

Varna pot



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



Kazalo

SPV

Podelitev učnih pripomočkov vrtcem ob evropskem tednu mobilnosti.....	3
Evropski teden mobilnosti in dan brez avtomobila 2008	4

BESEDA STROKOVNJAKA

Varni na šolski poti s pomočjo prostovoljcev	8
--	---

AKTUALNO

23. evropsko tekmovanje mladih kolesarjev Evrope	10
AMZS center varne vožnje Vransko	12

ZGODOVINA CESTNEGA PROMETA

Prometna vzgoja v preteklosti	14
-------------------------------------	----

OSEBNI PORTRET

Marinka Fritz Kunc - vse je v čustvih	15
---	----

ŠOLA, VRTEC

Prometni dan na osnovni šoli Vide Pregarc	17
Prometni dan na POŠ Notranje Gorice.....	19
Kolesarski izpit na OŠ Polje in PŠ Kašelj v šolskem letu 2007/2008.....	21

ZNANO, NEZNANO

Verkehrshaus v Luzernu.....	23
-----------------------------	----

AKCIJE

Varnost na nivojskih prehodih ceste in železniške proge »Stop! Prednost ima življenje.«.....	24
Varna pot v šolo	25

OTROŠKI KOTIČEK	28
DONATORJI IN SPONZORJI	31



Spoštovane bralke in bralci!

Tudi ob začetku šolskega leta se vedno znova vprašamo, kakšno bo, kaj nam bo prineslo, s čim nas bo presenetilo. Začetek novega šolskega leta zagotovo pomeni nekaj posebnega tudi za delo Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Vsako šolsko leto vstopa v svet prometa veliko število prvošolcev. Vedno znova se aktivirajo prostovoljci, ki v prvih dneh septembra pomagajo in usmerjajo otroke na varne šolske poti. V sodelovanju s strokovnimi organi (Policija) se tako uresničuje temeljno načelo Sveta: povezati oz. vključiti v svoje delo poleg strokovnih služb tudi civilno družbo.

Pravilnemu ravnanju v prometu so bili namenjeni tudi obiski policistov v osnovnih šolah, saj so se skupaj z učenci podali po šolskih poteh in si ogledali mesta, na katerih morajo učenci še posebno paziti nase. Znova je bil organiziran Teden mobilnosti, poleg akcije Varna pot v šolo tudi akcija Bodi viden, bodi previden. Morda ste tudi vi opazili, da je bilo v medijih več oglaševanja, spotov ... s prometno vsebino, ki so nagovarjali vse udeležence v prometu k strpnosti in previdnemu ter varnemu ravnanju.

Žal pa so vse akcije, nasveti in opozorila zaman, če se nas, udeležencev, to ne bo dotaknilo. Preobrat na cestah se lahko zgodi le, če bomo udeleženci v svojih glavah doumeli, da je prometna varnost dolžna, za katero mora nekaj prispevati prav vsak od nas.

Varno pot!

Cvetka Škof

Glasilo VARNA POT

Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Slavko Slak
Zvone Milkovič
Cvetka Škof
Mira Vidmar Kurec

Odgovorni urednik

Zvone Milkovič

Lektorica

Božena Sotlar

Tehnično urejanje in oblikovanje

PANCOPY printstudio

Tisk

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

Naklada

600 izvodov

Naslov uredništva

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

ISSN 1580-6995

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

Navodila za pisanje člankov

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

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

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

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

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

Nove odstavke označite z dvojnimi presledkom med vrsticami.

Fotografije pripnite v jpg formatu ali pošljite original.

Število fotografij k vsakemu članku je največ pet.

PODELITEV UČNIH PRIPOMOČKOV VRTCEM OB EVROPSKEM TEDNU MOBILNOSTI

Od 16. do 22. septembra smo tudi ljubljanski vrtci obeležili evropski teden mobilnosti, katerega cilj je »Zadihajmo s polnimi pljuči«.

Ljubljanski vrtci smo se vključevali v organizirane aktivnosti v omenjenem tednu, saj so naši otroci vsakodnevni udeleženci v cestnem prometu, pa naj bo to na sprehodu, igrišču ali izletu. Menimo, da si vsi skupaj zaslužimo čisto okolje in kvaliteten zrak. Velik poudarek vrtci vsakodnevno posvečamo prometni vzgoji. V vrtcih imamo prometne koticke, kjer otrokom in staršem preko igre posredujemo vsebine, ki temeljijo na varnosti v cestnem prometu.

V torek, 16. septembra, je pod okriljem MOL in na pobudo Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Vrtec Ledina pripravil srečanje za ravnateljice vrtcev in predstavnike Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Otroci so s svojim nastopom ob igri in plesu predstavili delček prometne vzgoje v vrtcu. Srečanja se je udeležil tudi predsednik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu g. Slavko Slak, ki je predstavil dejavnosti, ki se bodo odvijale v tednu mobilnosti. Ravnateljicam vrtcev je izročil listine o izročitvi učnih pripomočkov in le-te vrtcem tudi podaril.

Sekretar Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu g. Zvone Milkovič pa je prisotne seznanil s sponzorji, ki so omogočili nakup učnih pripomočkov – semaforjev. Listine in vzgojne pripomočke sta g. Slak in g. Milkovič podelila 31 vrtcem.

Ravnateljice vrtcev se iskreno zahvaljujemo MOL, vsem sponzorjem in članom Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu za nove učne pripomočke, s katerimi se bodo igrali naši otroci v prometnih koticčkih. Menimo, da so takšne akcije bogat prispevek k večji varnosti otrok v cestnem prometu. Hvala.



Ravnateljica Vrtca Ledina Lučka Postružin



EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI IN DAN BREZ AVTOMOBILA 2008



Ljubljana se je letos že devetič vključila v akcijo evropskih mest Evropski teden mobilnosti (ETM), ki je vsako leto od 16. do 22. septembra in akcijo Dan brez avtomobila (DBA), ki je 22. septembra.

Osnovni namen akcije je bil nesporenjen in je vključeval osveščanje občanov o težavah povezanih z onesnaževanjem zraka, hrupom, pomanjkanjem parkirnih mest in drugimi posledicami, ki jih povzroča preveliko število avtomobilov v mestih. To je bila tudi priložnost, da se meščane ponovno opozori na manj obremenjujoč in prijaznejši prevoz (železniški promet, mestni avtobusni promet ter kolesarjenje) in na pešačenje, vse v prizadevanjih za izboljšanje bivalnega okolja.

Partnerstvo za trajnostno mobilnost

Nobena lokalna skupnost ne more sama doseči trajnostne mobilnosti. Gre za dolgotrajen proces, ki zahteva politično podporo in predana partnerstva. Zato Evropski teden mobilnosti spodbuja lokalne skupnosti k sklepanju takšnih partnerstev in vključevanju čim večjega števila lokalnih udeležencev. Od vseh lokalnih skupnosti se pričakuje, da bodo poiskale ustrezne lokalne partnerje za različne dogodke in v tesnem sodelovanju z njimi usklajevale pripravo Evropskega tedna mobilnosti. Konzorcij Evropskega tedna mobilnosti uporablja enak pristop na evropski ravni. Evropski teden mobilnosti evropskim in mednarodnim zainteresiranim stranem tako zagotavlja primeren okvir za doseganje skupnega cilja dolgoročne trajne mobilnosti v mestih.

KAKO SODELOVATI

Listina je dokument, s katerim lahko lokalne skupnosti potrdijo sodelovanje pri Evropskem tednu mobilnosti ali „Dnevu v mestu brez avtomobila“. Vse lokalne skupnosti, ki izpolnjujejo vsaj eno merilo Listine, se obravnavajo kot udeležence. Za sodelovanje so tri merila:

- Priprava tedna dejavnosti glede na osrednjo temo 2008, „Zadihajmo s polnimi pljuči“.
- Sodelujoči pri Evropskem tednu mobilnosti morajo v Tednu pripraviti vsaj en dan brez avtomobila, pri čemer lahko datum določijo sami. Nacionalni koordinatorji, Evropska koordinacija in Evropska komisija upajo, da bodo s tem k sodelovanju spodbudili lokalne skupnosti, ki menijo, da je priprava dneva brez avtomobila na delovni dan velik izziv. Za udeležence dogodka „V mestu brez avtomobila“ pa še vedno velja, da mora dan brez avtomobila potekati 22. septembra.

• Še vedno je obvezna uvedba enega ali več novih trajnih praktičnih ukrepov, ki prispevajo k zamenjavi osebnih avtomobilov z okolju prijaznimi prevoznimi sredstvi in k trajnostnemu prevozu na splošno. S temi trajnimi ukrepi lahko lokalne skupnosti dokažejo, da se resnično zavzemajo za politike na področju trajnostnega mestnega prometa. Meščani bodo bolj pripravljeni spremeniti svoje vedenje, če vidijo, da njihovo mesto ali kraj vlagajo v načine prevoza, ki lahko nadomestijo osebne avtomobile. Trajni ukrepi omogočajo, da ozračje Evropskega tedna mobilnosti in zavzetost trajata vse leto. Od Evropskega tedna mobilnosti 2007 naprej velja, da mora biti vsaj eden teh ukrepov namenjen trajni prerazporeditvi cestnega prostora v korist pešcem, kolesarjem ali javnemu prevozu.

Lokalne skupnosti, ki se zavežejo vsem trem

teden mobilnosti osredotočil na to vprašanje in lokalne skupnosti spodbujal k organiziranju dejavnosti za ozaveščanje na področju kakovosti zraka ter k uvajanju trajnih ukrepov za zmanjševanje ravni onesnaženosti zraka in izpustov CO₂ v prometnem sektorju.

Učinkovit in prilagodljiv prometni sistem je ključen za naše gospodarstvo in kakovost življenja. Vendar sedanji prometni sistem še naprej čedalje bolj ogroža okolje in zdravje ljudi. Izboljšave tehnologije in kakovosti goriv so opazno zmanjšale izpuste nekaterih onesnaževal. Vendar je prometni sektor najhitreje rastoči porabnik energije in povzročitelj toplogrednih plinov v EU. Kakovost zraka v večini evropskih mest je še vedno slaba. Prometne politike se čedalje bolj zavedajo nuje po zavezitvi prometa in izboljšanju tržnih deležev različnih načinov prevoza.

Preseganje mejnih vrednosti kakovosti zraka

Preglednica

Onesnaževalo	Delež mestnega prebivalstva, ki je lahko izpostavljeno ...	... koncentracijam v zunanjem zraku, ki presegajo mejne/ciljne vrednosti EU, določene za varovanje zdravja ljudi	Trend
Trdni delci (PM ₁₀)	16 – 45%	dnevno povprečje ne sme presegati 50 mg/m ³ več kot 35 dni v koledarskem letu	ni opaznega trenda
Dušikov dioksid (NO ₂)	21 – 47%	letno povprečje 40 mg NO ₂ /m ³	rahlo upadanje
Ozon (O ₃)	13 – 60%	dnevni maksimum 8-urnih povprečij ne sme presegati 120 mg O ₃ /m ³ več kot 25-krat na leto	ni opaznega trenda

merilom, postanejo „zlate“ udeležence dogodka in se lahko potegujejo za nagrado Evropskega tedna mobilnosti. Ljubljana se je letos ponovno zavezala vsem trem merilom.

Zadihajmo s polnimi pljuči

„Zadihajmo s polnimi pljuči“ je osrednja tema Evropskega tedna mobilnosti 2008. Tema poudarja nujno po izboljšanju kakovosti zraka na lokalni ravni, kar je pomembna skrb Evropske unije in njenih držav članic.

Onesnaževanje zraka je eno glavnih političnih skrbi Evrope. Cilj politike Evropske unije na področju kakovosti zraka je razvijati in uporabljati ustrezne instrumente za izboljšanje kakovosti zraka. EU si že od zgodnjih sedemdesetih let prejšnjega stoletja prizadeva izboljšati kakovost zraka z nadzorovanjem izpustov škodljivih snovi v ozračje, izboljševanjem kakovosti goriva in vključevanjem okoljevarstvenih zahtev na področje prometa in energetike. Onesnaževanje zraka je tudi glavna skrb lokalnih skupnosti in državljanov. Javnostna raziskava Evropskega tedna mobilnosti je pokazala, da so evropski državljani zaskrbljeni glede kakovosti zraka, ki ga dihamo, in da onesnaževanje zraka uvrščajo na vrh seznama okoljskih vprašanj. Zato se je Evropski

na mestnih območjih – ocena Evropske agencije za okolje, objavljena aprila 2008, opredeljena v okvirni direktivi o kakovosti zraka in njenih hčerinskih direktivah v obdobju od leta 1996 do 2005: Obstajajo dokazi o neposrednem učinku onesnaževal zraka na smrtnost



ter na boleznih dihal, srca in ožilja. Danes za astmo oboleva dvakrat toliko ljudi kot pred dvajsetimi leti. Še zlasti občutljivi za učinke škodljivih snovi so otroci. Pričakovano trajanje življenja evropskih državljanov se je zmanjšalo za povprečno devet mesecev, za prebivalce posebno onesnaženih območij pa za do 36 mesecev. Zaradi onesnaženosti zraka vsako leto umre 370 000 evropskih državljanov. Glavni razlog so trdni delci. Po ocenah bodo zunanji stroški zaradi onesnaževanja zraka do leta 2020 znašali 609 milijard evrov.

V mestnem okolju je cestni promet glavni povzročitelj onesnaženosti zraka. Leta 2005 je cestni promet povzročil kar 40 % vseh izpustov lebečih delcev v ozračje in 72% izpustov CO₂ v prometnem sektorju. Izmerjene so bile najvišje vrednosti trdnih delcev (PM₁₀ in PM_{2,5}) na območjih preobremenjenih cest. Več kot polovica preseženih vrednosti PM₁₀ je bila neposredno povezana s prometom. Več kot 70% preseženih vrednosti NO₂ je bilo povezanih s prometom. Edini pomembni vzrok preseženih vrednosti O₃ je prav tako lokalni promet (20 %). Izboljšanje kakovosti zraka za evropske državljane torej pomeni osredotočanje na cestni promet!

Direktive EU o kakovosti zraka so nastale na podlagi temeljnega prepričanja, da je treba onesnaževanje zraka zmanjšati na raven, ki ne bo škodljiva za zdravje ljudi, še posebno občutljivih skupin, kot so otroci, starostniki in nosečnice ter okoljske problematike.

Direktiva EU (96/62/EU) o kakovosti zraka je bila pomemben korak proti cilju „Zadihajmo s polnimi pljuči“. Letos bo to direktivo skupaj z več njenimi hčerinskimi direktivami nadomestila nova direktiva, ki bo opredeljevala mejne vrednosti, ciljne vrednosti, pragove in objektivne vrednosti za posamezna onesnaževala.

Ta vprašanja postajajo za lokalne skupnosti vse pomembnejša. Eno novejših onesnaževal je zelo škodljivi PM_{2,5}. Vrednosti PM_{2,5} se morajo na mestnih območjih do leta 2020 zmanjšati za 20% glede na leto 2010.

Lokalno delovanje

Lokalne skupnosti morajo imeti ključno vlogo pri izvajanju nacionalne in evropske zakonodaje in so dolžne varovati zdravje prebivalcev. Celostna prometna politika in načrtovanje potovanja oziroma prevoza, ki pospešuje trajnostno mobilnost, so bistvenega pomena za varovanje prebivalcev pred škodljivim onesnaževanjem zraka. Lokalnim skupnostim je na voljo širok razpon dejavnosti in ukrepov za reševanje tega problema:

- tehnične izboljšave voznega parka javnega prometa,
- naložbe v infrastrukturo za kolesarjenje in hojo,
- predpisi za zniževanje omejitev hitrosti in umirjanje prometa,
- ukrepi za upravljanje mobilnosti,
- informiranje in akcije za spreminjanje potovalnih navad,
- uvedba območij nizkih izpustov in ureditev cestninjenja na preobremenjenih območjih.

Na kratko rečeno: to so vsi ukrepi, ki pospešujejo trajnostne načine prevoza in zmanjšujejo potovalne razdalje ter specifične izpuste vozil.

Spodbujanje teh ukrepov in njihov prispevek k izboljšanju kakovosti zraka sta bili osrednji sestavini Evropskega tedna mobilnosti 2008. Hkrati pa je to bila priložnost za ozaveščanje o prispevku posameznika k boljši kakovosti zraka in za spodbujanje lokalnih interesnih skupin ter vsakega posameznika, da se spoprimejo s tem izzivom, začnejo spreminjati svoje vsakdanje navade in ukrepajo z majhnimi koraki, a učinkovito.

Mesta, ki si prizadevajo za omejevanje izpustov CO₂

Mesta, ki pospešujejo trajnostno mobilnost v okviru Evropskega tedna mobilnosti, prispevajo k čistejšemu zraku in varstvu podnebja. Podobno bodo mesta, ki so se pridružila novi pobudi EU Pakt županov, deležna prednosti svoje zavezanosti varstvu podnebja, saj večina ukrepov za varstvo podnebja vodi tudi v zmanjšanje izpustov drugih škodljivih snovi. Sodelujoča mesta in regije se zavežejo, da bodo do leta 2020 za več kot 20% znižala izpuste CO₂. EU in evropska mesta ne morejo uspešno preprečevati onesnaževanja zraka in varovati podnebja, če se ne spoprimejo s problemom izpustov v cestnem prometu. Na večini drugih področij so se izpusti CO₂ od leta 1990 znižali, delež izpustov v prometu pa se je med letoma 1990 in 2005 povečal celo na 28%. Cestni promet povzroči 72% vseh izpustov v prometu in mobilnost v mestih je vzrok za 40% vseh izpustov CO₂ v cestnem prometu. Po napovedih se bodo izpusti CO₂ v prometu do leta 2020 podvojili, torej je ta problem resničen izziv.

Primer Londona za zmanjšanje izpustov CO₂

Uvedba pristojbin za vožnjo v preobremenjenem središču Londona je bila že od vsega začetka uspešna. Leta 2007 je kolesarski promet narasel za 40%, avtomobilski promet pa je upadel za 2%. Javni prevoz se je izboljšal kljub dejstvu, da je bil delež uporabe javnega prevoza v mestnem središču že prej visok (85%).

Zmanjšanje količine onesnaževal ...	... zaradi izboljšane tehnologije vozil	... zaradi cestninjenja na preobremenjenih območjih
Dušikovi oksidi (NO _x)	5%	8%
Trdni delci (PM ₁₀)	10%	6%

Od oktobra 2008 naprej se načrtuje prilagoditev ureditve v Londonu z zaračunavanjem pristojbin za vozila na podlagi njihovih izpustov CO₂. Avtomobili, katerih izpusti CO₂ ne presegajo 120 g/km in ki izpolnjujejo evropski emisijski standard Euro 4, bodo deležni 100-odstotnega popusta pri tej pristojbini in bodo plačevali le običajno pristojbino 8 £. Avtomobili in nekatera lahka dostavna vozila z visokimi ravnimi izpustov CO₂ bodo morali plačevati dodatno vsoto 25 £. Osebe s prebivališčem na tem območju bodo imele 90-odstotni popust.

Primer Berlina za zmanjšanje izpustov CO₂

Po izsledkih nemške raziskave bi lahko le omejevalna območja nizkih izpustov, ki izključujejo avtomobile standardov Euro 1 – 3, zmanjšala vrednosti PM₁₀ za 10% pri največjem možnem številu preseganj 20 dni (v Berlinu). Okoljevarstveno območje vključuje središče Berlina v obroču primestne železnice. To je približno 88 km² veliko, gosto pozidano območje z milijonom prebivalcev. Trenutno je to največje območje nizkih izpustov v Nemčiji. Območja nizkih izpustov so v Nemčiji dostopna brezplačno, potrebna je le dovolilnica, ustreznega emisijskemu razredu posameznega avtomobila. Okoli 25 nemških mest v sodelovanju s pristojnimi organi svojih zveznih dežel vzpostavlja območja nizkih izpustov.

Drugi trajni ukrepi, ki so se izkazali kot uspešni pri zmanjševanju onesnaževanja zraka zaradi prometa, so:

- Predpisi za težka tovorna vozila: prepoved za težka vozila, ki območje le prečkajo, bi lahko lokalne izpuste zmanjšala do tretjine in onesnaževanje zraka za prebivalce za 5%. Da bi bil ta predpis učinkovit, mora veljati za vse mesto, ne le za posamezne ceste.
- Parkirni prostori: upravljanje parkirnih prostorov ali parkirišč je ključna strategija za zmanjševanje avtomobilskega prometa ali za krepitev učinka območja nizkih izpustov. Posamezni ukrepi so: manj parkirnih prostorov v mestnem središču, višje parkirnine v središču in cenejši parkirni prostori na obrobju, parkirišča vrste „parkiraj in se pelji“ s kombinacijo parkirnih listkov in vozovnic za javni prevoz, cenejši parkirni listki za vozila z ničelnim izpustom itn.
- Napajalne postaje za električno energijo iz obnovljivih virov za vozila na električni pogon.
- Upravljanje mobilnosti na vseh področjih prometa, vključno z načrtovanjem potovanja oziroma prevoza na delo in v šolo ter uporabnikom prilagojeno načrtovanje potovanja oziroma prevoza. Svetovanje glede prevoza, prilagojeno potrebam zaposlenih ali gospodinjstev, se je doslej izkazalo kot uspešno (npr. München in Kingston) in uporaba javnega prevoza se je opazno okrepila. Podjetja in lokalne skupnosti bi lahko svetovala novim zaposlenim pri iskanju prebivališča blizu delovnega mesta s primernimi javnoprometnimi povezavami (Infineon v Dresdnu v Nemčiji).



Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je v okviru ETM pripravil Kolesarski dan, ki je bil v PETEK, 19. septembra 2008. Na ta dan smo v dopoldanskih urah pripravili za učence – kolesarje ljubljanskih osnovnih šol podobno prometnovzgojno akcijo kot v prejšnjih letih.

AKTIVNOSTI V TEDNU MOBILNOSTI OD 16. DO 22. SEPTEMBRA 2008 IN DNEVU BREZ AVTOMOBILA V LJUBLJANI »ZADIHAJMO S POLNIMI PLJUČKI«

DAN	NOSILEC	VSEBINA
TEDENSKA AKTIVNOST 16. DO 22.9. 2008	- JP LPP - JP LPP - JP LPP in JP Ljubljanska parkirišča in tržnice - MOL MU Oddelek za varstvo okolja - MOL MU Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet - JP Ljubljanska parkirišča in tržnice - MOL MU Mestno redarstvo - Predstavništvo Evropske komisije v RS	- Brezplačni tedenski prevozi za vse proge LPP - Info točke na Bavarskem dvoru, Kongresnem trgu in Ljubljanski tržnici od 10.00 do 18.00 - Delitev letakov in namestitve plakatov - Meritve onesnaženosti zraka in hrupa pri Figovcu in dodatno z mobilno postajo - Preventivni radar - Brezplačno parkiranje na parkirišču Dolgi most in Navje, delitev brezplačnih tedenskih in dnevnih vozovnic - Poostren nadzor mirujočega prometa in nadzor peševih površin - Sodelovanje z Društvom za sonaraven razvoj FOCUS, natečaj za srednje šole, delavnica o mobilnosti za mlade, stojnica, okrogla miza in nagradni kviz
TOREK 16.9. 2008	- MOL MU Oddelek za varstvo okolja - SPVCP MOL - Ministrstvo za okolje in prostor - JP Ljubljanska parkirišča in tržnice - Policijska uprava Ljubljana	- Zgibanke - Oprema prometnih koticov v vrtcih - Plakati, zgibanke, brošure in medijske aktivnosti - Stojnice in logistična podpora - Poostren nadzor na rumenih pasovih in avtobusnih postajališčih
SREDA 17.9.2008	- MOL MU Kabinet župana - Policijska uprava Ljubljana	- Kombinacija kolesarjenja in peš hoje po mestnih ulicah - Poostren nadzor na kolesarskih površinah
ČETRTEK 18.9.2008	- MOL MU OPVI - Policijska uprava Ljubljana	- Poziv osnovnim šolam za sodelovanje v projektu ETM - Poostren nadzor prometa v bližini osnovnih šol
PETEK 19.9. 2008	- SPVCP MOL - Družba Velo - JP LPP - Policijska uprava Ljubljana - Društvo za varstvo Alp CIPRA	- Kolesarski izobraževalni krog - Brezplačni servis koles - Predstavitev novih mestnih avtobusov - Poostren nadzor na kolesarskih površinah - Posvet v Centru Evropa
SOBOTA 20.9.2008	- JP Ljubljanska parkirišča in tržnice - Mestno redarstvo - Sinteza d.o.o.	- Predstavitev Centra varne vožnje - poligona za avtošole na deponiji Barje, Družinska ura AMZS, predstavitev varne vožnje za motorje, predstavitev dela avtošol in Izpitnega centra Ljubljana, predstavitev naprav MP DRSC SPVCP in policije - Predstavitev dejavnosti - Predstavitev in demonstracija ter testne vožnje električnega kolesa
NEDELJA 21.9.2008	- Zavod za turizem Ljubljana	- Brezplačni enourni ogledi mestne hiše, brezplačni dvourni ogledi mesta, brezplačne vožnje s turističnim vlakcem na Ljubljanski grad in brezplačni dvourni ogledi mesta s kolesom
PONEDELJEK 22.9.2008	- MOL MU OGD - MOL MU Oddelek za varstvo okolja - SPVCP MOL - Športna zveza Ljubljane - Športno društvo SOKOL - Policijska uprava Ljubljane - MOL MU Mestno redarstvo - Zavod za zdravstveno varstvo Ljubljana - Šola rolanja Luka Klasinc - JP LPP - JP Ljubljanska parkirišča in tržnice - MOL MU Kabinet župana, Odsek za odnose z javnostmi	- Zaprto bo območje za ves promet od 00.00 do 24.00, razen za vozila JP LPP, taksi službe in vozila z dovoljenjem MOL na območju med Dalmatinovo ulico, Komenskega ulico, Resljevo cesto, Kopitarjevo ulico, Predor pod Gradom, Karlovska cesta, Zoisova cesta, Aškerčevo cesto, Trg MDB, Tivolsko cesto in Gospodarsko ulico. - Dostava v zaprtem območju od 6.00 do 9.30. - Popolna zavora bo na odseku Stritarjeve ulice in Ciril Metodovega trga, za ves promet bo zaprt Kongresni trg. - Aktivnosti na zaprtem Kongresnem trgu bodo od 10.00 do 15.00. - Izveden trajni ukrep – območje za pešce na odseku Wolfova ulica, Prešernov trg in Stritarjeva ulica, ureditev cone umirjenega prometa pred OŠ Vide Pregarc - Dan odprtih vrat na merilni postaji Figovec, kratkotrajne meritve hrupa na izbranih lokacijah v mestnem središču, izdaja zgibanke, posvečene zelenim površinam - Predstavitev posebnih naprav, ki nazorno prikazujejo fizikalne zakonitosti ob trkih in možnih posledicah - Demonstracija nordijske hoje v parku Zvezda, dva brezplačna testa hoje na 2 km (Fužinski grad, Taborska piramida), rolarski maraton na Kongresnem trgu, kolesarski krog po središču mesta, poziv večjim firmam za prihod v službo brez avtomobila, predstavitev zložitvega kolesa - Dvoboj med tekačem, kolesarjem, rolerjem in monociklistom - Urejanje prometa na obremenjenih križiščih, znotraj zapore, poostren nadzor prometa - Urejanje prometa na zapori mestnega središča, poostren nadzor prometa v zaprtem območju - Demonstracija uporabe kolesarske čelade, merjenje telesnih tekočin - Vrtec na roljerih, šola rolanja, tekmovanje v rolanju, hokej na roljerih, igre brez meja na roljerih - Brezplačen prevoz za vse potnike na progah LPP - Zavora Kongresnega trga s potrebno logistiko - Medijske aktivnosti za predstavitev ETM in DBA, novinarska konferenca



Vozimo pametno!

Sekretar
Zvone Milkovič



VARNI NA ŠOLSKI POTI S POMOČJO PROSTOVOLJCEV

Sodoben cestni promet zahteva od udeležencev veliko znanja, pozornosti in predvsem medsebojnega spoštovanja in sodelovanja. Odrasli smo si promet z zakonodajo, pravili in nepisanimi dogovori oblikovali po svojih potrebah in sposobnostih. Šibkejške skupine udeležencev kot so pešci in kolesarji, predvsem otroci in starejši, pa teh zahtev pogosto ne zmorejo. Potrebujejo našo posebno pozornost in pomoč.

V Sloveniji imamo dolgoletno tradicijo pomoči otrokom pri prečkanju cest ob začetku šolskega leta, ko je to še posebej pomembno. Največ prostovoljnega dela opravijo člani združenj šoferjev in avtomehanikov in člani drugih društev ter civilnih združenj. Na nekaterih, izredno izpostavljenih prehodih, pa v okviru javnih del zagotavljajo varovanje otrok celo šolsko leto.

Organizirana pomoč otrokom pa poteka tudi v vrsti drugih držav (npr. na Nizozemskem in v Nemčiji), kjer so tako imenovane »šolske patrulje« izjemno dobro organizirane, usposobljene in opremljene. Na Nizozemskem kar 55.000 prostovoljcev in starejših otrok celo šolsko leto pomaga otrokom na šolskih poteh in v šolskem letu 2007/2008 začnemo tudi v Sloveniji s podaljševanjem časa, ko varujemo otroke.

V okviru mednarodnega projekta VAMOS (spodbujanje dela prostovoljcev za večjo varnost prometa) je ob začetku šolskega leta stekel projekt v Mestni občini Ljubljana na osnovnih šolah Trnovo in Šmartno, na katerih bodo prostovoljci s predpisano opremo in dodatnim znanjem pomagali otrokom na šolskih poteh. Največ prostovoljcev je zagotovilo Združenje šoferjev in avtomehanikov, pričakujemo pa tudi sodelovanje staršev in starih staršev otrok na teh šolah.

PRAVNE PODLAGE ZA DELO PROSTOVOLJCEV

Delo prostovoljcev urejata v Sloveniji Zakon o varnosti cestnega prometa, v nadaljevanju ZVCP UPB₅ (Ur. list 56/2008), ki omogoča takšno organiziranost in Pravilnik o prometni signalizaciji in opremljenosti javnih cest, ki določa opremo.

ZVCP v svojem 91. členu omogoča, da šole, organizirane skupine staršev, organizacije za varnost cestnega prometa ali druge institucije organizirajo in izvajajo varnost otrok v cestnem prometu. Zakon zahteva, da morajo biti osebe, ki varujejo otroke pri prečkanju vozišča stare najmanj 21 let, oblečene v oblačila živo rumene barve z vdelanimi odsevnimi trakovi bele barve in morajo uporabljati predpisane prometne

znake »ustavi«. Zakon omogoča, da prostovoljci z znakom »ustavi« ustavijo prometni tok in omogočijo otrokom varno prečkanje ceste. Njihovo delo v ničemer ne spreminja obvez voznikov, da pred vsakim preходом za pešce ustavijo in dajo prednost peščem, zlasti otrokom in starejšim, ki želijo prečkati cesto.

Vozniki morajo njihov znak spoštovati in je za neupoštevanje znaka zagrožena globa v višini 200 evrov.

Zakonska diktacija omogoča varovanje otrok na poti v šolo in domov, pa tudi hojo skupine otrok, ki jo spremlja ustrezno opremljena oseba, ki lahko še dodatno poskrbi za večjo varnost skupine, saj lahko uporablja navedeno opremo in znak.

Oblika in dimenzija znaka pa je predpisana v 102. členu Pravilnika o prometni signalizaciji in opremljenosti javnih cest. Pravilnik zahteva, da je znak premera 60 cm na nosilni palici z minimalno višino od 180 do 220 cm.

ZNAČILNOSTI OTROK

Otroci imajo v prometu več težav zaradi manjše višine in zato slabše vidnosti in možnosti za opazovanje, pomembne pa so tudi njihove psihofizične sposobnosti, ki se praviloma razvijajo do 14 leta starosti in v skladu z otrokovo starostjo in individualnimi sposobnostmi, omogočajo bolj ali manj samostojno sodelovanje v prometu. Pri večini otrok se te sposobnosti razvijejo do 10. leta starosti, mlajši otrok pa potrebuje pomoč in zaščito.

Pomoč prostovoljcev je veliko bolj zanesljiva in učinkovita kot je semafor, saj lahko preprečijo napako voznika ali otroka.



NASVETI ZA DELO PROSTOVOLJCEV

Prostovoljci pomagajo otrokom prečkati cesto na označenih prehodih za pešce. Prehod, na katerem pri prečkanju ceste pomaga prostovoljec s predpisano opremo in znakom »ustavi«, lahko tako obravnavamo z vidika voznika podobno kot semaforiziran prehod. To pomeni, da sta jasno določeni dve fazi prometa, ko je prehod odprt za pešce in je ustavljen promet vozil in obratno. S svojimi delom, položajem znaka »ustavi« in znaki, mora prostovoljec tudi jasno sporočati.

Delo in znaki prostovoljca

Prostovoljci pomagajo otrokom varno prečkati cesto zato skrbijo za tri glavne naloge:



- zadrževanje otrok na prehodu za pešce, dokler prečkanje ceste ni varno,
- presoja, kdaj je prečkanje varno,
- ustavitev prometa in prečkanje ceste.

Na cestah z dvosmernim prometom opravljajo prostovoljci svoje delo v paru, da sta hkrati zavarovani obe smeri vožnje in pešci na obeh straneh ceste. Na ozkih ulicah ali cestah z enosmernim prometom opravlja delo tudi posameznik.

Zadrževanje otrok in pešcev na prehodu za pešce

Prostovoljec s svojim delom skrbi predvsem za varno in hitro prečkanje ceste in skuša otroke kar najhitreje pospremiti čez cesto. Če ni gostega prometa, bo zato spremil čez cesto vsakega otroka, saj ni razlogov, da bi ti zaradi dela prostovoljca porabili za pot več časa.

Pri gostejšem prometu pa je pomembno, da prostovoljec zadrži otroke na robu pločnika in jih varno pospremi čez cesto. Mlajši otroci težko pravilno ocenijo hitrost in oddaljenost vozila, še zlasti, če morajo hkrati opazovati promet iz dveh smeri in izbrati pravi trenutek za prečkanje ceste. Značilno je, da večkrat poskusijo s prečkanjem, stopijo na prehod in nazaj na pločnik. Če pa se jim zazdi, da so v stiski s časom, lahko nenadoma stečejo, ker je pravočasen prihod v šolo lahko pomembnejši motiv kot varno prečkanje ceste. Prostovoljci morajo zato pri svojem delu skrbeti, da otroci pred prehodom ne čakajo predolgo in da smiselno posegajo v prometne tokove. Priporočljiv čakalni čas otrok ne sme biti daljši od 30 sekund, še zlasti, če se približuje začetek pouka in se otrokom že mudi.

Prostovoljec stoji pred prehodom za pešce približno na tretjini prehoda, bližje levemu robu. Z znakom »ustavi« nedvoumno sporoča pešcem, da prečkanje ceste ni dovoljeno. Znak »ustavi« mora biti zato obrnjen proti pešcem in rahlo spuščen, da deluje tudi kot vidna zapora za pešce.

Presoja kdaj je prečkanje varno

Pri delu prostovoljcev je najpomembnejša sposobnost pravilna presoja oddaljenosti in hitrosti vozila, da s svojim posegom v promet, postavitvijo znaka »ustavi« v položaj, ko nedvoumno zahteva ustavitev prometnega toka, ne ogrozi otrok in ne povzroči nepredvidenih dogodkov ali celo trka v prometnem toku.

Pri svojem delu izbira prostovoljec predvsem prometne razmere, ko ni vozila ali so dovolj oddaljena, da lahko vozniki pravočasno in varno ustavijo. Pot ustavljanja je odvisna predvsem od reakcijskega časa voznika, hitrosti vozila in zavornega sistema v vozilu, ter drsnosti podlage.

Ustavitev prometa in prečkanje ceste

Ko se prostovoljec odloči, da je vozilo dovolj oddaljeno, da lahko pravočasno in varno ustavi, stopi z roba pločnika na levi rob prehoda za pešce - na sredo voznega pasu, se obrne proti voznikom in znak »ustavi« obrne proti vozniku. S tem znakom ustavi promet in dovoli pešcem prečkanje ceste. Na cesti, kjer so širši vozni pa-



sovi, se postavi na levi rob prehoda za pešce v smeri hoje pešcev na sredo voznega pasu. Pri presoji in odločitvi sodeluje s svojim partnerjem na drugi strani prehoda, da dajeta enotne in skladne znake.

V tem položaju vztrajata, dokler vsi pešci ne zapustijo vozišča, nato pa se umakneta nazaj na izhodiščno mesto in postavita znak v položaj, ki otrokom prepoveduje prečkanje ceste. Če je promet na cesti, kjer delata prostovoljca izjemno gost in ni možno izbrati trenutka, ko so vozila dovolj oddaljena, da lahko varno ustavita promet z znakom »ustavi«, pokažeta namero, da želita pešcem omogočiti prečkanje ceste. Znak »ustavi« v tem primeru postavita na rob pločnika, ga obrneta proti voznikom in nagne ta proti vozišču ter počakata, da se vozila ustavijo. Na prehod za pešce stopita, ko se vozila ustavijo.

S pričetkom šolskega leta 2008/2009 so začele delovati šolske prometne službe na OŠ Trnovo in OŠ Šmartno pod Šmarno goro. To zahtevno in lahko rečemo zgodovinsko nalogo so prevzeli člani ZŠAM Dolomiti z dvema prosto-

voljcema na vsaki osnovni šoli. Upamo, da bo v šolsko prometno službo pritegnjeno nekaj staršev, starih staršev in druge zainteresirane dejavnosti. Stalna prostovoljna služba se izvaja kot pilotski projekt v jutranjem in popoldanskem času. Podpora šolski prometni službi je zagotovljena predvsem s strani osnovne šole, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in nekaterih družb (primer brezplačne vozovnice s strani LPP).

Zvone Milkovič
SPV CP MOL



23. EVROPSKO TEKMOVANJE MLADIH KOLESARJEV EVROPE

Vsako leto v jeseni organizira mednarodna avtomobilistična zveza FIA, tekmovanje mladih kolesarjev iz Evrope ETEC (European Traffic Education Contest), ki se je po več kot 20-letih, razvilo v gibanje, ki je v mladih udeležencih v prometu preseglo duh same tekmovalnosti. Gre za to, da se v udeležencih tekmovanja, v Evropi jih v pripravah sodeluje več kot dva milijona, doseže pomembno sporočilo, da je življenje v prometu varno in prijetno samo takrat, ko smo vsi udeleženci v njem strpni in kulturni.

V posamezni državi izvede izbor sodelujočih tekmovalcev zveza ali avto moto klub, ki predstavlja na nivoju države največjo organizacijo, ki se ukvarja z vzgojo in varnostjo v prometu. Pri nas že od leta 1997, ko naši mladi kolesarji sodelujejo na tem tekmovanju, organizira udeležbo ekipe AMZS. Ta organizacija vsako leto podeli avto moto društvu v regiji nalogo, da izbere in pripravi ekipo, ki bo sodelovala na tekmovanju. Doslej so na tem tekmovanju sodelovala že avto moto društva iz vse Slovenije. Za letošnje tekmovanje, ki je bilo v Ljubljani, je tekmovalce pripravljalo AMD Moste v sodelovanju s SPVCP Mestne občine Ljubljana.

Tekmovanja so organizirana tako, da traja samo tekmovanje en dan, ostali čas pa je namenjen druženju udeležencev in spoznavanju države gostiteljice. Na srečanje prinese vsak tekmovalec tudi risbo na določeno temo, ki jo z razpisom določi FIA. Letošnja tema je bila Varnost in tvoje kolo. Likovne izdelke razstavijo na tekmovalnem prostoru in udeleženci izberejo tri, ki so jim najbolj všeč. Avtorji dobijo praktične nagrade.

Izbor tekmovalcev

Tekmovanje poteka vsako leto v septembru. Pred tem pa avto moto klubi in zveze posameznih držav izbirajo tekmovalce v lokalnih, regionalnih in nazadnje na nacionalnih izbirnih tekmovanjih. V večjih državah na teh izbirnih sodeluje po nekaj deset tisoč udeležencev. Zato so na primer letošnje rusko ekipo izbrali tako, da so imeli 84 regijskih izbirnih tekmovanj, in na zveznem so iz zmagovalcev teh tekmovanj izbrali svojo ekipo, ki je bila, zanimivo, iz manjšega kraja 400 km južno od Moskve. Podoben način izbora imajo tudi v drugih državah. Prav zato ne preseneča, da v pripravah na tekmovanje sodeluje preko 2 milijona sodelujočih. Vsaka ekipa je sestavljena iz dveh deklic in dveh dečkov starih od 10 do 12 let. V ekipi sta tudi dva trenerja, ki skrbita za tekmovalce. Vsako leto sodeluje na tem tekmovanju 20 do 25 evropskih držav.

Tekmovalni del poteka en dan. Dopoldne opravijo tekmovalci prvo polovico, popoldne pa drugo polovico tekmovalnih nalog. Te potekajo na poligonu, ki ga dan pred tekmovanjem postavi tehnična ekipa FIE. Poligon je



sestavljen iz 8. postaj, od katerih jih je 6 namenjenih vožnji s kolesom, 2 pa sta namenjeni teoriji. Posamezne postaje za vožnjo s kolesom so sestavljene iz raznih elementov, ki skupaj v celoti simulirajo vožnjo po neki poti, na kateri je treba obvladati kolo in se tudi ravnati po prometnih predpisih. Na poligonu so namreč postavljeni tudi prometni znaki, semafor in tudi ovire, ki predstavljajo površino, po kateri kolesarji vozijo v realnem prometu. Tako so na tem poligonu ovire, ki imitirajo slab makadam, prehod čez tračnice, grbino na cestišču in podobno. Čas vožnje tekmovalca ni omejen. Na teoretičnem delu pa morajo tekmovalci, na primer, na zemljevidu neke soseske najti pravilno pot do šole. Torej morajo poiškati prometne znake na načrtu, ki dovoljujejo vožnjo s kolesom in s svinčnikom narisati pravilno pot. Čas je omejen. Popravljanja napak ni. Podobna je naloga, da na risbi, ki jo pokažejo s projekcijo, poiščejo napačno vedenje v prometu in ga na listu, ki ga dobijo tudi označi-

jo. Del teh nalog rešuje vsak tekmovalcev zase, del pa vsi štirje kot ekipa.

Priprava domačih tekmovalcev

AMZS je spomladi določila, da letos, ker je organizator tekmovalstva Slovenija in je potekalo v Ljubljani, organizira pripravo ekipe AMD Moste v sodelovanju s Svetom za vzgojo in preventivo v cestnem prometu MOL. Tako je Svet v začetku aprila 2008 poslal na vse šole v Ljubljani in njeni bližnji okolici razpis za izbiro slovenske ekipe. Izbirnega tekmovalstva, ki je bilo 23. aprila, se je udeležilo 16 šol s skupno 56 tekmovalci. Na tem tekmovalstvu, ki je potekalo na OŠ Maksa Pečarja v Črnučah, so učenci tekmovali v teoriji in spretnostni vožnji.

Prvih 10 deklic in 10 dečkov smo izbrali v širšo ekipo, ki smo jo potem pripravljali skoraj tri mesece prav tako na OŠ Maksa Pečarja, ki nam je nudila resnično odlične pogoje za delo. Priprave so potekale na poligonu, ki ga je iz Nove Gorice pripeljal vodja ekipe Miran Mozetič in smo ga za vsak trening postavili na ploščadi pred šolo. Polovica tekmovalcev je začela priprave s teorijo v učilnici šole, kje sta zanje skrbela Brane Vršnik in Jaka Jakupovič iz AMD Moste, za drugo polovico, ki je vadila na poligonu, pa smo skrbeli Jože Košak in Janez Peklar prav tako iz AMD Moste in Miran Mozetič iz AMD Nova Gorica. Skupaj smo imeli približno 60 ur priprav. Na pripravah so občasno sodelovali tudi mentorji tekmovalcev, ki delujejo na šolah, od koder so ti prišli.

11. septembra smo imeli izbirno tekmovalstvo za dokončno sestavo ekipe. V ekipo sta se uvrstili prvi dve deklici in prva dva dečka. Tretje uvrščena deklica in deček sta bili rezervi. Njuna naloga je bila, da v slučaju bolezni nadomestita obolelega in da v sodelovanju s tehnično ekipo FIA posnameta video film, ki je dan pred tekmovalstvom vsem ekipam na spoznavnem večeru prikazal, kako bo potekalo tekmovalstvo v praktični vožnji na posameznih postajah poligona.

Samo tekmovalstvo je potekalo 27. septembra v prostorih Gospodarskega razstavišča. Organizacija v izvedbi AMZS je potekala brez težav. Tekmovalstvo samo je vodila tehnična komisija FIA, sodniki na tekmovalnem poligonu so bili naši policisti. Za izvedbo samega tekmovalnega in tudi netekmovalnega dela so organizatorji dobili pohvale vseh vodij ekip. Vsi so poudarili, da je bilo letošnje tekmovalstvo vzorno organizirano in izvedeno. Naša ekipa je praktično vožnjo na tekmovalnem poligonu izvedla samo z dvema manjšima napakama, medtem ko so bili naši tekmovalci slabši v teoriji. Teorija je bila slaba stran skoraj vseh ekip. Boljši rezultat so dosegle samo prve tri ekipe. Večina tekmovalcev in mentorjev je menila, da so bila vprašanja premalo natančno formulirana in da je bil čas za reševanje prekratk.

Na tekmovalstvu so zmagali mladi tekmovalci iz Litve, drugo mesto so dosegli mladi Madžari, tretji so bili Čehi. Naša ekipa je dosegla sedmo mesto med 22 ekipami iz 21 držav.

Našo državo so zastopali:

Štev.	Ime, priimek	Šola	Mentor
1.	Maja Florjančič	OŠ Dravlje	Brigita Horvat
2.	Teja Vrbnjak Erbežnik	OŠ Vižmarje-Brod	Darja Primc
3.	Danijel Vasiljevič	OŠ Martina Krpana	Irena Petrovič
4.	Tilen Galič	OŠ Sostro	Jože Drab

Demonstratorja

Štev.	Ime, priimek	Šola	Mentor
1.	Tina Lekše	OŠ Vižmarje-Brod	Darja Primc
2.	Martin Berič	OŠ Spodnja Šiška	Milan Pipan

Netekmovalni program

Vse ekipe, tudi naša, so bivale v kompleksu kopališča na Ježici, v hišicah, ki so namenjene gostom kampa. Nastanitev je omogočila, da so se otroci, vodje ekip in spremljevalci v prostem času družili, medsebojno spoznavali, odrasli tudi izmenjavali izkušnje in didaktična gradiva za izobraževanje mladih udeležencev. Našim tekmovalcem so najbolj prirasli k srcu Španci. Mogoče tudi zato, ker smo bivali v sosednjih hiškah kampa, kjer so bili nastanjeni.

V nedeljo smo naše goste popeljali v Postojnsko jamo, po kosilu pa smo si skupaj ogledali še Ljubljano. Oba večera je bil družabni program z glasbo in plesom. Moram reči, da so se otroci in njihovi mentorji resnično dobro zabavali. Spletenih je bilo veliko novih znanstev, prijateljstev. Naslove si je izmenjalo veliko novih prijateljev.



Besedilo: Jože Košak

Fotografija: Jože Košak in Žare Modlic



AMZS CENTER VARNE VOŽNJE VRANSKO

1. septembra 2008 je na Vranskem AMZS odprla enega najmodernejših centrov varne vožnje v Evropi in hkrati največji tovrstni center na območju jugovzhodne Evrope. Posebnost AMZS centra varne vožnje je njegov tehnični del, ki omogoča posebne programe vadbe, namenjen pa bo širšemu spektru uporabnikov, ki bodo želeli izboljšati svoje obvladovanje vozila v prometu. Z otvoritvijo AMZS centra varne vožnje se bo Slovenija pridružila državam, ki aktivno nastopajo v boju za varnost v prometu, in AMZS upa, da bodo vsebine Centra resnično pripomogle k izboljšanju varnosti v slovenskem cestnem prometu.

AMZS center varne vožnje je eden najmodernejših centrov varne vožnje v Evropi in največji tovrstni center na območju celotne jugovzhodne Evrope. Do potankosti **ustreza standardom**, ki jih je za tovrstne centre Slovenija predpisala v lanskem letu, in je tako **edini tovrstni center v Sloveniji, na katerem se bodo lahko že kmalu začeli izobraževati vozniki začetniki**. AMZS center varne vožnje se odlikuje **po vrhunsko opremljenem poligonu z računalniško vodenim namakanjem, vodnimi ovirami in drsno podlago**, na katerem bo AMZS pripravil številne tečaje varne vožnje za različne skupine udeležencev v cestnem prometu.

TEHNIČNE SPECIFIKACIJE

- **Struktura AMZS centra varne vožnje:** AMZS center varne vožnje zajema poligon s šestimi sklopi za učenje varne vožnje in poslovno stavbo s tremi opremljenimi učilnicami, garažami ter restavracijo.
- **Površina:** AMZS Center varne vožnje na Vranskem se razprostira na površini **160.000 kvadratnih metrov (16 hektarjev)** in je tako največji tovrstni center na območju celotne jugovzhodne Evrope. Približno polovico celotnega zemljišča predstavlja klančina, nujna za izvedbo tečajev varne vožnje.
- **Dodatna oprema:** Center je zasnovan tako, da **deluje v vseh vremenskih razmerah in v vseh letnih časih**. Vse šobe, ki dovajajo vodo na vozne površine, so ogrevane, zato je **vadba na poligonu možna tudi v zimskih razmerah do -10 stopinj Celzija**. Celotna površina AMZS centra varne vožnje je tudi **izdatno osvetljena**, kar omogoča izvedbo programa tako podnevi kakor ponoči. Okoli Centra je postavljena tudi **protihrupna ograja**.

POLIGON IN VADBENE POVRŠINE

- **Asfaltirane površine:** Asfaltirane površine AMZS centra varne vožnje zajemajo **66.000 kvadratnih metrov, z 2,5 kilometra urejenih stez in cest**.

KILOMETRI IZKUŠENJ

Na velikem in prenovljenem načrtovanem poligonu AMZS Centra varne vožnje boste pod vodstvom izkušenih in strokovno visoko usposobljenih instruktov ter ob pomoči najmodernejših tehnoloških opreme na varni in zaščitni način spoznali različne in nevarne vožne situacije, ki na vas prisplojo na vsakodnevnih poteh z vozilom.

Pripravljeni smo, da nehamo napredovati takrat, ko se nehamo učiti, velja tudi pri vožnji.

V AMZS centru varne vožnje imamo izdelane posebne programe tečajev varne vožnje za voznike in voznice motornih koles, cestnih in tovornih avtomobilov, avtomobilov, najrazličnejših specialnih vozil, traktorjev in drugih prevoznih sredstev.

AMZS tečaj in trening se predlaga naslednji in dveh delov, kjer boste izvedli delo in izvedli praktičnega učenja. V tečajnem delu izvedete različne sklopne tečaje in tehnološke sklopne, ki pomagajo razumeti, kaj se dogaja med vožnjo avtomobila, kot se, ter kako in zakaj prihaja do nesrečnih situacij. Pri tem lahko boste izvedli tudi tečaj za voznike in voznice, ki se pri delu soočajo s težavami pri vožnji in drugih avtomobilskih klubih in FIA. Učenci se iz različnih testiranih, postavljenih testov učijo, kako se v različnih situacijah obnašati in kako se pripraviti na vožnjo, ki jo bodo izvedli v praksi. V tečajnem delu izvedete tudi tečaj za voznike in voznice, ki se pri delu soočajo s težavami pri vožnji in drugih avtomobilskih klubih in FIA. Učenci se iz različnih testiranih, postavljenih testov učijo, kako se v različnih situacijah obnašati in kako se pripraviti na vožnjo, ki jo bodo izvedli v praksi.

Celoten AMZS program 13% povzema, skupno, skupno in skupno povzema 13% povzema.

AMZS AMZS CENTER VARNE VOŽNJE

- **Poligon v 6 sklopih:** AMZS center varne vožnje ima **6 ločenih sklopov za vadbo**, med katerimi so najpomembnejši in hkrati najatraktivnejši tisti sklopi, ki imajo vgrajene **posebne drseče površine**. Te voznikom omogočajo v nadzorovanih okoliščinah podrobno preskusiti okoliščine slabega oprijema pnevmatik in zanašanja avtomobila. AMZS center varne vožnje je opremljen tudi s **hidravličnimi ploščami za vadbo izboljšanja voznikove reakcije**. Drseče površine v AMZS centru varne vožnje pa so opremljene tudi z vodnimi šobami, ki simulirajo ovire na cesti. Z namakalnim sistemom so opremljene tudi dodatne površine na posameznih sklopih, kar omogoča natančno vadbo reakcij ob splavanju (akvaplaningu).

- **Uporaba posameznih sklopov poligona**
Prvi sklop poligona omogoča spoznavanje vzrokov za zdrs vozila, posledice, ki jih ima zdrs in učenje pravih reakcij, ko do tega pride. Kombinacija hidravlične pomične plošče, drseče površine in vode omogoča spoznavanje in učenje manevrov, s katerimi umirimo avto, se izognemo oviri, pravilno zaviramo in ostalo. Vse to pa je mogoče preizkusiti na mokri, drseči ali suhi podlagi, in sicer od hitrosti 50 do 100 kilometrov na uro.
Drugi sklop poligona voznike spoznava s podkrmarjenjem in prekrmarjenjem, torej zdrsom prednjega ali zadnjega dela avtomobila. To voznik spozna pri slalomu, zaviranju v ovinkih, ostrem zaviranju, menjavi voznih pasov in podobnih manevrih. Ta sklop omogoča tudi podrobno spoznavanje delovanja zavor, pnevmatik, štirikolesnega pogona, elektronskih voznih pripomočkov kot so ABS, ASR in ESC.

Tretji sklop poligona združuje elemente prvih dveh sklopov, saj vsebuje drsečo in namočeno površino, le da je speljana po klan-

cu. Tako vadbišče omogoča učenje zavijanja, zaviranja, izogibanja oviram z zaviranjem, optimalno zavijanje v ovinek in učenje zaviranja pred ovinkom - na mokri ali na suhi podlagi.

Četrti sklop poligona zaradi posebne zasnove omogoča spoznavanje z učinkom splavanja. Poseben del steze na poligonu omogoča vzpostavitev kontroliranih poplav (pri čemer sta raven vode na cesti ali le na delu ceste pod nadzorom). Tečajniki lahko tako na tem sklopu preizkusijo, kaj se zgodi v primeru, če le z enim, dvema ali vsemi štirimi kolesi pri večji hitrosti zapeljejo v lužo - kar se pogosto zgodi tudi na cestah in še pogosteje na avtocestah.

Peti in šesti sklop poligona sta namenjena pomožnim dejavnostim, saj gre za večjo asfaltirano površino, kjer bodo vozniki lahko vadili različne vaje parkiranja in vzvratne vožnje. Kot peti sklop poligona na Vranskem velja 1230 metrov dolga krožna steza, ki je namenjena preizkušanju avtomobilov in pnevmatik, merjenju hrupa in izvajanju manevra menjavam voznega pasu po standardu ISO 3888.

POSLOVNA ZGRADBA

- **Namen zgradbe:** Poslovna zgradba je bistveni del AMZS centra varne vožnje, v katerem v **3 sodobno opremljenih učilnicah** potekajo **teoretični deli tečajev varne vožnje**.

- **Dodatna namembnost poslovne zgradbe:** Poslovna zgradba poleg učilnic vsebuje tudi prostorno sprejemnico, primerno za prireditve; nadstropje višje pa je prostran gostinski del stavbe. Velike steklene površine ter prostrane terase in balkoni omogočajo udobno spremljanje dogajanja na poligonu in prispevajo k dobremu počutju. V pritlično-kletnih prostorih stavbe je tudi 7 garažnih mest, kjer AMZS omogoča menja-

OSEBNA VOZILA



Ste vedeli, da večina voznic in voznikov nima pravilno nameščenega sedeža in volana? AMZS inštruktorji to vedo, saj že pet let po vseh koncih Slovenije z brezplačno varnostno preventivno akcijo Družnaka ura AMZS »preverjajo« pravilno ureditev vozniškega delovnega prostora. Varne vožnje se začne s pravilnim sedenjem v avtu in tako se začnejo tudi naši tečaji, namenjeni voznicam in voznikom osebnih vozil.



Ponujamo več vrst različnih programov treningov in tečajev, ki so prilagojeni tako različnim ravnom znanja voznic in voznikov kot njihovim različnim potrebam, pa tudi različnim avtomobilom, ki jih vozijo.

Avto je potreba in nuja, a je hkrati tudi veselje in zabava. Vožnja ne sme biti stresna in mučna. Bolje kot obvladamo večino vožnje in več kot vemo o tem, kako prepoznati nevarne prometne situacije, lažje se bomo v vožnji sprostiti in tudi uživali.

Prilagojene vsebine različnih tečajev so pripravljene tako za mlade kot za izkušene voznice in voznike. Na tečajih varne vožnje AMZS lahko na hiter in učinkovit način spoznate napredek v razvoju varnostnih naprav v vozilih in različne vozne lastnosti različnih tipov osebnih vozil (limuzin, kupejev, športno - terenških vozil, karavanov, enoprostornih vozil in drugih). Na varen in zabaven način se bomo skupaj zapeljali skozi različne stopnje spoznavanja varne, varčne in dinamične vožnje.

Cena osnovnega enodnevnega tečaja: od 180,00 EUR

MOTORISTI



Motoristi najboljše vemo, da ko v vožnji nehaš napredovati, zaostajaš. Vožnja po dveh kolesih je nenehni izziv želji po napredovanju obvladovanja te večšine. Intenzivna vadba s preskušanjem, ponavljanjem in preverjanjem v teoriji povedanega nas naredi precej bolj trezne in pazljive voznike.

Tečaji za motoriste so razvrščeni v več različnih vsebinskih sklopov, kar voznicam in voznikom daje več možnosti, da si izberejo program po svoji meri. Od »ogrevalnega« pred poletno sezono - za tiste, ki svoj motocikel čez zimo pustijo spat - do različnih intenzivnih motociklističnih programov za motoriste, ki jim srce celo leto bije po dveh kolesih. Tečaji pravilna potekajo cel dan, v začetku pa na motoriste čakajo posebni trial motorji za urjenje pravilnega pogleda med vožnjo in stabilnosti.



Steza za urjenje pravilnega, učinkovitega in varnega zaviranja, premišljeno zasnovani ovinki za trening idealne linije vožnje, proga za varen način spoznavanja, kako pravočasno »začuti« oprijem pnevmatik s cesto, naprava za merjenje reakcijskega časa, vadba pravilnega usmerjanja pogleda in še bi lahko naštevali vsebine in praktične vaje, ki čakajo na motoriste.

Ste vedeli, da obstaja tudi hidravlična plošča za motocikle in ne zgolj za avtomobile? Bi jo preskusili? Mi jo imamo!

Cena osnovnega enodnevnega tečaja: od 168,00 EUR

TOVARNI IN AVTOBUSNI PROGRAM



Ko je življenje za volanom odgovorno delo, dobi varna in udobna vožnja še precej drugačen pomen in težo. Posel postaja vedno bolj nezprosen, transport blaga in ljudi pa ujet v vedno močnejše časovne in finančne primeže. Naši inštruktorji so že velikokrat silili komentirati izkušenih voznikov z več milijoni prevoženih kilometrov, da je pravi trening zgolj tisti na cesti in da dodatno usposabljanje na poligonu ni potrebno. Izkušnje voznikov, ki so se odločili »trenirati« na poligonu in ne v vsakdanjem prometu, so jim korenito spremenile mnenje, saj je preskušanje različnih tehnik vožnje in tehničnih novosti ob pomoči sodobnih naprav nekaj, kar v preteklosti ni bilo mogoče in zagotovo postavlja nova merila v urjenju vožnje.



Kdaj čistoma zaniha, kdaj priklonnik zdrsne, kje začeti zavirati, kaj se dogaja s tovorom in kako ga pravilno naložiti, kaj se dogaja s priklonico z napačno razporejenim tovorom, kakšne so tehnike varčne vožnje pri sodobnih dizelskih motorjih, vse odgovore boste dobili na AMZS tečaju varne vožnje.

Cena osnovnega enodnevnega tečaja: od 216,00 EUR

vo pnevmatik in opravljanja osnovnih servisov.

IZVAJALEC GRADBENIH DEL IN VREDNOST INVESTICIJE

• **Gradnja poligona:** AMZS center varne vožnje je bil zgrajen v sodelovanju z avstrijskimi strokovnjaki iz **avto kluba ÖAMTC**, ki imajo s tovrstnimi centri že več kot 20 let izkušenj. **Avtor arhitekturne rešitve** je **Franz Wurzel**, izgradnjo poligona pa je prevzela avstrijska družba **Technische Hydraulika GmbH**. Končna zaključna dela na poligonu je izvedlo podjetje CM Celje, d.d.

• **Gradnja poslovne zgradbe:** Poslovna zgradba je delo domačega gradbenika **Gradiša skupine G**.

• **Pričetek gradnje:** Gradnja AMZS centra varne vožnje se je pričela **julija 2007**.

• **Investicijska vrednost:** Investicijska vrednost projekta gradnje AMZS centra varne vožnje je **11 milijonov evrov**.

TEČAJI VARNE VOŽNJE

• **Pričetek izvajanja tečajev varne vožnje:** Tečaji varne vožnje se bodo v AMZS centru varne vožnje pričeli **izvajati takoj po odprtju Centra**.

• **Osnovne vrste tečajev varne vožnje:** AMZS center varne vožnje bo izvajal naslednje vrste tečajev:

- o za voznike osebnih vozil,
- o za voznike motornih koles (in mopedov ter skuterjev),
- o za voznike tovornih vozil ter avtobusov.

• Dodatni tečaji varne vožnje:

- o Posebno pozornost bodo v Centru namenili **najmlajšim**. Na poligonu bodo potekale igre **Ciciban na potep gre**, ki bodo potekale na posameznih odsekih poligona v varnem in mirnem okolju, in najmlajše opozarjale, da so v prometu številne pasti, ki jih ne smejo nikoli spregledati. Za **osnovnošolce** AMZS pripravlja otroško igrice z avtomobili na električni pogon, s katero jim želi približati svet mehanike in s tem opozoriti na nevarnost predelav mopedov.

- o AMZS razvija tudi **posebno prilagojene programe za različne skupine udeležencev v cestnem prometu** (tečaji za zrele voznike, tečaji za voznice, tečaji za mlade voznike in voznike začetnike, tečaji za gibarno omejene voznike, tečaji za voznike dostavnih avtomobilov, avtomobila in terenških vozil, tečaji za varčno oziroma ekološko vožnjo in ostale udeležence v cestnem prometu).

- o Posebni programi AMZS centra varne vožnje bodo zajemali tudi **razvoj in spodbujanje uvajanja novih tehnologij v vozilih**, prav tako bo poseben izziv **širjenje trenda EKO vožnje**, saj lahko prav na poligonu AMZS centra varne vožnje postanejo sicer morda nekoliko težje razumljive tehnike take ekološke vožnje lažje razumljive, predvsem pa tudi lažje preverljive.

- o Posebno pozornost bo AMZS center varne vožnje posvetil **izobraževanju prodajalcev različnih avtomobilskih blagovnih znamk**. Dobro obveščeni prodajalci lahko namreč posredujejo voznicam in voznikom veliko koristnih informacij o varni in ekološki vožnji.

- o AMZS center varne vožnje bo omogočil tudi **programe za zaključene tečajnike** (podjetja, posebne ciljne skupine).

- **Pričakovana udeležba:** AMZS pričakuje, da se bo na **letni ravni** tečajev varne vožnje udeležilo **10.000 tečajnikov**. AMZS pričakuje, da se bodo tečajev udeležili tudi tujci, predvsem iz držav nekdanje Jugoslavije.

INŠTRUKTORJI AMZS:

- **Kompetence:** Inštruktorji AMZS centra varne vožnje so **strokovnjaki z večletnimi izkušnjami posebnega poučevanja tečajev varne vožnje**, ki v Sloveniji do odprtja Centra ni bilo mogoče. Inštruktorji AMZS centra varne vožnje so svoje **izkušnje pridobivali v tujini**, na poligonih avstrijskega avto kluba ÖAMTC in drugih evropskih klubih. Vsi inštruktorji, Brane Legan, Rafael Pečjak, Vojko Safran, Andrej Brglez in Damjan Skitek, so tudi **imetniki AMZS licence za poučevanje varne vožnje**.

Zvone Milkovič
SPV CP MOL

Vir: gradivo AMZS namenjeno javnosti



PROMETNA VZGOJA V PRETEKLOSTI

V začetku prejšnjega stoletja (1908) je bilo v priročniku šolskih zakonov in ministrskih razpisov, veljavnih tudi za področje Slovenije, zapisano opozorilo avstrijskega avtomobilskega kluba z Dunaja, ki je govorilo o neprimeren odnosu ljudi do modernih prometnih sredstev. Ljudje se namreč niso umikali s ceste, ampak so na vozila metali kamenje.

Ob pojavu prvih avtomobilov so se nekateri ljudje bali novega prometnega sredstva, mnogi pa so se do vozil obnašali predrzno in objestno. Tako se nam utrne misel, da so bili avtomobili kot novo prometno sredstvo sprva nekakšne žrtve in tarča drugih udeležencev, danes pa



predstavljajo eno od glavnih nevarnosti za šibkejšje udeležence. Avtomobilska združenja oz. klubi so bili med prvimi, ki so opozarjali na tako neprimerno vedenje. Ob pojavu vozil je bilo potrebno pomiriti razburkane duhove in ljudi prepričati, da je avtomobil prometno sredstvo bodočnosti. To naj bi dosegli z različnimi nasveti, da naj bi v prometu veljali strpnost, razum, sožitje in varnost med vsemi udeleženci. Poleg splošnih nasvetov, namenjenih vsem udeležencem, še istega leta (1908) zasledimo v Šolskem redu za Štajersko navodila, ki se nanašajo na prometno vzgojo otrok. Kraljevska uprava Dravske banovine je leta 1931 izdala napotke oz. navodila, ki so bila poslana v šole. Že takrat so bili učitelji dolžni seznaniti učence z nevarnostmi v prometu, predvsem kako prečkati ulice, kako se obnašati na javnih cestnih površinah, kako nevarna so lahko vozila ipd. Zdi se mi primerno nekaj teh nasvetov zapisati, da jih bomo lahko primerjali s sodobnimi.

- Ne tekaj na slepo iz šole ali hiše preko ulice, nego obstani vedno na poti za pešce (trotoar) in poglej najprej levo, nato na desno, ako

pride kak voz!

- Ne pojdi preko ulice poševno, nego pravokotno po najkrajši poti!
- Preččaj ulico hitro, ali ne v prenapljenih korakih!
- Ne prekorači ulice (ceste) nikdar pred ali neposredno za električno železnico, avtom ali drugimi vozili!
- Široke ceste (ulice) prekorači ob cestnih križiščih!
- Ne ostajaj brez potrebe na cesti (ulici), nikakor pa ne na tiru ali med tirom cestne železnice!
- Obstoj in ne skoči nazaj ob prehajanju kake ceste (ulice), ako ti nenadoma zapre pot bližajoči se avto ali kako drugo vozilo!
- Tudi prestrašen ne odskoči, ako ti nenadoma zadoni zvonec biciklista ali tromba avtomobila!

Ta navodila so bila za tisti čas zelo dobra, nekatera od njih pa so zagotovo aktualna še danes. Tudi Mohorjeva družba, ki je že takrat imela veliko bralcev tudi v Sloveniji, je leta 1943 v svojem koledarju objavila nekaj koristnih nasvetov tako za voznike kot tudi za pešce.

- Hodi in vozi vedno desno, prehitvaj samo levo.
- Vozilo imej ponoči razsvetljeno spredaj z lučjo, zadaj z odbojnim steklom.
- Ob srečevanju zastri reflektorsko luč, ki jemlje nasproti vozečim vid.
- Kadar nameravaš zaviti z vozilom čez cesto, daj prej znamenje tistim, ki so za teboj.
- Še posebej bodi pazljiv na ovinkih in kadar srečuješ živinsko vprego.
- Pešec naj hodi čez cesto vedno naravnost in tam, kjer so prehodi zaznamovani.
- Pri prehodu čez prometno cesto pazi do srede ceste na vozila, ki prihajajo od ene strani, potem pa na tista, ki prihajajo z druge.
- Če ne veš, kam bo vozilo krenilo, obstoj.
- Strogo se ravnaj po vseh zakonih cestno-policijskega reda, ki ima namen skrbeti za red in varnost na cestah.

Ker je bilo v tem obdobju na cestah še veliko vprežnih vozil, so bila nekatera navodila namenjena prav voznikom vpreg. Plakati z navodili so opozarjali na nedisciplino voznikov vpreg na koprskem območju, podali podatke o številu prometnih nezgod, ki so jih le-ti povzročili in jih pozivali k upoštevanju naslednjih pravil:

- Izogibajte se prednostnih (glavnih) cest, ker vaše počasno vozilo predstavlja na teh cestah veliko oviro!
- Uporabljajte desni del vozišča (ceste)!
- Ponoči imejte vozilo opremljeno z lučjo in odbojnim steklom!
- Pred križiščem, na nevarnih delih ceste, v gostem prometu, pri vsaki spremembi smeri vožnje stopite z voza in vodite živino pri glavi za uzdo in povodec!

- Menjavo smeri vožnje nakažite z roko!
- Ne puščajte živine brez nadzorstva na cestah in ne zaupajte vprege otrokom!
- Ne vodite vprežne živine, če ste vinjeni, ker je zaradi tega največ nezgod!

Po letu 1950 se je zaradi povečane motorizacije povečalo tudi število prometnih nesreč. V javnosti so najbolj odjeknile nesreče z otroškimi žrtvami. Zato se je leta 1954 v vrtcih, osnovnih in nekaterih srednjih šolah začela organizirano (sistematično) uvajati prometna vzgoja. Najbolj izrazito je bilo to v osnovnih šolah (največje število otrok, posledično tudi največje število žrtv v prometnih nesrečah). Istega leta (1954) je bil v okviru takratne prometne policije na Državnem sekretariatu za notranje zadeve Ljudske republike Slovenije ustanovljen referat za varnost in vzgojo v cestnem prometu. Poleg dela v šolah je vključeval tudi delo v avto-moto društvih. Organizirana so bila predavanja, pričeli so delovati pionirji – prometni miličniki, ki so pod nadzorom pravih miličnikov spremljali otroke in starejše čez cesto, usmerjali promet ...

Od leta 1957 do leta 1969/70 je Svet za šolstvo LRS prirejal tečaje prometne vzgoje za bodoče učitelje. Tečaji so potekali v zadnjem razredu učiteljskih, udeležilo pa se jih je nekaj sto bodočih učiteljev. Prvi, za prometno vzgojo usposobljeni učitelji, so s svojim delom pričeli že v šolskem letu 1957/58.

Delo referata za varnost in vzgojo v cestnem prometu je nadaljeval Republiški koordinacijski odbor za vzgojo in varnost v cestnem prometu, ustanovljen leta 1958. Organiziral je tudi javna predavanja s prikazi kratkih filmov s prometno vsebino. Šolski okrajni organi so v tem obdobju pripravili prve učne programe prometne vzgoje za učence osnovnih in srednjih šol. Snovalci prometne vzgoje so v tej začetni fazi iskali oblike, načine in pogoje dela, ki bi bili za to vzgojno področje najbolj primerni. Tako je bila leta 1960 ustanovljena Republiška komisija za vzgojo in varnost v cestnem prometu pri tedi-



njem Državnem sekretariatu za notranje zadeve. Delovala je kot strokovni organ, k delu pa je pritegnila tudi zunanje sodelavce. V začetnem obdobju delovanja je komisija posvetila veliko pozornosti pripravi gradiva, snemanju filmov s prometno-vzgojno vsebino, akcijam in vzgoji v šolah ter organizaciji občinskih organov za prometno vzgojo.

Uspeh delovanja občinskih organov, ki so sodelovali s šolami, je bil tudi v tem, da je več kot 60% slovenskih osnovnih šol uvedlo prometno vzgojo v redni pouk. Pričeli so delovati prometni krožki, naraščalo je število članov pionirske prometne službe. Zavod SRS za šolstvo je za šolsko leto 1963/64 pripravil učni načrt prometne vzgoje za učence od 1. do 8. razreda osnovnih šol. Določil je tudi navodila za izvajanje novega učnega načrta ter oblike in metode dela na tem vzgojnem področju. Prometna vzgoja je bila vključena v učne načrte vse do leta 1998.

Leta 1971 je s svojim delom pričel Republiški svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Svet je povezal državne organe, strokovne



institucije in civilno družbo. Vpeljal je številne akcije, v katerih je opozarjal na glavne probleme prometne varnosti. Zaživel je delo občinskih svetov. K delu so pristopili tako strokovnjaki kot tudi navadni smrtniki. Nadaljevalo se je delo v šolah, v katerih je sedaj prometna vzgoja zasnovana kot medpredmetno področje. Delovanje je imelo skupni cilj, da bi ljudje sprejeli prometno varnost kot način življenja in vrednoto, za katero mora vsak nekaj prispevati. Poleg strokovnega dela predstavlja velik prispevek tudi zgled odraslih ter strpno in varno ravnanje v prometu.

Cvetka Škof

Viri:
Zgodovina šolske prometne službe.
Pogled v preteklost.
Prometna vzgoja nekoč in danes.
Dostopno na <http://www.vozimo-pametno.si>,
20. 9. 2008
Trideset let preventive in vzgoje v cestnem prometu. 2002. Ljubljana. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije.

MARINKA FRITZ KUNC VSE JE V ČUSTVIH

Srečanje s pisateljico je bilo nekaj posebnega. Prostor je napolnila z energijo. In začela pripovedovati. O svojih delih, življenju, izkušnjah, ljubezni, ljudeh ... Lepo jo je poslušati. Ravno tako kot brati njene knjige – Janov krik, Borboletta, Kam grejo ptice umret, Modri pulover, Punčka v ogledalu, Puisti čakati jutri, Ne verjemi vetru, Zbogom prijatelj moj, Dom v srcu ..., poslušati njene radijske igre.

Pišete pretresljive knjige, ki odstirajo svetovne probleme današnjega časa, kot je zasvojenost z drogami, anoreksija, okuženost s hivom ... o tabu temah slovenske družbe. Janov krik je uvrščen med slovenske literarne mejnike 20. stoletja. Pišete o resničnih dogodkih in ti bralca ne pustijo ravnodušnega.

Vse je v čustvih, v sprejemanju življenja. Prisojna so v vsem kar počnemo in kar se nam dogaja. Resničnost zgodbe še ni dovolj za roman. Potrebno je poznavanje problematike in širok pisateljski zamah, ki najprej seže v srce in nato v razum. V tem sta preventivna in sporočilna moč tematike, ki jo opisujem. Čeprav gre za čustven odnos do glavnega lika romana, se izognem solzavosti. Ne prenesem je. To so vedno aktualne knjige, ne glede na leto izdaje, kot na primer moj prvenec Janov krik, ki je izšel pred dvajsetimi leti in je ob vsakem ponatisu še bolj živ krik mladih ali družbe. V bistvu skozi vsa svoja literarna dela odstiram nek vmesni čas, ki ga v dobrem ali slabem v življenju doživimo vsi. Kakšni smo v resnici, pa nam pokaže šele ta vmesni čas.

V Večeru in Dnevniku sem prebrala o vaši reportaži o Kameniški dolini smrti, kjer ste v avgustu bili s federalno televizijo BiH. Kaj vas je potegnilo tja?

Nihče bi ne smel biti ravnodušen do nasilja nad narodom ali posameznikom, ne glede na katerem koncu sveta se to dogaja. Kakor vsa moja družbena literatura, tudi ta izpostavljena zgodba, predhodno zahteva še posebno obsežno raziskovalno delo, avtentičnost, pogovore, osebni dotik s tamkajšnjimi kraji in ljudmi. Pri pisanju se zanesem le na svoj usklajeni čustveni in ustvarjalni vzgib, kajti le tako lahko nastanejo prave stvari. Tako je bilo tudi s potovanjem v Dolino smrti, kakor pravijo Kameniški dolini blizu Tuzle. Pogled na okostja razgaljenih okostij žrtev voj-



ne je bila izkušnja, ki mi je globoko segla v srce in pokazala ničevost življenja. V bistvu je roman o genocidu nad človekom samo nadgradnja mojega ustvarjalnega dela. Po značaju sem humanistično naravnana, zato čutim ustvarjalno zavezanost, da skozi literarno besedo odstresem čas, ko se je zamajala človeška civilizacija. Knjiga bo izšla v slovenskem, bosanskem in angleškem jeziku.

In finančna sredstva, ki jih kot pisateljica potrebujete za ta literarni projekt? Kakšen bo naslov romana?

Slovenski donatorji, vključno z vlado, podpirajo vse mogoče projekte, toda če nisi pravi čas na pravem mestu, izpadeš in se znajdeš sam na samotnem safariju. Ustvarjalni vzgib ni programiran vnaprej in se ne sproži na tipko, zato mi rdeče številke na mojem bančnem računu tudi zaradi preventivnega, sedaj že osemnajstletnega projekta boja za ozaveščeno mladino, niso neznane. Usmerjanje donacij je s strani vlade in tudi večine naših bogatih managerjev žal na nizki ravni presoje in se pogosto zapre že v lobij-skih krogih ne glede na vsebino namena donacije. V projekt 'Srebrenica' sem že vložila precej svojih finančnih sredstev, ustvarjalnih in fizičnih naporov, ko pa bi neka ugledna slovenska firma morala izpolniti dogovorjeno besedo o ekskluzivnem sodelovanju, zaradi finančne svetovne situacije zopet ni pravi čas za to! Ponovila se je zgodba o samotnem safariju, ki naj si jo vsak razlaga po svoje.

O Srebrenici je izšlo že kar nekaj literature, po pričevanjih so bili posneti in celo nagrajeni filmi, romansko pa bo ta čas predstavljen prvič. Originalni delovni naslov romana je po pesmi 'Nad poljem se širi miris liljana', vendar se še nisem odločila.

Skoraj ni kraja, kamor vas ne bi povabili zaradi uspešnic, v katerih odstirate svetovno družbeno problematiko, ki tudi Sloveniji ne prizanaša, kakor ste v nekem intervjuju označili svoj preventivni boj za ozaveščeno mladino in starše.

Osemnajst let je dolga doba in projekt je skozi leta brez vladne opore postal vseslovensko multimedijско kulturno preventivno gibanje. Nekajkrat je po mojih kratkih scenarijih na velikih prireditvah z dijaki zaigrala tudi dramska igralka Štefka Drolčeva. Kam grejo ptice umret so dijaki zaigrali pred več kot tisoč dijakih iz vse Slovenije. Projekt živi v srcu Slovenije, samo vlada gleda vstran. Preveč za naštevanje.

S projektom Demistifikacija droge ste že leta 1990 javnosti razkrili problem zasvojenosti s heroinom med slovensko mladino. Istega leta ste izdali tudi dokumentarno knjižico Postaja Death, ki jo je mladina celo fotokopirala. Kakšne so razlike v odzivu javnosti na to problematiko in kaj naj bi pomenila preventiva?

Strnila bom z besedam: 'Orala sem ledino, posejala travo, popasli so jo sloni.' S tem mislim na različno zaslužkarstvo, pa naj bo to preprodaja drog, zdravljenje ali preventiva. Vse je postalo marketing na račun zasvojenosti mladine in prazen up njihovih staršev. Narkomanija je kljub preventivnim akcijam v porastu in sega celo v osnovne šole. Preventiva, to pa smo starši, šole

in še marsikdo drug, naj bi bila vodič skozi življenje mladih, kakor mora tudi gorski vodič varno voditi ljudi mimo prepadov. Mladina ne sledi voditeljem, pač pa vodnikom. Nedavno sem v odmevni televizijski oddaji poslušala razporedanje o iglah, zdravljenju z metadonom, o novačenju v komune in o vsem drugem, že zdavnaj odkritem in povedanem. Omizje je ponovno odkrivalo Ameriko, očitno z enim samim namenom, kako dobiti čim več denarja iz državne blagajne za ta ali drugačen namen. Sprašujem se, zakaj v tej oddaji niso ali nismo sedeli pionirji slovenske preventive. Pogovor bi tekel drugače. V praznem srcu najde prostor igla.

Je prisotnost droge v naši državi kaj manjša kot v drugih evropskih državah?

V svetu se vsi, ne glede na družbeni status in položaj, odkrito pogovarjajo o tem. Pri nas priznanje potegne za seboj stigma, zaznamovanost. Zato veliko ljudi zanika prisotnost droge, čeprav jo imajo doma. S tem ne mislim samo na heroine, pač pa ne vse vrste zasvojenosti in njihove posledice. O tem govori moj najtanjši, vendar pretresljivi roman Modri pulover. Kljub megalomanskim institucijam se mladina in starši v obupu pogosto nimajo kam obrniti. Ne znajdejo se.

Kaj menite o novi zaostreni zakonodaji s področja kršenja prometnih predpisov? Podpirate tak način 'vzganjanja' udeležencev v prometu?

Sem za najostrejšo kazni. Če bo to pomagalo ne vem, kajti kdor se na cesti izživlja s hitrostjo, ga bo težko prevzgojiti.

V vaših knjigah imajo tudi starši pomembno vlogo.

Imam dva sinova in oba sta po meni nasledila pisateljski talent. Starejši sin je že izdal dve knjigi, mlajši sin, ki študira angleško in italijansko književnost, je že imel objavljene zanimive intervjuje in članke v Anteni in je sedaj moj najostrejši kritik. Veliko sem se naučila od obeh. Otroku želi najboljše, vendar se zgodi, da včasih nehoti stori napako. Če se mi je to zgodilo, sem se vedno opravičila. Pri vzgoji pomagajo tudi knjige. Janov krik opisuje resnično zgodbo, ki bi se odvila drugače, če bi resnična mama resničnega Jana imela v rokah takšno knjigo. Kako aktualna je ta zgodba, poje v svoji hip-hop pesmi srednješolec Goran Mikić iz Novega mesta, ki je v svoje pesmi zajel tudi romana Borboletta in Modri pulover. To so zgodbe za odrasle, odkriva pa jih mladina. Včasih je staršem težko narediti le nekaj korakov, ker se ne zavedajo, da bodo za svojega otroka morali nekoč morda prehoditi milijon korakov zaman. Pomembno je ozaveščanje staršev in ravno to bi dala pod vprašaj. Trdno verjamem, da se vse tisto, kar si dobrega vložil v svojega otroka, v kriznih situacijah obrestuje.

Ali lahko mati ob otrocih dela uspešno kariero?

Ne glede na družino si je moj mož za svojo politično in gospodarsko kariero brezkompromisno vzel čas, odsotnost. Razlika je v tem, da ženska vedno ostane zvesta otrokom, hkrati pa je ob redni zaposlitvi zmožna še študirati, ustvarjati ..., skratka, vrhunsko uspeti.

Odmevna pogovorna televizijska oddaja z vami na GTV je imela naslov Po Jano-

vem kriku - Krik družbe. Doživela je več ponovitev.

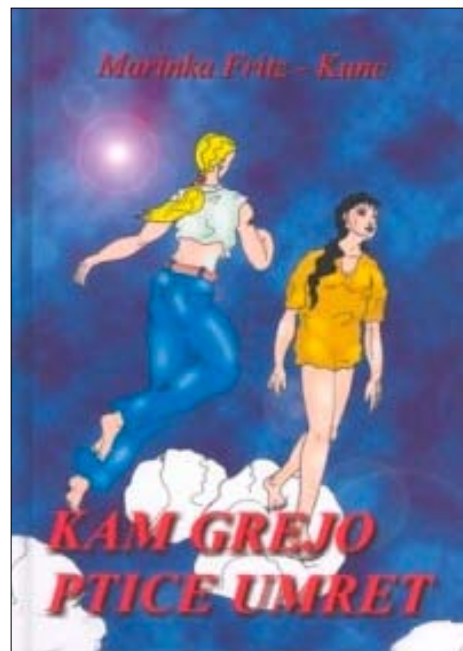
Ljudje se soočajo s propadom moralnih vrednot, kar je posledica bogatenja novodobnih bogatašev na eni strani in siromašenja ljudi na drugi strani, kar je zame krik družbe. Zahrbna ločnica je razdelila ljudi na bogate in revne, kar ni bila vizija osamosvojitve. O tem govori tudi radijska drama Potica v smetnjaku.

Kdaj bomo katera od vaših del gledali na filmskem platnu?

Že pokojni Bojan Štih je na Vibi nameraval posneti film Janov krik, vendar ni prišlo do ustreznega scenarija. Moje knjige govore o čustvih, kar je težko prenesti v scenarij, zato se je enako zgodilo tudi na RTV Slovenija, ki je Janov krik že dvakrat uvrstila v svoj program. Posneti so želeli tudi Pusti čakati jutri in Zbogom, prijatelj moj. Morda bom kakšen scenarij napisala sama, vendar še nimam dovolj izkušenj s tem.

Napisali ste tudi literarno biografijo o Zoranu Jankoviću. V nekem intervjuju je povedal, da ste napisali izjemno občuteno delo. Zakaj ste izbrali prav njega? Morda zato, ker sta si v nečem podobna? Oba imata obilo, uporabila bom vaše besede: »... prekipelavoče življenjske energije, ki pomaga prebiti se skozi vsakdan, odpreti jutrišnji dan, pa naj bomo s culo v roki ali poduhovljeno otožni v svoji graščini.«

Kot novinarka sem že pred več leti vodila stalno rubriko 'Manj znano o znanih', v kateri sem objavljala pogovore z najuglednejšimi osebnostmi iz kulture, gospodarstva, športa, politike ... (Fran Milčinski - Ježek, Bojan Adamič, Ladko Korošec, Marjana Deržaj, Mate Parlov, Ivo Daneu in številni drugi), kar dopolnjujem še danes. Pogovarjala sem se o njihovem pogledu na svet, o ljubezni, ustvarjanju in drugo. Pogovore občasno dopolnjujem z novimi imeni, kar nameravam objaviti v zbirki literarnih biografij Manj znano o znanih. V obsežni domači knjižnici sem kot srednješolka najrajši poiskala biografije in tudi danes je to moje najljubše branje. Pred kratkim sem v antikvariatu kupila biografijo o slikarju Modiglianiju, ki sem jo že pred leti izgubila in je ena mojih najljubših biografij, našla pa sem tudi



prvo izdajo zgodbe Brkonja Čeljustnik, ki sem jo rada prebiral v otroštvu. Moj junak je bil Iztok iz romana Pod svobodnim soncem. Sedaj pa mi največ pomeni knjiga Ženske, ki tečejo z volkovi, ker mi jo je za rojstni dan podaril sin Žiga. Pravkar sem pričela z branjem biografije o Albertu Einsteinu, ki je svojemu biografu Carlu Seeligu med drugim rekel, da je zadržal smisel za humor vse življenje.

O Zoranu Jankoviću sem želela pisati, ker me je kot pisateljico pritegnilo nekaj nerazložljivo posebnega v njem. Zaupal mi je in vesela sem, da nama je uspelo. Najtežje je pisati literarno biografijo, kar pomeni iz drobcev avtentičnosti ustvariti literarno zgodbo in ohraniti bistvo resničnosti. Skozi pogovore me je najbolj pritegnilo njegovo odraščanje in zato sem se pri pisanju usmerila v ta del njegovega življenja. Imam še veliko gradiva, toda v celotni biografiji bi se zgodba dečka, ki pojasnjuje Jankovićevo notranjo moč že od otroštva dalje, podredila njegovi kasnejši poti k uspešnosti. Kakorkoli že, nekateri nočejo

verjeti, da je šlo pri izbiri protagonista za to literarno biografijo zgolj za moj čustveno ustvarjalni vzgib, na katerega se zanesem in ne za naročen roman, kakor zlonamerno komentirajo. Kar nekaj novejših prevedenih biografij in celo obrazi več ali manj pomembnih slovenskih politikov so se pojavili v vitrinah založb, pa se nihče ne ukvarja s tem, zakaj so bile te knjige napisane. Dom v srcu je močna sporočilna knjiga tudi za mladino. Po premisleku sem se odločila za prodajo preko interneta in v družinski knjigarnici Geonavtik, kjer z občutkom ponujajo bralcem tudi druge literarne biografije.

Kaj vam pomaga se prebiti skozi vsakdan?

Na tisoče drobnih stvari. Tudi v najhujši stiski me lahko razvedri prijazna beseda, še tako majhna pomoč ali morda nekaj povsem nepomembnega. Odbijajo me ravnodušni in povprečni ljudje, ki trosijo naokrog naučene floskule, se imajo za pomembne in ti dobesedno pijejo energijo. Rada se pogovarjam z zanimivimi ljudmi, ki nekaj

izžarevajo. Mednje sodi sijajna pisateljica Fani Okić, potomka Inkov, ki s svojim razmišljanjem in s svojimi knjigami odpira svetovna obzorja. Včasih pa se rada sama ali v družbi samo sprehodim ob Ljubljani in po stari Ljubljani. Ker sem dalj časa živel v Piranu, so postali dolgi telefonski pogovori s prijatelji moja šibka točka, kar me tudi v Ljubljani še včasih zanese. Nikoli se ne dolgočasim, ker za to preprosto nimam časa.

Sreča? Ljubezen, odnos moški in ženska?

»Sreča je redek gost. Če ne znaš z njo, gre naprej!« sem zapisala v svojem romanu Pusti čakati jutri. In res je tako. Običajno temu sledi obžalovanje.

Grand foutte, Pusti čakati jutri, Ne verjemi vetru so romani, kjer govorim o odnosih med moškimi in žensko. Vse je relativno in tudi razglabljanje o ljubezni. Večne ljubezni so po mojem lahko samo neizpolnjene ljubezni. Rajši imam hrepenenje, ki ima nedokončano zgodbo.

Mira Vidmar Kuret

PROMETNI DAN NA OSNOVNI ŠOLI VIDE PREGARC

Na osnovni šoli Vide Pregarc smo v tednu, ko je šola praznovala svojo 50. obletnico, z veliko mero zavzetosti uspešno izvedli PROMETNI DAN pod geslom PREVIDNO IN ZBRANO – ŽIVLJENJE JE ENO SAMO.

Namen prometnega dneva je bil vzpodbuditi v učencih razmišljanje o lastni varnosti in odgovornosti za še bolj varno vključevanje in sodelovanje v prometu.

V različne prometne dejavnosti so bili vključeni vsi učenci šole.

Prometni dan je bil organiziran v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, PP Ljubljana - Moste, AMD Moste, Mestnim odborom RK Ljubljana, Policijsko akademijo, AMZS, JUMICAR-om ter delavci naše šole.

23. septembra so po razredih stekle prometne delavnice in dejavnosti za varno ravnanje in vključevanje otrok v prometni vsakdan.

DELAVNICE IN DEJAVNOSTI

- **Učenci prvih razredov so spoznavali varne šolske poti, poudarili so nekatera ravnanja in pravila, ki so pomembna za njihovo varnost v prometu. Obnovili so pomen rumene rutice in kresničke. V pomoč pri delu jim je bila knjižica Ministrstva za notranje zadeve Varo na poti v šolo in domov.**
- Drugošolci so iz odpadne embalaže izdelali avtomobilčke, ki ne onesnažujejo okolja in vlakce. Učenci 2. a razreda so ustvarjali na temo Promet v vesoljskem mestu.

- Tretješolci so spoznavali prometne situacije, prometne znake pomembne za pešce in jih izdelovali ter reševali prometne križanke.
- Četrtošolci so ob računalniku spoznavali opremo kolesa in kolesarja.
- Petošolci so razstavili prometno publikacijo, spise o varnih poteh v šolo in prometne mreže, ki so jih sami izdelali. Izvedli so intervju s policistom na kolesu. Ker učence v letošnjem šolskem letu čaka kolesarski izpit, so izpolnjevali anketni vprašalnik o kolesarstvu. Učenci 5. a razreda so s plakatom predstavili rezultate raziskave o varnosti v cestnem prometu. Slike na temo promet so spremljala opozorila, kako ravnamo v prometu, vsem udeležencem v prometu.
- Šestošolci so izdelali plakat o kolesarskem izpitu, ki so ga opravljali v 5. razredu. Pomerili so se v znanju o poznavanju cestno-prometnih predpisov in se izredno dobro odrezali. Upam, da jim je to znanje v pomoč pri čim bolj preudarnem ravnanju v prometu. Z zanimanjem so prisluhnili predstavitvi o pomenu in uporabi kolesarske čelade.
- Učenci 4., 5. in 6. razredov so postali vozniki JUMICAR avtomobilčkov.
- Sedmošolci so v AMD Moste poslušali predavanje na temo prometne varnosti, rešili testno polo in tekmovali sami s seboj na simulatorju vožnje z motornim kolesom.
- Osmošolcem so strokovnjaki na Policijski akademiji pripravili zanimivo predstavitev poklica policist. Navdušeni so bili nad demonstracijo na poligonu za motorna kolesa in osebna vozila.
- Devetošolci so preizkusili naprave za preizkus fizikalnih zakonitosti ob trkih. Z velikim zanimanjem so prisluhnili predavanju o vožnji z motorjem.



- Učenci 7. in 9. razreda so izpolnili anketni vprašalnik s prometno vsebino.
- Učenci 7., 8. in 9. razredov so se seznanili z osnovami nudenja prve pomoči in postopkom oživiljanja.
- Učenci podaljšane bivanja so ploščad pred šolo porisali z motivi iz vsakdanjega doživljanja prometa.





Atraktivnejše dejavnosti pa so se odvijale na šolskem igrišču. Učenci 1. in 2. triade so po postajah spoznavali pomen posameznih prometnih služb. Policist motorist je predstavil svoje delo, ogledali so si tudi njegov motor. Veliko zanimanja so povzročili predmeti, ki jih uporabljajo policisti za svojo obrambo. Svoje delo sta predstavila tudi policista kolesarja. Ogledali so si policijsko službeno in policijsko intervencijsko vozilo. Največ občudovanja so bili deležni policijski službeni psi in konjenica. Učenci so preizkusili zaletavčka in z zanimanjem opazovali vožnjo učencev 2. triade z avtomobilčki Jumaricar po progi, ki je vsebovala pravo cestišče, opremljeno s prometnimi znaki.

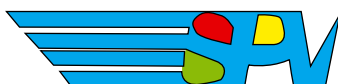
KULTURNI PROGRAM

Dan smo popestrili s kratkim kulturnim programom. Goste, učence 1. in 2. triade in učitelje sta pozdravila ravnateljica Ana Sadikova in sekretar SPVCP Zvone Milkovič. Voditeljica živahnega in pestrega programa se je vsem gostom, ki so kakor koli pripomogli k ureditvi prometne signalizacije pred našo šolo, v imenu vseh učencev in delavcev šole iskreno zahvalila. S postavitvijo prometnega znaka »Območje umirjenega prometa« je postal prihod naših šolarjev v šolo varnejši in prijetnejši, prostor pred šolo pa mirnejši in prijaznejši. Prometni dan je bil uspešen, zanimiv in koristen. Šola je s pomočjo zunanjih sodelavcev naredila še enega izmed mnogih korakov, ki našim učencem omogoča varno vključevanje in odgovorno sodelovanje v prometu.



Organizatorici prometnega dneva

Tatjana Bras,
Maja Omahen
OŠ Vide Pregarc, Ljubljana



PROMETNI DAN NA POŠ NOTRANJE GORICE

Počitnice so minile, šolska vrata so se odprla in otroci so začeli pridobivati nova znanja in spoznanja... Završalo je tudi na POŠ Notranje Gorice. To je večja podružnična šola OŠ Brezovica. Stoji ob vznožju Plešivice, hriba osamelca. Delovanje šole je skozi vse leto tesno povezano z življenjem in dogodki v kraju.

Ulice otrokom!



Že od samega začetka šolskega leta namenjamo veliko časa prometni varnosti in se o tem veliko pogovarjamo pri pouku. Mnenja smo, da tovrstnih pogovorov nikoli ni preveč. Kot vsako leto, smo se tudi letos odločili, da bomo na naši šoli izvedli PROMETNI DAN. Tokrat zopet nekoliko drugače. O tem, kako bo dan izveden, smo se dogovorili s tajnikom SPVC MOL g. Zvonetom Milkovičem, ki nas je ta dan tudi obiskal.

reševali prometne zanke in uganke, prepevali pesmi o prometu in še kaj...

Po dejavnostih v učilnicah smo se z učenci zbra-



Prve tri šolske ure so učenci izvajali različne praktične dejavnosti na temo PROMETA. Izdelovali so vozila...



...razmišljali o prometu in na to temo oblikovali miselne vzorce,

li na šolskem dvorišču, kjer so nas čakali predstavniki Policijske postaje Vič, Postaje prometne policije, gospod Igor Jarc, predstavniki Gasilske brigade in Občinskega redarstva ter predstavnik Reševalne postaje Ljubljana. Povebali so nas k ogledu različnih demonstracij.

Kako se moramo pravilno privezati? Zakaj se je potrebno privezati? Kdaj lahko otrok sedi na prvem sedežu v avtomobilu?



Vozimo pametno!



Kakšne naloge opravlja reševalec na motorju?
Ali je poklic reševalca zahteven, naporen?



Katere predmete uporabljajo policisti za svojo obrambo?



Zakaj imajo nekateri policisti tudi psa?



Kje psa učijo, da lahko opravlja naloge?
Kakšno nalogo opravlja pes?

Zakaj si moramo na glavo dati čelado?



Kakšna čelada je najprimernejša?



Kakšne naloge opravlja Občinsko redarstvo Ljubljana in katere pripomočke uporablja pri svojem delu?



Kako gasilci rešujejo ponesrečenca iz avtomobila?
Katere pripomočke uporabljajo pri tem?
Zakaj je potrebno imeti primerno obleko?

Na vsa ta vprašanja in še na mnoga druga smo dobili odgovore.



Za vse nas, učence in učitelje, je prometni dan zaradi zanimivih vsebin hitro minil. Želimo si še veliko takšnih dni.

Iskreno se zahvaljujemo sekretarju SPVCP MOL g. Zvonetu Milkoviču, Policijski postaji Vič, Postaji prometne policije, g. Igorju Jarcu, Občinskemu redarstvu Ljubljana, predstavnikom Gasilske brigade in Reševalni postaji Ljubljana.

Za POŠ Notranje Gorice Urška Bačar

KOLESARSKI IZPIT NA OŠ POLJE IN PŠ KAŠELJ V ŠOLSKEM LETU 2007/2008



V šolskem letu 2007/2008 je bilo na OŠ Polje in Podružnični šoli Kašelj v petih razredih devetletke skupaj 99 učencev. Teoretična znanja o cestno prometnih predpisih so učenci pridobivali s pomočjo računalniškega programa **S KOLESOM V ŠOLO**, prav tako so s tem programom opravljali izpit iz CPP. Teoretičnega dela izpita nista opravila 2 učenca in zato nista opravljala praktičnega dela izpita.

Stanje je bilo na koncu naslednje:

razred	število učencev	št. učencev, ki niso opravljali izpita	št. učencev, ki niso opravili teoretičnega dela izpita	št. učencev, ki niso opravili praktičnega dela izpita	število učencev, ki so opravili izpit
5. a/9	26	1	-	-	25
5. b/9	26	-	-	3	23
5. c/9	23	2	-	-	21
5. d/9	24	-	2	1	21
skupaj	99	3	2	4	90 ali 90,9%

Kolesarski izpit je opravilo 90 učencev. Bravo!

V PRAKSI PA JE IZGLEDALO TAKOLE:



Pred praktičnim usposabljanjem smo najprej temeljito pregledali kolesa in podelili nalepke »Varno kolo«.

Nekaj koles pa ni bilo primernih za vožnjo in ti učenci so vaje opravljali s šolskimi kolesi.



Kolesarske čelada.

Poškodbe glave so najhujša posledica nezgod kolesarjev. Torej če vozite kolo, nosite čelado!

Vprašanja, ki smo si jih zastavljali so bila:
Ima čelada atest?
Je velikost čelade primerna?
Sem si jo pravilno namestila/namestil?

USPOSABLJANJE NA PROMETNEM POLIGONU

Razvijanje spretnosti za vožnjo s kolesom.



Slalom med stožci – ocena odlično.



Zavorna pot je predolga. Potrebno bo še nekaj vaje.



Slalom med stožci z levo roko ocena odlično.

Pri slalomu z desno roko pa bo potrebno še nekaj vaje.



VKLJUČEVANJE V PROMET

Ali se lahko varno vključim v promet?
Kaj naredim najprej?
Pogled nazaj, potem ...

**VOŽNJA KOLESA PO PROMETNEM POLIGONU**

Zavijanje v desno ... težav ni



Zavijanje v levo je bolj zahtevno in potrebo bo še nekaj poskusov.

**VOŽNJA MIMO OVIRE**

Pri vožnji je ovir vedno veliko.
Pri vožnji po ljubljanskih ulicah pa še posebej...
Vadili bomo toliko časa, da na cesti ne bomo ogrožali sebe in drugih.

**VOŽNJA NA JAVNIH PROMETNIH POVRŠINAH**

Sedaj gremo pa še na kratek kolesarski izlet po šolskem okolišu. Pet kolesarjev in mentor. Kolesa smo pregledali, čelade primerno namestili, telovnike za večjo vidnost imamo, pravila pa tudi poznamo.



Sedaj je vožnja čisti užitek.



Marcel Theuerschuh, mentor prometne vzgoje OŠ Polje

VERKEHRSHAUS V LUZERNU

Verkehrshaus se nahaja v osrčju Švice, v Luzernu, ob obali Vierwaldstaetterseeja. Odprto imajo 365 dni v letu od 10.00 do 18.00. Od glavne železniške postaje v Luzernu je dosegljiv z vlakom, avtobusom, ladjo ali peš. Zanimivo je, da Švicarji vedno povedo, s katerimi javnimi prevoznimi sredstvi lahko pridemo v določeni kraj. Švicarji so po prevoženih kilometrih z javnimi prevoznimi sredstvi v vrhu Evrope. Njihov javni promet je zanesljiv, hiter, udoben in priljubljen. Slovenci bi jih lahko v tem v marsičem posnemali.

Verkehrshaus je najbolj obiskan muzej v Švici. Obiskovalec ni le opazovalec, ampak aktivno sodeluje pri oblikovanju muzejske izkušnje. Veliko zanimivega znanja o prometu, komunikaciji in veselju nudijo na otrokom prilagojen način.

Verkehrshaus nam ponuja ogled muzeja o razvoju prometa, Swissarene, planetarija, gledališnega kina IMAX in Galerije Hansa Erniya.

MUZEJ

Preteklost, sedanjost in prihodnost prometa po kopnem, zraku in vodi ter načini poročanja o prometu in komunikacijska sredstva so glavna tema muzeja v Verkehrshausu. Razstavljenih je več kot 3.000 predmetov na 20.000 m² površine, ki nam govorijo o razgibani zgodovini ali napovedujejo prihodnje izzive v prometu in komunikaciji.

Cestni promet

Ko smo udeleženi v prometu, smo najpogostejše na cesti kot pešci ali na dveh, štirih ali več kolesih.

Raznolikost prometnih sredstev, razvoj izdelave, varnost v prometu in predmeti s ceste sestavljajo večplastno cestno sliko.

Nekdanje novosti, današnji oldtimerji molčijo v

spektakularnih oblikah ali navdušijo s tehničnimi rešitvami. Različna prevozna sredstva kažejo raznolikost premikanja na snegu, gramozu, tlakovcih, asfaltu in betonu.

Promet po tirih

Spoznamo obsežno zbirko razvoja švicarskega železniškega prometa od začetkov do danes. Delavski vlak nas popelje skozi čas vse do leta 1875, na gradbišče predora Gotthard. Seznanimo se s 125-letno zgodovino železnice pod prelazom Gotthard in spoznamo možnosti razvoja v prihodnosti.

V treh dvorinah so razstavljeni vlaki in lokomotive iz različnih časovnih obdobji.

Promet po zraku

Razstavljenih je več kot 30 zgodovinskih letal in čez 300 letalskih pripomočkov.

Na voljo je več simulatorjev, ki nam pričarajo občutek potovanja nad oblaki. Spoznamo tudi zgodovino vesoljskih poletov.

Kako iz doline hitro pridemo na najvišje vrhove, nam pokaže edina stalna razstava vzpenjač na svetu. Sledimo razvoju od ročno vodenih tovornih žičnic in prvih smučarskih vlečnic do modernih in prostornih današnjih vzpenjač.

Komunikacija

Seznanimo se na koliko različnih načinov lahko komuniciramo drug z drugim. Spoznamo razliko med digitalnim in analognim in kako pridejo slike na televizijo in novice v časopis. Lahko preizkusimo svoje sposobnosti v televizijskem

studiju ali sestavimo svoj radijski program.

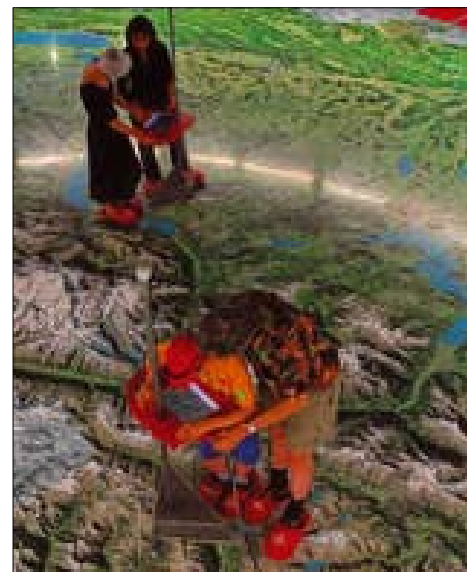
SWISSARENA

Swissarena je edini kraj na svetu, kjer prebivalci in obiskovalci dežele dobijo celotno zračno sliko v merilu 1 : 20.000. V resnici ni samo ena



Prikaz razvoja vzpenjač

slika, ampak jih je 7800. Posnete so iz letala na višini med 4.400 m in 9.300 m. Posamezne slike so bile nato sestavljene. Potrebovali so več let, da so sestavili zračni posnetek Švice, kot ga vidimo danes. Razteza se na 200 m² in razdalja med Baslom in Chiassom je 12 m, med Ženevo in Schaffhausnom pa 15 m. Na sliki lahko najdemo vsak potok, travnik, most kjerkoli v Švici.



Obiskovalci iščejo izbrani kraj na zračni karti



Prve vlake so vlekli konji

PLANETARIJ

Odprt je od leta 1969 in nam pričara zvezdno nebo. Zahvaljujoč moderni projekciji in tehniki, znanstvenim spoznanjem in tudi kančku umetniške predstavnosti moči lahko v velikem simulatorju že danes obiščemo daljne planete in prepotujemo tuje galaksije.





Zanimiva arhitektura galerije Hansa Ernija

V 60-ih letih 20. stoletja se je navdušeno govorilo o zavzetju veselja. Tem naivnim predstavam naredijo v planetariju konec z resničnimi razsežnostmi prostora in časa.

FILMSKO GLEDALIŠČE IMAX

Na izbiro imajo več filmskih predstav, ki trajajo vsaka po 40 minut. Lahko si ogledamo film o Alpah, Marsu, Grand Canyonu, medvedih ali selitvi živali. V tem času lahko opazujemo majhne stvari čisto blizu in velike spoznamo v vsej velikosti in doživimo film v novi dimenziji. Platno veliko 475 m², edinstveni filmski format, čiste slike in akustična moč 22.000 vatov obiskovalca popelje v nepozabno filmsko doživetje.

GALERIJA HANSA ERNIJA

Hans Erni je najbolj priznani še živeči švicarski umetnik. Umetnost in mobilnost – na prvi pogled neobičajna kombinacija, ki pa se izkaže za smiselno. V obeh primerih zasledimo gibanje in komunikacijo. V 300 delih spoznamo delo slikarja, grafika in kiparja Hansa Ernija.

Umetnik želi zaradi razvoja znanosti in tehnike velikokrat odtujeni svet z umetniško predstavitvijo narediti razumljiv.

»Panta Rhei« spoznanje starogrškega filozofa Heraklita je Hans Erni vzel za svoje. V stalnem spreminjanju in umetnosti je našel upanje.

Obiskovalca Verkehrshausa v Luzernu čaka še veliko drugih doživetij. Lahko se preizkusi v vlogi strojevodje, astronavta, voznika formule 1 ali tovornjaka. Spoznava in sodeluje pri reševanju ljudi in živali s helikopterjem.

Otroci se lahko igrajo v otroški pošti ali sestavljajo sestavljanke s pomočjo kolesa ali delajo s stroji na gradbišču. Lahko odkrijejo svojo skrito umetniško žilico ter tako ustvarijo svojo sliko ali grafiko.

Če obiščemo Švico, se obisk Verkehrshausa vsekakor splača, doživeli boste veliko novega in se marsičesa naučili.

Marija Cafnik, prof.

Viri informacij in slikovnega gradiva:

<http://www.verkehrshaus.ch>

<http://www.litra.ch>

<http://www.hans-erni.ch>

Prospekti Verkehrshaus, Luzern 2008

VARNOST NA NIVOJSKIH PREHODIH CESTE IN ŽELEZNIŠKE PROGE »STOP! PREDNOST IMA ŽIVLJENJE.« 15. SEPTEMBER – 6. OKTOBER

Na Ministrstvu za promet so se ukvarjali z aktualno problematiko na nivojskih prehodih cest preko železniških tirov in v zvezi s tem s prometnimi nesrečami in njihovimi posledicami, ki so se velikokrat končale s smrtnimi žrtvami. Ministrstvo je v ta namen pripravilo akcijo za povečanje varnosti na nivojskih prehodih ceste preko železniške proge, ki se bo izvajala v obdobju od 15. septembra do 6. oktobra. Slogan akcije je »STOP! Prednost ima življenje«. Namen akcije je bil vplivati na vedenje voznikov in drugih udeležencev cestnega prometa ter posredno zmanjšati število prometnih nesreč in njihove posledice na nivojskih prehodih.

Preventivna akcija je imela dva cilja:

1. ZMANJŠANJE ŠTEVILA PROMETNIH NESREČ NA NIVOJSKIH PREHODIH CESTE PREKO ŽELEZNIŠKIH TIROV.
2. POVEČANJE ODGOVORNOSTI UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU PRI PREČKANJU NIVOJSKIH PREHODOV.

Za namen akcije je bila pripravljena medijska aktivnost s televizijskim in radijskim spotom, ter gigant plakati. Osnovno sporočilo, ki ga je sporočal tudi slogan akcije, je bil da se moramo pred prečkanjem železniške proge na nivojskem prehodu vedno ustaviti in prepričati, ali lahko to storimo varno. Vlak ima vedno prednost, saj se veliko težje ustavi zaradi svoje ogromne teže. Pripravljeni so bili plakati 70 x 100 cm, letaki, ki vsebujejo ključne nasvete, kako ravnamo pri prečkanju na nivojskem prehodu ceste preko železniške proge in letaki – plakati.

V izvajanje aktivnosti so se vključili tudi na Direkciji RS za ceste – Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Tako so zagotovili za potrebe aktivnosti občinskih svetov na lokalni ravni letake, letake – plakate in plakate 70 x 100.

V akcijo se je vključil Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL z aktivnostmi, ki so bile vezane na razdelitev materialov šolam, zavodom, ustanovam in društvom ter združenjem (razdelitev 3000 letakov, 100 letakov – plakatov in 400 plakatov 70 x 100).



Pripravil Sekretar Zvone Milkovič

VARNA POT V ŠOLO



Akcije in ukrepi za večjo varnost otrok so v preteklih letih pomembno prispevale, da se je varnost otrok izboljšala. Že nekaj let potekajo akcije Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL (SPVCP MOL) v sodelovanju z Mestno upravo, MP DRSC SPVCP, šolami, starši, policijo, ZŠAM, upravljalci cest, različnimi zvezami in društvi ter prostovoljci (ZŠAM, avtošole, rdeči križ, gasilci, Reševalna postaja ...). Ljubljana je tako dokazala, da se z dolgoletnim skladnim in načrtnim delom institucij in posameznikov veliko prispeva k večji varnosti otrok.

Med prometno-preventivnimi akcijami, ki potekajo v osnovnih šolah, je ena najpomembnejših prav akcija Začetek šolskega leta – Varna pot v šolo. V zadnjih letih se je uveljavila kot skupna akcija vrste sodelujočih od šol, policije, lokalnih skupnosti, svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, združenj šoferjev in avtomobilstovnikov, AMD, društev upokojencev, zavarovalnic in drugih podjetij in ne nazadnje staršev otrok. Celoten sklop ukrepov ob začetku šolskega leta

je razdeljen na:

- ukrepe na področju infrastrukture (urejanje varnih šolskih poti, prehodov za pešce ...),
- preventivne in vzgojne akcije različnih organizacij,
- represivne in preventivne ukrepe policije,
- informiranje in spodbujanje dela medijev.

V akciji se posebna pozornost daje začetnikom, ki prvič stopajo na šolske poti in ne poznajo vseh nevarnosti, pa tudi skrb za ostale učence, ki se po dolgi počitnicah vračajo v šole razigrani in je potrebno kar nekaj dni, da ponovijo pravila in zahteve za varno ravnanje v prometu.

Varne šolske poti

Varna šolska pot je eden izmed pogojev za večjo varnost otrok v cestnem prometu. Prometna varnost učencev je predvsem skrb staršev ali zakonitih zastopnikov, ki morajo poskrbeti, da znajo njihovi otroci varno sodelovati v prometu in dokler tega še ne zmorejo, jih spremljati ali jim zagotoviti spremstvo v prometu, tudi na šolskih poteh. Lokalne skupnosti, šole, sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter drugi strokovni organi in organizacije pa morajo poskrbeti za zagotavljanje pogojev za varno sodelovanje otrok (varne prometne površine, izvajanje pro-

metne vzgoje in drugih preventivnih dejavnosti, vzgojne akcije in pomoč pri prečkanju cest na najnevarnejših mestih na šolskih poteh).

Načrt varnih šolskih poti, poleg drugega, vsebuje opis posameznega nevarnega mesta ter ustrezno ravnanje otrok in ostalih udeležencev v prometu. Načrt varnih šolskih poti mora viseti na vidnem mestu na šoli.

Vsako leto naročimo šolam, da še pred začetkom pouka pregledajo šolske poti, prometno situacijo v njihovem okolišu ter na podlagi ugo-





tovitov izpeljejo vse potrebno za večjo varnost otrok. Največkrat je potrebna postavitev oziroma obnova prometne signalizacije, izvedba različnih tehničnih ukrepov za umirjanje prometa, odstranjevanje ovir za dobro preglednost v križiščih ali pred prehodi za pešce ter izvedba drugih tehničnih ukrepov za večjo varnost pešcev.

Na podlagi pregleda varnih šolskih poti se ugotovi potreba po večjem nadzoru vedenja otrok v prometu in njihovo zavarovanje na šolskih poteh. Varna šolska pot je eden izmed pogojev za večjo varnost otrok v cestnem prometu. Zakon o varnosti cestnega prometa pravi, da smejo otroci samostojno sodelovati v prometu šole, ko so se starši oziroma drugi zastopniki otroka prepričali, da so otroci sposobni razumeti nevarnosti v prometu in da so seznanjeni s prometnimi razmerami na prometnih površinah. Otroci morajo imeti na poti v vrtec ali v prvi razred osnovne šole ter domov spremstvo.



Rumene rutice

Skupaj z zavarovalnicami zagotavljajo vsem prvošolčkom rumene rutice, simbol začetnikov v prometu, ki je po ZVCP obvezna za otroke v prvem in drugem razredu OŠ. Prav tako zagotavljajo kresničke in odsevne trakovi za učence, da bodo bolj vidni.

Delo prostovoljcev ob začetku šolskega leta Aktivnosti ob začetku šolskega leta vsako leto vključujejo tudi izjemno pomembno varovanje otrok na šolskih poteh. Prostovoljci pomagajo učencem pri prečkanju ceste na nevarnejših odsekih in s svojo prisotnostjo opozarjajo voznike na posebej previdno vožnjo v okolici šolskih poti. S svojim delom pomagajo policiji pri zagotavljanju varnosti otrok in prispevajo, da so začetki šolskega leta še vedno varni, kljub večji rizičnosti, saj so otroci po daljših počitnicah še vedno razigrani, spremenijo se prometni tokovi, poleg tega pa so na poteh začetniki, ki ne poznajo vseh pasti šolskih poti in zaradi starosti ne zmorejo vseh zahtev sodobnega prometa.



Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL že vrsto let s svojimi stalnimi sodelavci, skrbi, v skladu z zakonom, za organizacijo in izvedbo aktivnosti v zvezi s prostovoljci. To so organizirane skupine staršev, ustanov, društev in drugih organizacij, ki izvajajo varstvo otrok s predpisanimi pripomočki. Pri tem je še posebej pomembno, da morajo imeti otroci na poti v vrtec, v prvi razred osnovne šole in domov spremstvo. Spremljevalci so lahko tudi otroci stari od 10 do 14 let, če to dovolijo starši otrok.

Delo prostovoljcev urejata Zakon o varnosti cestnega prometa, ki omogoča takšno organiziranost in Pravilnik o prometni signalizaciji in opremljenosti na javnih cestah, ki določa opremo.

Prehodi za pešce ob šolah in vrtcih največkrat niso semaforizirani. Na takšnih prehodih je prečkanje vozišča prometno bolj obremenjene ceste povezano z večjim tveganjem že za odraslega pešca, ki obvlada gibanje v prometu in pozna prometna pravila, za otroka, ki tega ne zmore in ne zna, pa je tveganje nekajkrat večje in kljub ustrezni prometni signalizaciji, namenjeni voznikom, včasih preveliko.





Letos v Ljubljani uvajamo v sklopu Evropskega projekta VAMOS (delo s prostovoljci) šolsko prometno službo skozi celo šolsko leto na dveh izbranih osnovnih šolah Trnovo in Šmartno pod Šmarno goro kot pilotski projekt. Pričakuje se sodelovanje staršev, starih staršev, članov društev in združenj s področja MOL.

Območje umirjenega prometa

Na svetu si prizadevamo za čim prejšnje uvažanje, v bližini osnovnih šol in vrtcev, območja umirjenega prometa, kjer mora biti voznik posebno pozoren na otroke, saj jim je dovoljena igra na tem območju. Prednost na tem območju imajo pešci, hitrost pa ne sme presegati hitrosti pešca oz. 10 km/h. Območje umirjenega prometa je Mestna občina Ljubljana uredila pred Osnovnimi šolami Ketteja in Murna, Prežihovega Voranca, Vižmarje Brod, Oskarja Kovarčiča, Narodnega heroja Maksa Pečarja in Vide Pregarc.

Organiziran šolski prevoz

Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu so zadolženi tudi za oceno in izdajo mnenje o varnih ali nevarnih šolskih poteh na podlagi 56. člena Zakona o osnovni šoli. Osnovna šola lahko sama ali na pobudo staršev predlaga lokalni skupnosti organiziranje brezplačnega prevoza za tiste učence, katerih varnost je na poti v šolo ogrožena. Občinski svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu preuči prometno situacijo. V skladu s kriteriji za varne šolske poti sprejme ugotovitev glede utemeljenosti predloga šole. Pri pripravi mnenja sodeluje s policijo, upravljavcem cest, prometnimi strokovnjaki, učitelji itd. Pri odločitvah o nujnosti prevoza učencev zaradi večje ogroženosti na šolski poti je potrebno upoštevati tudi zahteve o varnosti pri prevozu otrok (ustrezna postajališča ali varne površine, s katerih lahko učenci vstopajo in izstopajo iz vozila, ustreznost samega vozila, pogojem vožnje skupine otrok itd.).

Pravica do brezplačnega prevoza, ki jo je uveljavil Zakon o osnovni šoli v letu 1996, je bistveno prispevala k večji varnosti otrok. Po tem letu se je varnost otrok bistveno izboljšala in v zadnjih letih sodimo pri tej starostni skupini med varnejše države v Evropi. Ta ukrep je prinesel občinam velike finančne obveznosti, a je njegov prispevek izjemno pomemben za zagotavljanje varnosti otrok in doseg cilja, da med najmlajšimi ne bi bilo žrtev.

Aktivnosti SPVCP MOL

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana je tudi letos v sodelovanju s šolami, policijo, ZŠAM ljubljanske regije, Inšpektorat – Mestno redarstvo, Mestno zvezo upokojencev, Avtošolami in prostovoljci ter donatorji, izvedel v času od 1.9. do 15.9.2008 akcijo Varna pot v šolo.

Natisnili smo 1100 kosov plakatov v velikosti 100 x 70 cm, 1600 kosov trikotnih plakatov v velikosti 60 x 60 x 60 cm in 23 000 letakov v velikosti 15 x 15 x 15 cm, na 17 dogovorjenih lokacijah bomo čez ceste izobesili transparente s prometno vzgojno vsebino, 60 obešank s prometno vzgojno vsebino na drogove javne razsvetljave in 300 plakatov na plakatnih mestih JP Snaga Ljubljana. Osnovne šole imajo že potrebno število tripanov in so dobile plakate in letake.

Letos ponovno opozarjamo voznike s plakatom »Hej, spet smo tu«, ki so bili nameščeni na 200 lokacijah v vitrinah City light.

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

Na poti v šolo oziroma na manj varnih mestih so bili od 7. do 9. ure ob prihodu v šolo in od 11. do 13. ure ob vrnitvi iz šole prisotni prostovoljci:

- 30 uniformiranih članov ZŠAM ljubljanske regije,
- 10 članov Društva prijateljev mladine Zveze prijateljev mladine Moste,
- 80 - 100 policistov Policijske uprave Ljubljana,
- 8 mestnih redarjev,
- 7 članov AMD in avtošol.

Želeli smo, da aktivnosti potekajo čim bolj usklajeno, zato smo šolam predlagali naslednje:

- da v sodelovanju s policijo zaznamujejo manj varne točke na šolskih poteh – pri tem izhajajo iz izdelanih načrtov varnih poti v šolo,
- na primernih mestih izobesijo plakate, manjše letake in knjižico Prvi koraki v svetu prometa razdelijo, ob začetku šolskega leta 2008/2009 na prvih roditeljskih sestankih staršem prvošolcev,
- določijo lokacijo za vsakodnevno nameščanje prosto stoječega tripana, ta ne sme ogroziti prometne varnosti,
- ponovno pregledajo načrte varnih poti in jih po potrebi dopolnijo. Te načrte predstavijo osnovnošolcem in staršem, pri tem pa posebej opozorijo na mesta, ki so na šolski poti nevarna. Že drugo leto zapored so načrti varnih poti objavljeni na spletni strani MOL.
- na šolah, ki imajo organizirane prevoze učencev preverijo vse kar je povezano s tem prevozom; število vozačev, kapacitete prevoznega sredstva, skupaj s policijo tehnično



brezhibnost le teh, varnost postajališč, opravijo razgovor s starši itd,

- pri razgovorih s starši (posebno prvošolcev) ugotovijo možnost njihovega sodelovanja pri varovanju kritičnih točk (prostovoljci), prehodijo večkrat pot v šolo s svojim šolarjem in ga oblečejo v odsevno in svetlo oblačilo.

Šole smo prosili, da nas takoj seznani s kritičnimi točkami, na katerih je potrebno zagotoviti fizično varovanje, s podatki o morebitnih prostovoljcih, odzvalo se je večje število šol.

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

Na 15. lokacijah so bili postavljeni preventivni radarji, ki so opozarjali na hitrost vožnje in merili hitrost ter ugotavljali število avtomobilov na najbolj izpostavljenih nevarnih mestih pred šolami.



Sekretar Zvone Milkovič



OTROŠKI KOTIČEK

DAN BREZ AVTOMOBILA

Najbolj mi je bilo všeč, ko smo dobili luč, in ko smo se učili o umetnem dihanju. Lepo se je bilo tudi peljati z avtobusom v mesto. Izvedeli smo ogromno o kolesarjenju, se učili, kako skrbimo za kolo, da moramo imeti čelado, odsevnik, zavore, primerno kolo, zvonec, sprednjo in zadnjo luč.

Uroš Kalajdžić, 4.b

DAN BREZ AVTOMOBILA

Z avtobusom smo se odpeljali v mesto. Napotili smo se proti Prešernovemu trgu. Tam smo obiskali stojnico, kjer so nam razložili, kako pomagamo ljudem v stiski. Nato smo se odpravili po ostalih stojnicah, kjer so nam povedali vse o dnevu brez avtomobila. Pogovarjali smo se tudi o kolesih - kaj vse mora imeti pravilno opremljeno kolo in o čeladah. Nato smo se še malo sprehodili, se odpravili na avtobus in se pripeljali nazaj v šolo.

Sara Blažević, 4.b

OBISKALA STA NAS POLICISTA

Pretekli teden sta nas v šoli obiskala policista. Policist je človek, ki nam pomaga v življenju: skrbi za red v družbi, kaznuje za nepravilnosti na cesti, nestrpnosti v družini, pomaga otrokom na cesti ...

Predaval nam je o varnosti v cestnem prometu. Sedaj hodimo v 4. razred in še vedno moramo biti previdni na poti od doma do šole in nazaj. Na tej poti so glavne ceste in stranske z ulicami. Te so opremljene s semaforji in prometnimi znaki. Dobro je, da poznamo semafor za vozila, pešce in kolesa. Vem, da moram pred semaforjem s prižgano rdečo lučjo počakati na zeleno. To velja za vozila in pešce.

Vsa cestišča so opremljena z različnimi prometnimi znaki: stop znak, znak, ki opozarja na šolo, na prehod za pešce. Mnogi udeleženci v prometu niso pazljivi, pozorni in strpni. Tako lahko pride do nesreče. Za nas je še vedno dobro, da nas spremljajo odrasli. Tudi mi moramo biti strpni. Zgodi se veliko nesreč, ki se končajo s smrtjo. Najtežje je, ko človek ostane invalid. Kadar se vozim z avtomobilom, vidim ob cestah sveče in rože. To so spomini na tiste, ki jih več ni. Bilo bi veliko manj trpljenja, če bi ljudje imeli vzgojo, na katero sta nas opozorila policista.

Julija Damjanič Poljanec, 4. b

POLICISTA V NAŠI ŠOLI

Obiskala sta nas policista, ki sta nas poučila o varnosti v prometu. Povedala sta, nam kako varno prečkati prehod čez cesto in varno pot do šole in kako opremimo kolo in sebe za var-



Maša Vujisić, 7 let

no vožnjo. Izvedeli smo, da se s kolesom vozimo po kolesarski stezi. Ponoči moramo biti oblečeni v svetla oblačila in v roki moramo držati kresničko. V avtomobilu moramo biti vedno pripeti z varnostnim pasom.

Anže Baša, 4. b

OBISK POLICISTOV

je bil zelo poučen in zanimiv. Veliko smo se pogovarjali in spraševali, predvsem o varnosti v prometu. Opozorili so nas o nevarnostih v cestnem prometu, predvsem pri prehodih čez cesto, ko ti niso označeni ali ko ni semaforja. V prometu smo poleg voznikov tudi pešci dolžni biti pozorni in upoštevati predpise.

Pogovarjali smo se tudi o krajah, ki se dogajajo na naših šolah. Poučili so nas, da je kraja nedovoljena in hkrati kaznivo dejanje. Stvar, ki jo najdemo in ni naša, izročimo učiteljici ali rectori šole, ga. Slavici.

Med ostalim smo se tudi pogovarjali o simpatijah med sošolkami in sošolci.

Obisk policistov je zelo hitro minil, in takšnih poučnih srečanj bi bil zelo vesel tudi z drugimi predstavniki raznih ustanov v naši državi.

Mark Šavija 4.b

OBISKALI SO NAS POLICISTI

Zbrali smo se v 5. a razredu in počakali policiste. Ti so nam povedali, da moramo biti v prometu zelo pozorni. Ko prečkamo cesto moramo najprej pogledati levo in desno in spet levo, potem lahko šele prečkamo cesto. Na cesti moramo biti pozorni na kolesarje, pešce, motoriste in seveda tudi na

voznike avtomobilov, oni pa morajo biti pozorni tudi na nas, seveda. Če opaziš, da na cesti nekaj ni v redu, če je primer za reševalce, pokličeš reševalce, če je pa problem za policiste, pokličeš policiste. Nato so tudi povedali, kako

moraš ravnati, da lahko postaneš policist in kakšno opremo uporabljajo pri svojem delu.

Sara Blažević, 4. b

Mentorica Mira Vidmar Kuret, prof., OŠ Karla Destovnika – Kajuha, Ljubljana

AVTO

Avto po cesti drvi,
le kam se mu tako mudi?
Na semaforju se ustavi,
ker rdeča luč gori.

Otrok na cesti je cel trop,
na tabli pisalo je stop.
Avto ustavil se ni,
zbil otroke je tri.

Zato otroci dragi,
zapomnite si vi,
da cesta in cestišče
prostor za igranje ni!

Lejla Nanič, 7. b



PROMET

Promet je gost vsepovsod,
kjer biva slovenski rod.

Avtomobili drvijo in ne vedo, da se lahko zaletijo.

Porche, Mercedes in Ferrari hitijo k obali.

Ferrari 200 na uro drvi in se v dečka zaleti.
Deček pade in jokati začne, kakšna sreča, da ne umre.

V Mercedesu Hamilton v avtu sedi
in gleda, kaj se godi.

Deček vstane in pogleda ostale.

Vpraša, kaj zgodilo se mu je,
ko nič ne odgovorijo, se jokati prične.

Pokličejo rešilca in policista,
ki s sireni po cesti zdrvita.

Zato pazi, kako voziš,
da dečka ne povози!

Rok Trošt, 7. b

OŠ Nove Jarše, Ljubljana
Mentorica Suzana Pigac Kokalj

Pesmi so nastale v literarni delavnici ob dnevu prometne varnosti.

Mentorica: Biljana Petač, OŠ Savsko naselje, Ljubljana

KAKO SE OBNAŠAMO NA CESTI

Na cesti je vedno treba biti pripravljen, ker te lahko povози avto. Ob cesti, še posebej ponoči, je treba počasi hoditi, da nas opazi voznik v vozilu. Doma, preden greš, se je treba za na cesto pravilno obleči. Če pa greš ven zvečer ali ponoči, imam predlog: na prireditev vzemi kresničko in jo nesi v roki, lahko pa si obuješ tudi posebne čevlje in jakno. Preoblečeš se lahko v garderobi.

To je pa nasvet za voznike, ki imajo avto: najprej, če gori puščica, morate iti na črpalko in preveriti kolesa, če ne puščajo. Potem črpajte dokler ni dovolj, lahko pa vprašate prodajalko. Za kolesarje: preden greste kam daleč s kolesom, preglejte, če pušča guma, šele potem lahko odpeljete. Tako vedno narediva z mamico, ko greva s kolesi na igrišče.

Dora Dundović, 5 let, Ljubljana (zapisano po pripovedovanju)



Svit Ajlec, 8, let



Klara Bučar, 7 let



Neja Gamberger, 8 let



Aleksandar Djokić, 7 let



Tanja Pivec, 7 let

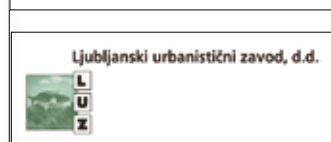


Marko Stjepanović, 7 let



1	AC MOBIL d.o.o.
2	AC SISTEMI d.o.o.
3	AGROKOR d.o.o.
4	AUTODELTA d.o.o.
5	AVTO HIŠA VIČ d.o.o.
6	AVTOTEHNA d.d.
7	B&B PAPIRNICA VEVČE
8	CASTROL SLOVENIJA d.o.o.
9	CESTNO PODJETJE LJUBLJANA d.d.
10	DINOS d.o.o.
11	ELEKTRO LJUBLJANA JP za distribucijo energije d.d.
12	ENERGETIKA LJUBLJANA d.o.o.
13	ENERGOPLAN d.d.
14	FACTOR BANKA d.d.
15	FUTURA DDB d.o.o.
16	GEOPLIN d.o.o.
17	GRADBENO PODJETJE BEŽIGRAD d.d.
18	GRADIS, GRADBENO PODJETJE LJUBLJANA d.o.o.

19	HYPO LEASING d.o.o.
20	HYUNDAI AVTO TRADE
21	KPL d.d.
22	LHB FINANCE LJUBLJANA d.o.o.
23	LJUBLJANSKE TRŽNICE d.o.o.
24	LJUBLJANSKI URBANISTIČNI ZAVOD d.d.
25	MARAND d.o.o.
26	MEDIA POLIS d.o.o.
27	LEK d.d.
28	PARKPLAN d.o.o.
29	RAM 2
30	RUJZ DESIGN d.o.o.
31	SALBATRING INTERNATIONAL
32	SOFINA d.o.o.
33	TABOR LJUBLJANA d.d.
34	VELO d.d.
35	VOLVO AVTOCENTER LEKŠE d.o.o.
36	ŽALE JP d.o.o.



Ko ste z najboljšim, je vse dosegljivo.

PIRELLA

MOBITEL d.d., 1537 Ljubljana



Poleg priznanja za **tehnično najboljšo omrežje** je družba Mobitel prejela še priznanji za **odlično in zaupanja vredno blagovno znamko**.



WWW.MOBITEL.SI

*Najmočnejše vezi so tiste,
ki jih ne vidimo.*