

Varna pot



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



Spoštovane bralke in bralci!

Leto je za nami. Leto, ki nam je vzelo 293 človeških življenj. Med njimi veliko mladih, na pragu vsega. Pa nam 293 življenj ni vzelo niti leto niti ceste, kot tako radi govorimo.

»Slovenske ceste so zopet terjale smrtne žrtve ...« So te besede slepilo, zatiskanje oči pred dejstvom, resnico, da je za vsako nesrečo in žrtve nesreč na cestah kriv človek? Se bolje počutimo ob teh besedah, je občutek krivde manjši, naša odgovornost tako oddaljena in majhna, če so ceste krive?

Brez spremembe miselnosti, kulture, tako splošne kot vozniške, bo novo leto ravno tako krvavo, ob cestah bo gorelo nekaj sto novih svečk, ob svetovnem dnevu spomina na žrtve prometnih nesreč bo še nekaj sto več živih žrtev prižigalo svečke.

Tudi živi smo žrtve – žrtve žalosti, izgube, trpljenja, spominov, ugasnjenega upanja. Ne samo tisti, ki so za vedno izgubili svoje bližnje, tudi tisti, ki trepetajo za življenja svojih, ki čakajo, kakšne bodo posledice poškodb, ki se soočajo z novim, drugačnim, težjim življenjem na invalidskem vozičku, s protezo ...

Žrtve so tudi bližnji tistih, ki so zaradi alkohola, hitrosti, objestnosti ... povzročili nesrečo, gorje. Kako s tem živeti naprej? Seveda tudi slovenske prometne infrastrukture ni kar za prezreti. In ji dodeliti certifikata varnosti. Dosega standarde, ki jih zahteva današnji promet?

Če poleg drugega omenimo samo na asfalt na vozišču v nekem predoru pri nas? Kaj če bi se zgodilo? Tudi v takih primerih ni kriva cesta, ker se ni sama naredila. Človek jo je.

Vsi storimo vse za večjo prometno varnost. Štejejo dejanja.

Varno pot v novem letu!

Mira Vidmar Kuret

Kazalo

SPV	3
Posvet predsednikov in tajnikov Mednarodni projekt VAMOS – 2. del Posvet z mentorji prometne vzgoje v OŠ	
BESEDA STROKOVNJAKA	6
Analiza prometne varnosti na območju MOL - 2007	
AKTUALNO	8
Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč	
ZGODOVINA CESTNEGA PROMETA	10
Tudi naš speedway ima svojo zgodovino	
OSEBNI PORTRET	12
Vedno sem bila in ostajam optimistka – Nina Osenar	
ŠOLA, VRTEC	13
Prosti čas in zabava mladih Prvošolčki varni v prometu Učna priprava na temo Promet Prometni dan	
MNENJA, STALIŠČA	16
Učenci in njihova varnost	
ZNANO, NEZNANO	17
Brez njih ne gre	
AKCIJE	18
Mednarodni projekt EUCHIRES – Pasavček Porsche Junior Bodi previden Akcijska Varno na poti v šolo in domov	
OTROŠKI KOTIČEK	21
DONATORJI in SPONZORJI	23

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

ISSN 1580-6995

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

Navodila za pisanje člankov

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

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

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

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

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

Nove odstavke označite z dvojnimi presledki med vrsticami.

Fotografije priprnite v jpg formatu ali pošljite original.

Število fotografij k vsakemu članku je največ pet.

POSVET PREDSEDNIKOV IN TAJNIKOV

V okviru Dnevnov zaščite in reševanja 2007 smo bili v petek, 19. oktobra 2007, udeleženci strokovnega posveta predsednikov in tajnikov občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je potekal v dvorani Kulturnega doma v Novi Gorici.

Program posveta

Kot je bilo v programu predvideno, so organizatorji MP DRSC SPVCP na posvetu predstavili tematiko postavitve in vzdrževanja prometne signalizacije. Predstavniki občinskih svetov za preventivo se marsikdaj znajdejo tudi v situaciji preglednikov ustrezne prometne signalizacije in kot predlagatelji za ustrezno vzdrževanje prometnih znakov, semaforjev, talnih označb itd.

Pri predstavljeni temi Prometna signalizacija na javnih cestah je bolj poglobljeno predstavljena učinkovita prometna signalizacija in dejavniki, ki vplivajo na učinkovitost signalizacije: enotnost oblike, opaznost, čitljivost in razu-

mljivost ter ustrezno vzdrževanje. Ob koncu je nanizal tudi nekaj šolskih primerov neučinkovite ali problematične prometne signalizacije.

Pri predstavitvi Zaznavanja ceste in njenega okolja so bili obravnavani človeški dejavniki in sposobnosti zaznavanja prometnih znakov in dejavnikov v prometu, ki so nujno potrebni za varno sodelovanje v prometu in predvidevanje. Na človekovo zaznavanje vpliva množica dejavnikov: motivacija, selektivno zaznavanje, pričakovanja, čustva in vrednote. Pogosto so lahko napačne zaznave prometne signalizacije tudi posledica pomanjkljivosti na cestah: prekomerna zahtevnost naloge, nepreglednost ali prekratka pregledna razdalja, prezahtevna predelava informacij zaradi dvoumnosti znaka itd. Predavatelj je razložil in tudi prikazal primer psihološke prednosti, ki jo ima cesta, kar lahko velikokrat vodi k nastanku prometnih nesreč.

Mag. Bojan Žlender je na kratko predstavil projekt revitalizacije občinskih svetov, ki se bo izvajal v naslednjem letu tudi pod okriljem Nacionalnega programa varnosti v cestnem prometu in mednarodnega projekta VAMOS. Najavil je začetno izobraževanje in pripravo predstavnikov občinskih svetov,

ki se bo odvijalo od 21. do 24. novembra ter 3. in 4. decembra 2007 na Brdu pri Kranju. V nadaljevanju so si predstavniki občinskih SPV ogledali prikaz Hitro je hitro prehitro, kjer so lahko videli v živo različne poti ustavljanja pri različnih hitrostih in primerjalno pri 30 in 50 km/h ter glede na različne podlage mokro in suho cestišče oz. ledeno spolzko površino. Prikazi so bili izjemno zanimivi, saj so lahko gledalci dejansko videli, da so v poteh ustavljanja glede na podlago in začetno hitrost velike razlike, zato je potrebno svojo hitrost vožnje glede na razmere prilagoditi in zmanjšati. V okviru demonstracije so vozniki prikazali tudi uporabo ABS sistema učinkovitega zaviranja in zaviranja brez ABS na spolzki podlagi, kjer je vozilo zanašalo in vrtelo. Prav tako so si lahko udeleženci posveta ogledali vsa prizorišča Dnevnov zaščite in reševanja. V okviru predstavitve MP DRSC SPVCP smo si ogledali novega »Vidka« za prikaz uporabe odsevnih predmetov, in se stehali na posebnih tehnicah za prikaz naletne teže pri različnih hitrostih ter preizkusili tudi druge naprave.

Po spletni strani MP DRSC SPVCP povzel Zvone Milkovič

MEDNARODNI PROJEKT VAMOS DRUGI DEL

Ministrstvo za promet, DRSC - SPV je nosilec mednarodnega projekta VAMOS - Volunteers always on the move for road safety, katerega namen je spodbuditi strokovno delo na lokalni ravni in pritegniti k delu čim širši krog ljudi, ki želijo pomagati, da bi skupaj izboljšali varnost prometa na cestah. Projekt bo trajal do konca julija 2009 in v tem času načrtujejo pripravo in izvedbo programov in boljše organizirati preventivno delo ter spodbuditi delo prostovoljcev na področju prometne varnosti. V Sloveniji nameravajo v okviru projekta VAMOS poskusno izvesti aktivnosti na območju dveh do treh statističnih regij ali bodočih pokrajin.

Prvi del projekta je potekal od 30. maja do 7. junija 2007 kot intenzivni mednarodni seminar za nosilce nacionalnih aktivnosti in organizatorje za delo na ravni pokrajin. Ker se je iz Slovenije lahko udeležilo seminarja le 6 udeležencev, so na MP DRSC SPV pripravili dodatne oblike poglobljenega usposabljanja za delo na lokalni ravni. Izobraževalni seminar – drugi del je bil namenjen delu na lokalni ravni in je potekal v dveh delih v prostorih JGZ Brdo, in sicer od 21. do 24. 11. 2007, s programom nekaterih pomembnih te-

oretičnih predavanj in predstavitvijo primerov dobrih praks, ter 3. in 4. 12. 2007, kjer je potekalo delo po skupinah, v katerih so se oblikovali konkretni programi dela za leto 2008.

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

1. 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.

2. 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).

3. Vsebine dela na lokalni ravni, dela prostovoljcev, njihova organizacija, motivacija in priprava za izvajanje različnih nalog na področju preventive in varnosti v cestnem prometu.

Predvsem je bil na seminarju dan poudarek na prostovoljnem delu na lokalni ravni, ki ga je predstavila Mateja Markl, univ.dipl.psih. iz MP DRSC SPV. Udeleženci seminarja so dobili od-

govore na nekatera vprašanja, vezana na prostovoljno delo, in sicer:

KAJ JE PROSTOVOLJNO DELO?

- Delo, za katerega nisi obvezan in
- ni posebej plačano (ne delaš zaradi denarja),
- znotraj organiziranega konteksta,
- za druge ali za družbo v celoti.

ZAKAJ SO PROSTOVOLJCI NA LOKALNI RAVNI TAKO POMEBNI?

- Zaradi močnega zavzemanja za idejo – večjo prometno varnost – vpliv na njihovo ravnanje v prometu,
- vplivanja na ostale pomembne druge osebnosti – dolgotrajnejši in močnejši vpliv,
- na svoj način zavzemanje za iste cilje – večja pokritost, različni pristopi, oblike.

KDO SO POTENCIALNI PROSTOVOLJCI?

- Vsak prebivalec je potencialni prostovoljec (na področju prometne varnosti). Najdemo jih med prebivalci, društvi, združenji, podjetji, oblastjo ...

ZAKAJ NAJ BI POSTAL PROSTOVOLJEC V PROMETU?

- Da bi se boril proti prometni nevarnosti in prispeval k zmanjšanju števila žrtev na naših cestah,
- da bi aktivno sodeloval v razvoju varnega



ravnanja in se zavzemal za prometno varnost.

KAKO LAHKO POSAMEZNIK POSTANE PROSTOVOLJEC?

- Damo mu jasno informacijo: vpis posebne- ga formularja (tudi internet),
- izpolnjevanje vprašalnika,
- udeležba na kratkem intervjuju (na lokalni ravni),
- krajše usposabljanje – odvisno od potreb,
- nekateri elementi pripadnosti – značka, povabila k sodelovanju, telovniki, gradiva ...

KAJ PROSTOVOLJCU PONUJAMO?

- Stalno strokovno izpopolnjevanje s področja prometne varnosti,
- možnost udeležbe na konferencah in delavnicah,
- možnost napredovati na mesto člana SPV, lokalnega koordinatorskega (npr. v krajevnih skupnostih),
- poseben časopis za prostovoljce,
- udeležba na posebnih dogodkih (ekskurzije, srečanja ...) – samo za prostovoljce.

KAKO VODIMO PROSTOVOLJCE?

- s pomočjo 5-ih nje-jev:
1. REKRUTIRANJE
 - Koga želimo? – glede na nalogo.
 - Pomembni so trije elementi:
 2. vzpostavljanje stika/kontakta (mediji, osebno, insitucionalno),
 3. selekcija (vprašalnik, intervju) – kakšni motivi, kaj so skupni interesi, vrednote, zakaj bi sodeloval,
 4. predstavitev – kaj želimo, osnovna ideja, kdo smo, kontaktna oseba, zahteve.

2. PODPIRANJE

- vzpostavljanje pogojev, strukture,
- delitev vlog,
- vodenje in supervizija,

- profesionalna ali prostovoljna podpora,
- gradiva, informacije,
- osnovno usposabljanje o prometni varnosti,
- kontaktne osebe, dodatni viri.

3. NAGRAJEVANJE

- stalna komponenta dela s prostovoljci,
- povrnitev stroškov,
- pohvala – trepljaj po rami.

4. VZDRŽEVANJE

- odgovornosti in kompetentnosti,
- napredovanje – v odgovornosti, razširitvi delovanja,
- sestanki – redni,
- druženje in srečanja,
- pomoč in svetovanje,
- analiza zadovoljstva.

5. ZAKLJUČEVANJE

- prostovoljna prekinitev,
- izključitev ali zahvalni razgovor,
- nenadni odhod,
- občutek nenadomestljivosti.

KAJ JE MOTIVIRANJE PROSTOVOLJCEV?

- Deljena odgovornost – možnost vplivanja na vsebino, izvedbo ...
- lastna zaveza in vključitev prostovoljca v akcijo,
- ugled v družbi (med pomembnimi drugimi – sodelavci, nadrejeni, starši, otroci ...),
- medijska pozornost – občutek pomembnosti “jaz sem del tega”,
- občutek pripadnosti – EDEN ZA VSE,
- uspešnost pri doseganju rezultatov – boljša prometna varnost,
- multipliciranje – “vedno več nas je” (prostovoljcev),
- občutek, da delaš DOBRO – moralno-etični vidik,
- drugo nagrajevanje – sprejem pri oblasteh, priznanja, denarne nagrade

KAKO NAČRTUJEMO AKCIJE S PROSTOVOLJCI ?

- V obliki matrike:
- Odkrivanje problema (spoting the problem),
- znanja, razumevanje vsebine,
 - analize podatkov,
 - raziskave.
- Mobiliziranje:
- postavljanje ciljev,
 - ciljna skupina,
 - opis aktivnosti – kaj želimo storiti (sporočilo, pristop),
 - časovni okvir in prostorske zahteve.

Viri:

- človeški - PROSTOVOLJCI, delitev vlog in odgovornosti,
- finančni – za pokrivanje stroškov, od kod,
- materialni – zagotavljanje opreme, gradiv, informacij, nagrajevanja,
- drugi sodelujoči,
- SWOT analize: lastnih prednosti in pomanjkljivosti, priložnosti in grožnje zunanjih dejavnikov.

Servisiranje:

- zagotavljanje podpore,
- priročniki,
- usposabljanja,
- sestanki in dogovori,
- gradiva,
- kampanje.

KAJ MORAMO OPRAVITI PRI KONČNI EVALVACIJI ?

- Spremljanje med akcijo,
- merjenje rezultatov/učinkov,
- študija zadovoljstva,
- vzdrževanje mreže prostovoljcev,
- razširitev in nadaljevanje aktivnosti.

Tajnik
Zvone Milkovič



Vozimo pametno!



POSVET Z MENTORJI PROMETNE VZGOJE NA OSNOVNIH ŠOLAH

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je organiziral že tradicionalni posvet za mentorje prometne vzgoje na osnovnih šolah dne 12. decembra 2007 v prostorih Hotela MONS, Kongresnega centra Ljubljana.

Uvodni del posveta je pričel predsednik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL Slavko Slak, ki je po pozdravnem nagovoru predstavil naloge in cilje sodelovanja Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL in osnovnih šol.



Janez Garbajs, član SPVCP MOL, je predstavil aktivnosti, vezane na cestno-prometne predpise – uporaba predpisov v nekaterih akcijah Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Poudarek je bil na sodelovanju osnovnih šol in mentorjev prometne vzgoje ter večjem sodelovanju v izobraževalnem kolesarskem krogu ob Evropskem dnevu brez avtomobila v mesecu septembru z nekaterimi napotili za boljše in učinkovitejše izobraževanje osnovnošol-



cev v tej akciji. Zraven je bilo izpostavljeno še izboljšanje sodelovanja v akcijah, predvsem pri: kolesarskem tekmovanju Kaj veš o prometu in kolesarskih izpitih ter pri organiziranju prometnih dni na osnovnih šolah.

Prometno varnost na področju Mestne občine Ljubljana je predstavil član SPVCP MOL in Inšpektor Policijske uprave Ljubljana Milan Kottnik, ki je poudaril, da prometna varnost ni v skladu s pričakovanji, saj se število mrtvih na cestah ne zmanjšuje. Da je spodbudno edino to, da na cestah na področju MOL v minulem letu ni med mrtvimi šoloobveznih otrok oz. mladostnikov do 15. leta starosti. Podrobno so bili izpostavljeni statistični podatki v zvezi z



prometno varnostjo na področju Mestne občine Ljubljana.

Mednarodni projekt za spodbujanje in uporabo otroških sedežev za zaščito otrok med vožnjo v avtomobilu je poznan v Sloveniji pod imenom PASAVČEK. Predstavil ga je predstavnik Ministrstva za promet, Direkcije RS za ceste, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Bojan Oblak. Poudarki so bili na pravilni uporabi otroških sedežev skozi aktivnosti, kot so medijska kampanja, sodelovanje s policijo (nadzor, sankcioniranje, nagrade), projektno delo v osnovnih šolah, aktivno delo na prireditvah in evalvacijo z opazovanjem dejanske prijetosti otrok. Ob koncu je bila predstavljena uporaba otroških sedežev in pravilna vožnja otrok v avtomobilu.

Pregled opravljenega dela v letu 2007 in program sodelovanja v letu 2008 sta predstavila sekretar SPVCP MOL Zvone Milkovič in predsednik SPVCP MOL Slavko Slak. Pri tem sta poudarila predvsem naloge, ki so vezane na aktivnosti pri izvajanju programa Sveta:

- AKCIJA MENTOR (organizacija in izvedba strokovnega potovanja mentorjev prometne vzgoje s predlogi ogleda Istanbula, Dunaja, Varšave in Skopja).
- TEKMOVANJE MLADIH KOLESARJEV AMZS bo v mesecu septembru na Gospodarskem razstavišču organizirala evropsko tekmovanje mladih kolesarjev, kjer bi

SPVCP MOL prevzel izbor in izobraževanje tekmovalcev oz. ekipe v sodelovanju z AMD, osnovnimi šolami in avtošolami.

- Vključitev v Evropski projekt VAMOS, kjer gre za delo s prostovoljci in spodbujanje prostovoljnega dela.
- OBČINSKO IN DRŽAVNO TEKMOVANJE KAJ VEŠ O PROMETU (izbira osnovne šole za prevzem aktivnosti, vezanih na Občinsko tekmovanje, predhodno izbiranje tekmovalcev na šolskih tekmovanjih – večja udeležba in boljše znanje tekmovalcev).
- Sodelovanje s POLICIJSKO UPRAVO LJUBLJANA v akcijah – Varno na poti v šolo in domov, Varno s kolesom v prometu in Petarde, ne hvala.
- VARNA POT V ŠOLO: sodelovanje s prostovoljci in zagotavljanje potrebne opreme pri izvajanju varovanja otrok na poti v šolo in domov ter ažuriranje načrtov varnih poti v šolo.
- GLASILO VARNA POT kot večji pričakovani prispevek s strani osnovnih šol in mentorjev ter vrtcev.
- Otroški BAZAR na Gospodarskem razstavišču – sodelovanje s predstavitvijo SPVCP.
- DBA IN ETM – sodelovanje v obliki predstavitve aktivnosti sveta in sodelavcev ter organizacija in izvedba kolesarskega kroga z izobraževalnimi točkami v središču mesta ter udeležba v izobraževalnem krogu učencev osnovnih šol.
- PROMETNI DNEVI NA OŠ (organizacija in pomoč pri izvedbi prometnih dni ter sodelovanje in predstavitev stalnih sodelavcev sveta, policije, gasilcev, reševalcev, mestnega redarstva, ZŠAM, Rdečega križa, Šole rolanja, predstavitev kolesarske čelade).
- AKCIJA BODI preVIDEN: vključitev v republiško akcijo, ki spodbuja predvsem uporabo odsevnih teles in svetlejših oblačil za otroke in starejše, ko so udeleženci v cestnem prometu.
- PROMETNI KABINETI: zagotovitev ustreznega prostora, ravnanje s pripomočki kot dobri gospodarji in skrb za opremo.
- PREGLED DELA IN SODELOVANJE MENTORJEV v akcijah Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.
- ZBIRNA PREGLEDNICA prometnovzgojnega materiala in pripomočkov.

Posvet mentorjev je bil zaključen s tradicionalnim družabnim srečanjem z mentorji in stalnimi sodelavci Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Pri tem sta predsednik Sveta Slavko Slak in predsednik Komisije za vzgojno delo Stane Žerovnik podelila priznanja dosedanjim članom Sveta, ki so s svojim delom pripomogli k uveljavljanju in delovanju Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.

Tajnik
Zvone Milkovič



ANALIZA PROMETNE VARNOSTI NA OBMOČJU MESTNE OBČINE LJUBLJANA V LETU 2007

STANJE PROMETNE VARNOSTI

V letu 2007 se je zgodilo skupaj 47692 (5321; - 10%) prometnih nesreč. Od tega 23 (18; + 27%) nesreč s smrtnim izidom, 1695 (1.684; + 1%) prometnih nesreč s telesno poškodbo in 3052 (3619; - 16%) prometnih nesreč z materialno škodo.

Pri tem je 32 (18; + 77%) oseb izgubilo življenje (ali 43% mrtvih od skupnega števila mrtvih oseb celotne PU Ljubljana), 182 (149; + 22%) jih je bilo hudo poškodovanih in 2217 (2235; - 1%) lahko poškodovanih, brez poškodb pa je bilo v nesrečah udeleženi 6982 (8117; - 14%) oseb.

Največ prometnih nesreč se je pripetilo zaradi nepravilnega premika z vozilom. Prometne nesreče s smrtnim izidom so se največkrat pripetile zaradi neprilagojene hitrosti in nepravilne strani oz. smeri vožnje. Iz tabele je razvidno, da se je bistveno zmanjšalo število prometnih nesreč zaradi hitrosti, vendar so bile posledice prevelike (13 mrtvih oseb).

Smrtne nesreče z najhujšimi posledicami:

- ✓ Vzhodna obvoznica ob Ljubljani (7 mrtvih), vzrok: nepravilno obračanje na AC
- ✓ Topniška ulica v Ljubljani (4 mrtvi), vzrok: neprilagojena hitrost

Največkrat so bili v prometnih nesrečah udeleženi vozniki osebnih avtomobilov, ki so jih tudi največ povzročili. V prometnih nesrečah je umrlo največ udeležencev v osebni vozilu (vozniki in potniki; skupaj 24 oseb).

V porastu so bile prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev (mila zima).

Prav tako so bile v porastu prometne nesreče z udeležbo voznikov MK.

V letu 2007 je porast udeleženi otrok v starosti do 7 let in od 7 do 14 let (glej tabelo). Tudi kot povzročitelji so v porastu (glej tabelo). V letu 2007 policisti niso obravnavali prometne nesreče z najhujšo posledico (smrtni primer), v kateri bi bili udeleženi otroci ali mladoletniki.

Najbolj pogosti vzroki prometnih nesreč

Vzrok/leto	Št. nesreč	Št. nesreč	Št. mrtvih	Št. mrtvih
	2007	2006	2007	2006
Premiki z vozilom	1857	2001	1	0
Neupoštevanje prednosti	869	907	3	5
Neprilagojena hitrost	720	904	13	6
Neustrezna varnostna razdalja	560	697	0	1
Nepravilna stran/smer vožnje	281	292	13	2
Nepravilno prehitivanje	66	88	0	0
Nepravilnosti pešca	55	45	0	2

Posledice v prometnih nesrečah po vrsti udeleženca (najpogostejši)

Vrsta udeleženca/leto		Vsi udeleženci				Povzročitelji					
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
Voznik OA	2006	8163	3	34	1127	6999	3824	3	25	375	3421
	2007	7120	14	38	1069	6000	3227	11	26	356	2834
Potnik	2006	670	2	21	597	50					
	2007	660	10	31	580	39					
Voznik TV	2006	589		1	29	559	388		1	13	374
	2007	520		1	31	488	332			15	317
Kolesar	2006	314	4	29	229	52	146	3	14	103	26
	2007	344	5	38	237	64	168	4	18	107	39
Pešec	2006	193	6	39	139	9	48	3	7	30	8
	2007	204		47	166	8	55		14	36	5
Voznik BUS	2006	150			6	144	55			1	54
	2007	121			3	118	44			1	43
Voznik KZM	2006	84		10	48	26	50		7	25	18
	2007	69		9	42	18	42		6	22	14
Voznik MK	2006	79	3	15	43	18	30	2	4	18	6
	2007	106	2	15	63	26	53	2	9	26	16

Posledice v prometnih nesrečah po starosti udeleženca do 18 let

Vrsta udeleženca/ leto		Vsi udeleženci					Povzročitelji				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
do 7 let	2006	24		1	17	6	1		1		
	2007	46		1	38	7	5	1	4		
7 do 14 let	2006	55		5	42	8	13	1	10	2	
	2007	69		5	57	7	16	2	12	2	
14 do 16 let	2006	61	1	7	41	12	19	1	9	7	
	2007	34			22	12	18		7	11	
16 do 18 let	2006	108		5	60	43	58	2	23	33	
	2007	99		6	57	36	53	1	22	30	

¹ V tem podatku niso zajete, prometne nesreče, ki jih policija ne obravnava (veliko je prometnih nesreč, kjer se udeleženci sami dogovorijo).

² Podatki, zajeti iz baze STAI FIO MNZ, dne 8. 1. 2008.

Posledice v prometnih nesrečah po starosti in vrsti udeleženca (do 7 let)

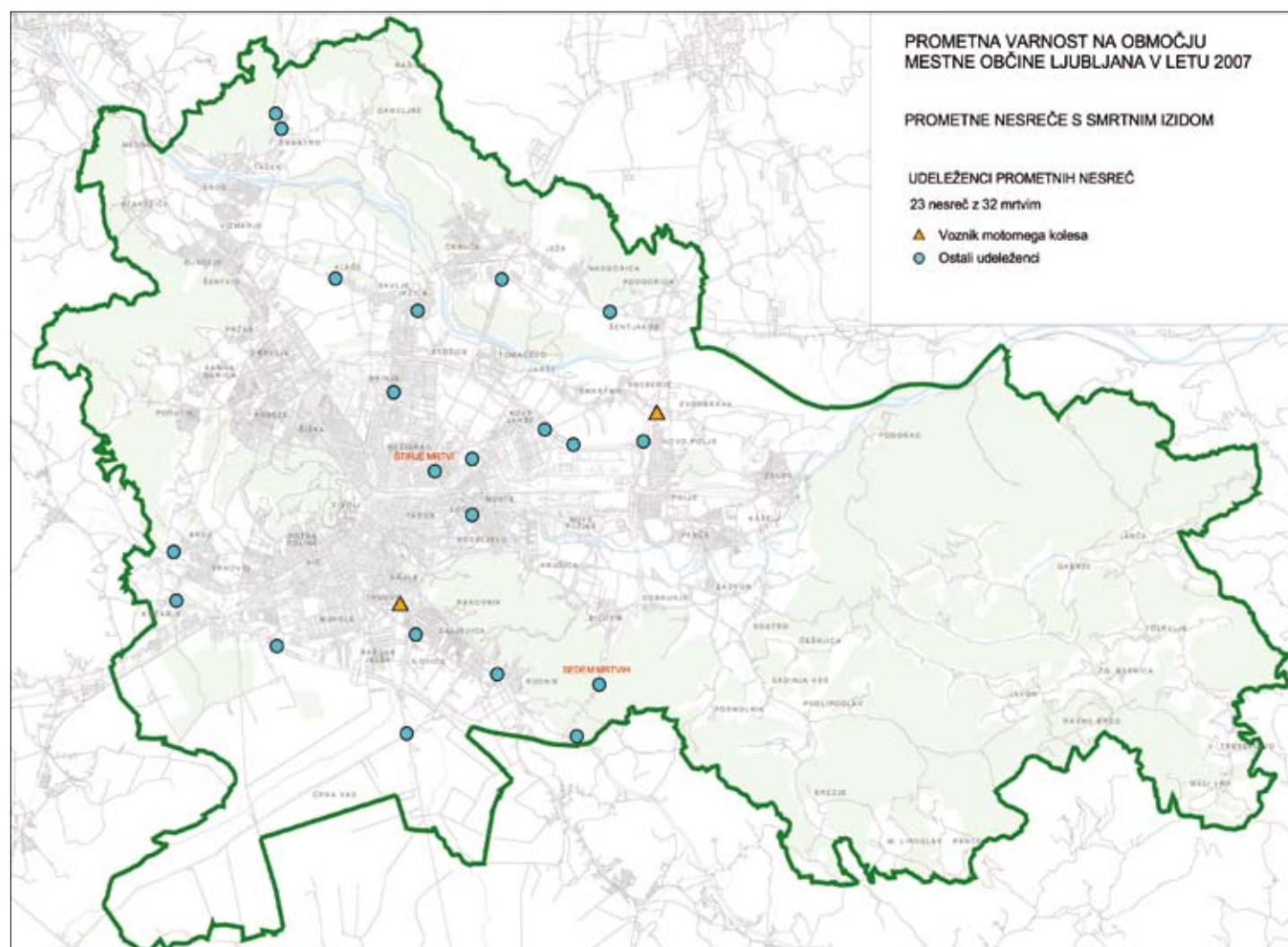
Vrsta udeleženca / leto	Vsi udeleženci					Povzročitelji				
	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
Kolesar	2006	2			2					
	2007	3		2	1	1			1	
Pešec	2006	2		2						
	2007	6	1	5		4		1	3	
Potnik	2006	20	1	15	4	1			1	
	2007	34		30	4					

Hudo telesno poškodovan je bil 1 otrok, in sicer kot povzročitelj.

Posledice v prometnih nesrečah po starosti in vrsti udeleženca (7 do 14 let)

Vrsta udeleženca / leto	Vsi udeleženci					Povzročitelji				
	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
Kolesar	2006	19	3	12	4	8		1	6	1
	2007	11	1	6	4	7		1	4	2
Pešec	2006	12	1	11		4			4	
	2007	21	1	20		8			8	
Potnik	2006	23	1	19	3					
	2007	33	2	30	1					

Hudo telesno poškodovani so bili 4 otroci, od tega 1 kot povzročitelj.



Posledice v prometnih nesrečah po starosti in vrsti udeleženca (14 do 16 let)

Vrsta udeleženca/ leto	Vsi udeleženci					Povzročitelji				
	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
Kolesar	2006	4	1		3	2	1		1	
	2007	8			4	5			2	3
Pešec	2006	10		4	6	4		2	2	
	2007	4			4					
Potnik	2006	24		3	20	1				
	2007	7			7	1			1	
Voznik KZM	2006	18			12	6	9		6	3
	2007	10			4	6	7		1	6
Voznik OA	2006	3				3	3			3
	2007	2				2	2			2

Tudi v tej kategoriji starosti mladine ne beležimo smrtnega primera, je pa opazen porast udeležbe kolesarjev tudi kot povzročiteljev.

Starostne grupe povzročiteljev prometnih nesreč glede na vzroke

Starost/leto	Vzrok PN				
	nepr. hitrost	stran smer	premiki	nepravilnost pešca	prednost
do 7 let	2006		1		
	2007			4	
7 do 14 let	2006	1	1	3	5
	2007	2	1	7	3
14 do 16 let	2006	7	1	4	5
	2007	3	3	1	8
16 do 18 let	2006	29	6	5	8
	2007	22	3	8	7

Posledice v prometnih nesrečah po mesecih

Največ prometnih nesreč se je pripetilo marca, aprila in maja. Največ oseb je umrlo avgusta (9 oseb, v letu 2006 - aprila 5 oseb). Po dnevih se je pripetilo največ nesreč ob petkih. Največ oseb je umrlo v nedeljo (12 oseb, v letu 2006 - petek, 3 osebe).

Nekateri ukrepi policije glede na nekatere vzroke prometnih nesreč

	Ukrepi glede na vzroke			
	hitrost	prednost	stran smer	alkohol
2006	16.530	219	854	4692
2007	15.267	296	643	4616
	Ukrepi glede na vzroke			
	rdeča luč	var.pas	čelada	nep. pešca
2006	1975	17909	1377	1278
2007	2324	16800	1111	1329

Skupaj je policija na območju MOL v letu 2007 izvedla 67644 represivnih ukrepov (76979 ukrepov v letu 2006).

ZAKLJUČEK

Stanje prometne varnosti v letu 2007 je bilo glede na obravnavane prometne nesreče IV. kategorije slabo, saj so policisti zabeležili več mrtvih oseb, in sicer 32 mrtvih (v letu 2006, 18 mrtvih oseb). Prav tako je bilo več oseb hudo telesno poškodovanih.

V letu 2007 policisti pri ogledih prometnih nesreč s smrtni izidom niso zabeležili udeležbe otroka ali mladoletnika.

Srečno in varno pot v prometu vam želimo policisti PU Ljubljana!

Policijski inšpektor
Milan Kotnik
PU Ljubljana

SVETOVNI DAN SPOMINA NA ŽRTVE PROMETNIH NESREČ

Robert Štaba, sekretar komisije za vzgojo in varnost v cestnem prometu AMZS in predsednik zavoda Var na pot

Združeni narodi so 18. november posvetili Svetovnemu dnevu spomina na žrtve prometnih nesreč. Od kod ideja za nastanek te obeležitve?

“Spomni se in premisli” je razvila Esperanza, neprofitna organizacija, ki jo je leta 2004 ustanovila francoska družina kot odziv na prometno nesrečo, v kateri je umrl Jean-Louis Esposito, star 23 let. Na pobudo Esperanze se je prižiganje svečk in lučk na okenskih policah domov po Franciji v znak podpore preneslo že po cel svet. Združeni narodi so tako zaradi katastrofalnih posledic in razsežnosti problematike

prometne varnosti po svetovnih cestah tretjo nedeljo v novembru namenile kot dan spomina in premisleku o izgubi najdražjih sorodnikov, prijateljev in znancev. Tako so državljani, nevladne in vladne organizacije po vsem svetu izrazile solidarnost do žrtev in njihovih družin. To je in bo tradicionalen **SVETOVNI DAN SPOMINA NA ŽRTVE PROMETNIH NESREČ in DAN BREZ PROMETNIH NESREČ**.

V Sloveniji se je ideja o pridružitvi projektu rodila pri vas?

No, gre za dan, ki so ga imenovali ZN. Zato je bilo potrebno prvi korak narediti do pisarne Svetovne zdravstvene organizacije (WHO) v Sloveniji, ki jo vodi dr. Marijan Ivanuš. Ko smo dobili načelno podporo za začetek aktivnosti, smo poiskali partnerje, sodelujoče organizacije, ki se kakorkoli srečujejo z aktivnostmi, povezanimi s prometno varnostjo. Kot veste, ste bili

eni izmed prvih in aktivno sodelujočih ravno vi, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MO Ljubljana in seveda sam župan naše prestolnice. Podporo projektu pa so med vidnimi predstavniki države izrekli tudi minister za promet mag. Radovan Žerjav s sodelavci, pa predstavniki Ministrstva za zdravje, Direkcije RS za ceste – Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter dvajsetih ostalih nevladnih organizacij. Po podatkih, ki jih imamo danes, pa se je prižiganju svečk pridružilo ogromno ljudi po Sloveniji, po domovih, krajih, cerkvah ... To razumemo kot veliko stopnjo solidarnosti, razumevanja ter želje, da se na tem področju naredi odločen korak naprej. Želimo si postati bolj varna država tudi na tem področju.

Ob tem dnevu se je v Sloveniji tudi nekako prvič predstavil Zavod Varna pot. Kako se ustanovi takšna organizacija?



Varuhinja človekovih pravic dr. Zdenka Čebašek Travnik je v govoru na osrednji prireditvi na Tromostovju predstavila Zavod in njegovo poslanstvo kot nekaj, kar se preprosto ne da narediti ali ustanoviti iz nič. Tovrstne organizacije povsod po svetu se preprosto rodijo iz bolečine primera, izražene kot posledica prometne nesreče. In tako se je tudi Zavod Varna pot »rodil« spontano, kot reakcija oziroma odgovor na hudo prometno nesrečo hčerke Neje.

Poznamo vas kot kolega, ki se z varnostjo oziroma preventivo ukvarja že vrsto let. Omenili ste nesrečo hčerke. Od kod toliko moči in energije za nastanek Zavoda Varna pot?

Večjega motiva človek ali družina v primeru, ki se nam je pripetil, preprosto ne more imeti. Ko danes z neke primerne distance gledam nazaj in smo z družino ponovno v nekem »varnem« zavetju skupnega vsakodnevnega življenja, si vse skupaj predstavljam kot nek nemi film, ki se nam je odigral pred očmi. Tako hitro, tako osebno, živo, neposredno in ob tolikšni meri neverjetnih okoliščin ... Zgodilo se je nam, otroku, ki je prometni preventivi dal svoj kosček mladega življenja skozi nastajanje knjižice Prvi koraki v svetu prometa. Kot starš pa se zavedaš le, da si v nek sistem, ki mu zaupaš, dal otroka in nazaj prejel ... No, danes vse skupaj s srečnim koncem, ki pa se za mnoge konča katastrofalno. In ko v bolnišnici iz minute v minuto, ure v uro, dan za dnevom zreš v negibne prste na rokah ali nogah in čakaš trenutek, ko bodo zdravniki rekli, da se otrok varno prebujajo iz kome, statistične številke umrlih in poškodovanih nenadoma dobivajo imena in priimke. Od tu moč in energija.

Zavod Varna pot je tako nastal ...

Ob zaključku mednarodnega tedna prometne varnosti v aprilu 2007 sva s prijateljem asist. mag. Klemnom Grabljevcem dr. med. vedela, da bova naredila korak naprej. Rodil se je Zavod Varna pot, ki je civilna, neprofitna, humanitarna in nepolitična organizacija, ki jo sestavljamo žrtve prometnih nesreč in naši sorodniki, strokovnjaki, člani in simpatizerji. Od odgovornih struktur pričakujemo in zahtevamo, da zagotovijo varen, strpen in učinkovit cestno-prometni sistem. V Zavodu sodelujemo vsi, ki smo besede »tudi jaz lahko storim nekaj za večjo prometno varnost«, zamenjali z dejanji.

Na spletni strani www.varna-pot.si najdemo osnovno poslanstvo zavoda v t. i. Viziji 0 - zakaj?

Zanimivo vprašanje tistega, ki jo že vrsto let uspešno izvaja. Slovenija ima 210 občin. In vam v Ljubljani vsakoletno ob izobraževanju mentorjev prometne vzgoje v OŠ uspe odziv sko-



raj vseh učiteljev, kar je drugod še vedno velika želja. Zakaj? Odgovor bi mi morali ponuditi vi. Gre preprosto zato, da ste besede spremenili v dejanja, vaš program na papirju v operativne aktivnosti itd. In če se vrneva k Zavodu. Kaj lahko ponudiš človeku ali sistemu, ki je povsem na dnu? Preobrazbo, začetek novega, trdo in vztrajno delo. Pri Viziji o gre vsaj z našega stališča za edino moralno, higiensko in sprejemljivo filozofijo. Sam sem nekoč mislil, da gre ponovno za eno izmed teoretičnih utopij. Pa pogledjte to »utopijo« v evropsko varnih državah, ki imajo po današnji mednarodni metodologiji okoli 60 smrtnih primerov na 1 milijon prebivalcev, Slovenija okoli 137. Gre za skupen projekt vsakega posameznika, ki po svojih močeh, ne glede na njegov vpliv ali vlogo v družbi, prispeva kar največ za večjo prometno varnost. In to je lahko največja lastna naložba, naložba za bližnje ter celoten družbeni sistem!

Kako ocenjujete podporo projektu oziroma Zavodu danes?

Varnost v cestnem prometu danes na žalost še nima dovolj velike in primerne podpore. Če na eni strani govorimo o ogromni socialni, družbeni in materialni škodi ene smrtno žrtve ali poškodovanega, smo na drugi strani že v težavi pri finančni podpori dobrih preventivnih ali izobraževalnih projektov, vsestranskih ukrepov za večjo varnost itd. Včasih pa smo priča tudi zelo nesmotrno porabljenim sredstvom za programe, ki gredo mimo nas in se nas ne dotaknejo. Zavod je želeno podporo dosegel. Ni merljiva v finančnem delu, je pa v kapitalu ljudi. Danes lahko že rečemo, da so naši podporniki pisana družčina ljudi: žrtve prometnih nesreč in njihovi svojci, sorodniki, ljudje različnih poklicev z več ali manj pomembnimi in prepoznavnimi funkcijami v družbi, različnih verskih, kulturnih in političnih nazorov. Zaupane zgodbe žrtve, ki smo jih prejeli, ne potrebujejo komentarjev. Ti ljudje upravičeno pričakujejo, da soustvarjalec slovenske prometne ne/varnosti ponudimo ogledalo. In ta podpora šteje največ!

Na kakšen način nudite pomoč žrtvam prometnih nesreč?

V prvi vrsti se zavedamo svoje kadrovske in finančne omejenosti, po drugi strani pa velike vsebinske, moralne ter človekoljubne volje in note, ki izvirajo iz nas žrtve, svojcev in ljudi dobre volje ter podpornikov. Žrtvam prometnih nesreč in njihovim bližnjim ponujamo roko razumevanja, pomoč pri svetovanju s strani priznanih strokovnjakov in organizacij s področja zdravstva in sociale, pravne zaščite ter duhovne oskrbe.

Ima načrti za prihodnost?

Načrtov imamo veliko. Zavedamo se, da smo se komaj »rodili« in prav je, da z majhnimi, jasnimi in odločnimi koraki sledimo našemu cilju – zmanjšanju posledic prometnih nesreč na slovenskih cestah. Prepričan sem, da naše zgodbe lahko spremenjajo razmišljanja in odločitve ljudi – na eni strani snovalcev sistema, na drugi strani uporabnikov – udeležencev cest. Temu primerno bomo izvajali tudi bodoče aktivnosti.

Kje vas lahko najdemo?

Veseli bomo vašega obiska na spletni strani www.varna-pot.si ali klica na telefonsko številko 05 995 50 22.

Prihaja novoletni čas, čas želja; vaša želja?

Iskre bi si žele, da bi najin podoben razgovor v istem času leta 2008 prinesel povsem drugačne, pozitivno spremenjene rezultate prometne varnosti na slovenskih cestah. Želel bi si novih podpornikov, pa ne na strani žrtve in svojcev. Želel bi si večjega, poenotenejšega in skupnega sodelovanja organizacij na področju prometne varnosti. Navsezadnje, če sem zelo plastičen, bi si želel človeka kot je Zvone Milkovič, ki ga srečate kot aktivnega v občinskem Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, pa v Zvezi šoferjev in avtomekanikov, Avto moto društvu, z mentorji prometne vzgoje itd., vtkati kot vzorčen sistem primera dobre prakse. Sicer pa vsem vašim bralkam in bralcem želim zdravje, mir, ljubezen in uresničitev vseh zastavljenih osebnih in profesionalnih ciljev.

Zvone Milkovič



TUDI NAŠ SPEEDWAY IMA SVOJO ZGODOVINO

Leta 1913 se je ljubljanski kolesarski klub Ilirija preimenoval v Klub kolesarjev in motociklistov ter tako postal prvi moto klub v Ljubljani. Namen kluba je bil razširjati in praktično uporabljati kolo in motocikel, v čim večjem obsegu gojiti kolesarski in moto šport, prirejati dirke in vztrajnostne vožnje pa tudi izlete in zabavne večere. K ugledu kluba naj bi člani pripomogli tudi s svojim vedenjem. Delovanje kluba je prekinila 1. svetovna vojna.

Kmalu po koncu prve svetovne vojne (1920) je Moto-kolesarski klub organiziral prvo motociklistično dirko. Kasneje je klub ustanovil moto sekcijo v okviru Športnega kluba Hermes in bil do začetka 2. svetovne vojne nosilec moto športnih prireditev v Sloveniji. Med samo vojno so v Ljubljani delovala razna društva in krožki v okviru republiške komisije za tehniko in šport. Ta društva so leta 1948 dobila krovno organizacijo, saj je bila tega leta ustanovljena Avto moto zveza. Zaradi težkih poveljnih razmer je bila temeljna naloga prvih društev predvsem združevati lastnike oz. voznike motornih vozil, nadaljevati moto športne prireditve in usposabljanje kandidate za voznike.

Leto 1954 je znova pomenilo nekakšno prelomnico v delovanju samostojno delujočih ljubljanskih krožkov in društev. Dosežen je bil dogovor o združitvi v enotno Avto moto društvo v Ljubljani. Člani so se vključevali zgolj ljubiteljsko, delo v društvu pa je bilo prostovoljno. Glavna naloga društva je bila teoretično in praktično pripraviti kandidate za vozniki (šoferski) izpit. Prirejali so tudi ocenjevalne vožnje in društvene izlete. Posebno mesto v dejavnosti društva je imel moto šport, saj so se klubski tekmovalci udeleževali številnih cestno-hitro- stnih dirk, pri čemer so dosegali lepe uspehe.

Začetki speedwaya segajo v obdobje pred 2. svetovno vojno, saj je bilo že takrat v Jugoslaviji dosti dirkališč za prirejanje kategorijskih dirk. Tudi v Ljubljani je bil v Spodnji Šiški že omenjeni stadion ŠK Hermes. Po vojni so kategorijske dirke prešle v speedway in število dirkališč je hitro raslo. Leta 1959 je bilo prvo državno prvenstvo, na katerem je zmagal Zagrebčan Valent Medved. Dve leti za tem je v Ljubljani živela ideja, da bi speedway ponovno obudili, zato je bila pri Avto moto društvu ustanovljena speedway sekcija. Ta je pričela pripravljati vse potrebno za gradnjo novega speedway stadiona v Zgornji Šiški v Jami, in sicer v okviru Športnega parka Ilirija. O gradnji stadiona je poročalo dnevno časopisje. Sočasno z gradnjo stadiona je AMD Ljubljana pričelo vzgajati svoje tekmovalce. Društvo je kupilo dva motorja, s katerima so tekmovalci vadili na drugih dirkališčih. Spomladi leta 1963 pa je bilo dograjeno novo ljubljansko dirkališče. Dolžina tekmovalne steze je bila 406 metrov, širina steze na ravni 10 metrov, na zavojih 16,5 metra, nagib steze pa 4%. Od drugih dirkališč se je to ločevalo po travnati barieri okrog steze, na vrhu katere je stala žičnata ograja.

AMD Ljubljana je veliko slovesnost ob otvoritvi sta-



Na novem dirkališču v Zgornji Šiški
(vir: <http://sl.amtk.si/zgodovina-kluba/>, 17.12.2007)

diona pripravilo 9. junija 1963.

Na novem stadionu se je zbralo skoraj 10 000 gledalcev. Otvoritev dirkališča je bila zaupana slovenski speedway legendi Ludviku Stariču. Na prvo dirko je prišlo 16 tekmovalcev iz Bolgarije, Avstrije in Jugoslavije. Slovesni predstavitvi je sledilo 20 voženj, v katerih se je pomeril vsak z vsakim. Prvi zmagovalac je postal Franc Babič iz Krškega, največ simpatij pa si je med gledalci pridobil najdrznejši Drago Regvar. Postal je prvi rekorder novega dirkališča, saj je bila njegova povprečna hitrost dobrih 79 km/h.

Ludvik Starič, legendarni slovenski speedway voznik, se je rodil 19. marca 1906 v Mirni Peči pri Novem mestu.

Izhajal je iz revne družine, a je bil kljub temu radoveden in dovzeten za vse, kar se je dogajalo okrog njega. Revščina in 1. svetovna vojna sta vzbudili v njem željo po boljšem življenju in napredku. Zato je zapustil domači kraj in odšel v Trst, kjer se je izučil za avtomehanika. Kasneje je v Zagrebu končal šofersko šolo.

Zaposlil se je v Kranju kot šofer, si s prvimi prejemki kupil motorno kolo, se prijavil na cestno dirko in nepričakovano zmagal. Sprva se

je torej posvečal cestnim dirkam, nato pa pričel orati leš na speedway dirkališčih. Med prvimi pri nas je dobro poznal in obvladal t. i. dirt-track tehniko vožnje. Treniral je na nogometnem igrišču v Kranju (1932) in na dirkališču v Mostah v Ljubljani. Tekmovalne steze so bile v tistem času zelo različne, nekatere dolge tudi do 2000 metrov. Po začetnih razočaranjih je Starič nizal uspeh za uspehom in ponesel športno slavo domovine po Evropi. Njegovo ime se je pridružilo že uveljavljenim zvezdam takratnega motociklističnega športa. Starič je že takrat čutil, kako težko je zmagovati v tujini, kjer je bila naprednejša proizvodnja športnih motorjev, pa tudi tekmovalce so finančno podpirali.

Leta 1933 je Starič zmagal na mednarodni dirki v Zagrebu v kategoriji do 350 kubičnih cm. Z izposojenim motorjem je tekmoval tudi v kategoriji do 500 kubičnih cm in premagal Letečega Danca Nilsa Sorensena. Takrat je dobil svoj vzdevek Leteči Kranjec, ki ga je spremljal celotno športno pot in po katerem je znan še danes. Na mednarodni dirki leta 1934 v Parizu je zmagal z mnogo slabšim motorjem kot so jih imeli njegovi tekmeči. Istega leta je bil izbran za predstavnika Jugoslavije na vseslovanskem pr-



venstvu v Zagrebu in si v kategoriji do 1000 kubičnih cm priboril 1. mesto. Naslednje leto je nastopal na mednarodni dirki v Pragi. Pred samo dirko je prejel ponudbo češke tovarne motorjev Jawa, da bi postal njihov tovarniški voznik. Tako so se mu uresničile življenjske sanje. Na eni od dirk v Pardubicah se je Stariču pripetila huda nesreča, saj so se mu pred zadnjim krogom zlomile vilice na motorju in odletel je na betonsko kolesarsko stezo. Po nesreči je bil 16 dni nezavesten in se je šele po 20-ih dnevih vrnil v domovino. Po okrevanju se je znova vrnil na dirkališča ter znova zmagoval. Tako je leta 1938 v nemškem mestu Breslau na dirki, katere pokrovitelj je bil Adolf Hitler, osvojil posebno nagrado – srebrni hrastov list. Njegovo nadaljnjo športno kariero je ustavila 2. svetovna vojna. V moto šport se ni več vrnil, kasneje pa se je zavzeto ukvarjal tudi z letalstvom. Čeprav je za svoje športne dosežke Ludvik Starič

prejel mnoga priznanja, mu je bilo ob vrnitvi s tekmovanj v tujini dostikrat težko:

»Dostikrat sem se vračal iz tujine domov z lovorovim vencem, poln radosti in veselja nad zmago. Že sem si predstavljal, kako me bodo na postaji sprejeli, me dvignili na ramena in me odnesli s perona. Saj so to počeli po svetu celo tuji državljani. Toda na postaji razen železniških delavcev ni bilo nikogar.«

Ob otvoritvi stadiona v Zgornji Šiški je bil Ludvik Starič star 57 let in z motorjem naj bi simbolično pretrgal startno vrvico in odpeljal častni krog. V resnici pa se je pognal na stezo kot v dobrih starih časih, spremljalo pa ga je vzklivanje in valovanje navdušene množice. Tako je bil nov stadion odprt, Leteči Kranjec pa se je dokončno upokojil. Na ljubljanskem speedway stadionu so bile pogosto zelo močne mednarodne dirke, leta 1989 pa se je začelo obdobje AMTK Ljubljana, ki traja še danes. Rasle in vzgajale so



Legendarni Ludvik Starič
(vir: <http://www.speedway.si>, 17. 12. 2007)

se nove generacije voznikov speedwaya, med katerimi zagotovo izstopa Matej Žagar.

Cvetka Škof

Viri:

Požrl T.: Ob 100. obletnici rojstva Ludvika Stariča – Letečega Kranjca (dosegljivo: <http://www.speedway.si>, 17. 12. 2007)

44 let speedwaya v Ljubljani (dosegljivo: <http://sl.amtk.si>, 17. 12. 2007)

AMTK Ljubljana (dosegljivo: <http://matejferjan.com>, 17. 12. 2007)



Ludvik Starič je za športne dosežke prejel mnoga priznanja (vir: <http://www.speedway.si>, 17. 12. 2007)

ŽELIMO VARNO POT V ŠOLO

SPET SMO TU

TU JE NAŠA ŠOLSKA POT

Vozimo pametno!

ŽIVLJENJE JE V VAŠIH ROKAH



VEDNO SEM BILA IN OSTAJAM OPTIMISTKA

NINA OSEMAR

Vsaka slaba stvar je za nekaj dobra, pravijo. Da to drži, se je izkazalo tudi, ko se je sanjska ženska zaljubila in je morala zato zapustiti oddajo, v katero je potem prišla Nina. Čeprav je mediji z njeno lepoto, vztrajnostjo, odločnostjo, pogumom, samozavestjo in polno življenjskega optimizma gotovo tudi brez tega ne bi zgrešili.

Vaše življenje se je spremenilo, ko ste postali znani. Se Vam zdi, da ste na tej poti storili kaj, za kar Vam je danes žal?

Nikoli mi za nobeno stvar ni žal! Življenje vsakemu izmed nas prinese različne stvari v različnih obdobjih seveda in mislim, da če se ti v nekem trenutku zdi neka poteza dobra, potem tako že mora biti. Vsi pa delamo napake in neumnosti in to je čisto OK, dokler s tem nikomur ne škodujemo in se na teh napakah tudi kaj naučimo.

O Vas, tako kot o drugih znanih obrazih, je v tisku mogoče prebrati vse mogoče, tudi kaj žaljivega. Vedno se namreč ne cedita le med in mleko. Kako se soočate s tem?

Enkrat sem že povedala: »Jejte, jejte, bom še narazala!« In vsakič, ko o sebi zasledim kaj negativnega, se spomnim na te svoje besede. Nisem terminator, zato ne morem reči, da me kakšna stvar vsaj za trenutek ne premakne, pa vendar počnem stvari, ki so mi v veselje, in tako vso to negativnost vzamem v zakup ter jo obrnem sebi v prid. Vedno sem bila in ostajam optimistka. Kar se pa tiče ljudi, ki pišejo razne svinjarije, je pa to njihova karma in slej ko prej se vse vrne! Zloba včasih res ne pozna meja, ampak verjamem, da je svetloba močnejša od teme!

Pravzaprav vedno delujete sproščeno, zadovoljno, brez predsodkov, morda malo navihano, ste nasmejani, zdi se, kot da vse naredite z lahkoto. Kdo, kaj je krivo za takšno Nino?

Moja družina ima pri tem seveda največ zaslug! Vedno sem se počutila ljubljeno in zato tudi jaz z lahkoto ljubim! Ljubim starše, prijatelje, delo, ki ga opravljam ... S smehom, ki zame pomeni celo zdravje, pa skušam premagati razne zaplete.

Odrekli ste se dolgim lasem. Tudi s kratkimi ste ravno tako lepi, izgledate celo mlajši. Pa vendar dolgolase prevladujejo povsod – na ulici, na modnih brveh, pri filmu, med pevkami, voditeljicami, plesalkami ... Vi pa se ostrižete! Kako to?

Sem človek sprememb. Velikokrat si zaželim spremembe, pa tudi, če to pomeni, da se samo malo stilsko spremenim. Sicer pa je k odločitvi za kratke lase pripomoglo predvsem to, da so bili od barvanja precej uničeni. Sedaj se barvam samo še s kano. Pa tudi zato, ker so skoraj vse barve za lase testirane na živalih!

Kako je s prijateljstvom, ko postaneš znan? Za kolikokrat se je njihovo število povečalo?

Veliko ljudi bi si sedaj kar naenkrat vzelo čas zame, ki si ga prej seveda niso ... No, moram pa reči, da imam s prijatelji veliko srečo! Imam jih res malo, ampak tiste prave! Tukaj seveda ne morem mimo tega, da ne omenim moje najboljše prijateljice Vanje. Imam jo še posebej rada in je res velika oseba!

Katera vloga, projekt, je Vaš ljubljeneček?

To je glasba! Sedaj imam končno ekipo, ki mi piše takšno glasbo, ki mi je res kul. Moja prva plošča je v nastajanju in bo predvidoma izšla konec tega leta. Komaj čakam!

Rivalstvo – ste ga deležni?

Ne. Ali pa jaz tega ne občutim. Mogoče zato, ker se s tem enostavno ne obremenjujem.

Reklame so različne. Nekatere prodajajo reklamirani izdelek, ob nekaterih bi se človek zjokal. Kakšna prepriča Vas?

Le na podlagi oglasa se skoraj nikoli ne odločim za nakup nekega izdelka. Me to ne prepriča več. O stvarih, recimo kozmetiki, ki jo potrebujem, se najprej malce prepričam, pogledam, kdo stoji za temi izdelki. Tako npr. ne podpiram in ne kupujem kozmetike, ki je testirana na živalih. Nasploh pa se mi zdi naravna kozmetika veliko boljše!

Kateri medij je Vaš medij? Zakaj?

Televizija. Obožujem nadaljevanke in filme! Pa nekaj ostalih, ki so nujno zlo.

En sam smeh Vas je! Ko ste bili gostja v eni izmed decembrskih televizijskih oddaj, je bila ta prežeta z Vašim smehom; mislim, da so gledalci pred TV sprejemniki »tudi not padli«. Vašega smeha se enostavno nalezete. Ja, kot sem že rekla – smeh je celo zdravje! ☺

Vedno sem se počutila ljubljeno in zato tudi jaz z lahkoto ljubim! Ljubim starše, prijatelje, delo, ki ga opravljam ... Za to ima največ zaslug moja družina!

Verjetno si nihče od nastopajočih na televiziji ne želi, da se mu zgodi to, kar se je Vam. Mislim na razmazani make up, ko ste jokali.

Uporabljam naravno maskaro in videli ste me popolnoma iskreno! ☺

Mladi v današnjem času veliko posegajo po različnih drogah. Zakaj?

Verjetno zato, ker pač lahko. Vsak se mora sam odločiti, ali bo to način njegovega življenja ali pa morda samo obdobje ali pa se tega sploh ne bo dotaknil. Super knjiga na to temo je Train-spotting.

Alkohol in hitrost sta na vrhu vzrokov težkih in najtežjih prometnih nesreč. Predvsem med mladimi. Kaj storiti?

Ne vem, kaj se pravzaprav sploh storiti da. Spremeniti kulturo voznikov – predvsem to!!!



Fotografija: Bor Dobrin

Vsi res vemo, da vožnja pod vplivom alkohola ne pride v poštev, a kljub temu pijani vozniki povzročajo prometne nesreče. Smo pri zavesti vsakega posameznika. Mislim, da nekaterim ljudem enostavno ne moreš do živga.

Medijske osebnosti ste mladim vzor, ste njihovi idoli. Pa vendar se v nekaterih oddajah, katerih ciljna publika so predvsem mladi, precej nazdravlja s šampanjcem.

Mislim, da nazdravljanje s šampanjcem nima nobene veze s tem, da potem dejansko nekdo sede za volan pijan. Če bi vsi mladi sledili vsemu, kar vidijo, potem bi morali enostavno prepovedati čisto vse medije, ker nam je dandanes na voljo videti res čisto vse. Mladi ravno tako gledajo grozljivke, pa to še ne pomeni, da bo zato nekdo vzel motorno žago in razkosal deset ljudi.

Menite, da bi urejene kolesarske poti ljudi spodbudile, da bi se iz npr. Grosupljega, Domžal, Medvoda, Škofje Loke ... v službo vozili s kolesom? Vsaj večji del leta, ko to dopuščajo vremenske razmere? Brala sem, da se direktor Dane v službo pogosto pripelje s kolesom – iz Kamnika na Mirno na Dolenjskem.

Ne verjamem. Ljudje so se navajeni voziti z avtomobilom in mislim, da bi se malo posameznikov odločilo za kolo. Prej bi se usedli na tramvaj. Tako kot npr. na Nizozemskem.

Mira Vidmar Kuret

PROSTI ČAS IN ZABAVA MLADIH

ALKOHOL IN PROMETNE NESREČE

Statistike kažejo, da se največ prometnih nesreč zgodi mladim nekako med 18. in 22. letom starosti. To je obdobje, ko si mladi komaj pridobijo vozniški izpit, nimajo pa še potrebnih večletnih izkušenj za volanom. Prav tako je to čas, ko mladi vozniki, še posebej fantje, precenjujejo svoje zmožnosti, hočejo se »postaviti« pred prijatelji in dokazati kako dobri in spretni vozniki so. Takšno dokazovanje pa je še posebej nevarno, kadar so mladi vozniki pod vplivi nedovoljenih substanc, kot so alkohol ali celo droge. Vzrok za številne prometne nesreče, tudi s smrtnim izidom, je še vedno največkrat neprilagojena hitrost pod vplivom alkohola.

Osnovnošolci na vseh slovenskih osnovnih šolah, v okviru otroškega parlamenta, vsako leto razmišljajo, razpravljajo in se pogovarjajo o določenih aktualnih vprašanjih, ki zadevajo otroke in mladino. Otroški parlament je program, ki ga vodi Zveza prijateljev mladine Slovenije in temelji na 13. členu Konvencije ZN o otrokovih pravicah, ki določa, da ima otrok pravico do izražanja lastnega mnenja. Pomeni pa tudi demokratičen, aktiven in ne-direktiven način vzgoje otrok in mladine.

Rdeča nit parlamentov je vsebina, ki si jo izberejo otroci na nacionalnem otroškem parlamentu. V letošnjem šolskem letu, 2007/08, poteka 18. otroški parlament, na temo Prosti čas in zabava mladih. Na naši šoli, OŠ Karla Destovnika – Kajuha v Ljubljani, so se prve razprave na omenjeno temo pričele na ravni razreda, v okviru razrednih ur. Pod mentorstvom razrednikov so učenci od 4. do 9. razreda po skupinah izpolnjevali delovne liste z izhodiščnimi vprašanji, nato so oblikovali sklepe, ki so jih vodje posamezne skupine predstavile celotnemu razredu. Vsak razred je izvolil po dva predstavnika, ki sta se udeležila šolskega otroškega parlamenta, kjer so se razprave in diskusije nadaljevale.



Delegati na šolskem parlamentu so skupaj z mentorico analizirali pojem in vsebino prostega časa, ugotavljali so, koliko prostega časa sploh imajo in kaj v tem času največ počnejo. Raziskali so tudi, kaj jim pomeni zabava in kako naj izgleda taka, ki jim je všeč. Zanimalo jih je, kako je razširjeno uživanje alkoholnih pijač med mladimi na zabavah. Ker je parlament potekal ravno v mesecu novembru, mesecu boja proti odvisnosti, so se dotaknili tudi teme o odvisnosti in zasvojenosti.

Večini učencev zabava pomeni druženje s prijatelji, s svojim fantom oziroma dekletom. Zabavo povezujejo z veseljem, smehom, plesom, obiskom kina in »žurik«. Omenijo tudi,



da na zabavi ne sme manjkati dobre hrane in pijače. Pogovor steče o tem, kaj pomeni, če se za volan usede nekdo, ki je pil alkohol. Kaj vse lahko takšen človek povzroči sebi in drugim ...

Medtem, ko so učenci višjih razredov vsebinsko obdelali omenjeno temo, pa so se učenci nižjih razredov (od 1. do 3. razreda) likovno izrazili in narisali risbice, ki predstavljajo njihovo pojmovanje zabave in prostega časa.

Zelo uspešno že nekaj let s preventivnimi programi deluje Fundacija Z glavo na zabavo,

ki sodeluje z Direkcijo RS za ceste in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Njihov osnovni namen je ravno opozarjanje na nevarnosti prehitre vožnje in vožnje pod vplivom alkohola v cestnem prometu. Ciljna skupina so osnovnošolci in njihove družine, kjer lahko z dobrim zgledom doprinesejo h krepitvi zdravega življenjskega sloga in hkrati promovirajo dobro zabavo brez alkohola, tobaka in prepovedanih drog. V Fundaciji namreč opozarjajo na problematiko škodljive rabe alkohola med mladimi v povezavi s prometno varnostjo.



Že ljudska modrost pravi, da je bolje preprečiti kot zdraviti, torej je preventiva boljša od kurative. Zato bi bilo nujno vnesti še več preventivnih dejavnosti zlasti na področju prometne varnosti v šolski prostor, med mlade ljudi in jih o tem ozaveščati.

Ida Krušič Smrekar
OŠ Karla Destovnika – Kajuha,
Ljubljana

PRVOŠOLČKI VARNI V PROMETU

Za naše prvošolčke smo organizirali dan varnosti v prometu. Namen je bil, da spoznajo, kaj morajo storiti pri prečkanju prometnih cest, kakšne nevarnosti jih čakajo na prehodih za pešce in kaj pomenijo posamezni znaki, ki jih srečajo v križiščih.



Na dvorišču šole smo postavili poligon s prometnimi znaki, prehodi za pešce in celo pravim semaforjem.



Odpravili smo se na sprehod po prometnih ulicah v okolici šole, opazovali promet in vadili, kako se pravilno prečka cesto na prehodu za pešce.



Ena od nalog je bila prepoznati, katera barva je najbolj razpoznavna na največji oddaljenosti. Tako so učenci ugotovili, zakaj so njihove rutke rumene barve in zakaj so zaščitni jopiči, ki so obvezni v prometu, iste barve.

Z malo zamude vam posredujemo poročilo s KOLESARSKEGA DNE, ki je bil organiziran v sklopu TEDNA MOBILNOSTI. V centru Ljubljane je bila organizirana prometno-vzgojna pot, ki je vključevala 8 izobraževalnih točk. Na teh točkah so inštruktorji - prometni strokovnjaki in policisti - svetovali ter predstavljali varno vožnjo s kolesom, opozarjali na nevarnosti in odgovarjali na vprašanja učencev in mentorjev. Te točke so predstavljale nekatere specifičnosti kolesarskega in drugega prometa v centru mesta, prikazale opremo kolesa in kolesarjev ter nudenje prve pomoči. Tu je nekaj fotografij s te zanimive in poučne krožne poti.



Pravila vožnje po kolesarski stezi. Prečkanje križišč. Vožnja po dvosmerni kolesarski stezi i...



Tekmovanje v polžji vožnji. Kdor je najpočasnejši, zmagaja.



Zakaj so pomembne kolesarske čelade in kako so sestavljene.



Kaj je s kolesom v prometu dovoljeno in kaj ne.



Varovanje kolesa.



Nudenje prve pomoči. Ker nam je Ančka "pobegnila" in so učenci slišali samo nekaj teoretičnih napotkov, vam ponujamo nekaj lanskih fotografij.

Za zaključek pa še dve zanimivosti:



Kot da bi se dogovorili, je enemu od naših učencev počila zračnica. Tako so si učenci na lastne oči ogledali, kako poteka zamenjava zračnice.



Opazili pa smo tudi kolo z zelo zanimivim okvirjem.

Robert Pavli,
mentor prometne vzgoje
OŠ Valentina Vodnika,
Ljubljana

UČNA PRIPRAVA NA TEMO PROMET

Razred: 1.a.

Datum: 20. 9. 2007.

Učna tema: PROMET.

Učne metode: pogovor, razlaga, poslušanje, igra, praktično delo, neposredno opazovanje.

Učne oblike: skupna, skupinska, v paru, individualna.

Učni pripomočki: učbenik, listki z ugankami, torba, papir, škarje, lepilo, flomastri, plastelin, računalnik, preproga, prometni znaki, avtomobilčki, semafor.

Vzgojno-izobraževalni cilji:

- opazuje in spoznava prometne poti v okolici šole,
- spoznava okolico šole in poti v šolo,
- spoznava različne prometne znake,
- prepozna obliko prometnih znakov in se navaja na njihov pomen,
- izdelava svoj prometni znak,
- navaja se na pravila, ki veljajo v prometu.

UVOD:

Sem vzgojiteljica in delam na mestu drugega strokovnega delavca v prvem razredu. V razredu je 21 otrok, ki v prometu še nimajo veliko izkušenj. V mesecu septembru smo tej temi namenili veliko pozornosti in časa. Tako smo obravnavali pravila udeležencev v prometu kot pešci, in sicer, kje pravilno prečkamo cesto, po kateri strani cestišča hodimo, če ob cesti ni pločnika, kaj uporabljamo v prometu zvečer, da smo bolj vidni in še bi lahko naštevale. V tem mesecu nas je obiskal tudi gospod policist, ki nam je pokazal pravilno prečkanje ceste najprej na postavljenem poligonu in zatem še na cestišču.

POTEK UČNE URE:

Uvodna motivacija:

Otroci sedijo v krogu na blazinah. Prinesem čarobno torbo, ki je izredno privlačna, saj je polna odsevnikov. Otroci to takoj opazijo in mi to tudi povedo. Povem jim, da imam v torbi skrite različne prometne ugankne. Imam jih 21, tako da vsak otrok izvele iz torbe svojo uganko, katero reši. Ker otroci še ne znajo brati, jim ugankne berem jaz. Npr:

- Vsakdo pozna tega moža: v križišču stoji, usmerja promet in ljudi.
- Tri očesa, en pogled, pa ustavi ves promet.
- Škatla na štirih kolesih, poje ljudi, a na končnici postaji spet sama stoji.
- Siva steza spremlja cesto, teče skozi vsako mesto.
- Da si ohraniš cela rebra, prečkaj cesto, kjer je ...
- Na klic se pelje, v bolnišnico odpelje.
- Razne kraje povezuje, mnogo avtov tam potuje.
- Na eni nogi ob cesti stoji, zmeraj je tiho, pa le govori.

Nekatere ugankne otroci rešijo hitro, pri drugih pa je potrebna moja pomoč. Več glav, več ve, in

na koncu rešimo prav vse ugankne.

Nato otrokom povem, da bomo odšli na sprehod po bližnji okolici, kjer bomo opazovali promet, prometne znake, jih prepoznali in poimenovali. Ves čas pa bomo pozorni tudi na pravilno in varno prečkanje ceste, na dvig roke pri prečkanju ceste ...

Ko smo se vrnili v šolo, smo se razdelili v štiri skupine:

1. skupina- rešuje naloge v delovnem zvezku pod vodstvom učiteljice. S figurico Lučke, ki jo izrežejo iz priloge delovnega zvezka, opisujejo njeno pot v šolo in pripovedujejo, kaj vidijo; prepoznavajo predvsem prometne razmere, v katerih se znajdejo.



2. skupina- otroci se igrajo na prometni preprogi, postavijo plastične prometne znake, se vozijo z avtomobilčki. Pri tem morajo upoštevati prometne znake in udeležence v prometu.



3. skupina- iz plastelina, papirja in lesenih palčic izdelujejo prometne znake. Pripravim jih potreben material, otrok pa na papir nariše prometni znak, ga izreže, pritrdi na leseno palčico, podstavek pa oblikuje iz plastelina.



4. skupina- igra promet na računalniku. Pri tej nalogi pomagam tudi sama. Otroci rešujejo prometne naloge na računalniku. Ko so skupine delo zaključile, so se seveda za-

menjale, tako da so tekom ure otroci delali na vseh postajah. Vzdušje v razredu je bilo ves čas delovno in aktivno.



Zaključek:

Otroci so se tekom ure seznanili z različnimi nalogami. Od njih so zahtevale, da so znanje osvajali in poglobljali na različne načine. Najbolj jim je bilo všeč, ker so neprestano prehajali od skupine do skupine. Menim, da je skupinsko delo nujno potrebno, saj delo poteka lažje in otroci hitreje usvojijo določeno temo.

In kaj so na koncu otroci povedali o prometu?

PROMET

Je, da avti vozijo. Če jih je velik, nastane kolona. Avti se lahko tudi zaletijo. Ko grem v šolo, imam rutko ali kresničko, zato da me avti bolje vidijo. Ko avti vozijo, morajo biti pozorni, da koga ne povozijo. Promet urejajo semaforji ali pa policaj. Kadar grem čez cesto, moram iti zmeraj čez prehod za pešce, mami pravi tako.

Nik K., 6 let

POLICIST

Če se en avto zabije, pride policaj. Policaj te ustavi, če prehitro voziš, če nimaš prižgane luči, če voziš, ko kadiš, zraven pa nisi pripasan. Ko je policaj prišel k nam v šolo, sem se ustrašil, ker je zatulil s sireno. Pokazal nam je tudi loparček, take stope, k lohk avte ustavijo, pa lisice, tiste k se pripne roke, da jih ne moreš raztegniti.

Nik. M., 6 let

PROMETNI ZNAKI

Trikotni znaki opozarjajo, okrogli pripovedujejo. Prometni znaki stojijo ob pločniku. Stop znak pomeni, da se moramo takoj ustaviti. Če je v trikotniku narisana jelenček, pomeni, pazi na jelena. Prometni znaki so za pešce, kolesarje, avte. Prometnih znakov je veliko.

Zoja, 7 let

Mojca Pišljari,
vzgojiteljica

OŠ Brezovica pri Ljubljani

Fotografije:
Mojca Pišljari



UČENCI IN NJIHOVA VARNA POT

Osnovna šola Karla Destovnika – Kajuha stoji v Štepanjskem naselju. Septembra 2006 je minilo 30 let, odkar so šolski prag prestopili prvi učenci. V tistem času so naselje šele gradili, hkrati s stolpnici pa so s samopriskom zgradili novo šolo. Mlada, na novo posajena drevesa so rasla, z njimi pa je raslo tudi življenje in obseg različnih dejavnosti na šoli. Danes je na šoli 17 oddelkov z 297 učenci, ki imajo za svoje delo na voljo dovolj prostora v sodobno opremljenih učilnicah, v zadnjih letih pa tudi prenovljeni telovadnici nudita varno in zanimivo športno vzgojo.

Le kaj naj pomeni varna pot? Otroci o tem ne razmišljajo prav veliko. Tudi jaz nisem, ko sem v rosnih letih obiskovala svojo osnovno šolo in hodila do nje po poteh, ki niso bile varne. Moja šola je stala ob cesti, naše igrišče, ki je obsegalo dvorišče ob hiši in zelenico, ki je mejila na Peruzzijsvo cesto, je bila hkrati tudi naša šolska pot. Pred poukom smo počakali kar ob robu ceste, da se je odprla šolska ograja in oznanjala začetek dopoldanskega dela. Popoldne smo se igrali na zelenici in žoga je včasih letela do ceste in še dlje. Zavedali smo se, da se je potrebno umakniti s ceste, če se približuje motorist ali drugo motorno vozilo. Seveda je bilo prometa manj, vendar zaradi tega ni bilo nič manj nevarnosti.



Sedanja okolica moje prve šole

Po prvih štirih razredih sem odšla na drugo šolo. Do Prul sem se morala odpeljati s primestnim avtobusom, naprej pa peš ob prometni Dolenjski cesti. Nekaj napotkov so mi že dali doma, vendar me niso spremljali v šolo vsak dan. Zavedala sem se nevarnosti na cesti, zato sem upoštevala vsa prometna opozorila.

Moja šola, v kateri poučujem in organiziram različno delo, stoji v naselju, obdanem z bloki, le ob severni strani jo objema reka Ljubljanica. Ne, nič romantičnega ni ob tej reki, saj se učitelji vse prevečkrat bojimo, da bi prišlo do nesreče ali česa podobnega. Otroci so pač zvedavi! Tudi dejstvo, da je stavba šole v notranjosti naselja, ni zagotovilo, da je šolska okolica prometno varna. Večina naših šolskih poti poteka po naselju ali ob njem in le ena ulica oziroma cesta je semaforizirana in jo mora prečkati nekaj

otrok, ki prihajajo in odhajajo v šolo. Lahko bi rekli, da ima naša šola zelo varno lego.

ŠOLSKI OKOLIŠ

je opredeljen v Odloku o ustanovitvi javnih vzgojno izobraževalnih zavodov v Uradnem listu RS, št. 49/97 z dnem 1. 10. 2001. Naš okoliš obsega naslednje dele ulic: Jakčeva ulica od 19 do 43, 15, 17, Kajuha 55, Ob Sotočju 2, 4, 5, 8, 10, 12, 14, 16, Parmška 41, neparne od 9 - 21, Poljska pot 3, 5, 11, 12, Pot na Fužine 4, Prištinska ulica 1, 2, 3, parne od 4 -18, Novosadska ulica 1, parne od 2 -18, Steletova ulica 8,10,15,17,19, Štepanjska cesta od 1 do 11, parne od 12 -24, Štepanjsko nabrežje 24, 24a, 26, 26a, 34, Skopska 1, 2, 3, 4, 6, 8, Škerjančeva 2, 4, 6, 8, Toplarniška ulica nepar-



Šolski okoliš naše šole

ne od 1 do 19, ulica Angelce Ocepkeve od 1-5,7, 9, 11, 13, 15, 17, ulica Mire Miheličeve 2, 4, 5, 8 do 15, 17, 18, 21, parne do 46, 50, 52, ulica Polonce Čude 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 13, ulica Vide Janežičeve

teh poteh se srečujejo z različnimi prometnimi situacijami: semaforji, povečanim prometom, prehodi za pešce, križišča, pločniki ... Na vse te situacije se mora otrok navaditi in se jih naučiti upoštevati. Žal smo učitelji velikokrat priče zelo nevestnemu obnašanju nekaterih učencev, saj s svojimi ravnanji ogrožajo sebe in druge udeležence v prometu. Ne le kot pešci, tudi kot potniki v avtobusu, bi morali upoštevati pravila varne vožnje.

Osveščanje otrok v šoli se začne že v prvem razredu in poteka z različnimi akcijami vse do devetega razreda. Prvošolce obišče policist in jih strokovno popelje po bližnji okolici najvarnejše šolske poti, na kateri jih opozori tudi na nevarne točke v naselju (prehod za pešce, nepregleden ovinek, nepravilno parkirani avtomobili na pločniku ob šoli; le-ti predstavljajo veliko oviro učencem, ki opravljajo praktični del kolesarskega izpita).

V septembru se udeležujemo akcij o prometni varnosti s kolesarji in spodbujamo zdrav način preživljanja prostega časa s kolesarjenjem.

Na izletih, ekskurzijah ali drugih šolskih dejavnostih sodelujejo policisti pri pregledu vozil, s katerimi prevažamo učence. Opažamo, da so učenci premalo osveščeni, kako morajo poskrbeti za svojo varnost, kadar se vozijo v avtobusu (vsak med vožnjo sedi na svojem sedežu in je pripet z varnostnim pasom). Zgled je najboljši vzgojitelj, kar pomeni, da bi morali pravila varne vožnje upoštevati tudi starši, kadar se z njimi v avtomobilu vozijo otroci, saj bi tako skupaj s šolo lahko poskrbeli za večjo prometno



Promet pred našo šolo - Zala Štefanič, 5.b OŠ Karla Destovnika - Kajuha

neparne od 1 do 17, ulica Vide Pregarčeve 46, 48, 52/a,b, 54, Zaloška cesta 76, 78, 78a, 80, 87, 92, 92/abc, od 96 do 111, 115, 117, 119, 123, 133, 157. Pot v šolo in domov ni edina pot, po kateri učenci hodijo. Dopoldne so v šoli, gibljejo se v ožjem šolskem okolišu, kasneje pa so njihove poti drugačne. Že izhod iz šole je onemogočen, saj je ob šoli parkiranih veliko avtomobilov bližnjih stanovalcev. Po sprehajalnih poteh se vozijo motoristi in kolesarji. Vsem tem udeležencem se morajo učenci izogibati. Nekateri otroci obiskujejo interesne dejavnosti, ki so oddaljene od doma nekaj kilometrov. Včasih gredo peš, z avtobusom ali pa jih vozijo starši. Tudi na

osveščenost. Prometna vzgoja in s tem povezana varnost posameznika se odraža tudi drugje. Otroci na smučanju, v bazenih, športnih dejstvih, na pohodih, zabavah velikokrat preveč ohlapno in nezavedno upoštevajo opozorila in napotila učiteljev in staršev. S skupnimi močmi moramo ozaveščati učence in starše, da naj ne bo varna pot le pot v šolo, ampak se morajo učenci povsod obnašati tako, da bodo poskrbeli za svojo varnost in varnost drugih.

Pomočnica ravnateljice Sonja Šorli
OŠ Karla Destovnika – Kajuha, Ljubljana

PROMETNI DAN

22. 11. 2007 je potekal PROMETNI DAN v in kulturnem domu in pred njim v Podpeči za učence COŠ in POŠ Jezero. Udeleženci so bili učenci od 1. do 5. razreda.

V dvorani so si učenci ogledali lutkovno igrico na temo prometa. Zunaj je potekal JUMICAR (pravi avtomobili na bencin v mini izvedbi). Na-

men JUMICARJA je predvsem soočanje učenec v vlogi voznika in pešca. Vzporedno s temi dejavnostmi so bile zunaj predstavitve dejavnosti števil 112 in 113 (reševalno vozilo, gasilsko vozilo, policijski transporter, policijska konjenica, policijski službeni pes, policista motorista).

Finančna sredstva za lutkovno igrico in JUMICAR v vrednosti 850 evrov smo pridobili od KS

Preserje – Podpeč in SPVCP občine Brezovica. Po končanem dnevu so učenci odšli domov polni novih vtisov, KAKO SE VESTI NA CESTI. Učitelji upamo, da so si pridobili kanček znanja, spretnosti in dolžnosti preventive na cesti.

Koordinatorica prometa
Marjana Plešnar

BREZ NJIH NE GRE

Vinko Sagadin, vodja policijskega okoliša

Brez njih v vsakdanjem življenju ne gre.

Tolikokrat se jezimo nanje, predvsem na cesti, ko stojijo »tam za vogalom« in merijo hitrosti vozil z radarjem. Jezimo se nanje, ko se zgodi nesreča, pa rečemo, da jih ni bilo nikjer, da bi jo preprečili. Ko se zgodi umor, so že spet »vpleteni«, saj jih ni bilo ravno v tistem trenutku na tistem mestu ... Potrebujemo jih, da si olajšamo dušo s svojim nerganjem, poiščemo pomoč pri njih, preprečijo nasilje, nesreče, kazniva dejanja, so priča najtežjim zločinom, svetujejo ... Brez njih, torej, ne gre. Dobro, da jih imamo, da se mladi fantje in dekleta še odločajo za ta poklic, saj je v današnjem času kljub razvoju tehnike in metod dela njihovo delo še vedno težko, morda celo težje, bolj stresno kot pred dvajsetimi, tridesetimi leti.



Eden izmed njih je tudi Vinko Sagadin, višji policist, vodja policijskega okoliša Štepanjsko naselje s Policijske postaje Ljubljana Moste.

Kot vodjo okoliša ga dobro poznajo prebivalci tega okoliša, saj je stalno med njimi. Ker deluje tudi v šolah in vrtcih, tako rekoč raste z generacijami na tem območju. Pri tem delu je izjemnega pomena sodelovanje z ljudmi. In nenazadnje vodstva policijske postaje z njimi in vsemi policisti. Le-to je na tej postaji zelo dobro.

Njegovo delo zajema vsa področja policijskega delovanja – kazniva dejanja, javni red in mir in promet.

Pravi, da se je za svoj poklic odločil povsem naključno, ko je v časniku prebral razpis za kadetnico, ki ga je prepričal. Res je, da je imel nekažno vizijo, da bi delal z ljudmi, kaj več pa ne. Da bi mu bilo žal, da se je takrat odločil tako, ne bi mogel reči. Seveda pa pridejo trenutki, kot v vsakem poklicu, ko bi tisti trenutek vse skupaj pustil. Danes bi se odločil ravno tako, le da bi že na začetku več vložil v pridobitev višje stopnje

izobrazbe, kar se mu zdi zelo pomembno. Takrat je pač zadostovala srednja šola, kar pa se je do danes spremenilo. To podpira, saj meni, da mora biti človek za tako odgovorno opravljanje dela čim bolj izobražen.

Njegova policijska pot se je začela pred skoraj dvajsetimi leti, ko je bil kot policist začetnik predvsem opazovalec, nato kot vodja patrulje, ko je bilo treba na intervencije in nazadnje kot vodja policijskega okoliša, kjer deluje preventivno – svetovanje ljudem, opazovanje območja, prepoznavanje določenih dejanj ...

Se je pa delo policista v vseh teh letih spremenilo. Sodobna tehnologija omogoča tudi policistu skoraj »nemogoče«. Kar pa po drugi strani velja tudi za kriminalce. Še vedno lahko rečemo, da so korak pred njimi. Zato se učijo tudi od njih, pravzaprav na njihovih napakah.

Policijsko delo je timsko. Skupaj delujejo kriminalisti, policisti, vodje območij, policijski inšpektorji ..., odvisno od področja dela in obravnavane problematike. Sodelovati moraš z vsemi, stvari ne moreš nasloniti na eno osebo. Vsak je strokovnjak na svojem področju. Brez sodelovanja bi bili pri delu neuspešni.

Zelo pomembno je tudi medsebojno zaupanje. Delovanje na najhujših, najtežjih področjih lahko pomeni tudi, da zaupaš svoje življenje v roke sodelavcu. Vedeti moraš, da bo v danem trenutku pravilno reagiral. Zaupanje mora biti popolno. Če bi se izkazalo, da je nekdo postal nezanesljiv, ne bi mogel več opravljati določenih del. Izvede se notranja kontrola, lahko pride tudi do ovadbe.

Sodelovanje ima torej velik pomen za kvalitetno policijsko delo. Ne samo med sodelavci, ampak tudi s krajani oz. prebivalci. Oni namreč živijo na nekem območju, poznajo se med seboj, vi-

dijo in slišijo marsikaj. Njihovega sodelovanja ni nikoli preveč. Ne bi bilo narobe, da bi še večkrat poklicali in obveščali o svojih opažanjih. Ljudje se namreč vse bolj zapirajo vase, imajo malo časa, živijo drug mimo drugega, manj komunicirajo med seboj. Je pa obveščanje o dogajanju v bližnjem okolju resnično pomembno, če hočemo živeti v mirnih, urejenih in varnih naseljih. Vsi moramo doprinesti k tej dobrini.

Policijska postaja Moste je pred dvema letoma pridobila krasne nove prostore in s tem boljše pogoje za delo. Prejšnja postaja je bila mravljišče.

Med seboj se na nek način poznajo, imajo dobre odnose, večkrat pridejo tudi pohvale, tako ustne kot pisne, katerih je vesel. Tudi otroci se pogosto zahvalijo za sodelovanje z risbicami, pesmicami, kakšnim izdelkom ipd. Nasploh je delati z mladimi lepo in zanimivo. Ko si v stiku z njimi, jih je treba poslušati, izmenjati mnenja, ne jim le »pridigati«. Radi prisluhnejo, so dojemljivi za znanje in izkušnje odraslih. Naj ostanejo taki, naj dajo poudarek učenju in zdravim medsebojnim odnosom. Tudi zato, da bo manj nasilja, ki ga je danes preveč.

Nestrpnost, neprilagodljivost ljudi je namreč vse večja. Vedno več je družinskega nasilja in nasilja med mladimi. Na policiji zaznavajo predvsem oz. več fizičnega nasilja, psihičnega bolj druge službe. Samo policija lahko v teh primerih pomaga le delno, pristopiti morajo tudi ostale službe. Lahko posredujejo, odstranijo nasilneža, sprejmejo prijavo, zadevo predajo sodišču, prepečejo približevanje osebi, potem preostane le še, da svetujejo, napotijo ljudi na centre za socialno delo, na nevladne organizacije ipd. in jih spodbujajo k nenasilju.





Mladi, ki se zabavajo, predvsem v večernem in nočnem času, naj zunaj ostajajo do neke razumne ure, brez alkohola, cigaret, droge in nasilja. Saj so se prišli zabavat!

Se pa v nekaterih deviantnih dejanjih mesto in vas še vedno razlikujeta, čeprav se razlike manjšajo. Mesto je še vedno prostor, za katerega lahko rečemo, da v njem kriminal »poganja«. Na tem področju se preizkušajo nove stvari, je več »želja« priti do dobrin po nelegalni poti.

Današnji čas zahteva stalno izobraževanje, ker te sicer čas povozi. Že če samo pogledamo, koliko je administracije, za katero vsi, ki delajo z ljudmi, smatrajo, da je je preveč. Ampak policijsko delo, tako kot mnoga druga, zahteva tudi natančno pisno dokumentacijo o postopkih, prirejanjih, preiskavah, izsledkih ... Administracija

vzame veliko časa, včasih preveč, predvsem, če je veliko dela na terenu.

Izobraževanje zahtevajo tudi druga področja dela. Tehnologija, metode dela se razvijajo hitro, nujno je biti v koraku s časom, zato so organizirana stalna izobraževanja na Policijski akademiji in v Vadbenem centru Gotenica. Zajemajo znanja iz komunikacije, fizične pripravljenosti, samoobrambe, postopkov v npr. večjih demonstracijah in drugo. Območje, na katerem deluje Policijska postaja Ljubljana Moste, je zaradi največjega trgovskega centra najbolj obremenjeno, v njem se zgodi veliko kaznivih dejanj najrazličnejših vrst. Policija za varnost na tem območju skrbi s stalno prisotnostjo, ki pripomore k preprečevanju izvršitev kaznivih dejanj, onemogočanju prestopnikov, ki izkoriščajo nepozornost ljudi. Tam se zadržuje tudi veliko mladih, ki se zabavajo, predvsem v večernem in nočnem času.



Zunaj naj ostajajo do neke razumne ure, brez alkohola, cigaret, droge in nasilja. Saj so se prišli zabavat! Osebo življenje je tesno povezano s službenim. Ljudje policiste tudi izven službe jemljejo kot policiste, večkrat slabšalno. Z delom pogosto ne moreš končati ob predvidenem času. Delo je tudi stresno. Težki primeri, nesreče s smrtnimi izidi, predvsem tiste, v katerih so udeleženi otroci, so hude stvari. Jih ne pozabiš. Z leti se naučiš sprejemati tudi najhujše. Če se ne bi, poklica, v katerem se soočaš s takimi stvarmi, ne bi mogli opravljati. Vendar nikoli nisi popolnoma ravnodušen. In takih poklicev je kar veliko. Ljudje pa največkrat vidijo le lovljenje prehitrih voznikov in podobno.

Tudi družina se mora znati prilagajati vsemu, kar tak poklic prinese s seboj. »Moja družina je potrpežljiva, so se navadili na vse to, in sem jim hvaležen za tak odnos!«

Zato naj ljudje živijo pravično in pošteno, se držijo norm in pravil, ki so sprejemljiva za vse. Tako ne bo problemov ali jih bo manj. Tudi naše ceste zahtevajo le to, ne pa kršenja predpisov in svečk ob njihovem robu.

Mladi pa – z glavo na zabavo!

Mira Vidmar Kuret
Fotografije: Arhiv PP Ljubljana Moste
in M. V. Kuret

MEDNARODNI PROJEKT EUCHIRES - PASAVČEK

Uporaba varnostnih pasov je eden od elementov prometne varnosti (hitrost, alkohol), saj bistveno prispeva k zmanjšanju posledic ob morebitnem trku. Uporaba pasov med vozniki in potniki na prednjih sedežih v vozilu se je v zadnjih 15 letih bistveno izboljšala, slabše pa je stanje med potniki na zadnjih sedežih in pri uporabi otroških varnostnih sedežev, čeprav so se možnosti za njihovo uporabo bistveno izboljšale.

Rezultati mednarodne raziskave SARTRE 3, ki je bila opravljena v letu 2004, kažejo stopnjo prijetosti, kot so poročali vprašani sami po posameznih evropskih državah. Najbolj pogosto poskrbijo za otroke v Nemčiji, Veliki Britaniji, na Danskem, Finskem in Švedskem, Najnižji pa je delež pripetih otrok na Slovaškem, Hrvaškem in Cipru.

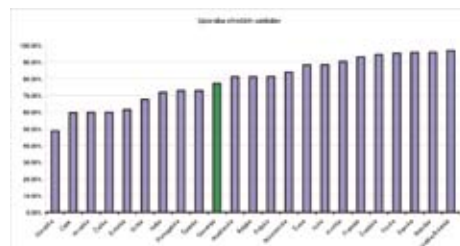
V letu 2007 so na Ministrstvu za promet, DRSC, SPVCP s sistematičnim opazovanjem pripetosti na različnih cestah po Sloveniji ugotovili, da uporablja varnostni pas v povprečju 83,7% voznikov. Bistveno slabše pa je stanje pri uporabi varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev na zadnjih sedežih, saj je bilo v času opazovanja pripetih oz. ustrezno nameščenih v otroške sedeže le 52,1% potnikov na zadnjih sedežih. Vendar moramo ob tem povedati, da se

delež pripetih potnikov na zadnjih sedežih povečuje iz leta v leto. Tako so v letu 2005 pred začetkom projekta Pasavček zaznali 39,2% pripetost potnikov na zadnjih sedežih, v istem letu po izpeljanem projektu Pasavček in medijski kampanji 44,6%, v letu 2007 pa 52,1%.

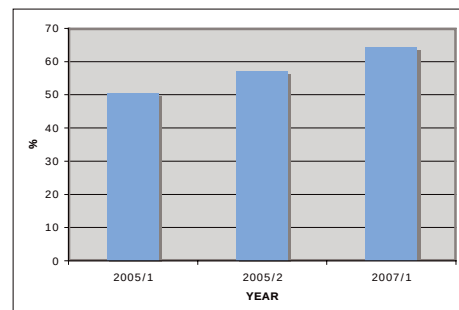
Otroci na zadnjih sedežih so bolj pogosto pripeti in nameščeni v ustrezne otroške sedeže kot odrasli; med njimi so mlajši otroci bolj pogosto kot starejši otroci. Prav tako so ženske bolj pogosto pripete kot moški ne glede na pozicijo v avtomobilu.

Zaščita otroka v avtu je eden najbolj učinkovitih ukrepov za izboljšanje varnosti. Slovenija je skupaj s štirinajstimi evropskimi državami (Avstrija, Belgija, Češka, Finska, Francija, Italija, Latvija, Luksemburg, Nemčija, Nizozemska, Poljska, Portugalska, Slovenija, Španija) pripravila skupen preventivni projekt, ki ga je finančno podprla tudi Evropska unija. Nosilec projekta v Sloveniji je Ministrstvo za promet, DRSC - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Za vse aktivnosti v zvezi s projektom imajo na MP DRSC, SPVCP skupno 40000 figuric pasavčka za razrede in skupine, ki bodo aktivno sodelovali v projektu in pripravili projektna dela, namenjena otrokom, staršem in drugim. Prav tako bodo otroci pasavčke lahko prejeli v okviru predstavitev na raznih prireditvah in v sodelovanju s policijo.



Odstotek voznikov, ki vedno pripnejo otroka v otroški varnostni sedež



Pripetost otrok na zadnjih sedežih v letu 2005 v prvi in drugem opazovanju ter v letu 2007.

Policija preko rednega nadzora prometa kontrolira tudi uporabo varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev med vožnjo. Otroci bodo v marcu 2008 pridobili figurico pasavčka ob nadzoru in kontroli prometa pod pogojem, da so ob rednem nadzoru prometa pravilno

uporabljali otroški sedež in varnostni pas. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL že tretje leto sodeluje v mednarodnem projektu EUCHIRES, ki ga na področju RS koordinira in vodi Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Namen je spodbujanje pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev ter varnostnih pasov med vožnjo v avtomobilu. Otroci v Sloveniji poznajo akcijo pod imenom priljubljene figurice Pasavček.

Osnovna ciljna skupina so otroci 4 – 12 let in njihovi starši. Osrednja figura projekta je lik Pasavčka, ki na zabaven način opozarja otroke: Red je vedno pas pripet!

Na Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL smo dobili gradiva, ki so jih pripravili v okviru projekta Pasavček:

- **plakat** šolski koledar za vse vrtčevske skupine (5 - 6 let) in vse oddelke prve triade
- **pogrinjke** za vrtčevske otroke (5-6 let)
- **letake** šolske koledarje za šolske otroke v prvih treh razredih OŠ
- **brošure** Red je vedno pas pripet



Gradiva, ki smo jih prejeli, smo razdelili v skladu z navodili, in sicer otrokom v vrtcih (5-6 let) in učencem osnovnih šol (oddelki prve triade):

za vrtce:

- 1 plakat – šolski koledar na skupino otrok v starosti 5 - 6 let (najstarejše skupine)
- 1 pogrinjek na vsakega otroka v starosti 5 - 6 let (najstarejše skupine)
- nekaj brošur za starše za vsako skupino ter
- nekaj gradiv za delo vzgojiteljev ter vodstva vrtca (plakati, brošure itd.)

za osnovne šole:

- 1 plakat – šolski koledar za posamezen oddelk prve triade osnovne šole (1. do 3. razred)
- 1 letak – šolski koledar za vsakega otroka v prvih treh razredih OŠ
- nekaj brošur za starše za posamezen oddelk
- nekaj gradiv za delo učiteljev ter vodstva šole (plakati, brošure itd.)

Za oddelke prve triade ter vrtčevske skupine (5 – 6) let, ki se bodo odločili za sodelovanje v projektu, je pripravljeno:

- dodatna gradiva in aktivnosti, ki jih bodo izvajali v okviru svojih projektov

- možnost prireditve z demonstracijskimi napravami za prikaz in svetovanje o ustrezni uporabi otroških sedežev, prikaz nalepne teže ter presenečenjem

Projektno delo po vrtcih in šolah bo potekalo:

- oktober 2007 - prijava k sodelovanju v projektu
- november 2007 - načrtovanje posameznih projektov s strani vzgojiteljev in učiteljev
- december 2007 - marec 2008 - izvajanje projektnih aktivnosti, sodelovanje z različnimi institucijami in posamezniki, srečanja za starše
- april 2008 - oddaja končnega poročila in evalvacije projekta
- maj, junij 2008 - pregled končnih poročil in izbor, nagradice za sodelujoče otroke ter potrdila o sodelovanju

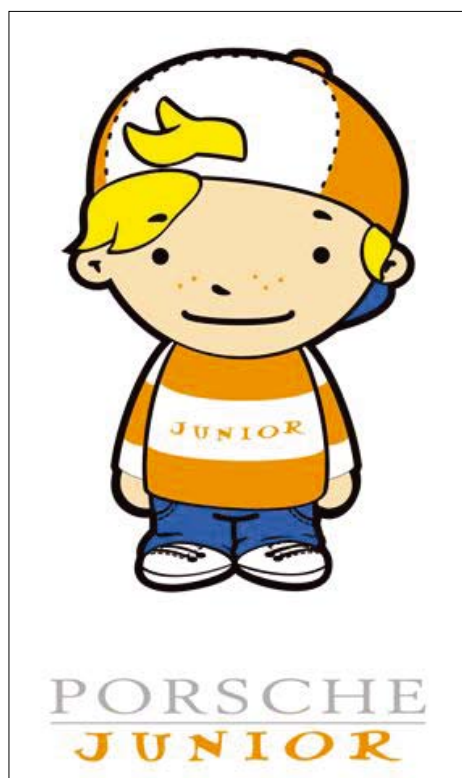
Vsi, ki so zainteresirani za tovrstno prireditev in demonstracijske naprave na šoli ali v vrtcu, se lahko obrnejo na Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, ki bo koordiniral prijave znotraj mestne občine ter se dogovoril z MP DRSC, SPVCP o aktivnostih.

O možnosti prijav smo obvestili osnovne šole in vrtce z dopisom v mesecu oktobru 2007 in poslali ustrezno prijavnico.

Tajnik
Zvone Milkovič

PORSCHE JUNIOR

Prvi projekt podjetja Porsche Inter Auto na temo Varnost v prometu za predšolske otroke



Z veliko prireditvijo so v podružnici Porsche Ljubljana 23. oktobra 2007 proslavili rojstvo Porscheja Juniorja. Prireditev se je začela zelo veselo, saj so otroci iz vrtca Mojca iz Šiške zapeli dve čudoviti pesmici na temo Moj mali avto. Celoten projekt Porsche Junior sta podprli Slovenska policija in Direkcija Republike Slovenije za ceste Svet za preventivo v cestnem prometu. Na prireditvi so bili navzoči predstavniki Mestne občine Ljubljana; zahvalili so se podružnici Porsche Ljubljana za sponzoriranje varnostnih brezrokavnikov, ki jih je podarila ljubljanskim vrtcem.

Pravica otroka je biti varen, dolžnost odraslih pa je, da mu to varnost zagotovimo. Projekt Porsche Junior je prvi večji projekt podjetja Porsche Inter Auto d. o. o. na temo varnosti v prometu. Namen projekta Porsche Junior je

spoznavanje pravil, z upoštevanjem katerih lahko vsak otrok poskrbi za svojo varnost v prometu. Prometna vzgoja kot dolgoročni ukrep otrokom omogoča, da na varen način spoznajo temeljne odnose in usvojijo vedenjske vzorce,



potrebne za varno vključevanje v cestni promet. Porsche Junior na temo varnosti v prometu predstavlja otrokom prometno vzgojo na zanje zanimiv način. Prometni predpisi skozi gledališke predstave postanejo razumljivejši, približajo jim stvari, ki si jih pogosto predstavljajo čisto drugače. Porsche Inter Auto d. o. o. je k projektu povabil lutkovno gledališče Lutke Zajec, ki pod tem imenom deluje in razveseljuje otroke že več kot 30 let. O dobri sprejetosti tega gledališča pričajo številni rodovi zadovoljnih gledalcev, učiteljev in otrok, ki so si njegove predstave ogledali že na več kot 600 ponovitvah širom po Sloveniji.

Glavni junak je navihani in igrivi fantek Porsche Junior – prvošolec, ki se sam odpravi v šolo in se ne znajde najbolje. Na poti sreča semafor, smetnjak, nekaj prometnih znakov in še pono-relo gumo. Vsak mu na svoj način daje nasvete za (ne)varno pot v šolo. Predstava na igrivi in humoren način, s pomočjo lutk, seznani otroka, kaj vse se mu lahko zgodi in kako se je potrebno obnašati na cesti.

Projekt Porsche Junior se sedaj nadaljuje po vsej Sloveniji. Obiskal bo približno 5000 predšolskih otrok na območju Kopra, Ljubljane in Maribora. Dejavnosti se bodo predvidoma končale februarja 2008 z veliko razstavo slik v podružnicah podjetja Porsche Inter Auto –

Porsche Ljubljana in Porsche Verovškova, ki jih bodo naslikali otroci v vrtcih.



Porsche Junior

AKCIJA BODIpreVIDEN

Ena najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu so prav pešci, in sicer spadajo med ranljive udeležence, ki utrpijo posledice prometnih nesreč najhujše poškodbe. Tudi v letošnjem letu MP DRSC SPVCP izvaja že tradicionalno akcijo BODIpreVIDEN, s katero opozarjajo učence v šolah, njihove starše in stare starše na uporabo kresničk in drugih odsevnih materialov, ki zagotavljajo večjo varnost pešcev. Akcija BODIpreVIDEN poteka v sodelovanju z ostalimi institucijami, ki skrbijo za večjo prometno varnost: Ministrstvo za promet, Ministrstvo za šolstvo in šport, Zavod RS za šolstvo, Ministrstvo za notranje zadeve - Policija, Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Slovenska Karitas, Rdeči križ Slovenije, Zveza združenj šoferjev in avtomobilikov Slovenije.

Kot nekaj let dosedaj se je v akcijo aktivno vključil Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, tako da je pripravljeno gradivo posredoval osnovnim šolam in za te organiziral posvet ter še dodatno vzpodbudil mentorje prometne vzgoje na osnovnih šolah za vključitev v akcijo.

Akcija je potekala od 1. do 22. oktobra 2007 bolj intenzivno, aktivnosti po šolah pa bodo potekale do konca januarja 2008, ko je svetli del dneva razmeroma kratek in je uporaba kresničk in drugih odsevnih materialov nujna.

Akcija je del načrtovanih aktivnosti za večjo prometno varnost v Sloveniji v okviru Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa do leta 2011, ki tečejo pod okriljem Ministrstva za promet RS. Poleg tega pa je akcija tudi del prizadevanj Republike Slovenije za večjo varnost in zmanjšanje žrtev na cestah v okviru Evropske listine o varnosti v cestnem prometu, ki pravi: 25000 življenj. Rešimo jih! V to akcijo je vključena tudi Mestna občina Ljubljana, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet s projektom ureditve cone omejene hitrosti.

Da bi otroke in starejše opozorili na pravila varnega sodelovanja v prometu in na napake, ki jih delajo v prometu, je akcija zasnovana tako, da poskrbite za večjo varnost pešcev. Akcija je sestavni del prizadevanj za večjo varnost pešcev, ki so kot ogrožena skupina udeležencev v cestnem prometu posebej opredeljeni tudi v Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa. Sam slogan akcije BODIpreVIDENI nazorno opozarja, da mora biti pešec na cesti videti in previden.

Skupaj so za letošnjo akcijo BODIpreVIDEN s pomočjo občinskih svetov zagotovljeni materiali osnovnim šolam:

- pisma in ovojnice
- plakat
- razglednice
- zgibanke
- TV spot
- radijski spot



- kresničke
- odsevni trakovi
- odsevne nalepke

Z gradivom, ki je izdano, se je želelo opozoriti in spodbuditi učence in njihove stare starše na uporabo odsevnih predmetov. Akcija je namenjena učencem četrtilh razredov devetletne OŠ ter posredno njihovim starim staršem oz. starejšim nad 65 let, ki so med pešci najbolj ogroženi. V preteklih letih so šole z veseljem sprejele akcijo in v njej sodelovale, saj jim je zagotavljalo vse gradivo (pisma, razglednice, plakate in zgibanke BODIpreVIDEN).

Predviden potek akcije:

- Učenci četrtilh razredov devetletne OŠ bodo svojim starim staršem, sorodnikom ali znancem pri pouku napisali in poslali pismo, v katerem bo poleg sporočila priložena tudi razglednica in zgibanka.
- Razglednice so kuponi za žrebanje, ki jih bodo stari starši, sorodniki ali znanci poslali nazaj na DRSC-SPV.
- Vse razglednice bodo vključene v žrebanje nagrad za starejše (1000 odsevnih trakov, ki imajo enako funkcijo kot kresničke, le da se jih lahko namesti na rokav plašča, obleke ali športnega oblačila in so primernejši za starejše ter 30 varnostnih brezrokavnikov). S poslano razglednico pa stari starši pomagajo tudi otrokom, da bodo lahko kandidirali za nagrade uspešnim razredom. Učencem 50 razredov, ki bodo najbolj uspešno izpeljali akcijo, bodo podelili enake odsevne trakove

za vsakega učenca. Razglednice za nagradno žrebanje in za podelitev nagrad razredom bodo zbirali do konca januarja 2008.

- Pošiljatelji razglednic bodo na razglednice vpisovali svoje osebne podatke in sicer ime, priimek in naslov. Šteje se, da pošiljatelji izrecno soglašajo s tem, da se njihovi osebni podatki uporabijo za izvedbo žrebanja nagrad v okviru akcije BODIpreVIDEN. Organizator akcije zagotavlja, da bo z osebnimi podatki sodelujočih ravnal in jih varoval v skladu z veljavnimi predpisi.

Na podlagi predvidenega števila učencev po posameznih šolah je SPVCP MOL prejel gradiva za vsako šolo in za vsak razred kot komplet: dopis za ravnateljico ali ravnatelja, enak dopis za učitelje, zgibanke in plakate za šole, pisma, razglednice in zgibanke za učence. Na vsako šolo v MOL je poslan komplet, v kate-

rem sta po dve pisemski ovojnici, dva vložna lista, dve razglednici in dve zgibanke za vsakega učenca in plakat BODIpreVIDEN ter zgibanke za vsak oddelek.

Poleg gradiva, namenjenega za šole, pa smo na SPVCP MOL dobili še zgibanke in plakate BODIpreVIDEN, ki smo jih uporabili za svoje preventivne aktivnosti, ki smo jih izvajali v tem času. Plakate in zgibanke smo namestili tam, kjer se zbirajo otroci in starejši, da bodo čim bolj opazni (zdravstveni domovi, trgovine, šole in vrtci, druga mesta ...). Poleg teh gradiv je SPVCP MOL zagotovil tudi razna odsevna telesa: kresničke, odsevne trakove, odsevne nalepke, s katerimi so pešci bolj varni v prometu.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL se je v akcijo dodatno vključil tako, da je zagotovil objavo plakata BODIpreVIDEN na

250 lokacijah city light v trajanju enega tedna in objavo spota v kinodvoranah – Kolosej v trajanju dveh tednov pred vsako predstavo. Novost v akciji je tudi napihljiv prenosni šotor – VIDKO, v katerem na jasen in preprost način vsak udeleženec lahko preveri uporabo odsevnih teles v zatemnjenem prostoru. Šotor si je možno sposoditi za potrebe preventivnovzgojnega delovanja na občinskem oz. mestnem nivoju.

Nekaj gradiv je MP DRSC SPVCP zagotovil tudi institucijam, s katerimi stalno sodeluje v akcijah, kot so policija, Slovenska Karitas, Rdeči križ Slovenije, Zveza združenj šoferjev in avtomobilstnikov Slovenije.

Po spletni strani
MP DRSC SPVCP
povzel Zvone Milkovič

OTROŠKI KOTIČEK

MENTORICA SONJA ŠORLI, OŠ KARLA DESTOVNIKA – KAJUHA, LJUBLJANA



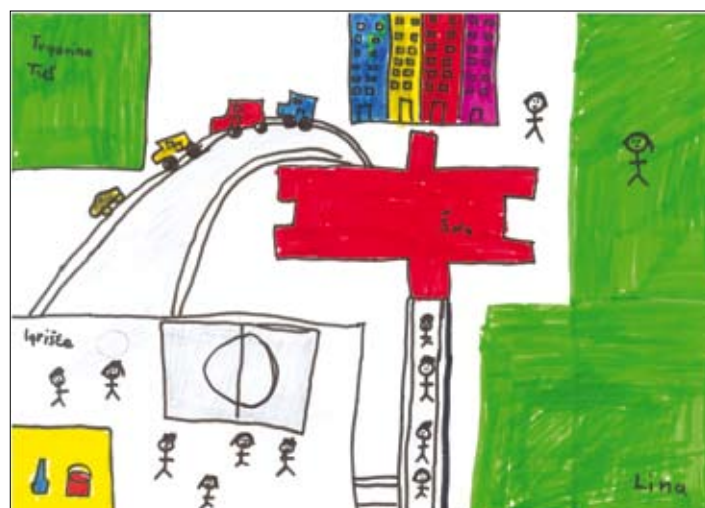
DEJAN MILINKOVIČ, 5.b



ANEMARI KURNIK, 5.b



NIKA MURTIČ, 5.b



LINA NOVOVIČ, 5.b

MENTORICA MOJCA SOVDAT, OŠ NOVE JARŠE, LJUBLJANA



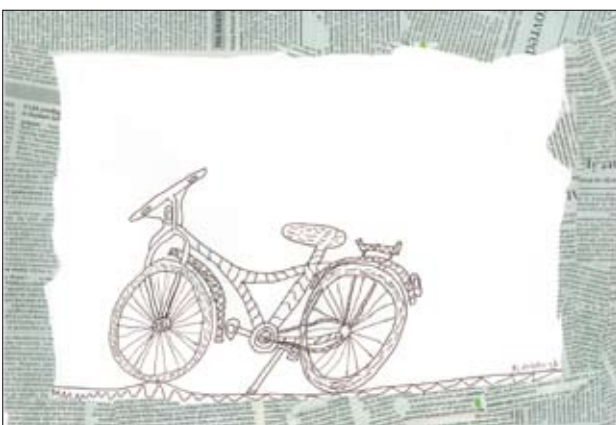
ARIANA MORIČ, 5. b



LARISA PRAČEK, 5. b

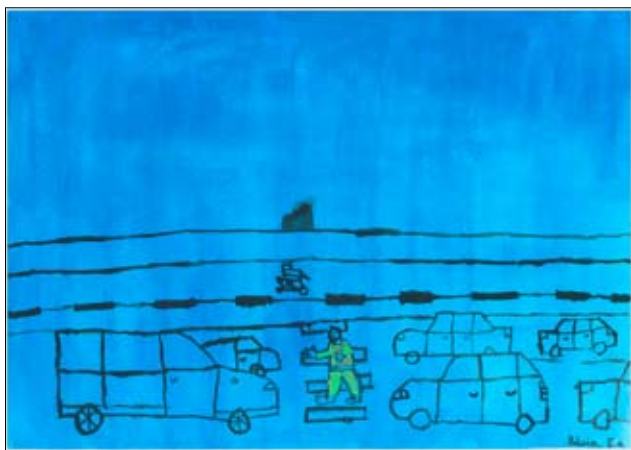


NIKA MARKANOVIČ, 5. b



FLAVIJAN TEKAVEC, 5. b

MENTORICA MARTINA TAVČAR PEČARIČ, OŠ NOVE JARŠE, LJUBLJANA



EDVIN MUJAKIČ, 5. a



HANA KEČANOVIČ, 5. a



ŽIVA JURKAS, 5. a



INES STAMEJČIČ, 5. a

Anet d.o.o.
ADRIATIC SLOVENICA d.d. PE Ljubljana
BAUHAUS Trgovsko podjetje d.o.o.
CASTROL SLOVENIJA d.o.o.
DDC svetovanje inženiring d.o.o.
DELAVSKA HRANILNICA d.d.
DISS d.o.o.
E.D.& F. MAN - COFFE d.o.o.
EUROPLAKAT d.d.
GIMPEX d.o.o.
GRADIS GP Ljubljana, d.o.o.
Hervis d.o.o.
ISKRA Sistemi, d.d.
KEMOFARMACIJA d.d.
MOBITEL d.d.
MONSADRIA d.o.o.

NOVA KUVERTA d.o.o.
Papirnica Vevče d.d.
Parkplan d.o.o.
PORSCHE INTER AUTO d.o.o.
RAM 2 d.o.o.
SIMOBIL d.d.
Surovina d.d.
TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA LJUBLJANA d.o.o.
TOMOS PROIZVODNJA d.o.o.
UniCredit Banka Slovenija d.d.
VELO d.d.
VOLVO AVTOCENTER LEKŠE d.o.o.
ZAVAROVALNICA TRIGLAV, d.d. OE Ljubljana
ZIL inženiring d.d.
ZVD ZAVOD ZA VARSTVO PRI DELU d.d.
ŽALE d.o.o.





**Plačaj
zame**

Govorim na očkov račun



Sem Mobiuporabnica in nova storitev **Plačaj zame** mi omogoča, da kadar se nahajam v Sloveniji, gredo vsi moji pogovori z očetom na njegov račun. Še več, celo dva takšna, ki plačata klice na njuno številko, lahko imam in ju kličem tudi s praznim Mobiračunom, dokler je moja številka aktivna. Zato: Dedek, pohiti, ker me je na plakatu opazila tudi mami!

Storitev Plačaj zame je namenjena le klicem iz Slovenije. V primeru, ko se Mobiuporabnik nahaja v Sloveniji, naročnik pa gostuje v tujem omrežju se k ceni prišteje še strošek prevzetega dohodnega klica v tujem omrežju, po veljavnem ceniku za naročnike. Storitev za Mobiuporabnika vklopi naročnik Mobitel GSM/UMTS s podpisom obrazca Vloga za vklop storitve Plačaj zame. Podrobnejše informacije so na voljo v vseh Mobitelovih centrih in na brezplačni številki za Mobitelove uporabnike **041 700 700**.