešnih dogodkov V mestu brez avtomobila! je leto 2002 v vsej Evropi označilo začetek nove pobude, Evropskega tedna mobilnosti.

Od V mestu brez avtomobila! ...

Bivša evropska komisarka za okolje Margot Wallström je leta 2000 uvedla evropsko pobudo Dan brez avtomobila. Sodelujočim mestom ponuja priložnost, da pokažejo skrb za vprašanja, povezana z okoljem. Lokalne skupnosti lahko za en dan predstavijo svoja mestna središča v drugačni luči in izvedejo ključne ukrepe za omejevanje motoriziranega prometa na določenih območjih ter tako spodbujajo uporabo trajnostnih vrst prevoza in ozaveščajo meščane o okoljskih učinkih izbire prevoznih sredstev.

... do Evropskega tedna mobilnosti

Vse od leta 2002 do 2006 je bil ves teden, od 16. do 22. septembra, posvečen trajnostni mobilnosti. Evropski teden mobilnosti je priložnost za uvajanje širokega obsega dejavnosti in je osnova lokalnim skupnostim pa tudi organizacijam in društvom/zvezam za:

- pospeševanje obstoječih politik, pobud in najboljših ravnanj v zvezi s trajnostno

mobilnostjo v mestih,

- prispevek k dvigu ozaveščenosti prebivalcev glede škode, ki jo sedanji trendi mobilnosti v mestih povzročajo okolju in kakovosti življenja,
- vzpostavitev partnerstev z zainteresiranimi skupinami iz lokalnih skupnosti,
- sodelovanje v vseevropski kampanji in občutenje skupnega cilja in skupne identitete z drugimi mesti,
- poudarek na lokalni zavzetosti za politiko trajnostnega mestnega prevoza,
- uvedbo novih dolgoročnejših politik in trajnih ukrepov.

Partnerstvo za trajnostno mobilnost

Nobena lokalna skupnost ne more sama doseči trajnostne mobilnosti. Gre za dolgotrajen proces, ki zahteva politično podporo in predana partnerstva. Zato Evropski teden mobilnosti spodbuja lokalne skupnosti k sklepanju takšnih partnerstev in vključevanju čim večjega števila lokalnih udeležencev. Od vseh lokalnih skupnosti se pričakuje, da bodo poiskale ustrezne lokalne partnerje za različne dogodke in v tesnem sodelovanju z njimi usklajevale pripravo Evropskega tedna mobilnosti.

Že ob prvi pripravi pobude se je Evropski teden mobilnosti uveljavil kot zares evropska pobuda, saj je v njej sodelovalo 320 lokalnih skupnosti iz 21 držav, podprlo pa jo je še 111 mest! Kot kažejo izsledki raziskav javnega mnenja v štirih evropskih mestih, je Evropski teden mobilnosti enako dobro sprejet kot Dan brez avtomobila; čeprav je poznavanje Tedna še vedno bolj povprečno, pa je javnosti pobudi zelo naklonjena, saj jo je več kot 80% vprašanih oseb označilo kot dobro zamisel. Večina vprašanih se tudi zaveda učinkovitosti Evropskega tedna mobilnosti kot sredstva v boju zoper neugodne učinke, ki jih povzroča raba avtomobilov v mestih, in velika večina bi želela, da se tak dogodek pripravi še bolj pogosto.

Leta 2006 je pri Evropskem tednu mobilnosti sodelovalo več kot 1320 lokalnih skupnosti, kar je 37% več kot leta 2005. Vključenih je bilo več kot 200 milijonov ljudi iz 38 držav!!!

KAKO SODELOVATI

Listina je dokument, s katerim lahko lokalne skupnosti potrdijo sodelovanje pri Evropskem tednu mobilnosti ali Dnevu v mestu brez avtomobila. Letos je listina prilagojena, da bi bila razumljivejša in jasnejša. Nekdanje razlike med "sodelujočimi" mesti in mesti, ki dogodka "podpirajo", ni več. Vse lokalne skupnosti, ki izpolnjujejo vsaj eno merilo Listine, se zdaj obravnavajo kot udeleženke. Lokalne skupnosti, ki se zavežejo vsem trem merilom, postanejo "zlate" udeleženke dogodka in se lahko potegujejo za nagrado Evropskega tedna mobilnosti.

Kot poseben prispevek letošnji osrednji temi mora biti vsaj eden teh ukrepov namenjen traj-

ni prerazporeditvi cestnega prostora v korist pešcem, kolesarjem ali javnemu prevozu.

ZAKAJ VESELA ULICA KOT OSREDNJA TEMA

V ponovni razmislek o javnem prostoru Nacionalni koordinatorji Evropskega tedna mobilnosti, Evropski koordinacijski odbor in Evropska komisija so za osrednjo temo Evropskega tedna mobilnosti 2007 izbrali VESELA ULICA.

Ta tema sporoča, da povečevanje cestnega prostora za avtomobile ni odgovor na obstoječe prometne izzive, temveč da je lahko, ravno nasprotno, zmanjševanje cestnih zmogljivosti za avtomobile trajnostna in učinkovita rešitev, ki vsem meščanom omogoči tudi bolj zdrav način življenja brez omejevanja individualne mobilnosti. Poudarja tudi potrebo po izboljšanju kakovosti zraka na lokalni ravni, kar je pomembno vprašanje za Evropsko unijo in njene države članice.

KATERE DEJAVNOSTI ORGANIZIRATI

Na kakovost življenja v mnogih evropskih mestih negativno vpliva povečevanje prometa.

Letošnja osrednja tema se ukvarja z načini, na katere prevlada avtomobilskega prometa vpliva na naše življenje v mestnih območjih, njen cilj pa je iskanje rešitev, ki ustrezajo lokalnemu okviru. Prerazporeditev uličnega prostora je pravi način za dajanje prednosti trajnostnim vrstam prevoza. Osrednje sporočilo Evropskega tedna mobilnosti vsem članom družbe je, da lahko vsi po svoje prispevamo k zmanjšanju vpliva prometa na kakovost zraka in svetovno podnebje. Poleg tega pa lahko imamo tudi koristi, ker preživimo manj časa v prometnih zastojih, dihamo čistejši zrak in imamo varnejše ulice.

Bistveni del pri spodbujanju uvajanja okolju prijaznejših vrst prevoza je zagotavljanje varnih in učinkovitih načinov za nadomeščanje avtomobilov na lokalni ravni. Lokalne skupnosti kot oblikovalci politike, ki so prebivalcem najbližji, lahko posameznike ozaveščajo glede učinkov njihove potovalne izbire ter spodbujajo hojo, kolesarjenje, javni prevoz in souporabo avtomobilov.



Uvedejo lahko tudi ustrezne ukrepe za dolgočasno izboljšanje razmer.

S tem namenom ponavadi za en dan prerazporedijo ulični prostor med dnevom V mestu brez avtomobila ali pa zgradijo kolesarske steze ali prednostne vozne pasove za javni prevoz na avtomobilskih vozniških pasovih, trajno zaprejo ulice za nova območja za pešce ali pa na parkiriščih zgradijo postaje javnega prevoza za izmenjavo. Celo ukrep omejitve hitrosti prispeva k prerazporeditvi cestnega prostora, ker je pri počasnejšem prometu motornih vozil potrebnega manj prostora med vozili in okoli njih, s čimer pridobimo prostor za kolesarje in pešce. Počasnejši promet motornih vozil je seveda varnejši, predvsem pa se zdi varnejši, s čimer se izboljšajo pogoji za ljudi, ki bi se radi sprehajali ali kolesarili. Vesela ulica pomeni ljudem prijazne hitrosti: 30 km/h ali še počasneje je najprimernejša hitrost za večino mestnih ulic, kjer ljudje živijo, delajo, nakupujejo ali obiskujejo šolo.

DEJAVNOSTI ZA 7 DNI, POSVEČENIH TRAJNOSTNI MOBILNOSTI

Kot je zapisano v Listini 2007 za Evropski dan brez avtomobila V mestu brez avtomobila! /Evropski teden mobilnosti«, je za sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti treba pripraviti lokalne tematske dogodke v zvezi z dolgoročno trajnostno mobilnostjo v mestih vsak dan v času ETM med 16. in 22. septembrom. Pri tem je potrebno 22. septembra pripraviti Dan brez avtomobila.

Za druge dni je Evropski koordinacijski odbor skupaj z evropskimi partnerji predstavil množico predlogov za dejavnosti v občinah. Glavni načini trajnostnega prevoza in povezave med njimi (intermodalnost) bodo predstavljali glavno dejavnosti: Javni prevoz, Kolesarjenje, Hoja, Upravljanje mobilnosti, Odgovorna raba av-

tomobila, Rekreativna, Nakupovanje, Mobilnost in zdravje, Zelene poti.

Obstajata še dve drugi možnosti, s katerima sodelujoče mesto zaokroži zanimiv sedemdnevni program, namreč priprava dodatnih Dni brez avtomobila ali kake druge tematske prireditve, ki je bolj pomembna za lokalno okolje.



PROGRAM AKTIVNOSTI V EVROPSKEM TEDNU MOBILNOSTI OD 16. DO 22. SEPTEMBRA 2007 IN DNEVU BREZ AVTOMOBILA, 22. SEPTEMBRA 2007 z osrednjo temo VESELA ULICA, ki je bil izveden v Ljubljani

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI OD 16. DO 22. SEPTEMBRA 2007 – aktivnosti celega tedna

Ljubljanski potniški promet je v Evropskem tednu mobilnosti tudi letos nadaljeval s tradicijo prekinjanja monotonosti vsakdanjega prevoza z avtobusi Mestnega javnega linijskega prevoza. Izvedel je projekt **Ljubljanski potniški eksperiment: Mobilna urbana čakalnica** (v sodelovanju s KUD C3). Projekt je na inovativen način nagovoril potnike (in nepotnike) LPP in istočasno nastopil kot element vzpodbujanja uporabe Mestnega javnega linijskega prevoza.

Ljubljanski potniški eksperiment: Mobilna urbana čakalnica je projekt, ki je vključil več avtorjev, več pogledov in elementov umetniškega izraza, na avtobusu v mreži linij Mestnega javnega linijskega prevoza, in je potekal od 4. do 22. septembra.

Na avtobusu LPP je v tem času potekala tudi fotografska razstava avtorjev Domna Gröglja, Jasne Klančičar, Matevža Paternosterja in Nine Babič ter dogodek oblikovalske skupine Nogart.

Tematika razstavljenih fotografij je prikazala premislek o prostoru današnjega mesta. Fotografije na temo bližine in bližnjega, gibanja in pretočnosti ter onesnaževanja so izpostavile konceptualna izhodišča celotnega projekta Mobilnih urbanih čakalnic. Izbrani avtorji so ustvarili zanimiv kolaž kritičnega premisleka o

mestu, izraženega skozi medij fotografije.

20. septembra zvečer, med 20. uro in polnočjo, je omenjeni avtobus vozil na relaciji: Kongresni trg, Slovenska cesta, Železniška postaja (postajališče OF – Trg OF), Masarykova, Šmartinska cesta do BTC (postajališče pred Emporiumom), Kajuhova cesta, Poljanska, predor pod gradom, Karlovška, Zoisova cesta, Slovenska cesta in Kongresni trg. Na Kongresnem trgu je bil zaključek Mobilne urbane čakalnice.

Ljubljanski potniški promet je tudi letos razdelil 20 tisoč brezplačnih tedenskih voznic za vožnjo z mestnimi avtobusi, s katerimi so se potniki vozili med 16. in 22. septembrom. Na Dan brez avtomobila, 22. septembra, so bili vsi prevozi z LPP brezplačni.

LPP Info točke: Aktivnosti so potekale na treh stojnicah LPP, ki so bile od 10. do 21. septembra med 8.00 in 16.30 postavljene na Plečnikovi tržnici, Bavarskem dvoru ter na železniški in avtobusni postaji.

TOYOTA

Predstavili so hibridni avtomobil, prijazen okolju, za spodbujanje prevozov, ki uporabljajo takšen pogon.

Predstavitev Toyotinega hibridnega avtomobila je bila na Kongresnem trgu, vsak dan od 16. do 22. septembra 2007, med 9.00 in 18.00.

Zavod za varstvo okolja MOL

Poleg rednih meritev onesnaženosti zraka, ki potekajo pri Figovcu, na Zavodu za varstvo okolja MOL v času od 15. 9. do 15. 11. 2007 izvajajo merilno akcijo onesnaženosti zraka z mobilno merilno postajo na eni od prometno obremenjenih lokacij v mestu, kjer do sedaj meritve še niso bile izvedene. Merijo onesnaženost zraka z naslednjimi onesnaževali: SO₂, NO_x, PM₁₀ in BTX. Sprotni rezultati meritev (urne vrednosti) so dostopne na spletni strani MOL, kjer bo objavljeno tudi zaključno poročilo o opravljenih meritvah ter izsledkih vpliva Dneva brez avtomobila na stanje onesnaženosti zraka.

Ob tem so izvajali tudi meritve hrupa v okviru obstoječe merilne naprave pri Figovcu in mobilne meritve hrupa z lastnim prenosnim merilnikom hrupa. Na ta način so želeli predvsem ugotoviti, kako se spreminjajo vrednosti hrupa zaradi prometa še posebej v času zapore mestnega središča za promet.

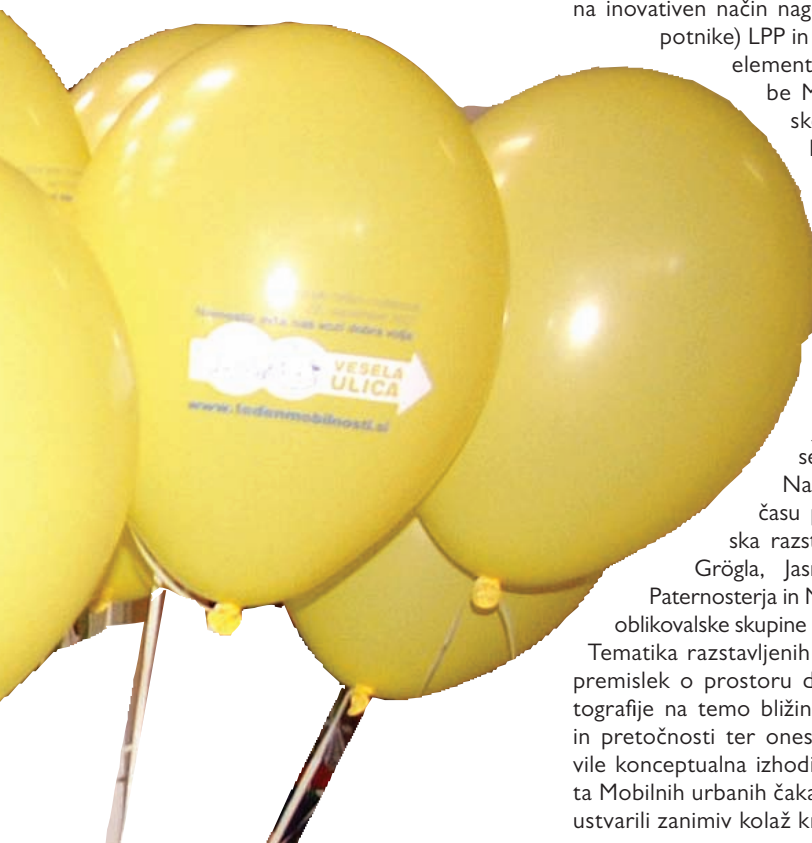
Izdali so Zgibanko o vplivu prometa na stanje onesnaženosti zraka in stopnjo obremenjenosti okolja s hrupom, ki na poljuden način predstavlja vpliv prekomernega prometa na stanje okolja, hkrati pa spodbuja meščane in obiskovalce Ljubljane k uporabi alternativnih načinov transporta.

Javno podjetje Parkirišča:

V Evropskem tednu mobilnosti je bilo parkiranje na parkiriščih Dolgi most in Navje brezplačno.

Inšpektorat MU MOL

Mestno redarstvo Inšpektorata MU MOL je v Evropskem tednu mobilnosti izvajalo poostren nadzor mirujočega prometa.





PONEDELJEK, 17. SEPTEMBRA 2007 – DAN JAVNEGA PREVOZA

Kolesarjenje po mestnih ulicah: župan Zoran Janković je na kolesarjenje povabil sodelavce iz Mestne uprave MOL, svetnike MS MOL, člane Odbora za organizacijo Evropskega Tedna mobilnosti in Dneva brez avtomobila, člane Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, predstavnike Ministrstva za promet, Direkcije RS za ceste, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS ter predstavnike diplomatskih predstavništav. Udeležilo se je ok. 50 kolesarjev.

Kolesarjenje se je začelo ob 9.00 pred Mestno hišo po trasi Stritarjeva cesta, Prešernov trg, naprej po Miklošičevi, Tavčarjevi in Slovenski cesti s predstavitvijo merilne postaje na Figovcu, do Kongresnega trga, Gosposke ulice, Dvornega trga, po Hribarjevem nabrežju in Čevljarškem mostu nazaj do Mestnega trga.

Društvo za varstvo Alp Cipra Slovenija je v Centru Evropa med 9.00 in 17.00 organi-

rano posvet na temo Slovenija na poti k trajnostnem prometu?

Policijska uprava Ljubljana je izvedla poostren nadzor nad nepravilnim parkiranjem in ustavljanjem na avtobusnih postajališčih in nadzor nad nedovoljeno vožnjo po rumenih pasovih, ki so namenjeni vožnji avtobusov LPP. Nadzor je potekal med 8. in 12. uro.

TOREK, 18. SEPTEMBER 2007 – HOJA

Oddelek za predšolsko vzgojo, izobraževanje in šport MU MOL je osnovne šole pozval, naj v letošnjem letu aktivno sodelujejo v projektu ETM, ki spodbuja hojo kot zdrav način življenja.

Boljšo kulturo mobilnosti na vseh osnovnih šolah bodo izvajali s kampanjo, ki vabi otroke k uporabi prevoznih sredstev, prijaznih do oko-

lja, predvsem spodbujanje hoje na njihovih poteh do šole v času Evropskega tedna mobilnosti in skozi celo šolsko leto.

Policijska uprava Ljubljana je poostрила nadzor v bližini šol, s katerim je želela zagotoviti čim večjo varnost otrok. V bližini šol so izvajali meritve hitrosti in ukrepali zoper voznike, ki so s kršitvami cestno-prometnih predpisov ovirali ali celo ogrožali otroke v prometu. Na nepravilnosti v prometu so opozarjali tudi otroke.

SREDA, 19. SEPTEMBRA 2007 – KOLESARSKI DAN

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je na prometno pomembnih mestih v mestu (Prešernov trg, križišče Miklošičeve in Čufarjeve ulice, križišče Bavarski dvor, križišče Delavski dom, Prežihova ulica, križišče Prešernove in Cankarjeve ulice, Trg narodnih herojev in križišče pri Nami s Cankarjevo ulico) med 10.00 in 12.00 s svojimi stalnimi sodelavci, ZŠAM, prometnimi strokovnjaki in policisti, svetoval in predstavljal pravilno vožnjo s kolesom, opozarjal na nevarnosti in odgovarjal na morebitna vprašanja o prometnih pravilih in najprimernejši opremljenosti za kolesarja.

Nasveti so potekali za organizirane skupine učencev kolesarjev iz osnovnih šol, kakor tudi za ostale kolesarje. Udeležilo se je 210 učencev iz 34 osnovnih šol.

Družba Velo in Kolesarski center Bauer sta organizirala brezplačen servis koles na Cankarjevi cesti in Prešernovem trgu.

Med 8.00 in 12.00 so policisti **Policijske uprave Ljubljana** izvedli poostren nadzor nad nepravilnim parkiranjem in ustavljanjem na kolesarskih površinah.

PETEK, 21. SEPTEMBRA 2007 – ODGOVORNA RABA AVTOMOBILOV

Na OŠ Koseze je bil od 7.30 do 8.30 izveden Eko bus, za najmlajše, kjer so spoznali prometne vsebine in prometne znake, ki jih srečujejo



na poti v šolo. Udeležilo se je ok. 75 učencev v spremstvu oz. na »eko vožnji« predstavnikov SPVCP MOL in OPVIŠ.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je v sklopu akcije Oprema šolskih prometnih kabinetov na osnovnih šolah na Osnovni šoli Vič ob 12. uri podelil učne prometne pripomočke, 54 koles in priročnikov za učitelje, ki so jih zagotovili donatorji. Podelil jih je predsednik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.

DAN BREZ AVTOMOBILA, SOBOTA, 22. SEPTEMBRA 2007 – MOBILNOST IN ZDRAVJE

Za ves promet, razen za vozila LPP, taksije in vozila z dovoljenjem MOL, je bilo od 00.00 do 24.00 zaprto območje znotraj Dalmatinove, Komenskega ulice in Resljeve ceste (parkiranje je bilo mogoče na Petkovškovem nabrežju), Kopicarjeve (parkiranje je bilo mogoče na Krekovem trgu), predora pod Gradom, Karlovške, Zoiso-ve, Aškerčeve, Prešernove, Šubičeve ulice (parkiranje je bilo mogoče na Šubičevi - Trg republike), Tivolske ceste in Gosposvetske ulice.

Na Kongresnem trgu so aktivnosti v okviru Dneva brez avtomobila potekale **od 10.00 do 16.00**.

Mestna občina Ljubljana je uredila 5 con umirjenega prometa pred osnovnimi šolami Prežihovega Voranca, Ketteja in Murna, Vižmarje Brod, Oskarja Kovačiča in Narodnega heroja Maksa Pečarja. Naštete šole so spomladi sodelovale na 1. Globalnem tednu Združenih narodov za varnost na cestah – prometna varnost ni naključje **ULICE OTROKOM**.

Zavod za varstvo okolja je na Dan brez avtomobila organiziral dan odprtih vrat Okoljskega merilnega sistema (Figovec), kjer so strokovnjaki predstavili delovanje merilne opreme in pojasnili izmerjene vrednosti posameznih onesnaževal.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL v sodelovanju z Ministrstvom za promet, Direkcijo RS za ceste in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS je pripravil predstavitev in preizkus posebnih naprav (posebne tehtnice, mini vozilo za preizkus uporabe varnostnih pasov), ki nazorno prikazujejo fizikalne zakonitosti in možne posledice trkov v prometu.

Zavoda za turizem Ljubljana je v sodelovanju s **Športno zvezo Ljubljane** izvedel:

- voden **pohod po »srčni poti«**: z zbirališčem na Rakovniku ob 8.00, 10.00 in 12.00,
- predstavitev **nordijske hoje**: v parku Zvezda od 9. ure dalje,
- **hoja na 2 km**: na Koseškem bajerju od 9. do 11. ure
- voden **pohod po načrtovani »srčni poti«**: iz Rožne doline na Cankarjev vrh.

Športna zveza Ljubljane je izvedla na Stritarjevi ulici:

- ob 9.30 šolo rolanja Lucky Luka,
- ob 11.00 tek po mestnem središču za dekleta in ženske (tek v petkah) v okviru nacionalne akcije Bodi aktivna: s startom pri Robbovem

vodnjaku in ciljem na Prešernovem trgu, – ob 13.00 šolo rolanja Lucky Luka – družinski rolerski in kolesarski krog po središču mesta sta izvedla KD Radenska Power bar in Lucky Luka, start je bil v Tivoliju pred Halo Tivoli ob 16.30 in vožnjo do Kongresnega trga, s ponovnim startom ob 17.00 in promocijsko vožnjo po cestnoprometnih predpisih po trasi: Vegova, Novi trg, Šušarski most, Mestni trg, Stritarjeva, Prešernov trg, Miklošičeva, Tavčarjeva, Ajdovščina, Slovenska in Park Tivoli.

Športno društvo SOKOL je ob 12.00 na Stritarjevi ulici pripravilo dvoboj med tremi znanimi tekači in tremi znanimi kolesarji s startom na Tromostovju in ciljem pri Robbovem vodnjaku.

Kmetijski inštitut Slovenije je kot partner v projektu CIVITAS MOBILIS sodeloval s predstavitvijo:

- traktorja (vozila) na pogon na rastlinsko olje in
- stiskalnice za stiskanje semena oljne ogrščice, iz katerega se pridobi olje, ki je osnovna surovina za biodizel ali pa se uporablja direktno za pogon,

– koncept mini oljarn za proizvodnjo olja, ki se lahko uporablja direktno za pogon ali pa kot surovina za biodizel.

Policisti Policijske uprave Ljubljana so na stojnici na Kongresnem trgu svetovali glede varne udeležbe v prometu, zaščitne koles pred tatvinami in zaščitne pred drugimi vrstami kaznivih dejanj ter poosttrili nadzor v zaprtem delu mestnega središča.

Mestno redarstvo je na stojnici na Kongresnem trgu pripravilo predstavitev delovanja Mestnega redarstva in poosttrilo nadzor v zaprtem območju ožjega mestnega središča.

Tajnik
Zvone Milkovič



Vozimo pametno!



OTROŠKI BAZAR 2007 NA GOSPODARSKEM RAZSTAVIŠČU

Na Gospodarskem razstavišču je od 13. do 16. septembra 2007 potekal drugi Otroški bazar, ki je privabil 180 sodelujočih in več kot 23000 obiskovalcev. V četrtek in petek dopoldan se je v sklopu vodenih ogledov zabavalo in izobraževalo več kot 1000 otrok, v popoldanskem času in med vikendom pa so jih obiskale številne mlade družine, dedki in babice s svojimi vnučki ter nosečnice.

Z obiskom Bazarja jih je počastila gospa Štefka Kučan, ki je darovala knjige v okviru dobrodelne akcije. Akcija je bila izjemno uspešna, saj so zbrali 246 knjig in slikanic.

Prvi dan prireditve je zaznamovala še ena dobrodelna akcija. Z Ustanovo – fundacijo za pomoč otrokom so namreč 50 invalidnim otrokom in otrokom iz ogroženih družin iz okolice Maribora omogočili obisk Otroškega bazarja. Bili so izjemno veseli in zadovoljni.

Drugi dan pa je bilo zadovoljnih tudi 75 osnovnošolskih in srednješolskih otrok, ki so na Otroškem bazarju prejeli štipendije fundacije Pismo srca. Denar je bil zbran s pomočjo zbiranja odpadnega papirja na osnovnih šolah.

Letos so se razstavljalci zelo dobro pripravili na zahtevno otroško publiko in organizirali številne delavnice v okviru razstavnih prostorov. Otroci so lahko spoznali uporabnost čebeljega voska in izdelovali okraske iz njega, sestavljali mozaike, nakit iz raznovrstnih materialov, poslušali pravljice, spoznavali multimedije, robotiko, astronomijo, mehatroniko, izdelovali lesena letala, figure iz buč, prebirali mladinske

knjige, izražali svojo kreativnost v likovnih delavnica in preizkušali svoje glasbeno znanje ob igranju na številna glasbila. Najbolj pogumni so okrog vratu nosili kače in spoznavali žuželke, sramežljive gospodične pa so raje uživale v poslikavah obraza in telesa. Niso pozabili povabiti niti Nodija, Muce Copatarice, Papija, Pasavčka in drugih priljubljenih maskot.

v gorah s helikopterjem. Uprava za zaščito in reševanje je na ogled pripeljala gasilsko vozilo, otroke seznanjala s poklicem gasilca, prikazala potek izvedbe gašenja požara in iskanja min z detektorji. Otroci so svoje znanje v prometu preverjali z Jumarom in kolesi na spretnostnem poligonu. V mobilni digitalni učilnici Mobilatorij pa so se prepustili svetu računalniških iger.



Otrokom so želeli ponuditi kvalitetne vsebine. Obrtna zbornica je predstavila deficitarne poklice in otrokom ponudila možnost, da se sami preizkusijo v ročnih spretnostih, ki jih nekateri poklici zahtevajo.

Mladi so spoznavali tudi, kaj sodi k zdravemu načinu življenja. Eden od temeljev je zgotovito zdrava prehrana, zato so jih s kuharsko mojstrico podučili, kako se na zdrav način prehranjevati in kako okusno pripravljati različne jedi. Seveda so nasvete dobivali tudi starši.



V športni dvorani je bilo mogoče igrati nogomet, tenis, odbojko, kolesariti, rolati, plezati, plesati in se vključiti v številne druge športne aktivnosti.

Na ploščadi so se v okviru Policije predstavili kriminalisti, forenziki, vodniki psov in številni inšpektorji. Otroci so si z zanimanjem in navdušenjem ogledovali vozila z videonadzornim sistemom, intervencijska in oklepna bojna vozila. Lahko so tudi jahali policijske konje in se sedli na njihove motorje in kolesa. Policija je pripravila tudi prikaz reševanja nesrečencev

Kulturni oder je vsak dan z zanimivim dogajanjem in prijetno moderatorko privabil številne gledalce in poslušalce. Na njem so se zvrstile plesne skupine, gledališke in lutkovne predstave osnovnošolskih otrok, folklorne skupine in vsakodnevna nagradna žrebanja.

Na Otroškem bazarju sta se skupaj predstavila Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL z vsebinami, ki so bile na ogled in za preizkus:

- posebne tehnice za prikaz naletne teže pri določenih hitrostih in v povezavi s tem, zakaj morajo biti otroci in ostali potniki med vožnjo pripeti z varnostnim pasom,
- obiskovalci so se lahko posvetovali o varni in ustrezni uporabi otroških varnostnih sedežev in so z otrokom lahko preizkusili različne otroške sedeže,
- otroci so se lahko rokovali z maskoto Pasavček, ki zabava in privablja otroke,
- obiskovalci so lahko pridobili poučna preventivna gradiva, kot so knjižice, letaki, brošure, itd.,
- otroci so se lahko preizkusili v spretnosti vožnji s kolesom na posebnem poligonu, ki smo ga pripravili v sodelovanju s Tehničkim šolskim centrom Nova Gorica.

Povzel po spletni strani Otroškega Bazarja
tajnik Zvone Milkovič



AKCIJA VARNO S KOLESOM V PROMETU

Policijska uprava Ljubljana in Mestna občina Ljubljana, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu sta skupaj že petič organizirala akcijo Varno s kolesom v prometu.

Akcija je bila izvedena kot razpis likovnega in literarnega natečaja na temo prometa za učence 4. razredov osnovnih šol in je bila zaključena na Policijski postaji Grič 18. junija 2007, kjer so bili povabljeni nagrajeni.

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

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

Komisija za izbor likovnih in literarnih del v sestavi: Zvone Milkovič, Ivan Mezek, Sania Huskič Hočevan, Dušan Rogelj – literarni del in Tomaž Brate – likovni del je prejela 30 likovnih in literarnih izdelkov iz 10 osnovnih šol, od tega 22 izdelkov za I. kategorijo natečaja – likovni del in 8 izdelkov za II. kategorijo – literarni del.

V kategoriji – **likovni del** so nagrado prejeli:

Komisija je po natančnem pregledu med prispelimi izdelki izbrala naslednja dela:

1. nagrada: MARTINA KAMNIKAR, 4. a, OŠ Savsko naselje; mentorica: Silva Seliškar

2. nagrada: UROŠ ŠKRGIČ, 5. b, OŠ Martina Krpana, mentorica: Irena Petrovič

3. nagrada: MIHA NOVAK, 4. b, OŠ Koseze, mentorica: Mojca Bizjak

Posebna pohvala: MARKO PERKOVIČ, 4. a, Zavod za slepo in slabovidno mladino, mentorica: Nina Čelešnik

V kategoriji – **literarni del** so nagrade prejeli:

1. nagrada: NINA JANEŽIČ, 4. a, OŠ Škofljica, mentorica: Draga Košak

2. nagrada: LUCIJA ŽOHAR, 4. b, OŠ Ketteja in Murna, mentorica: Alma Požar

3. nagrada: ALEM MEŠINOVIČ, 4. a, Zavod za slepo in slabovidno mladino, mentorica: Nina Čelešnik

Vsi povabljeni so prejeli darilno vrečko s preventivnim vzgojnim materialom, nagrajenci pa še dodatne privlačne nagrade.

Tajnik
Zvone Milkovič

MARATON FRANJA BARCAFFE

Maraton Franja je priznana mednarodna prireditev, saj je že vrsto let vpisan v koledar mednarodne kolesarske zveze UCI. Letos je maraton kandidiral za najvišji možni rang rekreativnih prireditev GOLDEN BIKE.

Maraton Franja je s svojo izbiro kolesarskih prog namenjen vsakomur, tako najboljšim kolesarjem kot povprečnim rekreativcem, družinam in tistim, ki si za kolo bolj poredko najdejo čas. To je rekreativno tekmovalna prireditev, ki v dvodnevnem dogajanju povezuje kolesarje vseh starosti in jih vključuje v pester kolesarski program.

V sklopu maratona Franja poteka Družinski šolski maraton za vsakogar, katerega soorganizator je bil tudi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.

Skupaj z ZŠAM Ljubljanske regije je bilo na Maratonu Franju in Družinskem šolskem maratonu zagotovljeno varovanje prog in pomoč na okrepčevalnih točkah.

DRUŽINSKI ŠOLSKI MARATON ZA VSAKOGAR

Družinski šolski maraton za vsakogar je bil namenjen družinam z otroki, šolski mladini ter kolesarjem začetnikom. Proga je bila dolga 28 km in je bila popolnoma nezahtevna, brez vzponov. Potekala je ob popolni zapori cest, tako da so se lahko udeleženci sproščeno podali na vožnjo po Ljubljani in okolici. V želji, da bi se maratona udeležilo kar največje število kolesarjev, startnine ni bilo. Udeleženci so dobili tudi brezplačno okrepčilo ob progi, malico in spominsko kolajno na cilju.

Družinski šolski maraton za vsakogar je tako prava promocija rekreacije in kolesarstva in je del posebnega projekta, namenjenega učenecem osnovnih šol. Letos se je v projekt ponov-

no številčno vključila OŠ Sostro z ravnateljico in več kot 120 učenci. Temeljni cilj projekta je spodbujati otroke za kolesarjenje in aktivno preživljanje prostega časa s starši. Osrednji del projekta je bila udeležba cele družine na maratону. Projekt je bil deležen tudi precejšnje medijske pozornosti.

Družinski šolski maraton je potekal v soboto 16. junija 2007 s startom v BTC City-ju v Ljubljani. Pot je udeležence vodila proti Šentjakobu in Dolu ter od tam proti Dolskem, kjer je bila okrepčevalna postaja in obvezni nekajminutni postanek. Od tu so se udeleženci odpravili dalje proti Zalogu in se vrnili v BTC City, kjer jih je čakala spominska kolajna, malica in pijača (trasa proge: Ljubljana, Sneberje, Šentjakob, Dol, Dolsko, Zalog, Sneberje, Ljubljana). Start maratona je bil ob 16.00, zaključil pa se je ob 18.20. Udeleženci so vozili skladno s svojo stopnjo pripravljenosti.

Pogoji za udeležbo so bili naslednji:

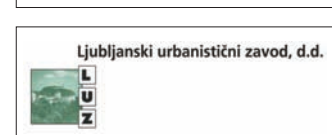
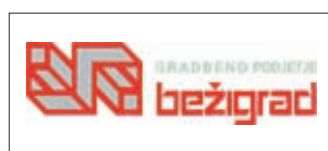
- Udeleženec maratona je bil vsak, ki se je prijavil, in priložil izpolnjeno prijavnico (po podatkih organizatorja je bilo prijavljenih nekaj več kot 1300 udeležencev).
- Obvezno so morali nositi zaščitne čelade in upoštevati cestnoprometne predpise.
- Na hrbtne strani štartne številke se je nahajal obrazec z vitalnimi osebnimi in kontaktnimi podatki v primeru nezgode ali poškodbe.
- Ob dvigu štartne številke in konkretnega čipa so udeleženci maratona s podpisom potrdili, da so seznanjeni s pogoji razpisa in se z njimi strinjajo. Vozili so na lastno odgovornost, organizator ni odgovarjal za morebitno povzročeno škodo.
- Organizatorji so tudi prosili udeležence, da spoštujejo naravo in ne odmetavajo ovojev energetske ploščice in pijače na cesto.

Tajnik
Zvone Milkovič



1.	ABB d.o.o.
2.	AC – SISTEMI d.o.o.
3.	Agrokor d.o.o.
4.	BANK SPARKASSE d.d.
5.	DDC d.o.o.
6.	Debis AC Leasing d.o.o.
7.	Dinos d.o.o.
8.	Elektro Ljubljana d.d.
9.	Energetika Ljubljana d.o.o.
10.	Energoplan d.d.
11.	Geoplin d.o.o.
12.	Gozd Ljubljana d.d.
13.	Gradbeno podjetje Bežigrad d.d.
14.	Grand Hotel Union d.d.
15.	Intertrade ITA d.o.o.
16.	KPL d.d.

17.	LHB Finance d.o.o.
18.	Litostroj jeklo d.o.o.
19.	Ljubljanske tržnice d.o.o.
20.	LUZ d.d.
21.	Magistrat International d.d.
22.	MDM d.o.o.
23.	MK Trgovina d.d.
24.	MONSADRIA d.o.o.
25.	NLB Leasing d.o.o.
26.	Parkplan d.o.o.
27.	Pharmakon d.d.
28.	PORSCHE INTER AUTO d.o.o.
29.	SAVA IP d.o.o.
30.	Summit motors Ljubljana d.o.o.
31.	ZAVAROVALNICA TRIGLAV d.d.





**Moj Mobi.
Moj svet.**

