

Varna pot



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



Vozimo pametno!



Kazalo

SPV

2. evropski dan varnosti 3

Posvet z mentorji
prometne vzgoje 4

Varnost v cestnem prometu na
lokalni ravni — konferenca ETSC 6

Posvet predsednikov in tajnikov
občinskih svetov za preventivo
in vzgojo v cestnem prometu 7

BESEDA STROKOVNJAKA

Mobilnost v mestih 7

AKTUALNO

Svetovni dan spomina na žrtve
prometnih nesreč 12

ZGODOVINA CESTNEGA PROMETA

Tramvaj 14

OSEBNI PORTRET

Cigani ljubijo pesmi
Nenad Ljubotina, skupina Škar 15

ŠOLA, VRTEC

Prometni dan
Šmartno pod Šmarno goro 18

Prometni dan na
OŠ Trnovo 19

Dan prometne in splošne varnosti
na OŠ Nove Jarše 21

Prometni dan na
OŠ Dravlje 22

Projekt
otrok, policist za en dan 24

ZNANO, NEZNANO

Dos Extreme
- dirka okoli Slovenije 25

AKCIJE

Pasavček 26

Sprejem pri županu v tednu
prometne varnosti 27

Zaključek prireditve Varno na poti
v šolo in domov 28

Alkohol ubija
največkrat nedolžne 29

Preventivna akcija bodi previden ... 30

OTROŠKI KOTIČEK 34

DONATORJI

IN SPONZORJI 35

Vozimo pametno!



Spoštovane bralke in bralci!

Nesreča ne počiva nikoli, nikjer in za nikogar. Lahko si znan politik, športnik, zvezdnik največjega formata, pa te ne bo obšla, ker »si nekdo«. Alkohol deluje na vse enako. Na brezdomca, zdravnika, svetovnega prvaka, znanega politika, mesarja, direktorja, rudarja, župana, poštarja ... Na cesti, na smučišču, v vodi, v zraku. Napij se ga, pojdi v katerokoli prevozno sredstvo, ga upravljaljaj in moli, da boš tokrat srečno zvožil – svoje življenje.

Čeprav se dovoljuje, na nek način celo »spodbuja« upravljanje vozil v kombinaciji z alkoholom.

Vsi vemo, kaj pomeni NIČ. Pomeni točno to: NIČ! Torej, v tem primeru bi vsi vedeli, da ničesar, kar vsebuje alkohol, ne smem popiti in potem voziti!

Ampak, če popijemo enega ali dva kozarčka, nekateri morda lahko celo tri, število »dovoljenih« popitih kozarčkov alkoholne pijače je odvisno od več dejavnikov, lahko vseeno vozimo, saj je DOLOČENA KOLIČINA POPITEGA ALKOHOLA DOVOLJENA.

Pa pustimo vendar, da ima vsak možnost izbire, tudi to, da ne popije ničesar pred vožnjo.

Ker če je nekaj dovoljeno, je dovoljeno in ljudje to tako razumemo. In dovoljenemu radi še malo dodamo, dovoljeno prekoračimo. Sicer pa psihologi, zdravniki in drugi strokovnjaki dobro poznajo človekov način razmišljanja, delovanje možganov, reakcije v tem in onem stanju ...

Posamezniki poznamo sebe in vemo, kako je, če spijemo en kozarček vina ali dva, morda dva piva ipd. Zagotovo nekaj čutimo, zagotovo pa ne isto, kot če bi popili dva kozarca vode.

Zanimivo je, da se neprivezanost z varnostnim pasom kaznuje (razen nekaterim z določenimi zdravstvenimi težavami), torej ni dovoljeno biti neprijet; da kjer je parkiranje prepovedano, to natančno pomeni, da se tam ne sme parkirati, ker sicer ti avto odpelje »pajek«, ti na avto pritrdijo lisice, dobiš plačilni nalog; da ni dovoljeno voziti po avtocestah brez vinjete, kar redno kontrolirajo, ustavljajo in neupoštevanje tega zakona kaznujejo; da je prepovedana uporaba mobilnih telefonov med vožnjo, kar se tudi kaznuje (prepovejo naj tudi prostoročno telefoniranje, ker bo za vse nas bolj varno, če se bomo posvečali le vožnji) in še in še prepovedanih oz. nedovoljenih stvari bi lahko našli.

Dovoljena pa je prisotnost določene količine alkohola v krvi, kadar upravljaš vozilo!?

Srečno in varno pot vam želim!

Mira Vidmar Kuret

Glasilo VARNA POT

Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Slavko Slak
Sekretar Zvone Milkovič
Cvetka Škof
Mira Vidmar Kuret

Odgovorni urednik

Sekretar Zvone Milkovič

Lektorica

Vanda Bedenk

Tehnično urejanje in oblikovanje

PANOCOPY printstudio

Tisk

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

Naklada

600 izvodov

Naslov uredništva

SPV MOL, Trg MDB 7, 1000 Ljubljana
Tel.: 01/306 17 70, 306 17 71
e-mail: zvone.milkovic@ljubljana.si
www.ljubljana.si/zamecane/izmesneuprave/
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 CD - zgoščenki skupaj z natis-njenim besedilom ali ga pošljite po e-pošti. Navedite svoj točen naslov, tel. št. in naslov e-pošte. Zapišite nekaj stavkov povzetka besedila (kot uvod v članek). V besedilu označite mesto fotografij, slikovnega gradiva ... in podnapise (če so). Za naslov in podnaslove uporabite krepki tisk in različne velikosti črk. Nove odstavke označite z dvojnimi presledkom med vrsticami.

Fotografije priprnite v jpg formatu ali pošljite original. Število fotografij k vsakemu članku je največ pet oziroma več, če dopušča prostor.

2. EVROPSKI DAN VARNOSTI

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

Na podlagi resolucije Organizacije združenih narodov A/RES/60/5 o izboljšanju varnosti v cestnem prometu sta Ekonomska komisija OZD z Evropo (ECE OZN) in Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) skupaj razglasila 1. globalni teden ZN za varnost na cestah, ki je bil od 23. do 29. aprila 2007. V tem tednu, 27. aprila 2007, je Evropska komisija razglasila tudi 1. Evropski dan varnosti v cestnem prometu. Vsi dogodki in prireditve, so bili usmerjeni predvsem v ukrepe za večjo varnost mladih v cestnem prometu.

V letu 2008 je 2. evropski dan varnosti v ponedeljek, 13. oktobra, v Parizu. 2. evropski dan varnosti bo posvečen varnosti cestnega prometa v naseljih, kjer se križajo poti različnih udeležencev v prometu, tudi tistih najbolj ranljivih ter različne vrste prometa.

Vsebinska opredelitev, da je Drugi evropski dan varnosti namenjen predvsem dogodkom in razpravam o varnostih v naseljih, je zelo ustrezna tudi za Slovenijo, saj imamo v naseljih še vedno izredno visok delež žrtev zaradi posledic prometnih nesreč.

Ministrstvo za promet Direkcija RS za ceste, SPVCP je predlagal, da na občinah organiziramo v Tednu prometne varnosti, ki sovpada s Tednom otroka (letos je to od 6. do 12. oktobra 2008), aktivnosti na osnovnih šolah na 2. evropski dan prometne varnosti dne 13. oktobra 2008 – prireditve Ulice otrokom.

V Ljubljani smo leta nazaj zaznamovali z organizacijo in izvedbo prometnovzgojne prireditve. Te so se udeleževali predvsem učenci osnovnih šol, občani, lokalne skupnosti, društva in inštitucije. Udeležence v prometu smo opozarjali na nevarnosti v cestnem prometu, na šibkejši položaj otrok, na to, da morajo dosledno spoštovati prometne predpise. Državo, lokalno skupnost in inštitucije, ki delujejo v prometu, pa na njihovo odgovornost pri zagotavljanju nemotenega in varnega prometa.

S praktičnimi prikazi prometnih situacij, ki se pogosto končajo z nesrečo, smo opozarjali na nevarne situacije in ponazarjali, kako morajo ukrepati vozniki in pešci, da se ne zgodi nesreča.

Zadnja leta smo prometne dneve pomagali organizirati na osnovnih šolah. Predlagali smo, da iste organizirajo tudi letos in izkoristijo našo pomoč. Želeli smo, da bi bil v vsakem delu mesta (npr. v vsaki četrtini skupnosti) vsaj en tak prometni dan.

Nekateri predlogi za organizacijo in izvedbo prometnih dni so bili:

- risanje na prometnih površinah pred šolo (cesta, parkirišče) ali na igriščih,
- prikaz prometne ureditve v okolici šol, npr. s prikazom načrta varnih šolskih poti; lahko samo za domicilno šolo ali pa za vse šole, ki sodelujejo,
- predavanja o varnem kolesu, izletih s kolesom v naravo,
- predstavitev kresničk, odsevnih trakov in oblačil, ki zagotavljajo večjo vidnost otrok,
- izobraževanje v računalniški učilnici na prometno vzgojnih programih (zgoščenka Varo s kolesom v šolo),
- predavanja na temo Zaščitna čelada,
- sodelovanje z avtošolami in Izpitnim centrom (priprava in izvedba izpita H-kategorije, simulator vožnje),
- predstavitev starodobnih vozil,
- ogled filma, videokasete ali diapozitivov o prometni varnosti,
- izvedba spretnostne vožnje na kolesih (poligon), poznavanje prometnih znakov in predpisov, odpravljanje napak in manjša popravila kolesa,
- izdelava spisov ali risb na temo prometne varnosti,
- likovne oz. modelarske delavnice na temo varnosti v cestnem prometu,
- odprtje razstave že prej izdelanih slik ali pa razglasitev najboljših spisov, če so bili le-ti izdelani že prej,
- JUMICAR
- prikaz delovanja šolske prometne službe,
- prikaz prometnih situacij na prometnih prtihih za učence nižjih razredov,
- predstavitev pravilno opremljenih koles, koles z motorjem, varnostnih čelad,
- prikaz dejavnosti in opreme policije, gasilcev, reševalcev, Rdečega križa, mestnega redarstva...,
- predstavitev Šole rolanja, varno rolanje,
- preizkus naprav za prikaz fizikalnih zakonitosti pri trkih,
- priložnostni kulturno zabavni program na temo prometne varnosti itd.

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

Prireditve na šoli lahko traja le nekaj ur ali pa ves dan. Dan izvedbe izbere vodstvo šole, ki organizira prireditve.

Glavni organizator je Osnovna šola, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je organizatorjem pomagal kolikor je mogoče. Enako podporo smo dobili tudi od drugih sodelavcev: Policijske uprave Ljubljane, Reševalne postaje, Gasilske brigade, ZŠAM, Mestnega redarstva, AMD in Avtošole.

Prometne dneve so organizirale v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL osnovne šole Vide Pregarc, Dravljice, Jarše in Zadobrova.

Dne 10. oktobra je učence osnovnih šol iz Ljubljane sprejel župan Mestne občine Ljubljana Zoran Janković iz 38 osnovnih šol: Bičevje, Božidarja Jakca, Danile Kumar, dr. Vita Kraigharja, Dragomelj, Dravljice, Franca Rozmana Staneta, Franceta Bevka, Hinka Smrekarja, Jožeta Moškriča, Karla Destovnika Kajuha, Ketteja in Murna, Kolezija, Koseze, Ledina, Livača, Majde Vrhovnik, Martina Krpana, Milana Šuštaršiča, Miška Kranjca, Nove Fužine, Nove Jarše, Oskarja Kovačiča, Poljane, Prežihovega Voranca, Riharda Jakopiča, Savsko naselje, Sostro, Spodnja Šiška, Šmartno pod Šmarno goro, Valentina Vodnika, Vide Pregarc, Vižmarje Brod, Vodmat, Vrhovci, Zadobrova, Zalog in ZU Janeza Levca. Učenci so županu predstavili prometno problematiko in ureditev prometnih razmer v svojih šolskih okoliših. Župan je pozorno poslušal predloge in pobude, ter predstavil v zvezi s tem že planirane ukrepe oz. če teh ni bilo, obljubil proučitev vsakega posameznega predloga oz. pobude s strani Mestne uprave in služb ter na tej podlagi rešitve, ki bi izboljšale varno pot učencem v šolo in domov.

Ob 2. evropskem dnevu prometne varnosti so na Osnovni šoli Trnovo, Šmartno pod Šmarno goro, Brezovica in Podružnično šola Notranje Gorice izvedli akcijo Ulice otrokom. Pred osnovnimi šolami je v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, z ZŠAM Dolomiti izvedena zapora občinskih cest in na tako zaprti površini organizirali aktivnosti skupaj s šolo in stalnimi sodelavci – policijo, mestnim redarstvom, gasilci, reševalci, Top stilom, MP DRSC SPVCP, Avtošolo AMZS, s predstavitvijo opreme in aktivnosti. Otroci so na zaprtih površinah risali na temo prometa, ustvarjali v učilnicah, se izražali v delavnicah, pisali in risali v povezavi s prometnimi vsebinami.

Možne vsebine prometnega dne, ki so bile predlagane s strani MP DRSC SPVCP so:

Otroci – 1. triada: lutkovna predstava s prometno vsebino oz. glasbeni program, risanje, modeliranje ... ustvarjalne delavnice, prikaz pravilne uporabe varnostnega sedeža (nagrade za pravilno uporabo), program Kolesarček

Otroci – 2. triada: lutkovna predstava, predavanje s kolesom v promet, program Jumicar, prometni kviz, seznanev z načrtom Varne poti v šolo, anketa o ureditvi prometa v okolici šol.

Otroci – 3. triada: lutkovna predstava, predavanje Z mopedom v promet, prometni kviz, spretnostni poligon in vožnja v prometu, izdelava ocene prometne varnosti v okolici šole.

Starši – popoldanski del: predstavitev aktivnosti otrok – razstave, dramske igre, kratka predavanja in predstavitev, diskusija ali voden pogovor na temo Varnosti otrok v šolskem okolišu.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je predlagal še dodatne vsebine za aktivnosti na osnovnih šolah.



Dejavnosti v projektu Ulice otrokom poteka jo sočasno na vseh lokacijah, in sicer: prikaz prometne ureditve v okolice šole, s prikazom načrta varnih poti v šolo, izvedba spretnostne vožnje na poligonu, poznavanje prometnih znakov in predpisov, odpravljanje napak in manjša popravila kolesa, izdelava spisov ali risb na temo prometne varnosti, likovne oz. modelarske delavnice na temo Varnost v cestnem prometu, odprtje razstave že prej izdelanih slik in razglasitev najboljših spisov, predavanje na temo zaščitne kolesarske čelade, risanje na prometni površini pred šolo, prikaz prometnih situacij na prometnih prtihi za učence nižjih razre-

dov, predstavitev pravilno opremljenih koles, koles z motorjem, varnostnih čelad, predstavitev kresničk in oblačil, ki zagotavljajo večjo vidnost otrok.

Dodatne dejavnosti Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, ki so namenjene za popestritev Programa aktivnosti so bile: naprave za preizkus fizikalnih zakonitosti pri trkih v prometnih nesrečah (stopko, vage, alkokotest, avtosedeži) prikaz dejavnosti in opreme: policije, gasilcev, reševalcev, Mestnega redarstva, AMZS Avtošola – simulator vožnje za H kategorijo.

Mestna uprava je na predlog OŠ Vide Pregarc in Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL uredila cono umirjenega prometa pred snovno šolo kot trajni ukrep.

Nekaj svojih prispevkov o aktivnostih v času Tedna prometne varnosti – Prometnih dni na osnovnih šolah in v 2. evropskem dnevu varnosti so šole predstavile same.

Sekretar Zvone Milkovič
SPV CP MOL

POSVET Z MENTORJI PROMETNE VZGOJE

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je organiziral že tradicionalni posvet za mentorje prometne vzgoje ob zaključku leta v Kongresnem centru MONS dne 11. decembra 2008. Posvet je bil organiziran že trinajsto leto zapored in se ga je udeležilo izjemno število mentorjev prometne vzgoje iz osnovnih šol (51 mentorjev) in članov ter stalnih sodelavcev sveta.

Uvodni del posveta in pozdravni nagovor je imel sekretar sveta Sekretar Zvone Milkovič, kasneje se je pozdravnemu nagovoru pridružil še predsednik Sveta Slavko Slak.

Na posvetu so bile predstavljene teme: Evropski projekt VAMOS, predstavitev simulatorja varne vožnje za H-kategorijo, prometna varnost na območju Mestne občine Ljubljana, prometna problematika v zvezi z opravljanjem kolesarskih izpitov in tekmovanja. Kaj več o prometu ter pregled opravljenega dela s programom dela za leto 2009 s poudarkom na večjih projektih.

Evropski projekt VAMOS je predstavila Mateja Markl iz Ministrstva za promet, Direkcije RS za ceste, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in pri tem poudarila, da gre za spodbujanje preventivnega dela na področju prometne varnosti na lokalni ravni in da je projekt na polovici svojega časovnega obdobja, v katerega je vključenih poleg Slovenije še pet evropskih držav in kot modelna država Nizozemska ter Svetovna organizacija za preventivo in prometu.

V Sloveniji v projektu sodelujejo 22 slovenskih občin, med njimi je tudi Mestna občina Ljubljana, ki se je med drugimi aktivnostmi odločila za razvijanje projekta Šolske prometne službe – prostovoljcu na poti v šolo. Projekt teče na dveh osnovnih šolah kot pilotski projekt.

V nadaljevanju je bila predstavljena vsebina dela prostovoljcev, njihova organizacija, motivacija in priprava za izvajanje različnih nalog na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu. Po področjih je bilo opredeljeno, kaj je prostovoljno delo, zakaj so prostovoljci na lo-



kalni ravni pomembni, kdo so potencialni prostovoljci, motiviranost, kako postati prostovoljec, kaj se ponuja prostovoljcu, kako ga voditi, podpirati, nagrajevati in kako načrtovati akcije v zvezi s prostovoljci.

V nadaljevanju je sekretar Sekretar Zvone Milkovič predstavil delo s prostovoljci – Šolsko prometno službo na dveh osnovnih šolah (Trnovo, Šmartno pod Šmarno goro) v sklopu projekta VAMOS na lokalni ravni. Skupaj z MP DRSC SPVCP se ob začetku novega šolskega leta 2008/2009 izobraževalno skupino 18 prostovoljcev predvsem iz vrst Združenja šoferjev in avtomehanikov ljubljanske regije in predstavitev projekta na novinarski konferenci. V sklopu delovanja šolske prometne službe je bilo zagotovljena oprema za prostovoljce v skladu z Zakonom o varnosti cestnega prometa in Pravilnikom o cestno prometni signalizaciji. Opremo sestavlja telovnik živo rumene barve z vdelanimi odsevnimi trakovi in znaka USTAVI na 2-metrskem drogu. Na vsaki osnovni šoli delujeta po 2 prostovoljca v paru. Šola je centralno dogajanje s koordinatorjem, kjer so se izvajali tudi vsi koordinacijski sestanki, predvsem poziv staršem, starim staršem, društvom in druženjem, ki delujejo v šolskem okolišju, da se vključijo v projekt kot prostovoljci, kar je bil tu-

di osnovni namen pilotskega projekta. Odziv staršev in ostalih na osnovni šoli je bil tako slab, da so delo šolske prometne službe – celoletno šolsko prometno službo prevzeli člani Združenja šoferjev in avtomehanikov Dolomiti.

Negativno pri uvajanju šolske prometne službe v pilotskem projektu je bilo nedvomno slab odziv staršev, starih staršev, članov društev in drugih, ki delujejo v šolskem okolišju, razpršenost prihodov in odhodov v šolo v dopoldanskem in popoldanskem času, osebni prevozi kljub zagotovilom letnih kart javnega prevoznika LPP, pomanjkljiva oprema v slučaju slabega vremena, pripombe na velikost znaka USTAVI, kljub izobraževanju delno pomanjkanje znanja in spretnosti pri delovanju na prehodu in pri tem pogrešana večja samoiniciativnost in koordiniranost delujočega para prostovoljcev, šibka baza prostovoljcev in v zvezi s tem težave z zamenjavo in preveč razpršen popoldanski odhod učencev (kosilo, podaljšano bivanje, odhod otrok s starši).

Kljub vsem težavam in naporom je bilo potrebno nekaterim izreči zahvalo, saj še vztrajajo v projektu, ki je lahko rečemo zgodovinski, saj gre za novost v Sloveniji in na lokalni ravni, ki je sicer v Evropi uveljavljen.



V zvezi s tem smo povabili prostovoljce, ki so bili v izobraževalnem seminarju ob začetku šolskega leta in jim podelili potrdila o usposobljenosti prostovoljca za delovanje v šolski prometni službi.

Član Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL Janez Garbajs in Dejan Letnar iz Avtošole AMZS sta predstavila simulator vožnje za H-kategorijo – Kolo z motorjem, ki so si ga prisotni udeleženci seminarja z zanimanjem ogledali in najbolj pogumni tudi preizkusili.

Član Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL Milan Kotnik, predstavnik Policijske uprave Ljubljana je predstavil prometno varnost za področje Mestne občine Ljubljana za obdobje prvega polletja leta 2008. Pri tem je poudaril, da je prometna varnost glede na obravnavane prometne nesreče IV. kategorije slabša, saj se je zabeležilo več prometnih nesreč s smrtnim izidom kot v letu 2007; med njimi otrok, star 3 leta. Zgodilo se je skupaj 2151 nesreč od tega 8 s smrtnim izidom, 67 s hudo telesno poškodbo in 537 z lahko telesno poškodbo. Primerjalno se je v letu 2008 zgodilo 2051 prometnih nesreč, kar je za 16 % manj kot vseh nesreč v letu 2007. Največ prometnih nesreč se je zgodilo zaradi nepravilnega premika



vozila, neupoštevanje prednosti, neprilagojene hitrosti in neustrezne varnostne razdalje. Največkrat so bili udeleženci vozniki osebnih avtomobilov, ki so bili tudi med največjimi povzročitelji prometnih nesreč. V prometnih nesrečah je bilo največ mrtvih pešcev. Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so bile v zmanjšanem številu, vendar so bile najhujše posledice prevelike. Med otroki do 18. leta starosti so bile prometne nesreče z udeležbo otrok v upadanju, vendar je v eni prometni nesreči umrl otrok do 7 let starosti.

Predstavitve prometne problematike v zvezi z opravljanjem kolesarskih izpitov in Tekmovanja Kaj veš o prometu sta podala član sveta Bogomil Polajnar in član Izpitnega centra Ljubljana Borut Binter. Poudarila sta, da je namen njihove predstavitve boljše delovanje na področju izobraževanja in tekmovanja kolesarjev. Pri tem sta poudarila, da je na šolah premalo zagotovljenih ur za prometno vzgojo, zlasti za dodatno usposabljanje pri opravljanju kolesarskih izpitov in v zvezi s tem boljšo pripravljenostjo na tekmovanju Kaj veš o prometu. Predstavljene so bili nekateri modeli izobraževanja in usposabljanja ter opozorila na najpogostejše napake, ki se dogajajo na kolesarskih tekmovanjih. Pregled opravljenega dela in pričakovano sodelovanje v letu 2009 je predstavil sekretar Sveta

Sekretar Zvone Milkovič in pri tem poudaril, da je vse tisto, kar je bilo programsko načrtano v letu 2008 uresničeno v obliki rednih dejavnosti, prometnovzgojnih akcijah in drugih nalogah.

Sodelovanje z mentorji in osnovno šolo bo temeljilo predvsem na področju kolesarskih izpitov, zagotavljanju varne poti v šolo, akciji MENTOR, zagotavljanju rumenih rutic, kresničk in odsevnih trakov, Občinskem in državnem tekmovanju Kaj veš o prometu, v akcijah, kot so BODI preVIDEN, alkohol, PASAVČEK, ETM in DBA, izdaja glasila VARNA POT, opremljanje prometnih kotičkov v vrtcih, ažuriranju načrtov varnih poti, sodelovanju z MP DRSC, SPVCP, Policijsko upravo Ljubljana, ZŠAM ljubljanske regije, Gasilsko brigado, Reševalno postajo, Mestnim redarstvom, društvi, združenji in avtošolami. Osnovni cilj bo zagotavljanje pogojev za delo na osnovnih šolah na področju prometne vzgoje in pomoč mentorjem ter umirjanje prometa pred šolami in vrtci in v zvezi s tem zagotavljanje varnih poti v šolo in domov.

Posvet se je zaključil s tradicionalnim družabnim srečanjem z mentorji, člani sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in stalnimi sodelavci.

Pripravil Sekretar Zvone Milkovič



VARNOST V CESTNEM PROMETU NA LOKALNI RAVNI – KONFERENCA ETSC

Ministrstvo za promet Republike Slovenije v sodelovanju z European Transport Safety Council (ETSC) je organiziralo 5. decembra 2008 posvet Varnost v cestnem prometu na lokalni ravni »PIN Talk« v Hotelu MONS.

Indeks kazalcev uspešnosti na področju varnosti v cestnem prometu (Road Safety Performance Index – PIN) je bil vzpostavljen junija leta 2006 z namenom primerjave uspešnosti držav na področju cestne prometne varnosti in vključuje 30 držav (www.etsc.be/PIN.php).

Evropski svet za prometno varnost (ETSC) je neodvisna in neprofitna organizacija s sedežem v Bruslju. Njegov cilj je zmanjšati število prometnih nesreč v Evropi, prizadeva si prepoznati in spodbujati ukrepe, ki temeljijo na raziskavah in imajo visok varnostni potencial. Vključuje 42 nacionalnih in mednarodnih organizacij iz vse Evrope, ki se ukvarjajo z varnostjo v prometu (www.etsc.be).

Na posvetu so bile predstavljene teme:

- ETSC Indeks kazalcev uspešnosti na področju varnosti v cestnem prometu – varnost cestnega prometa v Sloveniji v kontekstu EU
- Varnost prometa na lokalni ravni
- Izkušnje Velike Britanije na področju lokalne varnosti.

Strokovnjaki, ki so sodelovali na posvetu, so razpravljali v skladu s splošnim trendom za zmanjšanje števila smrtnih žrtev, kar je tudi osnovni cilj Evropske unije, in sicer do l. 2010 razpoloviti število smrtnih žrtev na cesti. V Sloveniji se ta trend ne uresničuje v skladu s pričakovanji, saj se je število smrtnih žrtev v Sloveniji v letu 2007 povečalo za 5 % glede na leto 2001. Ta porast je daleč od meje povprečnega letnega zmanjšanja za 7,4 %, ki bi jo države članice EU morale doseči, če želijo uresničiti cilj do leta 2010. Leto 2008 bo po skoraj desetletju utegnulo postati prav dobro leto za varnost uporabnikov cest v Sloveniji. Med tem ko je število žrtev prometnih nesreč le skromno upadalo od leta 2001 in se celo povečalo v letu 2007, pa začasni podatki za leto 2008 kažejo, da bo Sloveniji morda uspelo obrniti ta trend.

Strokovnjaki so razpravljali tudi o podrobnih podatkih glede na posamezne regije in tipe cest. Kar zadeva regionalne razlike je bilo omenjeno, da se več kot 57 % nesreč s smrtnim izidom na cesti zgodi le v treh od dvanajstih statističnih regij v Sloveniji. Hkrati je poudarjeno, da se na lokalnih cestah zgodi sorazmerno visok delež nesreč s smrtnim izidom (37 %) primerjano z deležem, ki ga imajo lokalne ceste v celotnem prometu. Podatki kažejo, da je treba

še veliko postoriti na lokalni ravni, da bi dosegli nacionalno raven prometne varnosti predvsem v luči sprejemanja programov varnosti cestnega prometa na lokalni ravni.

Tveganje v nesrečah s smrtnim izidom po PIN kazalcih je najvišje v savinjski, podravski, pomurski in notranjsko – kraški regiji, delež umrlih po pokrajinah je bil najvišji v savinjski, podravski in osrednjeslovenski regiji.

Prikaz dejanskega števila mrtvih v prometnih nesrečah v Republiki Sloveniji.

Leto	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	278	269	242	274	258	262	293

Prikaz dejanskega števila mrtvih v prometnih nesrečah v Mestni občini Ljubljana

Leto	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	13	13	21	16	19	18	34



V predstavitvi varnosti cestnega prometa na lokalni ravni je med drugimi sodeloval tudi župan Mestne občine Ljubljana Zoran Jankovič, ki je predstavil uresničevanje prometne politike za izboljšanje prometne varnosti na lokalni ravni v luči poglobljenega izobraževanja, zagotavljanja boljše infrastrukture, spodbujanja uporabe javnega prevoza, sodelovanja med državo in Ljubljano in urejanja mirujočega prometa, predvsem v spalnih naseljih.

Izkušnje Velike Britanije – grofije Norfolk je predstavil strokovnjak Stuart Hallett, ki je poudaril, da ima njihova grofija izjemen prispevek k zmanjšanju števila mrtvih v skupnem državnem merilu. Finančno imajo zagotovljena sredstva s strani vlade preko razvojnih skladov posebnih inovativnih ukrepov, ki jih dodatno stimulira vlada.

Izvajajo predvsem aktivnosti na lokalni ravni, ki so opredeljene v varnostnih načrtih, usposablajo lokalno prebivalstvo in vzdržujejo obsto-

ječo infrastrukturo. Dejavnosti so izvedene tudi v obliki akcij, ki so osredotočene na otroke, kolesarje, srednješolce, motoriste ter mlajše in starejše voznike. Imajo nadzor in upravljanje nad stacionarnimi radarji. Nesreč ni veliko, so pa posledice ponavadi hujše in so povzročitelji le-teh motoristi, katere posebej obravnavajo in izobražujejo. Obdelani kazalci uspešnosti so pomembni pri oblikovanju novih prometnih politik na področju varnosti v cestnem prometu.

Pomemben del strategij je lokalno partnerstvo med policijo, zdravstveno službo, avtocestno agencijo, gasilci, reševalci, sveti za varnost in nevladnimi organizacijami.

Na koncu se je posvet zaključil z nekaj vprašanji in odgovori na temo prometne varnosti na lokalnem nivoju.

Pripravi: Sekretar
Zvone Milkovič



Vozimo pametno!

ŽELIMO VARNO POT V ŠOLO!

POSVET PREDSEDNIKOV IN TAJNIKOV OBČINSKIH SVETOV ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU

Dne 14. novembra 2008 smo bili udeleženci posveta predstavnikov občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je bil v prostorih Kongresnega centra JGZ Brdo. Posebna pozornost je bila posvečena dogovoru o izvedbi akcij, ki potekajo v okviru Nacionalnega programa varnosti v cestnega prometa in kako organizirati delo v občini, kjer občinski svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ni aktiven oz. kako izboljšati delo in sodelovanje z vsemi drugimi organi in organizacijami.

Program posveta je zajemal sklope:

- Izvajanje Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa na lokalni ravni in izvajanje akcij v letu 2009 z vlogo občinskih

svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu s predstavitev lokalnih programov Občine Prevalje, Moste – Komenda in Ptuj.

- Izvajanje projektov VAMOS in revitalizacija občinskih svetov na lokalni ravni s predstavitvami prostovoljnega dela v projektu Pasavček v občini Maribor, prometno tehničnega dneva na OŠ Orehek v občini Kranj in preventivni projekt Varo po cestah v Pomurju v občini Murska Sobota – medgeneracijsko sodelovanje.
- Mobilnost mladih in starejših udeležencev cestnega prometa s temami: Otroci in promet, Težave mladostnikov v prometu, Značilnosti vožnje novih voznikov, Preventivno delovanje in zmanjševanje ranljivosti kritičnih skupin, Starejši in promet – potrebe in možnosti, Mobilnost starejših v prometu, Vloga psiholoških pregledov kritičnih sku-

pin voznikov, Razvoj sistema pasivne in aktivne varnosti v avtomobilih in Kako AMZS predstavlja zmogljivejši elektronski sistem za večjo varnost.

- Primeri dobre prakse za večjo varnost prometa na lokalni ravni s predstavitev projekta Neodvisen – občine Nova gorica, Zapelj me varno – občin Izola, Koper in Piran ter prometna varnost Obnovimo znanje – ohranimo življenje – občina Ravne na Koroškem.

Posveta se je udeležil član Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Stane Žerovnik.

Pripravil Sekretar
Zvone Milkovič

MOBILNOST V MESTIH

Urbana središča v evropskem prostoru si v zadnjem desetletju prizadevajo, da bi svoj prostorski razvoj usmerjala čim bolj skladno z načeli trajnostnega razvoja, ki so postala vodilna paradigma razvojnih smernic Evropske unije, kar se kaže tudi na področju prometnega in urbanističnega načrtovanja. Tudi mesta v Sloveniji (RS) se srečujejo s problemi neusklajenosti prostorskih rešitev, ki so posledica pospešenega razvoja uporabe osebnega avtomobila. Pravzaprav so ti problemi predvsem posledica nepovezanega obravnavanja rabe prostora in prometa. Rezultati takšnega prostorskega načrtovanja so vidni predvsem v prometnih zastojih, pomanjkanju parkirnih mest, nepravilnem parkiranju, večjem številu prometnih nesreč, neurejenem in nepovezanem kolesarskem omrežju, v nizki kakovosti prevozne storitve javnega potniškega prometa (JPP), v povečevanju suburbanizacije, kar pa se vse skupaj odraža v nizki kakovosti življenja v mestih. Slednja se nanaša predvsem na onesnaženje zraka, povišane ravni hrupa in neenake možnosti vključevanja v promet vseh udeležencev v prometu, kot so otroci, starejši, invalidi in druge hendikepirane osebe. Največ odločitev o izbiri oblike mobilnosti se sprejme v lastnem domu, zato je dom največji generator potovanj. Tako je treba zlasti v pretežno stanovanjskih območjih zagotoviti ustrezno infrastrukturo za kolesarski in javni potniški promet; pomembno je tudi spodbujanje uporabe trajnostnih oblik mobilnosti. Prav osveščanje prebivalcev je pomemben dejavnik za izboljšanje modal splita v prid trajnostnim oblikam mobilnosti.

MOBILNOST V SLOVENIJI

Tudi urbana središča v RS se srečujejo z izrazito rastjo prometa osebnih vozil. Rezultat so preobremenjene prometnice in obremenjena mestna središča z osebnimi vozili; tako so motorna vozila parkirana na pločnikih, avtobusnih postajališčih, zelenicah, podhodih itd., kar prikazuje slika 1. Širina problema je povezana tudi z gospodarsko razvitostjo države. Tako se je stopnja motorizacije v RS v obdobju od leta 1990 do leta 2005 povečala z 285 na 472 osebnih vozil na tisoč prebivalcev (Statistični urad RS). Država je v 90-tih letih na navedene težave odgovorila s prometno politiko, ki je bila izrazito infrastrukturno naravnana. Sprejet je bil zelo obsežen Nacionalni program izgradnje av-



Slika 1: Parkirana motorna vozila

(levo Ljubljana vir: <http://www.dnevnik.si/novice/slovenija/1042232464>, 2009); desno Maribor



tocest, ki je trenutno v zaključni fazi izvajanja. V tem obdobju so se prav tako izvedle števil-

ne investicije na preostalih državnih in mestnih cestah.



Težave zastojev in preobremenjenosti mestnih središč so se skušale odpraviti zgolj z izgradnjo dodatne infrastrukture – predvsem cest in šele v zadnjem obdobju je mogoče zaslediti določene investicije na področju javnega potniškega prometa ter druge ukrepe na področju upravljanja prometnih tokov, kot npr. načrti uvedbe enotnih vozovnic. Ukrepi na področju upravljanja prometnega povpraševanja in upravljanja mobilnosti so sicer navedeni v določenih državnih dokumentih, vendar se v praksi dejansko ne izvajajo. S tem smo formalno sicer zadostili potrebam po uskladitvi nacionalne zakonodaje z evropskimi usmeritvami, na izvedbeni ravni pa le-teh ne udeležujemo. Posledica je večja uporaba osebnega vozila, ki se je v Ljubljani med leti 1994 in 2003 povečala za 52 % (Guzelj, T. in drugi 2003, 21). V istem časovnem obdobju se je uporaba javnega potniškega prometa zmanjšala za 30 % in število pešcev za 7 % (ibid., 21). Edini pozitivni trend na področju trajnostne mobilnosti se je zgodil na področju kolesarskega prometa, ki se je v tem časovnem obdobju povečal za 20 % (ibid., 21). Cestni promet še vedno narašča za 3–4 % letno (Teza za trajnostno prometno politiko, 2006). Več kot 83 % potniških kilometrov se opravi z osebnim vozilom, kar Slovenijo uvršča med države z visoko odvisnostjo od osebnega vozila. Slednje dokazuje tabela 1 tako po lastništvu osebnega vozila kot tudi po odstotku potovanj z osebnim vozilom.

Začarani krog se je sprožil pred petnajstimi leti in še ni prekinjen. Po podatkih popisa (Surs, 2002) imamo v Republiki Sloveniji izjemno nizke procenete uporabnikov JPP za potovanja na delo. Od 642.278 oseb, ki uporabljajo motorizirane načine prihoda na delo, jih osebni avto uporablja kar 88 %, medtem ko JPP uporablja 12 % ali 76.881 oseb, od tega 10,5 % uporablja avtobus in le 1,5 % tirni prevoz. Tako nizek odstotek je v Evropi redkost. Ekstremno nizek je odstotek uporabnikov železnice, tako nizkega ne najdemo nikjer drugje.

Celotni eksterni stroški prometa za leto 2002 so bili za Slovenijo ocenjeni med 6,6 in 9,4 % BDP oziroma med 1,7 in 2,3 mrd EUR, odvisno od različnih scenarijev emisij toplogrednih plinov (Teza za trajnostno prometno politiko, 2007). Presenetljiv ni tudi podatek, da so v letu 2005 gospodinjstva porabila 16,2 % sredstev za transport (v letu 2004 15,7 %), kar je za 0,3 % več kot za hrano in brezalkoholne pijače (Statistični urad RS).

TRAJNOSTNA MOBILNOST V ZAKONODAJI IN PROMETNEM NAČRTOVANJU

Slovenska zakonodaja na nacionalnem nivoju prednostno obravnava okolju prijaznejše oblike mobilnosti. Ustrezno so zastavljene prioritete pri dostopnosti do peš, kolesarskega in javnega potniškega prometa (Uredba o prostorskem redu Republike Slovenije, 2004). Slednji mora slediti tudi širitvi poseljenih območij (ibid.). »Prednostno« obravnavanje okolju prijaznejših oblik mobilnosti je nekoliko manj prisotno na lokalni ravni: npr. zagotovitev parkirnih mest za kolesa v nekaterih občinah ni obvezujoča. Kot primer se lahko navede Odlok o

Tabela 1: Indikatorji odvisnosti od osebnega vozila

Indikator	Opis	Nizka odvisnost od osebnega vozila	Srednja odvisnost od osebnega prometa	Visoka odvisnost od osebnega vozila
Lastništvo osebnega vozila	št. osebnih vozil na 1.000 prebivalcev	manj kot 250	od 250 do 450	več kot 450
Dolžina potovanja z osebnim vozilom	povprečna dolžina prepeljanih kilometrov	manj kot 6.500 kilometrov	od 6.500 do 13.000 kilometrov	več kot 13.000 kilometrov
Odstotek potovanj z osebnim vozilom	odstotek prepeljanih potniških kilometrov z osebnim vozilom	manj kot 50 %	od 50 % do 75 %	več kot 75 %
Kakovost prevozne storitve alternativnih oblik mobilnosti	hitrost, udobnost, dostopnost in strošek prevoza javnega prevoza, dostopnost	alternativne oblike mobilnosti so primerljive z osebnimi vozili	alternativne oblike mobilnosti so v podrejenem položaju	alternativne oblike mobilnosti so v zelo podrejenem položaju
Mobilnost ljudi brez osebnega vozila	mobilnost ljudi brez osebnega vozila v primerjavi z vozniki	vozniki osebnih vozil niso v privilegiranem položaju	vozniki osebnih vozil so v privilegiranem položaju	vozniki osebnih vozil so v zelo privilegiranem položaju

Vir: Victoria Transport Policy Institute, 2007

V podporo trditvi, da lahko RS uvrščamo med države z visoko odvisnostjo od osebnega vozila, je v tabeli 2 predstavljena odstotkovna uporaba posamezne oblike mobilnosti (modal split) v izbranih srednje velikih mestih.

Tabela 2: Modal split v izbranih srednje velikih mestih

	Osebni avto (v %)	JPP (v %)	Kolo (v %)	Peš (v %)
Aalborg	52	11	2	28
Almere	40	8	32	20
Besancon	58	12	2	28
Brighton	53	23	3	19
Euskirchen	37	34	11	13
Graz	46	18	14	21
Guimarães	47	19	1	30
Győr	41	26	7	26
Hasselt	67	3	12	9
Kuopio	56	5	10	25
Larissa	26	54	2	9
Luzern	28	25	13	32
Maribor	65	13	5	11
Parma	40	18	16	22
Pärnu	28	31	6	33
Pula	46	34	6	10
Swansea	76	9	1	11

Vir: (Bole in drugi 2008, 274)

Še posebej problematična je v RS urbana stopnja motorizacije, saj je število registriranih motornih vozil v Mariboru in Ljubljani višje kot v večini evropskih mest, kar prikazuje tabela 3.

prostorsko ureditvenih pogojev za območje urbanistične zasnove Maribora, kjer je za večstanovanjske zgradbe priporočeno eno parkirišče za kolo na stanovanjsko enoto ter eno parkirišče na deset stanovanjskih enot za obiskovalce, medtem ko je število parkirnih mest za motorna vozila določeno obvezujoče. Minimalno število potrebnih parkirnih mest za osebna vozila se je povečalo v primerjavi z odlokom, sprejetim leta 2000. Slednji je za večstanovanjsko zgradbo definiral eno parkirno mesto na sta-

novanjsko enoto ter deset odstotkov za obiskovalce, odlok, sprejet leta 2006, pa eno in pol parkirno mesto na stanovanjsko enoto. Mnoge slovenske občine že predpisujejo dve parkirni mesti za osebna vozila na stanovanjsko enoto. S pomanjkanjem parkirnih prostorov za osebna vozila v slovenskem prostoru se soočajo predvsem stanovanjska območja starejšega datuma izgradnje, in sicer tudi manj kot polovico parkirnega mesta na stanovanjsko enoto. Posledice so vidne na sliki 2. Vozila so parkira-

Tabela 3: Stopnja motorizacije v evropskih mestih in državah

Mesto (država)	Število vozil na 1000 prebivalcev mesto* (država)**
Budimpešta (Madžarska)	325,6 (275)
Aalborg (Danska)	316,6 (351)
Amsterdam (Nizozemska)	324,9 (425)
Dunaj (Avstrija)	346,3 (498)
Ljubljana (Slovenija)	499,7 (472)***
Maribor (Slovenija)	446,4 (472)***
Helsinki (Finska)	335,7 (436)
London – center (Velika Britanija)	313,6 (452)
München (Nemčija)	418,2 (541)
Freiburg (Nemčija)	341 (541)
EU - 15	495
EU - 25	465

Opomba:

* Vir: www.maribor.si, 2008.** Vir: Podatki stopnje motorizacije (število vozil na 1000 prebivalcev) v evropskih državah leta 2003. Dosegljivo na spletni strani: http://kazalci.arso.gov.si/kazalci/index_html?tabela=1&Kaz_id=143&Kaz_naziv=Lastni%C5%A1tvo%20osebni%C5%A1tvo%20avtomobilov&Sku_id=27&Sku_naziv=PROMET&tip_kaz=1#KAZALEC_TOP, 2008.

*** Podatki za Slovenijo so za leto 2005

Bole, D. in drugi v prispevku Trajnostna prometna politika: ukrepi atraktiviranja ponudbe javnega prevoza potnikov opozarjajo na upadanje ponudbe in povpraševanja po javnem potniškem prometu (2008, 277):

na na pločnikih, ki pešcem onemogočajo uporabo teh površin.

Kolesarjem prijazna mesta so v začetku devetdesetih let vložila 5 – 25 € na prebivalca za ure-



Slika 2: Pomanjkanje parkirnih prostorov v stanovanjskih naseljih levo Ljubljana

(Vir: <http://photos1.blogger.com/blogger/3259/8241600/siskao8.jpg>, 2009), desno Maribor

Zakonodaja pri prenovi starejših stanovanjskih naselij ali njenih delov zahteva: ohranjanje ali vzpostavljanje uravnoteženega prepleta raznovrstnih funkcij in dejavnosti, nadomeščanje zasebnega motornega prometa z razvijanjem JPP, razvoj in dograjevanje omrežja kolesarskih poti in pešpoti (Uredba o prostorskem redu Slovenija, 2004). Vendar se v kolesarsko omrežje vlaga premalo sredstev za doseg zakonskega cilja. Podatki za Mestno občino Maribor kažejo, da se za kolesarsko omrežje namenja le 0,6 evra na prebivalca (Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji 2005, 43). Posledica je nepovezani kolesarski omrežje in obstoječe površine za kolesarski promet. Kolesarske površine se urejajo le v primeru novogradnje ali rekonstrukcije objektov ali ceste. Velik delež dodatnih kolesarskih stez so občine pridobile le z razmejčitvijo kolesarjev in pešcev.

janje kolesarskega prometa (ibid.). Kot zgleden primer določanja potrebnih parkirnih mest za kolesa se lahko izpostavi npr. odlok občine Nova Gorica, ki zahteva, da se ob parkirišču za osebna vozila zagotovi enako število parkirišč za kolesa. Spodbujanju kolesarskega prometa pa zagotovo ni naklonjen Odlok o ureditvi cestnega prometa na območju Mestne občine Ptuj, ki v tretjem členu navaja: «Na območju za pešce je omejen promet z motornimi vozili, vožnja s kolesi in kolesi z motorjem pa prepovedana. Pešci lahko uporabljajo celotno prometno površino.» Prednost kolesarskega prometa je v lahki dostopnosti do središča mesta. V tem primeru je npr. osebno vozilo prioriteto obravnavano v primerjavi s kolesom, saj se motornemu vozilu omogoča omejen dostop, medtem ko je promet za kolesa prepovedan. Še posebej je pomembno, da je ustrezna

infrastruktura za trajnostne oblike mobilnosti zagotovljena v okolici izobraževalnih ustanov. Slednje navaja Prostorski red Slovenije, ki zahteva, da se v neposredni bližini območij osnovnih, srednjih, višjih in visokih šol ter fakultet zagotovi postajališče JPP, varen dostop peš in kolesarskega prometa ter urejena parkirišča za kolesa.

Nekoliko drugače so na zakonodajni ravni urejena parkirna mesta v nekaterih evropskih državah. Glede na raziskavo, ki je bila opravljena v nemškem Severnem Porenju, se štiri od petih potovanj pričnejo doma, zato je potrebno v bližini doma zagotoviti ustrezne pogoje za kolesarjenje, hojo in uporabo javnega potniškega prometa (ADD HOME). Tako so npr. v nemški in avstrijski zakonodaji zagotovljeni ustrezni pogoji za zagotovitev varnih, lahko dostopnih in pred vremenom zaščitenih parkirnih prostorov za kolesa (ibid.). Le v štirih nemških zveznih deželah ni definirana dolžnost za zagotovitev parkirišč za kolesa. Nekoliko drugače je pri opredelitvi parkirnih prostorov za osebna vozila (ibid.). V Avstriji, Nemčiji in Italiji je v splošnem definirano minimalno eno parkirno mesto na stanovanjsko enoto, vendar z določenimi omejitvami (ibid.). Tako se lahko število parkirnih mest zniža na 10 %, kot npr. v določenih območjih na Dunaju, ali celo parkirnih prostorov ni potrebno zagotoviti, kot npr. v Berlinu (ibid.). Prav posebej pa so obravnavane soseske brez avtomobila (npr. Freiburg), kjer je normativ za določitev potrebnih parkirnih prostorov običajno 0,2 na stanovanjsko enoto (ibid.).

Voznik osebnega vozila v strošek vožnje ne zajema vseh stroškov, temveč le trenutne. Zato ni sprejemljivo, da je cena ure parkiranja cenejša od javnega mestnega avtobusnega potniškega prometa tako v Ljubljani kot tudi v Mariboru. Tako znaša strošek enournega najcenejšega parkiranja v Mariboru 0,8 € (Cenik javnih parkirišč Maribor), v Ljubljani v tarifi 1 pa 1 € (Kongresni in Krekov trg itd.), v tarifi 2 pa 0,6 € (Bežigrad, Klinični center – jug itd.); (Cenik – parkirišča za osebna vozila), medtem ko staneta dve vožnji za javni prevoz v predprodaji v Mariboru 1,52 € (pri vozniku 2,20 €) (Cenik mestni promet Maribor) in v Ljubljani 2 € (z žetonom 1,6 €); (Cenik v mestnem potniškem prometu Ljubljana). V nekaterih slovenskih mestih je tudi v centralnih območjih omogočeno brezplačno parkiranje.

Pomemben dejavnik za spodbujanje uporabe javnih prevoznih sredstev je zraven dostopnosti tudi cena JPP. Tako bi bilo smiselno preučiti sistem subvencij dijaških in študentskih vozovnic. Sedanji sistem subvencij je odvisen od socialnega statusa gospodinjstva vlagatelja, medtem ko so subvencije v večini držav EU neodvisne od socialnega statusa študenta oz. dijaka. Subvencije za dijake v državah članicah EU v povprečju presegajo 50 % (za študente so nekoliko nižje); (Zatler, R., 2005, 85-88). Tukaj je potrebno izpostaviti Avstrijo, Veliko Britanijo in Nizozemsko, kjer so prevozi v času pouka brezplačni. Takšen sistem financiranja lahko pozitivno vpliva na prometno varnost, zasedenost in pogostejšo uporabo javnih prevoznih sredstev. Višina subvencij je prikazana v tabeli 4 (ibid., 85-88).



Tabela 4: Subvencija za študente in dijake

Država	Subvencije študentom v % država ali regija
Madžarska	86-90
Češka	62
Slovaška	50
Litva	50-100
Latvija	50
Poljska	30-37
Avstrija	90
Belgija	25-45
Danska	25-45
Portugalska	20
Nemčija	25
Irska	20
Velika Britanija	50-100

Vir: (Zatler, R., 2005, 86).

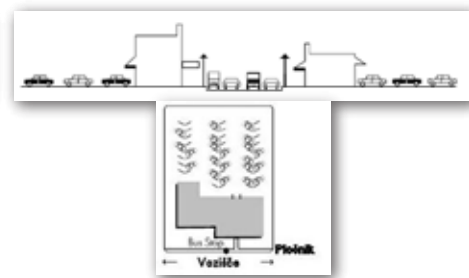
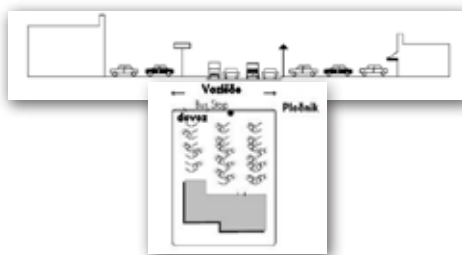
Evropski prostor so v zadnjem desetletju preplavile raziskave na temo Kakovost življenja v mestu. Ker je Slovenija zamudnica na področju prostorskega planiranja, tako vsaj Ljubljano imenuje arhitekt Joan Busquets, se lahko veliko nauči iz raziskav in napak, ki so jih storila številna druga mesta. Smisel seveda ni v kopiranju rezultatov oz. identičnem apliciranju izvedenih projektov v slovenskem prostoru tudi zaradi kulturnih in socialnih razlik. Tukaj je treba posebej izpostaviti koncentracijo posameznih dejavnosti, predvsem nakupovalnih središč, na določenem področju. Arhitekt Joan Busquets o projektih in nakupovalnih centrih na obrobju mest pravi (Busquets, 2008):

V Evropi je veliko /dobro načrtovanih mest/. Čeprav so /problemi mest/ podobni, obstaja pomembna razlika med gigantskimi prestolnicami in srednje velikimi mesti /merilo po evropski kvalifikaciji/, kot je Ljubljana. Bilo bi katastrofalno, če bi berlinske projekte aplicirali na Ljubljano. /.../ Ko so v Franciji po dvajsetih letih dojeli, da določene stvari, kot so nakupovalni centri, ne funkcionirajo, smo se vsi zamudniki iz tega nekaj naučili /kar bi težko trdili za prostorsko načrtovanje v slovenskem prostoru/. Danes obstajajo novi vzorci nakupovanja in potrošnje, še vedno so precej povezani z avtom in tega se ne da preprosto izbrisati. Rešitev je, da teh prostorov ne izoliramo od centra in da jih urbaniziramo. Ko smo na Portugalskem delali na nekem mestu, kjer je center odmiral na račun nakupovalnih središč, smo napravili veliko ulico, ki je povezala oba. S tem smo pomagali ohraniti vitalnost centra. Trgovine in mesto morajo postati eno. Nove probleme moramo dobro preučiti in ne improvizirati ali zgolj kopirati rešitev enega mesta v drugo. /.../ Pomembno vlogo ima tudi politika. /Politik mora imeti vizijo, drugi strokovnjaki pa moramo delati na rešitvah, pri čemer je ključno, da župan prisluhne našim pomislekom in rešitvam ter prepozna dobre ideje.

Nakupovalna središča v RS se locirajo predvsem na obrobju mesta in so zelo slabo dostopna z javnimi prevoznimi sredstvi, kar rezultira v odvisnosti ljudi od osebnega vozila oziroma ljudje zaradi večjih razdalj nimajo možnosti izbire druge oblike mobilnosti. Tako so nakupo-

valna središča na obrobju mest v nasprotju z načrtovanjem, ki zagotavlja kratke potovalne poti. Prav razdalja je eden izmed najpomembnejših dejavnikov izbire oblike mobilnosti, saj se atraktivnost hoje in tudi kolesarjenja s povečevanjem razdalje zmanjšuje. Za povišanje odstotka v modal splitu v korist hoji bi morali zagotoviti pomembnejše storitve v oddaljenosti pet do deset minut od doma. V svetu so se uveljavili novi način oblikovanja prostora, ki prioriteto obravnavajo trajnostno mobilnost in kakovost življenja. V ospredje postavljajo človeka in hojo kot primarno obliko mobilnosti, kot so t. i. pametni urbani razvoj (ang. Smart Growth), Transit Village, Transit Oriented Development, novi urbanizem (ang. new urbanism), načelo inteligentnega urbanizma (ang. Principle of Intelligent Urbanizem - PIU), nekoliko ekstremen New Pedestrianism in tudi urbana ekonomika. Glede lokacije in oblikovanja na-

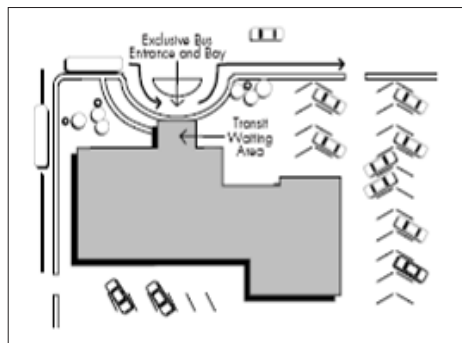
kupovalnih središč sta še posebej pomembna Pametni urbani razvoj s Transit oriented development. Pri tej obliki prometnega načrtovanja se ločujeta dve obliki prometnega načrtovanja na območjih brez prometnih omejitev, in sicer prometno načrtovanje za ljudi in »motorna vozila«. Razlika je prikazana na sliki 5. Slika levo je značilna za mestne ulice, ki prioriteto obravnavajo pešca. Pešcu je omogočen direkten dostop do trgovin, avtobusnega postajališča ipd., medtem ko je prometno načrtovanje na sliki desno bistveno bolj naklonjeno motornemu prometu. Do vhoda v trgovino pešca oz. kolesarja loči celotno parkirišče. Takšno prometno načrtovanje povzroča več konfliktnih situacij med prometnimi udeleženci. Naklonjeno je izključno motornemu prometu in je značilno za nakupovalna središča oz. samostojne trgovinske zgradbe.



Slika 5: Prevozu prijazno načrtovanje (levo), osebnemu vozilu prijazno načrtovanje (desno) (Vir: Prirejeno po Transit Friendly Design Guide, 2006)

Pri gradnji nakupovalnih središč je treba posebno pozornost nameniti tudi lokaciji avtobusnega postajališča. Slika 6 (levo) prikazuje primer prioritete obravnavanja JPP, saj je avtobusno postajališče del nakupovalnega središča. Slednje povečuje kakovost prevozne storitve

predvsem v vremensko slabših razmerah. Zraven avtobusnega postajališča je na pokritem delu smiselno locirati tudi parkirišča za kolesa, vendar ne na parkirišču za invalide, kar prikazuje slika desno



Slika 6: Prioritetno obravnavanje javnega prevoza pri načrtovanju nakupovalnih središč, izobraževalnih in zdravstvenih ustanov (levo) (Vir: Transit Friendly Design Guide, 2006), stojala za kolesa pred nakupovalnim centrom postavljena na parkirišču za invalide (desno).

Uredba o prostorskem redu Slovenije usmerja v preoblikovanje posebnih območij, med katere uvrščamo tudi nakupovalna središča, v območja mešane rabe. Ta območja je potrebno razširiti z novimi dejavnostmi in preprečiti nadaljnjo koncentracijo (npr. območja s trgovinsko dejavnostjo je potrebno dopolni-

ti s stanovanjskimi in poslovnimi vsebinami ter z zelenimi površinami). Namesto nakupovalnih centrov se morajo trgovske površine vključiti v pritličja stanovanjskih stavb. Z uravnoteženo ponudbo različnih dejavnosti na mikrolokacijah mesta bi se potreba po prevozih zmanjšala (Lokar, 2007).



Posebno pozornost je potrebno nameniti novim trendom poselitve, med katere lahko uvrščamo tudi pojav suburbanizacije. Marjan Ravbar v prispevku *Urban Sprawl*: popačena slika (sub)urbanizacije v Sloveniji pravi, da tega procesa po vsem svetu doslej ni bilo mogoče niti omiliti, kaj šele preprečiti kljub planerskim prizadevanjem v različnih družbenih in socialnih okoljih. Za suburbana območja je značilno, da se razprostirajo od predmestij do podeželja. Spremembe, ki jih povzroča preseljevanje v suburbana območja se ne odražajo le v širjenju poselitve, migraciji iz večjih mest, preobrazbi agrarne pokrajine, temveč tudi v strukturi delovnih mest v mestih in na njihovem obrobju. Posebej značilen je življenjski slog teh prebivalcev, saj je identičen mestnemu načinu življenja. Razvoj suburbanizacije je tudi posledica dobrih cestnih povezav. Zaradi nizke gostote poselitve je javni potniški promet neekonomičen in ne sledi širitvi poselitve, zato so ljudje odvisni od osebnega vozila. Rezultat so preobremenjene prometnice in zastoji ter potreba prebivalstva po novi infrastrukturi, kar privede do začaranega kroga, ki je prikazan na sliki 8. Prebivalcem je omogočena mobilnost z osebnimi vozili pri višji hitrosti, ki pa se zaradi prometnih zastojev ne kaže v skrajšanih potovalnih časih. Lahko pa investicije v JPP za suburbana področja povzročijo širitev teh območij.



Slika 8: Začaran krog avtomobilske mobilnosti (Vir: Lokar, 2007)

Nekatere občine, predvsem ob večjih mestih, imajo tudi 60 % več prebivalcev kot pred nekaj leti. Kot primer se lahko navede Grosuplje, ki ima danes 8.000 prebivalcev pred štirimi leti pa le 5.000 (Lokar, 2007). K takšni migraciji pogosto prispevajo tudi sedanji sistem plačevanja prevoznih stroškov zaposlenim, nižje cene nepremičnin in medobčinski stanovanjski skladi z gradnjo neprofitnih stanovanj v bližnjih, praviloma manjših občinah. Tako je lahko upravičencu dodeljeno neprofitno stanovanje v bližnji občini. Cilj potovanja teh prebivalcev je še vedno večje urbano središče zaradi zaposlitve, nakupovanja, preživljanja prostega časa ipd. Ker ponudba JPP ne sledi širitvi poseljenih območij, ni zagotovljena časovna, prostorska in cenovna dostopnost do teh storitev. Tako je vedno več ljudi odvisnih od osebnega motornega prometa, javni potniški promet pa postaja vse bolj nedostopen. S problematiko suburbanih območij se je ukvarjal projekt SCATTER, ki med pomembnejšimi ugotovitvami navaja (Gayada in Lautso, 2007):

- Izboljšanje dostopnosti z JPP do suburbanih območij povzroči širjenje teh območij.

Z vidika gostote poselitve in rabe prostora projekt SCATTER za omejevanje suburbanizacije kot učinkovite ukrepe navaja:

- cestnine,
- davek na nova suburbana stanovanjska naselja,
- tudi davek, ki bi na nek način spodbujal lociranje storitvene dejavnosti na območjih, ki so dobro povezana z JPP,
- prav tako je učinkovita stroga parkirna politika in plačevanje parkirnine.

Tudi parkiranje v središčih mesta lahko opišemo z začaranim krogom. Zaradi naraščajoče stopnje motorizacije se predvsem središča mest srečujejo s problematiko pomanjkanja parkirnih mest. Slednje zaradi nezadovoljstva ljudi in nekaterih drugih vzrokov rezultira v povečanje števila le-teh, kar je samo spodbuda za vožnjo z osebnim vozilom v središče mesta. Tako ponovno nastopi problem pomanjkanja parkirnih mest. Podobno bi lahko opisali tudi problem zastojev – povečanje pretočnosti (npr. izgradnja rondoja) – ponovno zastoji.

Najbolj pravičen ukrep za zmanjšanje števila prevoženih kilometrov z osebnim vozilom je t. i. onesnaževalec plača. S tako pridobljenimi finančnimi sredstvi se lahko financirajo ukrepi na področju JPP, središča mest, kolesarskega in peš prometa.

ZAKLJUČEK

Motorna vozila so nujen del sodobne družbe. Ljudem omogočajo hiter prevoz, svobodo in udobnost, na drugi strani pa negativno vplivajo na prometno varnost, kakovost zraka, povzročajo prometne zastoje in hrup. V težnji po omejitvi teh negativnih posledic poskušajo države z različnimi ukrepi zmanjšati število motoriziranih potovanj. Tako so bile izboljšave dosežene ne le z infrastrukturnimi in regulativnimi ukrepi, temveč tudi s spodbujanjem uporabe okolju bolj prijaznih oblik mobilnosti. Medtem ko so nekatera mesta s temi ukrepi uspela zvišati kakovost življenja, se druga še vedno soočajo s temi problemi.

Države, kot npr. Avstrija, Italija, Belgija, Švedska, Portugalska, Španija, so za spodbujanje uporabe trajnostnih oblik mobilnosti uvedle nove poklice, kot so: upravljevalci mobilnosti, svetovalec za mobilnost in koordinator mobilnosti. Ti kadri se povezujejo s posameznimi podjetji, z lokalnimi oblastmi in s posamezniki z namenom zmanjšati število motoriziranih potovanj in jih nadomestiti z bolj trajnostnimi.

Pri prometnem načrtovanju so prav tako pomembna socialna vprašanja in zagotovitev enakih možnosti za vse ljudi. Vse prevečkrat se pri prostorskem načrtovanju pozablja na invalide in tudi na druge skupine udeležencev, kot so otroci in starostniki. Slednjim moramo zaradi staranja družbe nameniti še nekoliko več pozornosti. Vsekakor pa lahko rečemo, da če načrtujemo za invalide, načrtujemo za vse skupine ljudi. Predvsem v evropskem prostoru so se pojavile nove oblike oblikovanja prostora t. i. »vsestransko« oblikovanje (ang. inclusive ali universal design). V bistvu ne gre za novi način oblikovanja, ampak bolj za nov odnos oz. pristop k oblikovanju prostora na splošno.

Slovenija ima nacionalno zakonodajo naklonjeno trajnostni mobilnosti. Problemi z motornim prometom v urbanih naseljih pa zaradi slabega izvajanja zakonodaje kljub temu ostajajo. V prihodnje bo potrebno večjo pozornost nameniti izvajanju zakonodaje, okoljski osveščenosti ljudi in prostorskem planiranju, saj bodo le tako dosegli varno in kakovostno bivanje v urbanih območjih ter zmanjšali število motoriziranih potovanj.

Adrijana Kresnik, univ. dipl. inž. prom.
Prometna šola Maribor, Višja prometna šola
Preradovičeva ulica 33, 2000 Maribor

Literatura

1. Bole D., Gabrovec M., Mesarec B., Lep M. 2008. *Trajnostna prometna politika: ukrepi atraktiviranja ponudbe javnega prevoza potnikov*. Urbane prihodnosti, urednik M. Sitar. Maribor: Fakulteta za gradbeništvo.
2. Gayada S., Lautso K., 2007. *Urban Sprawl and transport*. Land Use and Transport, European research towards integrated policies, urednik S. Marshall in D. Banister. Oxford: Elsevier.
2. Krečič J. 2008. *Čeprav spoštujemo tradicijo, imamo lahko svoje ambicije*. Pogovor s Joanom Busquetsom. Delo 07. 07. 2008, 9.
3. Kresnik A., Toplak S. 2008. *Trajnostna mobilnost v slovenskem prostoru*. Logistični sistemi prihodnosti. Urednik. A. Pepelnik. Maribor. Prometna šola Maribor. Višja prometna šola.
4. Ravbar, M., 2005., *Urban Sprawl: popačena slika (sub)urbanizacije v Sloveniji*. [online]. [5. maj 2008]. Dostopno na spletni strani: <http://zgds.zrc-sazu.si/gv77-1-ravbar.pdf>
5. Zatler R. 2005. *Subvencioniranje posameznih kategorij potnikov*. CIPRA Slovenije, društvo za varstvo Alp. Ljubljana: Mednarodni posvet *Trajnostna prometna politika v Sloveniji*, Zbornik prispevkov.
6. Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste: *Zasnova državnega kolesarskega omrežja v RS*, Ljubljana 2005.

Zakonodaja:

7. *Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana občine Maribor za območje Mestne občine Maribor v letu 2000 zaradi urbanistične zasnove mesta Maribor*, Maribor 2000. [online]. [10. maj 2007]. Dostopno na spletni strani: <http://www.izit.si/muv/index.php?action=showObcina&obcinalD=1>
8. *Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor*, Maribor 2006. [online]. [10. maj. 2007]. Dostopno na spletni strani: <http://www.izit.si/muv/index.php?action=showObcina&obcinalD=1>
9. *ODLOK o prostorskih ureditvenih pogojih za posege v prostor na mestnem območju Nove Gorice*. Številka: 350-13/00 sprejet dne 16.01.2006
10. *Odlok o ureditvi cestnega prometa na območju Mestne občine Ptuj* Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 4/2006 (<http://ls.lex-localis.info/KatalogInformacij/VsebinaDokumenta.aspx?SectionID=a06f70ec-8ad7-4857-813b-432ba0673643>)
11. *ODLOK o spremembah in dopolnitvah Odloka o sprejemu prostorskih ureditvenih pogojev za območje mesta Ptuj*: sprejet dne 25. septembra 2006. [online]. [10. januar 2008]. Do-

- stopno na spletni strani. <http://ls.lex-localis.info/KatalogInformacij/VsebinaDokumenta.aspx?SectionID=89a95487-f2b1-4663-boba-559edefe13df>.
12. Uredba o prostorskem redu Slovenije; Uradni list RS št. 122, 12. 11. 2004, stran 14701.
 13. Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Uradni list RS št. 76, 15. 07. 2004, stran 9217.
 14. Zakon o urejanju prostora. Uradni list RS št. 100, 18. 12. 2002, stran 5386.
 15. Zakon o prostorskem načrtovanju, Uradni list RS št. 33, 13. 4. 2007, stran 4585.
 16. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije. Uradni list RS, št. 58-2426/2006, stran 6249.

Internetni viri:

17. Guzelj T., Lovrečič D., Korošak T., Magdevski Z., Magdevska S., Podešva V., Valle S., Vehovar V.: Anketa po gospodinjstvih, Ljubljana 2003. [online]. [10. junij 2007]. Dostopno na spletni strani: <http://www.ppmol.org/urbanizem5/upload/documents/LJAnketa%20po%20gospodinjstvih%20Internet%20Final.pdf>.
18. Lokar B. Je avto zaželjena oblika prevoza? [online]. [5. maj 2007]. Dostopno na spletni strani: <http://www.trajekt.org/akcije/>.
19. Steuteville R. The new Urbanism: An alternative to modern, automobile-oriented planning and development. [online]. [4. avgust 2008]. Dostopno na spletnem naslovu: <http://www.newurbannews.com>.
20. Teze za trajnostno prometno politiko Slovenije. [online]. [20. marec 2007]. Dostopno na spletni strani: <http://www.umanotera.org/upload/files/Trajnostna%20prometna%20politika%20-%20Teze%20KTPP%20-%20pdf.pdf>.
21. Cenik – parkirišča za osebna vozila, Parkirišča javno podjetje d.o.o. Ljubljana. [online]. [05. januar 2008]. Dostopno na spletni strani: http://www.jh-lj.si/upload/doc/CENIK%20za%20internet%20-%20osebna%20vozila%202007_4.pdf.
22. Cenik javnih parkirišč Maribor. [online]. [5. januar 2008]. Dostopno na spletni strani: <http://www.nigrad.si/index.php?id=27>.
23. Cenik mestni promet Maribor. [online]. [5. januar 2008]. Dostopno na spletni strani: <http://www.connex.info/tmpl/ExtensionPage.aspx?id=2923&epslanguage=ML>.
24. Cenik v mestnem potniškem prometu Ljubljana [online]. [05. januar 2008]. Dostopno na spletni strani: <http://www.jh-lj.si/index.php?p=4&k=509>.
25. Victoria Transport Policy Institute. (2002). Automobile Dependency, Transport Demand Management Encyclopedia. [online]. [5. december 2007]. Dostopno na spletnem naslovu: <http://www.vtpi.org/tdm/tdm100.htm>.
26. ADD HOME - Mobility management and housing. Summary Laws and Regulation – Germany (2008). [online]. [5. december 2007]. Dostopno na spletnem naslovu: <http://www.add-home.eu/>.
27. Portal, učno gradivo o prometu. Upravljanje z mobilnostjo in potovalna ozaveščenost, pisno gradivo 2003. [online]. [15. februar 2007]. Dostopno na spletni strani: www.eu-portal.net.

28. Trajnostni razvoj na splošno. [online]. [20. avgust 2007]. Dostopno na spletni strani: <http://www.umanotera.org>.
29. Transit Oriented Development (TOD). [6. avgust 2008]. Dostopno na spletni strani: http://www.calgary.ca/portal/server.pt/gateway/PTARGS_0_2_395_203_0_47/http://content.calgary.ca/CCA/City%20Hall/Business%20Units/Development%20and%20Building%20Approvals%20and%20Land%20Use%20Planning%20and%20Policy/Land%20Use%20Planning/Current%20Studies%20and%20Ongoing%20Activities/Transit%20Oriented%20Development%20TOD/Transit%20Oriented%20Development%20.htm.
30. Transit Oriented Development, Best Practice Handbook. 2006. [8. avgust 2008]. Dostopno na spletni strani: http://www.calgary.ca/DocGallery/BU/planning/pdf/tod/tod_handbook.pdf.
31. Measuring the Transportation affects of smart growth. [online]. [10. avgust 2008]. Dostopno na spletni strani: <http://smartgrowthplanning.org/>.
32. Statistični urad RS [online]. [15. december 2007]. Dostopno na spletni strani: <http://www.stat.si>.
33. Lastništvo osebnih avtomobilov. [online]. [10. avgust 2008]. Dostopno na spletni strani: http://kazalci.arso.gov.si/kazalci/index.html?tabela=1&Kaz_id=143&Kaz_naziv=Lastni%C5%A1tvo%20osebni%20avtomobilov&Sku_id=27&Sku_naziv=PROMET&tip_kaz=1#KAZALEC_TOP.

SVETOVNI DAN SPOMINA NA ŽRTVE PROMETNIH NESREČ

Že dve leti zapored smo vključeni v akcijo Zavoda Varna pot, ki obeležuje Svetovni dan spomina žrtev prometnih nesreč, in sicer je to tretja nedelja v novembru.

Zakaj Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč? Odgovori so posredovani v Evropskem združenju žrtev prometnih nesreč, katere povzemamo:

- pridobljena pozornost predstavlja spodbudo in poziv državi za izvajanje Nacionalnega programa
- povezuje žrtve prometnih nesreč po vsem svetu
- družbi sporoča, da so posledice prometnih nesreč nesprejemljive
- pomanjkanje informacij o žrtvah prometnih nesreč ustvarja med ljudmi ravnodušje
- s spominom in javnim pogovorom o žrtvah prometnih nesreč ustvarja skupno preventivno zavedanje na tem področju
- molčanje je del kolektivnega zatiskanja oči pred resnico.



Vozimo pametno!

V zvezi s tem je prometna varnost v svetu, Evropi in posledično v Sloveniji skrb zbujajoča. Strokovnjaki ocenjujejo, da na svetovnih cestah

letno umre približno 1.26 milijona udeležencev, dnevno to pomeni smrt za 3.450 ljudi. Tudi število poškodovanih iz leta v leto narašča. Ocena Svetovne zdravstvene organizacije (VHO) je, da se letno v prometnih nesrečah poškoduje okoli 50 milijonov ljudi, 5 milijonov pa jih za vedno ostane invalidnih.

Tudi na evropskih cestah je krvavi davek prevelik. V letu 2001 je na cesta EU umrlo 50.000 ljudi, 2,5 milijonov je bilo telesno poškodovanih. EU si je zadala ambiciozen cilj, da do leta 2010 prepolovi število mrtvih na cestah (zmanjšanje za 50 %).

Od leta 1954 do sredine oktobra 2008 je na slovenskih cestah umrlo 22.769 ljudi. Od osamosvojitve Republike Slovenije so ceste zahtevale 6.096 življenj, 199.066 pa je bilo telesno poškodovanih.

Zato je vizija nič edini sprejemljivi cilj in temelj vsebinskih in preventivnih aktivnosti. Vizija nič postaja gibalno življenje, ki od slehernega posameznika zahteva spremenjeno razmišljanje in zavezo k jasnemu in odgovornemu ravnanju z enim samim in nedvoumnim ciljem – zmanjševanje števila poškodovanih in umrlih na cestah. Z moralnega vidika je to edini možni dolgoročni cilj vseh humanitarnih družb in vseh sodelujočih ustvarjalcev ter udeležencev cestno-prometnega sistema. Vizijo nič so prvič predstavili v skandinavskih državah.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Ljubljana je bil v sodelovanju z Zavodom varna pot ter ostalimi sodelujočimi vključen v aktivnosti, ki so se tudi letos odvijale ob Svetovnem dnevu spomina na žrtve prometnih nesreč. Javnost je bila informirana o dogodku s strani Zavoda varna pot na novinarski konferenci, kjer se je predstavilo stanje na naših cestah, prometno problematiko, s katero se soočamo vsakodnevno in težave, s katerimi se spopadajo žrtve prometnih nesreč in njihovi svojci.

Na Zavodu za vzgojo in rehabilitacijo po poškodbi glave Zarja je potekala delavnica, v kateri so uporabniki Zavoda – žrtve prometnih nesreč, izdelovali pentlje kot simbol spoštovanja do žrtev nesreč in njihovih svojcev; skupaj z dijaki Srednje zdravstvene šole Ljubljana so izdelali delavnico, v kateri so izdelali promocijski plakat ter spoznavali zgodbe žrtev in izkušnje Zavoda Zarja ter njihovih zaposlenih. Potreben material za izdelavo promocijskega plakata - lepilne je prispeval tudi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.



V soboto 15. novembra smo soorganizirali skupaj z Zavodom Varna pot in ostalimi sodelujočimi prireditve prižigane sveč ob posajenih drevesih na Prešernovem trgu. Svečke so prižigali otroci, povabljeni gostje, žrtve prometnih nesreč in njihovi sorodniki, predstavniki policije, gasilcev, reševalcev, motoristov, avto moto društva AMZS, Zveza združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije ter mimoidoči. Svečke so bile prižigane okoli dreves, med katerimi so bili razstavljeni članki in zgodbe o prometnih nesrečah, objavljenih v sredstvih javnega obveščanja.

Pripravil: Sekretar
Zvone Milkovič



TRAMVAJ

Ob besedi tramvaj najprej pomislimo na stare, škripajoče in počasne vozove, ki so v 19. stoletju predstavljali javni potniški promet v mnogih mestih. Prvi tramvaj s konjsko vleko so vozili od začetka 19. stoletja, v Londonu že od leta 1809, na Dunaju od leta 1840. Prvi parni tramvaj je vozil v New Yorku, in sicer leta 1837. Po ljubljanskih ulicah smo imeli tramvaj ali cestno železnico od leta 1901 do leta 1958. 6. septembra 1901 se je tako začela zgodovina ljubljanskega javnega prevoza.

Beseda tramvaj se je pojavila mnogo prej kot sam tramvaj. Pomenila je preprosto jamsko železnico, ki je omogočala pravilo premoza iz jame na površje. Sprva so za poimenovanje teh tirnih naprav uporabljali izraza railway – tirna pot in railroad – tirna cesta. Znan je tudi izraz vagon way – pot za vagon. Izraza tramroad in tramway sta se pojavila okrog leta 1798 v Walesu, kjer so se zaradi vedno večjih potreb po kakovostnem premozu (parni stroji) odpirali številni rudniki. Beseda tramway je pomenila preprosto železnico, izdelano iz lesa, ki naj bi bila po možnosti prenosna. Ker so prvi tramvaji vozili v New Yorku, so tramvaj ob pojavu v Evropi imenovali ameriška železnica, kasneje pa so ga Angleži po nekdanji preprosti industrijski železnici poimenovali tramvaj. Med ljudmi se je tega novega vozila prijel kar nekaj zanimivih imen, ki so izražala lastnosti tramvaja. Ljubljanci so ga domiselno poimenovali trambulaž, drvarnica, koreta, ropotulja, pocestnica. Ali pa so besedo tramvaj spremenili v tranvaj. »Gremo se peljat z električno,« je med finimi Ljubljanci pomenilo: »Peljimo se s tramvajem«.

Izum tramvaja kot javnega prometnega sredstva so si prilastili Angleži. Anglež Benjamin French je leta 1807 zakupil del rudniške proge. S posebej prirejeno kočijo, ki jo je vlekel konj, je prevažal potnike od Swanseeja do Oystermoutha. Ker pa to ni bila vožnja po mestu temveč med mestoma, zgodovina izuma tramvaja ne pripisuje Angležem. Rojstna dežela tramvaja so v resnici ZDA. Ker v naglo nastajajočih mestih ni bilo javnega prevoza, so si podjetni posamezniki omislili velike vozove oz. kočije,



Tramvajsko omrežje (vir: www.skyscrapercity.com, 30. 12. 2007)

imenovane omnibus (za vsakogar). Ulice so bile večinoma netlakovane, kotanjaste, zato so priredili omnibuse za vožnjo po tirnicah, položenih po cestah. To je bilo daljnega leta 1832. Izdelovalec kočij John Stevens je pričel izdelovati tramvaje, ki so bili boljši in uspešnejši od omnibusov. Vleka tramvaja po gladkih tirnicah je bila lažja kot po makadamskih cestah. Prvi tramvaji so bili preprosti, nevzmeteni vozovi, sestavljeni iz podvozja in vagona za potnike na njem. Vlekli so jih, kot že rečeno, konji. Zato so bili spremljajoči objekti ob tramvajskih progah hlevi, v katerih je moralo biti vedno dovolj sena. Konji so za seboj puščali iztrebke, pozimi so zaradi mraza tudi zboleli. Okrog leta 1860 so se v San Franciscu pojavile preproste parne lokomotive, ki so lahko vleklo več tramvajskih vozov hkrati. Ker so povzročale precej ropota in z dimom onesnaževale zrak, so se ljudje čeznje pritoževali. Zaradi dima in smrada se tudi pogon na Ottov štiritaktni motor z notranjim izgorevanjem ni uveljavil. Ljudje so preizkušali različne načine oz. vrste goriv, ki bi poganjala tramvaje, in sicer svetilni mestni plin, petrolej, natron. Z nobenim od teh niso bili zadovoljni: polnjenje rezervoarjev s plinom po vsaki vožnji je bilo nadležno, uporaba natrona je bila nevarna oz. strupena, akumulatorji pa težki.

Razvoj in posodobitev tramvaja sta povezana z elektrotehniko. Werner von Siemens je leta 1866 odkril elektrodinamični princip, kar je omogočilo proizvodnjo velikih količin elektrike. 10 let kasneje je dobil naročilo za izdelavo jamske električne lokomotive, ki bi obratovala brez dima in saj. Leta 1879 je na Berlinskem sejmu obrti predstavil svojo železnico z električno lokomotivo. Vleka je 3 vagončke, na katerih je lahko sedelo 12 potnikov. Siemensova električna lokomotiva je vzbujala veliko pozornosti in bila je uspešna. Zato jih je izdelal še več in jih predstavil po vsem svetu. Tako je leta 1881 iz Siemensove tovarne prišel prvi uporabni elek-

trični tramvaj, ki so ga začeli preizkušati v Berlinu. K temu, da je tramvaj postal komercialno zanimiv in pričel zmagoslaven pohod po mestih, so poleg Siemens pripomogli še drugi izumitelji.

Na Slovenskem so prve električne žarnice zasvetile v Mariboru le slaba štiri leta po Edisonovem izumu uporabne žarnice (1879). Električna si je počasi utirala pot po slovenskih krajih. Ljubljana je dobila električno luč leta 1890, in sicer v vodarni v Klečah. To je bilo razmeroma pozno, razlog za to pa je bila pogodba mestne občine z zasebno plinarniško družbo iz Augsburga, ki je določala, da bo Ljubljana za razsvetljavo mestnih ulic pri tej družbi 35 let odkupovala svetilni plin. Poleg tega je Ljubljano leta 1895 prizadel katastrofalni potres. Denar, namenjen za elektrarno oz. elektrifikacijo mesta, so porabili za popotresno obnovo. Zanimanje za elektriko pa je znova povečala družba Siemens & Halske z Dunaja, ki je na svoje stroške postavila majhno prenosno parno elektrarno (današnji Trubarjev park) in opremila z lučmi Narodni dom (Narodna galerija). Posel za izgraditev mestne elektrarne je ravno tako dobilo podjetje Siemens & Halske in leta 1898 so v mestu zagorele električne luči. Navdušenje Ljubljančanov ob tem dogodku pa se je hitro poglobilo. Električna ni bila tako dobra in poceni kot so pričakovali. Delovala je le popoldne in ponoči, naročnikov pa je bilo malo. Porodilo se je vprašanje, kako najti nove velike porabnike, ki bi elektriko potrebovali cel dan. Odgovor nanj je bila znova obujena zamisel o uvedbi električne cestne železnice – tramvaja. Da bo po Ljubljani kmalu vozil tramvaj, je obljubil takratni župan Ivan Hribar na seji 1. januarja 1900.

Ljubljana je bila ob koncu 19. stoletja mesto s približno 36 000 prebivalci in tu je bil sedež kranjske deželne vlade v okviru Avstro-Ogrske. Ni bila veliko mesto, a je imela številne upravne, gospodarske, kulturne in prosvetne ustano-



Tramvaj s konjsko vleko
(vir: www.zeljeznice.net, 30.12. 2007)



Tramvaj na Prešernovem trgu leta 1933 (vir: www.zeljeznice.net, 30. 12. 2007)

ve. V mesto so prodirale različne svetovne novosti, tudi s področja tehnike oz. prometa. Po mestnih ulicah so vozili fijakarji. Premožni ljudje so se vozili z lastnimi kočijami. Mestna občina je zaupala gradnjo električne cestne železnice podjetju Siemens & Halske, čigar ponudba je bila najugodnejša. Graditev prog in remize je stekla spomladi leta 1901. Nekateri lastniki niso hoteli odstopiti svojih zemljišč. Potrebno je bilo zgraditi poseben most čez Ljubljanico (Ambrožev trg). Zaradi obilnega spomladanskega deževja so bile proge nared šele avgusta. Iz graške tovarne vagonov in tramvajev Johann Weitzer so v Ljubljano po železnici pripeljali 13 pogonskih vozov, prikolico in voz za soljenje cest. S prvimi ljubljanskimi tramvaji so avgusta opravili poskusne vožnje, za javni promet pa so proge odprli 6. septembra 1901. Tramvajsko omrežje so sestavljale tri proge:

- Magistrat – Tromostovje – Glavna pošta – Ajdovščina – Železniška postaja,
- Magistrat – Mestni trg – Stari trg – Karlovska cesta – Dolenjski kolodvor (Rakovnik),
- Magistrat – Stolica – Živilski trg – Ambrožev trg – Hrvatski trg – Vojaška bolnišnica.

V Vodmatu, kjer so danes garaže Reševalne službe Ljubljana, je bila remiza (obratni kolodvor). Pred Magistratom, kjer se je celotni sistem napajal z enosmernim tokom napetosti 500 V, je bila akumulatorska postaja z izravnalnimi baterijami. Skupna dolžina prog je bila 5220 metrov. Kljub veliki mestni pridobitvi so takratni časopisi vestno objavljali poročila o nesrečah, ki jih je povzročila cestna železnica in ugotavljali, da meščanom preti nova nevarnost: smrt pod kolesi tramvaja. Uvedbi tramvaja so nasprotovali tudi izvoščiki in fijakarji, ki so bili prikrajšani za zaslužek.

Pogonski vozovi so bili dvosmerni. Voznik tramvaja je odločal, kje je spredaj oz. zadaj. Voznik je stal 12 ur dnevno ali več na odprti ploščadi in bil med vožnjo izpostavljen vremenskim raz-

meram. Pozimi ga je zeblo do kosti, čeprav je bil oblečen v polstena oblačila, obut v škornje in ovit v povoščeno pelerino. Konec dvajsetih let so čelne dele vozov zasteklili. Lokomotiva je bila spodnje podvozje z dvema osema. Na njiju sta bila pritrjena dva elektromotorja, ki sta preko zobnikov poganjala kolesa. Kolesa so zavirali s klasično zavoro z železnimi zavornjaki, ki jih je voznik pritegoval z vrtenjem zavorne ročice in vretena na njenem koncu. Prostor za osebje in potnike je bil vagon, ki je imel lastno kovinsko šasijo, sicer pa je bil večinoma lesen. Jezdil je na lokomotivi in bil z 12-imi vzmetmi spojen z njo. Kabina za potnike je imela dve vzdolžni klopi, na katerih je lahko sedelo 16 potnikov. Vagon jih je lahko sprejel 30. Hitrost vožnje je bila približno 15 km/h, mogoče pa je bilo doseči hitrost do 30 km/h. Vožnja je bila udobna, saj so z različnimi vrstami vzmeti, ki so bile nameščene v vozilu (po tri v vsakem vogalu), dosegli dušenje nihanj.

A vožnja s tramvajem ni bila poceni, zato so meščani znova začeli peščiti. Tramvaji so vozili prazni. Splošna maloželezniška družba je bila v lasti podjetja Siemens & Halske, ki je izkazovalo izgubo, za mestno občino pa ni bilo dobička. Zato je le-ta odkupila tramvaj in družba se je preimenovala v Cestno električno železnico oz.



Gradnja tramvajske proge v Ljubljani (vir: www.skyscrapercity.com, 30. 12. 2007)

kasneje v Električno cestno železnico. Tramvajsko podjetje se je kasneje preimenovalo v Ljubljana transport, Viator in končno v Ljubljanski potniški promet (LPP). Mestna oblast je poskrbela za obnovo starih prog ter graditev novih. Mesto so povezali z Vičem in s Šentvidom (1931) ter glavno železniško postajo s Splošno bolnišnico (1934). Večina prog v centru je bila dvotirna. Iz mesta so speljali progo proti Žalam (1937) ter podaljšali progi do cerkve na Rakovniku in Most (1940). Leta 1931 je bila zgrajena nova remiza v Šiški. Omrežje tramvajskih prog je doseglo dolžino 21 400 metrov. Mesto je kupilo nove tramvajske vozove v Tovarni vagonov, strojev in mostov d.d. iz Slavonskega Broda ter vozove opuščene proge Matulji – Opatija – Lovran. Enega od opatijskih vozov so uredili v voz za škropljenje cest; tega so Ljubljančani imenovali šprickahla. Izdelanih je bilo tudi ne-



Voznik tramvaja (vir: www.skyscrapercity.com, 30. 12. 2007)

kaj vozil in prikolic domačih konstruktorjev, in sicer prof. Feliksa Lobeta in ing. Dušana Krapeša. Izdelan je bil tudi stroj za brušenje tirov (1954). A vsi ti napor in prizadevanja za ohranitev tramvaja v Ljubljani so bili neuspešni. Leta 1951 je tako stekel poskusni promet s trolejbusi na progi Gospodarsko razstavišče – Ježica. Ljubljanski tramvaj so »pokopali« 20. decembra 1958. Frane Milčinski – Ježek je imel, oblečen v Franca Jožefa, pogrebni govor. Od tramvaja se je poslovilo več tisoč Ljubljančanov, kar dokazuje, da so ga imeli radi. Odslužena vozila so bila razrezana v staro železo, uporabna vozila pa so prodali tramvajskim podjetjem v Osijek in Subotico.

Strokovnjaki z znanjem o javnih prometnih sredstvih so mnenja, da je bila odprava tramvaja v Ljubljani nepremišljena odločitev. Menijo, da bi bil sodobni tramvaj odlična rešitev za ureditev javnega prometa v Ljubljani.

Cvetka Škof

Literatura:

- Brate, Tadej. 1997. *Ljubljanski tramvaj včeraj, danes, jutri. Katalog k razstavi Tehniškega muzeja Slovenije. Ljubljana. TMS.*
- Sitar, Sandi. 1995. *Z vozili skozi čas. Ljubljana. Prešernova družba.*
- 75 let Viatorja: Obdobje cestne železnice v Ljubljani.
- Ljubljana, glasilo MOL, jul./avg. 2001. *Sto let javnega mestnega prometa v Ljubljani.*



CIGANI LJUBIJO PESMI

NENAD LJUBOTINA, SKUPINA ŠUKAR

Tako kot Cigani ljubijo pesmi, jih ljubi tudi naš sogovornik Nenad Ljubotina. In njegovi prijatelji Šukarji. Posebne pesmi, ki se nas globoko dotaknejo, nas vznemirijo, prebudijo nemirnega duha v nas, poženejo kri po žilah, pa tudi če ta ni romska, ali pa, zakaj ne, ciganska. Spoštuje ljudi, rad je obkrožen z njimi, obožuje preprostost. Del tega zdaj uživa tudi v klubu Zlati zob.

Romi so dobri glasbeniki, njihova glasba je nabita s čustvi, je polna energije, divja, neulovljiva, hkrati pa melanholična in žalostna. Privlači množice, ki se ji predajajo z dušo in telesom. Kaj je tisto posebno, več v tej glasbi? Esma Redžepova, kraljica romske glasbe, pravi, »...da pesmi vzhoda poženejo kri po žilah.«

To je njihov temperament. Romi živijo vsak dan polno življenje, ga uživajo, ne obremenjujejo se stvarmi, kot se mi, Neromi, življenje dojemajo preprosto. So neke vrste poustvarjalci – v glasbi poberejo vse najboljše, vnesejo svoj temperament in čustva. So ljudstvo, ki je bilo skozi zgodovino zatirano in preganjano. Zato je njihova glasba tako močno izrazno sredstvo, ki nadomesti vse besede; zajema vso bolečino, žalost, radost, veselje, vsa čustva in čutenja. Tako nastane tisto več. Nenazadnje so vzhodni ritmi tudi nam, tukaj živčim, blizu. Prisotni ritmi Orienta na nek način izražajo način življenja ljudi v vzhodnih in južnih deželah, njihovo okolje, naravo, preprosto dožemanje življenja, njihovo sproščenost. Turbo folk vsebuje glasbene elemente Orienta, ker ti »... poženejo kri po žilah«, zato ima toliko privrženec. Je glasba za mase. Vsekakor je pa treba razlikovati turbo folk glasbo od prave narodne glasbe, to so stare narodne pesmi, starogradske, tradicionalne romske. Ker so se času prilagodili tudi Romi, obstaja tudi turbo romska glasba.

O besedilih umetniške vrednosti v romski glasbi težje govorimo, saj so ta preprosta, dojemljiva širokemu krogu poslušalcev, pomembni so ritmi in melodika.

Pesmi požete tudi v romskem jeziku oz. nekaterih njihovih dialektih. Ali romski jezik da vašemu petju večji čustveni naboj, večji patos?

Romski jezik je izjemno speven, ker ni trd, lepo se ušede v uho, vendar ne vsi dialekti. Pred dvema letoma smo naredili obdelavo Big Foot Mame v prekmurski romščini in si skoraj »polomili jezike«, ker je ne uporabljamo v svojem petju in je nekoliko trša. Tako kot večina Romov na našem območju uporabljamo večinoma prištevački dialekt. Jezik je pri petju pomemben. Čeprav poslušalci besedila ne razumejo, jih melodija in ritem vseeno pritegne. To je dokazal npr. Goran Bregović (Bijelo dugme, op. p.), ki je z raznimi vzkliki, ki nimajo zveze s skladbo, ustvaril močne učinke, ki poslušalce privzdignejo.



Kdaj je glasba zares iskrena?

Z naše strani vedno – mene in mojih kolegov. Zaenkrat ne igramo samo zaradi denarja. Iskreno igrati glasbo bi morali vsi izvajalci.

Prva kaseta Šukarjev nosi naslov Cigani ljubijo pesmi. Kaj ljubite vi?

Glasbo! Potem imam rad življenje, rad živim življenje, morda se trudim živeti po romski filozofiji, ki je izjemna. Rad imam ljudi, sem obkrožen z njimi, se z njimi družim. Težko se skregam, ker tega ne maram. Rad imam preprostost – ta me navdušuje.

Je v vas kaj ciganske duše?

Ne samo duše, tudi krvi, saj je bila babica po mamini strani Romkinja. Vsi člani skupine Šukar se znamo sprostiti, uživati v glasbi, druženju, poslušanju, znamo se prepustiti trenutku. V Franciji smo bivali z Romi z različnih koncev sveta, bili pri njih doma, sprejeli so nas. Ko se to zgodi, si popolnoma varen, sproščen. Ljudje imajo o Romih svoje predstave – Cigani, konji, plešoče ženske, ogenj in kraja. To so klišeji. So »normalni« ljudje, ki se v življenju znajdejo, v kar so bili primorani, da so preživeli. Seveda ne govorim o skrajnostih, teh ne zagovarjam. Če bi poznali njihovo zgodovino, njihovo filozofijo, bi bili bolj odprti do njih, ciganskih duš.

Šaban Bajramović je bil velik glasbenik, legenda in v nekem intervjuju ste Šukarji dejali, da ste »... ponosni, ker ste edina slovenska skupina, ki je igrala s Šabanom«. Lansko leto je preminil. Decembra ste igrali na njegovem spominskem koncertu v beograjskem Sava centru. Kaj za tovrstno glasbo pomeni ta izguba?

Ogromno. Za nas in za mnoge je »špica« med izvajalci, uvrstili so ga med 10 največjih izvajalcev bluesa na svetu (revija Time, o. p.), prislužil si je spoštovanje celega sveta. Z njim smo imeli

pet koncertov.

Bil je zanimiv človek. Ko smo ga povabili v Cankarjev dom na koncert, smo mislili, da bo pripotoval z letalom. Ampak letenju se je izogibal, dokler nisva šla jaz in kolega Peter v Niš ponj z avtomobilom.

Pa na primer njegove pripovedi o nastopanju na romskih porokah v Italiji, ki so trajale po sedem dni in je bil plačan tako v denarju kot v zlatu, vrečkah zlata. Pripovedoval je, da je bila s teh porok pot domov vedno težka, polna skušnjav, ker se je z avtomobilom vračal iz Italije v Niš, na poti pa je bilo vse polno kazinojev.

Predvsem pa je bil iskren, nepokvarjen, vedno s spoštovanjem do drugih.

V čast nam je, da smo bili povabljeni in smo lahko nastopali na spominskem koncertu v Beogradu s toliko zvanečimi imeni. Cel mesec je bil Šabanov, publika je koncert dobro sprejela in verjetno bo postal tradicionalen.

Kaj pa Romi? Navsezadnje izvajate nekaj njihovega? So vaši dobri kritiki, so oboževalci? Kako vas sprejemajo?

Dobro se nas sprejeli že takoj na začetku. Morda bolj v Prekmurju, kjer so bolj naklonjeni tej glasbi in je ohranjajo. Romi na našem ozemlju namreč niso bili po večini glasbeniki, ukvarjali so se z drugimi rečmi, bili so trgovci, roko-delci ..., zato nimajo navade poslušanja tradi-





cionalne romske glasbe, ampak so se prepustili poslušanju iste glasbe kot prebivalci, s katerimi živijo v skupnem okolju, kot npr. dolenski in gorenjski Romi.

Šukarji smo poustvarjalci romske glasbe. Ceni-
jo naše delo. Povsod, kjer smo nastopali med
Romi, tako pri nas kot v tujini, smo bili izjemno
dobro sprejeti; med poslušalci Romi in Neromi
in med kolegi glasbeniki. Leta 2007 so nas po-
vabili na festival Khamoro v Prago, ki je eden
največjih romskih glasbenih festivalov in na ka-
terega so vabili le romske izvajalce. Bili smo pr-
vi in edini Neromi.

**Živel ste tudi v Srbiji. Tam se ob dobri
glasbi znajo sprostiti. Živa glasba, raz-
posajen ples, pravo vzdušje je po tam-
kajšnjih lokalih nekaj običajnega, česar
pri nas tako rekoč ne poznamo. Je klub
Zlati zob nastal tudi zato?**

Z odprtjem kluba Zlati zob se je uresničila dol-
goletna želja po prostoru, kjer bi »izobraže-
vali«
ljudi, jim ostrili glasbeni okus z glasbo, pa to
ni le romska glasba, ampak tako imenovani
world music, da bi se ljudje nekje sprostili. Da
bi doživljali, kar smo mi na jugu, v Franciji, tudi
v Skandinaviji. Za Skandinavce velja, da so bolj
hladni ljudje, kar ne drži. Tam reagirajo na pr-
vi, drugi komad, se znajo v trenutku sprostiti in
»koristiti«
cel koncert. Po koncertu se zahvali-
jo za lep večer. Seveda kultura koncertov ni pr-
imerljiva, povsod je drugače.

Nekoč so nas glasbeni kolegi skupine Kal (črno)
peljali v nek klub v stari Beograd, v katerem je
nastopala zelo znana, zdaj že pokojna pevka Vi-
da Pavlović, vodil pa ga je njen mož. Notri pev-
ka, harmonika, violina in tri gospe s perfektnim
glasom. Pele so po naročilu. V navadi je da se
petje po naročilu plača, vsaj simbolično oz. po
občutku in tam notri je bilo vzdušje tako, da se
temu enostavno ne da upreti. Pri vsem tem ne
gre za velike vsote, za razmetavanje denarja,
kot je to morda predstavljeno v filmih; to je le
navada, običaj, gesta, znak spoštovanja. Seve-
da vsota ne sme biti podcenjujoča. In pesem je
namenjena tebi. Prepusti se. Občutki v takem
ozračju so čudoviti. Podobno vzdušje želimo
omogočiti, ustvariti, dati gostom v našem klu-
bu. Da se »naučijo razbiti kozarec«, čemur ne
botruje alkohol, ker potem je to že pijanstvo,
ampak so to iskrena čustva, počutje. Mislim, da
gremo v pravo smer. In verjamem, da so ljudje
podobno že doživeli nekoč nekje.

**Esma Redžepova je bila predana huma-
nitarnim dejavnostim. Tudi skupina Šu-
kar večkrat nastopa v dobrodnele na-
mene.**

Radi se odzovemo in nastopamo na dobrod-
nelnih koncertih, čeprav se na vsa vabila ne more-

mo odzvati. Radi pa preverimo, kam je denar
šel, za kaj je bil porabljen. Včasih želimo tudi pi-
sno potrdilo. Žal se dogaja tudi to, da nekateri
želijo zaslužiti na račun tuje nesreče. Ker izva-
jamo glasbo ljudstva, ki je bilo zatirano, nesreč-
no, se nam zdi toliko bolj pomembno, da vemo,
kam gre denar in da res gre.

**S talentom se rodiš. Njegov razvoj je
treba spodbujati od otroštva, vanj vla-
gati čas in denar. Kako sta glede tega
naravnana naš izobraževalni sistem in
družba na splošno? Ali sta nadarjenost
in talentiranost v zadostni meri podprta
ali je to bolj kot ne odvisno od tega zave-
dajočih se posameznikov, morda še do-
ločenih ustanov?**

Mislim, da gredo počasi te zadeve na bolje. Na
primer glasbene šole so veliko boljše kot ne-
koč. Dajejo možnost talentiranim, da se razvi-
jajo in jih pri tem spodbujajo.

Seveda je veliko odvisno še vedno od staršev in
ne nazadnje od pedagogov, ki te v tem podpira-
jo. Družba sama pa v tem smislu nujenja pod-
pore na žalost še zaostaja.

Kaj pa mecenstvo?

Je v Sloveniji prisotno?

Mislim, da pri nas še ni razvito, da to poteka na
ravni sponzorstva določenih podjetij ali morda
preko prijateljske linije staršev, kaj več pa ne.

**Imate hčerko, ki izkazuje več talentov.
Kako vzgajati takega otroka?**

V moji družini sem se jaz prvi začel ukvarjati
z glasbo in to po več rodovih. Kot otrok sem
veliko poslušal resno glasbo. Starši so to opa-
zili, me maksimalno podprli, mene in brata, in
mi ponudili možnost. Odločil sem se za violino,
nato za tamburico.

Ravno tako niti jaz niti žena, katere poklic je tu-
di del umetnosti, je kostumografinja, nisva na
hčerko nikoli izvajala pritiska, ali jo silila v kar-
koli. Bilo ji je ponujeno, imela je možnost izbra-
ti, kar je želela in izbrala je violino. Tak način
sem povzel po svojih starših.

Razvoj talenta spodbujamo tudi tako, da otro-
ku omogočimo oz. ima vso pravico zamenja-
ti npr. instrument, ali kaj drugega, s čimer se
ukvarja. Starši morajo otroku stati ob strani,
ga spodbujati, nikakor pa ne forsirati. Sem po-
polni nasprotnik tega: »Pojdi v sobo, vadi eno
uro!«
Zadosti je tudi petnajst, dvajset minut va-
je na dan v začetku, pomembno je, da pridobi
vztrajnost. Najmanj težav je, če starši stojijo
ob strani in samo malo dodajajo. Če otrok ka-
kšen dan ne bo vadil, ne bo hudega. Tudi nam
glasbenikom se zgodi, da na kakšnem koncer-
tu ne »padeš notri«, pa ga vseeno odigraš in se
potrudiš, ker si discipliniran. To je pomembno.
Predvsem pa to, da ima vsak otrok pravico do
otročtva.

**»Kako iz otroka narediti zvezdo?«
To se
danes sprašuje čedalje več staršev. Kaj
menite o »proizvodnji«
otroških zvezd?**

To je grozno! Nisem zagovornik tega! Biti zvez-
da v Sloveniji – ali nismo premajhna država za
zvezdnitvo? Z marsikom sem se spoznal, sre-
čal, tudi z »nezvezdamik«, ki so krasni ljudje,
marsikdo pa se obnaša zvezdniško, a to ni. Am-
pak ljudje si zvezdnitva očitno želijo.

Kako živi družina umetnika?

Kot vsaka druga družina. Izbira je odvisna od
posameznika, od njegovega dojemanja življe-
nja, od vrednot.

**Mladi, nasilje, droge? Mladi imajo, kar
ste imeli npr. vi v mladosti? Česa jim na-
ša generacija ni dala, pa bi jim morala?**

Danes na določenih lokacijah lahko vidiš ne le
mladostnike, pravzaprav otroke, ki se zakajajo,
uživajo kokain, ekstazi in še kaj drugega, ampak
tudi odrasle, to je štiridesetletnike in starejše,
ki jim je to način življenja. Sprašujem se, kako
je mogoče, da se v te prostore nihče ne spušča,
se pa v mnoge druge.

Kako danes starši lahko puščajo štirinajstletni-
ke brez nadzora? Nekdo tem otrokom vendar
mora določiti mejo, jim povedati, določiti kam,
kdaj, kako, s kom ... To je vzgoja. Ne pa na-
sedanje na otrokovo izsiljevanje: vsi imajo, vsi
smejo ..., samo jaz ne. Treba si je vzeti čas za-
nje, ne pa jih prepustiti samim sebi, vrstnikom
in ulici. Tako se naša generacija ni zabavala in
ni tako živela. Družili smo se na folklori, pri
športu in veliko drugih dejavnostih, kjer je bi-
lo okolje varnejše, mešana družba, to je mlaj-
ši in starejši, ni bilo droge. In starši so vedeli,
kaj počnemo, kje smo. Svojim staršem sem iz-
jemno hvaležen za vzgojo, veliko so mi dovolili,
predvsem pa so si vzeli čas zame, za moje teža-
ve in želje in so jih resno dojemali, kar posku-
šam prenesti tudi jaz na svojega otroka.

Vsakemu lahko vzgoja uide izpod nadzora, am-
pak potrebno je narediti vse, da je za to čim
manj možnosti.

**Na cestah je vsak dan več morije, med
katerimi je mladih preveč. Noben nov
zakon in ostreje kazni ne zmanjšajo
tragedij. Čarobna palica za to ne obsta-
ja. Lahko mladim kaj položite v dušo, da
bodo bolj cenili svoja življenja?**

Življenje in zdravje so naše največje bogastvo.
To je osnova za vsak uspeh in lepe trenutke,
saj vsi k temu težimo. Stalna pozornost na cesti
te bo sigurno pripeljala povsod, kamor si na-
menjen, pa kljub temu je velikokrat samo 50%
v tvojih rokah, zato bodite toliko bolj pozor-
ni. Imej rad sebe, da bi lahko imel rad druge!



**Ali si predstavljate življenje brez glas-
be?**

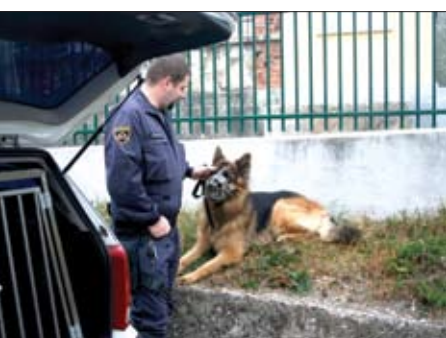
Tega si pa res ne predstavljam! Glasba je na pr-
vem mestu. Tudi v Zlatem zobu je v ospred-
ju glasba in glasbeni program, ne pijača in kar
še sodi v gostinski lokal. Glasba je pri meni ve-
dno prisotna. Dejansko si ne predstavljam ži-
vljenja brez glasbe. Tudi ženo sem spoznal na
koncertu.

Mira Vidmar Kuret



PROMETNI DAN

ŠMARTNO POD ŠMARNO GORO

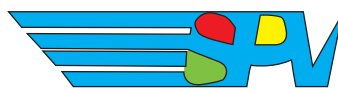


V ponedeljek, 13. 10. 2008, je na osnovni šoli Šmartno pod Šmarno goro potekal prometni dan.

Ta dan smo s pomočjo Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu zaprli cesto pod šolo (cesta v Gameljne) in se na njej igrali, risali po asfaltu, imeli ogledе policijskih in gasilskih avtomobilov, peljali po kolesarskem poligonu, pisali kolesarski izpit, obiskal nas je reševalec na motorju in vodnik s policijskim psom.

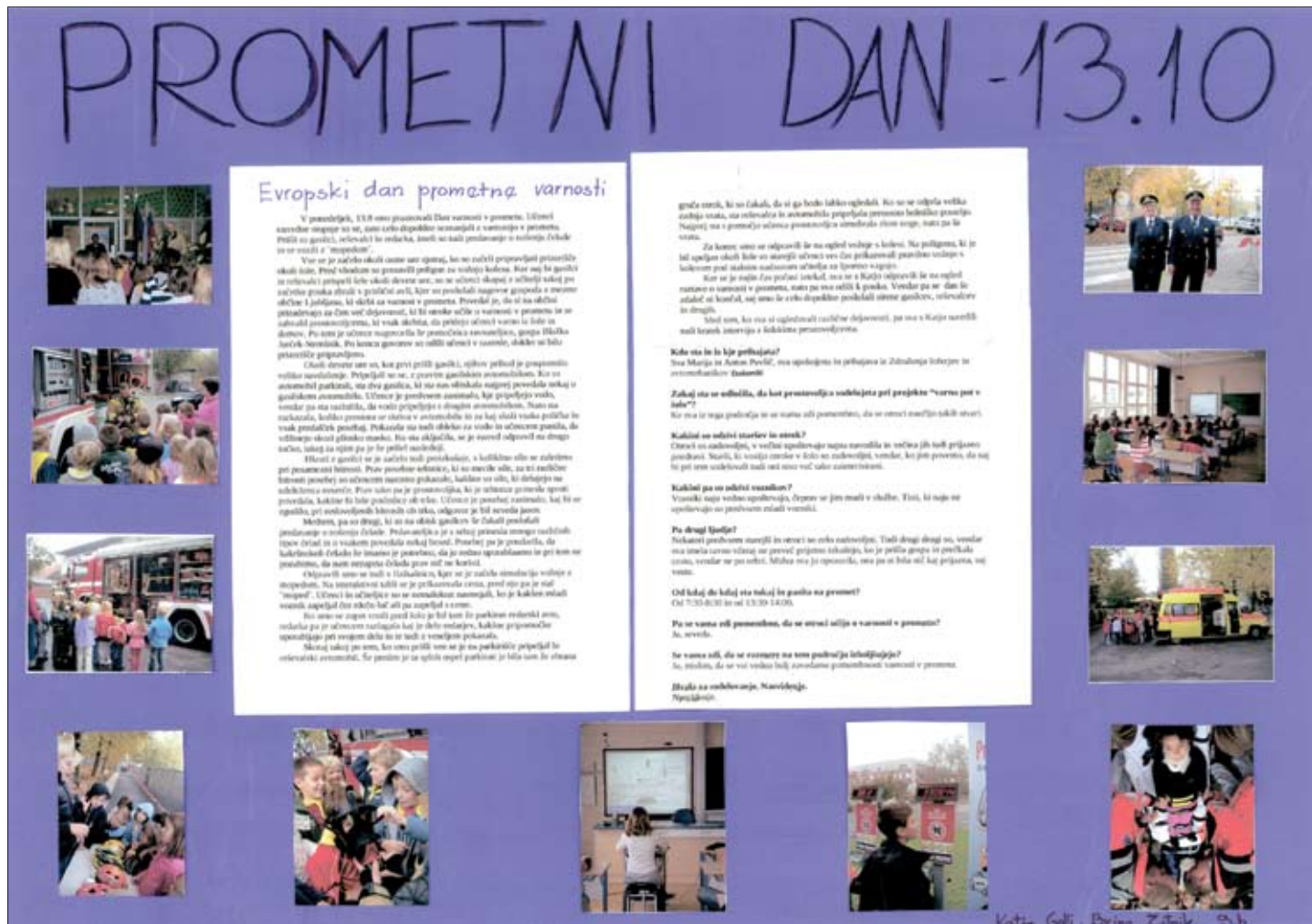
Otroci so si lahko oblekli neprebojni jopič, policist jih je peljal okrog šole, kjer so si ogledali varne poti, po katerih lahko pridejo najvarneje v šolo.

Simona Turk, prof., mentorica prometne vzgoje
OŠ Šmartno pod Šmarno goro



Vozimo pametno!

PROMETNI DAN NA OŠ TRNOVO



V okviru Evropskega dneva prometne varnosti smo v ponedeljek, 13.10.2008, na OŠ Trnovo v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu organizirali prometni dan. Z akcijo **ULICE OTROKOM** si kot šola prizadevamo poleg urejanja varnih šolskih poti, površin za pešce in kolesarje, spodbuditi večjo prometno varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti najmlajših - otrok (izoblikoval se je skupni slogan: **PROMETNA VARNOST ZA VSE**).

Uradna otvoritev prometnega dne se je pričela z uvodnim pozdravom in nagovorom pomočnice ravnateljice Blažke Jurček Strmšnik in sekretarja SPVCP MOL Zvoneta Milkoviča.

Na prometni dan je v času od 8.00 do 12.00 ure veljala prometna zavora na območju:

- Karunove ulice (od KUD F.Prešeren do vhoda v OŠ Trnovo) in
- parkirišča med vrtcem Trnovo in šolo.

Ob prometni zapor na območju Karunove ulice sta bila prisotna **predstavnik-a-prostovoljca šolske prometne službe (g. Anton Pavlič in ga. Marija Pavlič)**, ki sta vestno skrbela za upoštevanje prepovedi oz. po potrebi odmikala

zaporo. Prav tako smo z dvizžno zapornico (ram-po) omejili dostop na šolsko parkirišče. Na tem mestu je za upoštevanje zapore poskrbel šolski hišnik, kateremu sta bila v pomoč dva učenca prostovoljca, oblečena v ustrezno obarvane jopice.

S pravočasnim obvestilom o izvedbi prometnega dne smo obvestili vse zaposlene na šoli, starše učencev ter tudi druge ustanove, ki se nahajajo v neposredni bližini šole: KUD F.Prešeren, Materinski dom in Vrtec Trnovo.

V okviru prometnega dne so na lokaciji pred šolo potekale naslednje dejavnosti :

Predstavitev dejavnosti in opreme:

- **Policije:** policist kolesar, vodnik službenega psa in intervencijsko vozilo policije-marica
- **Gasilcev** (gasilski avto in oprema gasilcev)
- **reševalne postaje** (reševalec motorist, reševalni avto)
- **predstavniki mestnega redarstva** (predstavijo vozilo z lisicami).
- **preizkus spretnosti vožnje s kolesom** (učenci 6. razred) kolesarski poligon pred vhodom v šolo in stranska pot do VVO Trnovo. Učenci 6. razreda (izbrana skupina demonstratorjev) so z ustrezno kolesarsko opremo sodelovali v vožnji s kolesom na pripravljenem poligonu. Predstavitev **vožnje s kolesom** je bila namenjena **vsem učencem od 1. do 5. razreda kot uvod v pripravo na kolesarski te-**

čaj. Vožnja in ogled sta potekala pod nadzorom šolskih mentorjev .

Že v času TEDNU OTROKA, s poudarkom na prometni varnosti, so naši učenci in tudi otroci vrtca Trnovo risali motive na temo prometa, učenci druge in tretje triade pa so na temo Prometa razmišljali v obliki spisov.

V ponedeljek, 13.10. 2008, smo v šoli obeležili Dan varnosti v prometu. S Katjo sva si ogledali predstavitev v vlogi novinark. Učenci razredne stopnje so se dopoldne seznanjali z varnostjo v prometu. Prišli so gasilci, reševalci in redarka, imeli so tudi predavanje o nošenju čelade in se vozili z "mobedom".

Vse se je začelo okoli osme ure zjutraj, ko so začeli pripravljati prizorišče okoli šole. Pred vhodom so postavili poligon za vožnjo s kolesi. Ker naj bi gasilci in reševalci prispeli šele okoli devete ure, so





se učenci skupaj z učitelji takoj po začetku pouka zbrali v pritlični avli, kjer so poslušali nagovor predstavnika Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Zvoneta Milkoviča, gospoda z mestne občine Ljubljana, ki skrbi za varnost v prometu. Povedal je, da si na občini prizadevajo za čim več dejavnosti, ki bi otroke učile o varnosti v prometu in se zahvalil prostovoljcem, ki skrbijo, da pridejo učenci varno v šolo in domov. Po tem je učence nagovorila še pomočnica ravnateljice, gospa Blažka Jurček-Strmšnik. Po koncu govorov so odšli učenci v razrede, dokler ni bilo prizorišče pripravljeno.



Okoli devete ure so prišli gasilci. Njihov prihod je pospremilo veliko navdušenje. Pripeljali so se s pravim gasilskim avtomobilom. Ko so parkirali, sta dva gasilca, ki sta nas obiskala, najprej povedala nekaj o gasilskem avtomobilu. Učence je predvsem zanimalo, kje pripeljejo vodo. Nato sta razkazala, koliko prostora se skriva v avtomobilu in za kaj služi vsaka policička in vsak predalček posebej. Pokazala sta tudi obleko za vodo in učencem pustila, da



vdihejo skozi plinsko masko. Ko sta zaključila, se je razred odpravil na drugo točko, takoj za njim pa je že prišel naslednji razred.

Hkrati z gasilci se je začelo tudi preizkušanje, kolikšna je sila trka pri posamezni hitrosti. Prav posebne tehnice, ki so merile sile za tri različne hitrosti posebej, so učencem nazorno pokazale, kakšne so sile, ki delujejo na udeleženca nesreče. Prav tako pa je prostovoljka, ki je tehnice prinesla sproti, povedala, kakšne bi bile posledice ob trku.

Medtem pa so drugi, ki so na obisk gasilcev še čakali, poslušali predavanje o nošenju čelade. Predavateljica je s seboj prinesla mnogo različnih tipov čelad in o vsakem povedala nekaj besed. Posebej pa je poudarila, da kakršnokoli čelado že imamo, je potrebno, da jo redno uporabljamo in pri tem ne pozabimo, da nam nezapeta čelada prav nič ne koristi. Odpravili smo se tudi v »fizikalnico«, kjer se je začela simulacija vožnje z mopedom. Na interaktivni tabli se je prikazovala cesta, pred njo pa je stal »moped«. Učenci in učiteljice so se nemalokrat nasmejali, ko je kakšen mladi voznik zapeljal čez rdečo luč ali pa zapeljal s ceste.

Ko smo se zopet vrnili pred šolo, je bil tam že parkiran redarski avto, redarka pa je učencem razlagala kaj je delo redarjev, kakšne pripomočke uporabljajo pri svojem delu in jih tudi z veseljem pokazala. Skoraj takoj po tem, ko smo prišli ven, se je na parkirišče pripeljal še reševalni avtomobil. Še preden je ta sploh uspel parkirati, je bila tam že zbrana gruča otrok, ki so čakali, da si ga bodo lahko ogledali. Velika zadnja vrata so se odprla in reševalca sta iz avtomobila pripeljala prenosno bolniško posteljo. Najprej sta s pomočjo učenca prostovoljca simulirala zlom noge, nato pa še vratu. Za konec smo se odpravili na ogled vožnje s kolesi. Na poligonu, ki je bil speljan okoli šole, so starejši učenci



ves čas prikazovali pravilno vožnjo s kolesom pod stalnim nadzorom učitelja za športno vzgojo.

Ker se je najin čas iztekla, sva se odpravili še na ogled razstave o varnosti v prometu, nato pa sva odšli k pouku. Vendar pa se dan še zdaleč ni končal, saj smo še celo dopoldne poslušali sirene gasilcev, reševalcev in drugih.

Medtem, ko sva si ogledovali različne dejavnosti, sva naredili tudi kratek intervju s prostovoljcem šolske prometne službe.

Brina Žitnik in Katja Golli, 9.b

Na prometni dan smo risbe učencev **razstavili v šolski avli. Učenci so pri rednih urah skupaj z učitelji oblikovali pisna oz. likovna sporočila voznikom (v obliki predloženih letakov ULICE OTROKOM).**

Dejavnosti Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, ki so še dodatno popestrile prometni dan na šoli, so bile naslednje:



- **Demonstracija naprav za preizkus fizikalnih zakonitosti pri trkih v prometu**



tnih nesrečah (vage), - 3 demonstratorji, lokacija zunaj šole

- **Demonstracija simulatorja vožnje H-kategorije** (1 demonstrator) ; za učence 5.razredov

- **Predstavitve ČELADE** (demonstrator predstavnik podjetja TOPSTIL).

Učenci so v okviru novinarskega krožka (pod vodstvom mentorice Tanje Povše) budno spremljali dogajanje na terenu in pripravili pisno reportažo celotnega dogajanja. Opravili so tudi intervju s predstavnikmi ŠOLSKE PROMETNE SLUŽBE. Na ta način so poglobljeno spoznali njihovo pomembno vlogo. Z vsakim dnem si skupaj želimo uresničiti zlasti želje otrok, da v ulice v okolici šol, vrtcev in v bivalnih naseljih vrnemo kvaliteto mirnega in varnega življenja. Prometni dan smo tako zaključili z mislijo:

NAJ POSTANE OBMOČJE UMIRJENEGA PROMETA OBMOČJE SPROŠČENEGA ŽIVLJENJA VSEH NAS.

Barbara Ogrin, koordinatorica projekta VAMOS, OŠ Trnovo

DAN PROMETNE IN SPLOŠNE VARNOSTI

NA OŠ NOVE JARŠE

Dan prometne in splošne varnosti je uspešno za nami. Nanj smo se pripravljali od začetka šolskega leta, saj smo program zastavili tako, da smo v aktivnosti vključili vse učence in delavce na šoli, k sodelovanju pa smo povabili tudi zunanje sodelavce.

Učenci so likovno, literarno, matematično in raziskovalno ustvarjali na temo Promet. Mlajši učenci so si ogledali naletne naprave, varen otroški sedež in gasilski avto. Petošolci, ki se pripravljajo na opravljanje kolesarskega izpita, so se seznanili s pomenom in pravilno uporabo varnostne čelade, z varno vožnjo po prometnih površinah in z zgoščenko S kolesom v promet, ob kateri bodo vadili in se pripravljali na opravljanje izpita. Sedmošolci so na simulatorju vožnje preizkusili znanje in spretnosti na kolesu z motorjem. Devetošolci so se seznanili z osnovami prve pomoči, pravilnim izvajanjem umetnega dihanja in uporabo defibrilatorja. Delo smo načrtovali tako, da smo vanj vključili tudi ozaveščanje o varovanju okolja, kar smo povezali z ekološkimi vsebinami.

Cilji, ki smo si jih zastavili, so bili doseženi v celoti:

- V vseh razredih smo pregledali prometno varnostni načrt naše šole.
- Nekaj ur smo posvetili spoznavanju različnih vozil, njihove prednosti in pomanjkljivosti.
- Mlajši učenci so likovno ustvarjali na temo Prometna varnost.
- Ogledali so si in preizkusili naprave naletne hitrosti in varno uporabo otroškega sedeža v vozilu.
- Risali so prevozna sredstva in prometne situacije in ob njih utemeljevali, zakaj so okoliju prijazna.
- Ogledali so si gasilski avto in se z gasilci pogovorili o njihovem delu.
- Nekatero skupino učencev so izbrale za temo zgodovinski razvoj vozil.
- Tema Promet je bila izhodišče za likovno, literarno, matematično in raziskovalno ustvarjanje tudi v višjih razredih.
- Prometne znake in dele varnega kolesa so predstavili tudi v angleščini.
- Ugotavljali so smiselnost uporabe avtomobila v vsakdanjem življenju, še posebej na kratkih razdaljah.
- Spoznavali so kemijsko sestavo pogonskih goriv, njihovo uporabo in vpliv na okolje ter toplotne stroje.
- Na simulatorju vožnje z motorjem so preizkusili spretnost in se z mentorjem pogovorili o najpogostejših napakah.
- Poslušali so predavanje o pomenu in pravilni uporabi varnostne čelade ter odpravili napake pri zapenjanju čelade.
- Pri izvedbi kolesarskega izpita si pomagamo z zgoščenko S kolesom v promet. Seznanili so se z vsebino in načinom opravljanja kolesarskega izpita.

Osrednja tema: **PROMETNA IN SPLOŠNA VARNOST**
 Datum izvedbe: **3. oktober 2008, od 8.15 – 15.00**
 Potek dejavnosti: **šola, učilnice, telovadnica, šolsko igrišče**

- S policisti so se pogovorili o pomenu kolesarskega izpita in varni vožnji v prometu.
- Spoznali so osnove prve pomoči ob nesrečah. Seznanili so se z uporabo defibrilatorja in izvajanjem umetnega dihanja, kar so tudi praktično preizkusili.
- Izvedli smo vajo evakuacije iz šole v primeru požara.
- Pripravijo razstavo izdelkov, ki so nastali v okviru tehniškega dneva.

RAZRED, ODDELEK	VSEBINA/ TEMA
1. a, 1. b	Izdelava vozil iz odpadnega materiala, didaktične igre Kaj veš o prometu?
2. a, 2. b	Izdelava prometnih znakov in semaforjev iz odpadnega materiala.
3. a, 3. b	Križanke, rebusi, uganke o prometu, izdelava plakata Križišče.
4. a, 4. b	Maketa prometnih površin v našem šolskem okolišu.
5. a, 5. b	Pomen in uporaba kolesarske čelade, Kolesar v prometu, predstavitev zgoščenke S kolesom v promet.
6. b	Matematične vsebine, grafični prikazi.
6. a, 6. b	Izdelava skupinske slike iz blaga na temo Prometa.
6. a	Kolesar in oprema - izdelava plakata v angleščini.
7. a, 7. b	Predavanje H-kategorija.
7. a, 7. b	Predstavitev simulatorja vožnje.
7. a	Prometni znaki v angleščini.
7. b	Literarno ustvarjanje s prometno vsebino (pesmice, spisi).
8. a, 8. b	Kemijska zgradba pogonskih goriv, Toplotni stroji.
9. a, 9. b	PRVA POMOČ, praktične vaje.
9. a, 9. b	Ogled filma, izdelava plakatov – prometne vsebine, prva pomoč.

- V pomoč pri delu nam je bil promocijski material (kresničke, plakati, zgibanke o uporabi čelade, varnem kolesu ...), ki smo ga prejeli v začetku šolskega leta.
- RSPVC je omogočil, da smo v 1. triadi predstavili naprave naletne hitrosti in varnostni sedež za avto.
 - Policist PP Moste je petošolcem predaval o kolesarskem izpitu in varni vožnji s kolesom



- G. Jarc je petošolcem predstavil pomen in pravilno uporabo varnostne čelade.
- AMZS je pripravil predavanje za sedmošolce, kjer so praktično preizkusili vožnjo z motorjem na simulatorju vožnje.
- RK Slovenije je za devetošolce izvedel predstavitev osnov prve pomoči, pravilno izvedbo umetnega dihanja in predstavitev defibrilatorja.
- GD Šmartno so svoje delo predstavili učencem od 1. do 5. razreda.

Oktober je tudi mesec požarne varnosti. Uspešno smo izvedli vajo reševanja iz šole v primeru požara.

Učenci so:

- se seznanili z delom, nalogami in pomenom gasilcev za splošno varnost,
- spoznali osnovno opremo gasilcev in uporabo opreme,
- varno zapustili šolo v primeru požara (evakuacija),
- se zavedali pomena discipliniranosti pri zapuščanju stavbe.



Na ta dan smo izvedli tudi evakuacijo iz šolskih prostorov v primeru požara. Vadili smo hitro in disciplinirano zapuščanje šolskih prostorov, ki je pomembna za varnost vseh. Naloga učiteljev je bila, da preverijo prisotnost otrok tudi na zbirnem mestu in smo pozorni na morebitne pomanjkljivosti pri izvedbi vaje, da bomo napake lahko odpravili.





Mojca Sovdat, mentorica prometnega krožka OŠ Nove Jarše

PROMETNI DAN NA OŠ DRAVLJE

Na OŠ Dravljane se že dolgo zavedamo, da mladi v cestnem prometu niso več tako varni, kot nekoč. Že samo na poti v šolo in domov preži na njih mnogo nevarnosti in pasti, še posebej v takšnem šolskem okolišču, kot je naš, saj šola stoji v zelo prometnem delu Ljubljane ob Celovški cesti in ljubljanski obvoznici. Zato veliko pozornosti posvečamo vzgoji učencev za varnost v cestnem prometu, vsako leto nekoliko drugače.

Letos smo se ponovno odločili za izvedbo prometnega dne na šoli, saj smo še vedno pod vtisom prijetnih izkušenj izpred dveh let, ko smo se takšnega projekta lotili prvič. To je bil torej naš drugi prometni dan, ki smo ga izpeljali 6. oktobra 2008, v tednu prometne varnosti, ko so se po vsej državi odvijale aktivnosti v zvezi z varnostjo v cestnem prometu. Organizacijo prometnega dne na šoli je prevzela mentorica prometne vzgoje ga. Brigita Horvat v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Na ta dan pouk ni potekal v šolskih klopih, kot je to v navadi, pač pa so se aktivnosti odvijale pred šolo, za šolo ter deloma v šolski jedilnici in računalniški učilnici. Živ žav je trajal celo dopoldne, zunaj in znotraj šole pa je bilo pravo mravljišče, saj so dejavnosti potekale na različnih postajah. Za učence 6. in 7. razredov se je dan začel v šolski jedilnici, kjer so jih nagovorili sekretar Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu g. Zvone Milkovič, policist g. Mitja Belec in ravnateljica ga. Erna Čibej. Policaj jim je pokazal tudi policijsko opremo. Nato so se ob videokaseti pogovarjali o varni vožnji s kolesom. Pridobljeno znanje so prakticirali še isto dopoldne, ko so se udeležili spretnostne vožnje s kolesom na poligonu. Tu so se jim pridružili tudi učenci 4. in 5. razredov. Nekoliko mlajši, učenci 2. in 3. razreda, so imeli na košarskem igrišču poligon na nižji zahtevnostni ravni, ki je ravno tako zahteval precej spretnosti. Ob koncu spretnostne vožnje so lahko tudi rolali na šolskem igrišču. Pozornost so posvetili upoštevanju varnosti pri uporabi rolarjev pod varnim vodstvom šole rolanja Lucky Luka. Učenci so si lahko ogledali še reševalca na mo-



tornem vozilu in njegovo opremo, varno uporabo čelade in pravilno pripenjanje z varnostnim pasom. Ob tem bi rada pripomnila, da naši učenci o varnem pripenjanju že precej vedo, saj smo že tretje leto vključeni v projekt Pasavček. Merili so tudi čas zaviranja in reakcijski čas s posebnimi napravami ter si privoščili vožnjo z motorjem na simulatorju za H-kategorijo. Seveda so morali pri vožnji upoštevati prometne znake in ostale predpise. Nato so znanje iz prometnih predpisov utrjevali še ob reševanju testov v računalniški učilnici. Najmlajši učenci so si v spremstvu policistov ogledali nevarnosti in prometne pasti v bližnji okolici. Kot že mnogokrat poprej so nam tudi tokrat dan prijetno popestrili gasilci z opremo, ki jo uporabljajo pri reševanju v prometnih nesrečah. Tudi naš drugi prometni dan nas je navdušil prav tako kot prvi. Takšno izkustveno učenje učencem veliko bolj ostane v spominu kot učenje teorije in reševanje testov, zato si bomo še

naprej prizadevali, da bodo učenci imeli takšnih možnosti čim več.

Za konec pa bi se radi še zahvalili predvsem g. Zvonetu Milkoviču za spodbudo, pomoč pri organizaciji ter sodelovanje in vsem, ki ste z dobro voljo sodelovali pri izvedbi našega prometnega dne.





Barbara Koritnik OŠ Dravlj



PROJEKT - OTROK, POLICIST ZA EN DAN

Na OŠ Dravlje se že dolgo zavedamo, da mladi v cestnem prometu niso več tako varni, kot nekoč. Že samo na poti v šolo in domov preži na njih mnogo nevarnosti in pasti, še posebej v takšnem šolskem okolišju, kot je naš, saj šola stoji v zelo prometnem delu Ljubljane ob Celovški cesti in ljubljanski obvoznici. Zato veliko pozornosti posvečamo vzgoji učencev za varnost v cestnem prometu, vsako leto nekoliko drugače.

Na Osnovni šoli Brezovici pri Ljubljani smo sodelovali v projektu Otroek, policist za en dan, ki ga je izvedla PP Ljubljana Vič. Cilj projekta je seznanitev učencev in učiteljev z delom policistov in pomembno vlogo, ki jo imamo občani pri sodelovanju s policijo pri preprečevanju kaznivih dejanj.

Trije učenci šestega razreda in mentorica prometne vzgoje smo 8. 10. 2008 obiskali PP Vič, kjer smo si lahko ogledali policijsko opremo in službena vozila ter spoznali delo policista.

Sprejel in vodil nas je policist Alojz Dolžan. Na začetku nam je na kratko predstavil vlogo policije v družbi pri zagotavljanju varnosti ljudi in njihovega premoženja. Učenci so dobili v dar majico in kapo z napisom Otroek policist, ki so si jo takoj nadeli na glavo in začeli s »službo«.

Fotografija 1

Najprej smo si ogledali prostore dežurnega policista in spoznali njegovo delo. Videli smo tudi opremo, ki jo nosijo policisti ob posebnih nalogah, njihova vozila, tudi kolesa. Veliko zanimanje je pritegnil prostor za pridržanje. V njem se znajdejo vsi, ki preveč pogledajo v kozarček ali kako drugače ogrožajo javni red in mir.

V kovčku, ki ga vzamejo policisti s sabo, ko si ogledajo kaznivo dejanje ali prometno nesrečo, je toliko stvari, da ne moreš verjeti. Seznanili smo se s postopki iskanja sledi na predmetih. Praktično smo poskusili iskati sledi prstnih odtisov na kozarcu ter demonstrirali odvzem prstnih odtisov.



Na Prometni postaji smo si ogledali službena vozila, ki jih policisti potrebujejo pri opravljanju dela in jih tudi preizkusili. Najbolj so nas zanimali motorji. Prišel je čas za akcijo. Odšli smo na teren in si najprej nadeli zaščitni jopiči, ki ga nosi policist ob različnih akcijah, kjer je lahko v nevarnosti. Preizkusili so nas tudi v alkotestu. Pripravljani smo bili za nadzor cestnega prometa, kjer smo >izvajali< meritve z laserskim merilnikom hitrosti. Ni bilo tako enostavno zadeti

tablico premikajočega vozila in izmeriti hitrost. Vendar vaja dela mojstra in na koncu nam je uspelo izmeriti celo hitrost kolesarja. Vsi avtomobili so upoštevali dovoljeno hitrost in nismo zabeležile nobene kršitve.

Za konec pa smo se odpeljali še na kraj prometne nesreče. V nesreči je bila na srečo poškodovana samo pločevina. Ogledali smo si postopek obravnave prometne nesreče. Ker ni bilo večje škode in nobene telesne poškodbe, so policisti najprej pogledali situacijo in odstranili avtomobila s ceste, da so sprostili promet. Sledil je pogovor z vpletenimi v nesrečo in zapis zapisnika.

Po končani službi smo se zahvalili za darila in dobro predstavitev dela policista g. Dolžanu. Matevž, Žan in Nik so polni novih vtisov razmišljali ali se bi odločili za poklic policista ali ne.

Majda Černigoj, mentorica prometne vzgoje

OŠ Brezovica pri Ljubljani
Fotografije: Majda Černigoj



DOS EXTREME - DIRKA OKOLI SLOVENIJE

HTTP://WWW.DOS-EXTREME.SI

NEKAJ O MENI:

Sem Mirko ZVER, policist, star 46 let.

Po rodu sem iz Hrastnika, dobrih 26 let pa živim v Pivki, v kraju, za katerega pravijo, da leži na prepihu... V kraju, kjer rad živim in se počutim domačega, saj je Pivka z okolico privlačen magnet za vse tiste, ki se zavedamo prednosti neokrnjene narave, skrivnost in nepredvidljivost Krasa pa daje ta dolini Pivke izjemen čar.

Zapriseženi športnik sem, odkar pomnim, in šport je moj način življenja. Počel sem že marsikaj, tako, da bi morda lažje povedal, česa še nisem.

Po dolgem in počez sem pretekel Slovenijo in del Evrope, moji teki pa so bili solistični in eno ter več etapni, dolžine od 50 pa celo do 650 km.

Na kolesu sem leta 2003 neprekinjeno preživel 24 ur in v tem času prevozil 510 kilometrov. Pred časom sem se v domačem kraju v neskončnost vzpenjal na bližnjo lepoticco, Sveto Trojico. Veliko časa sem preživel v skrivnostnih teminah slovenskega kraškega podzemlja pa še bi se našlo kaj tistega, kar morda je ali pa zgolj meji na ekstremno.

Bil sem udeleženec izbora za Camel Trophy, 1000 milj dolgo avtomobilistično avanturo v amazonski džungli Brazilije.

V letu 1990 sem bil član prve pivške planinske odprave, ki je osvojila najvišji vrh Afrike, 5895 metrov visoki Kilimanjaro, Uhuru Peak (Vrh svobode).

Organiziral sem celo vrsto rekreativnih in družabnih, tudi humanitarnih prireditev, tako v domačem okolju, kot tudi drugje (kolesarski izleti po vaseh občine, popotovanje v Nemčijo, Istro, Črno goro...).

Tudi potovanja po svetu me privlačijo... Ogle dal sem si Turčijo, Egipt, Tanzanijo, Kenijo, Kubo, Dominikansko republiko, prepotoval ZDA od zahodne do vzhodne obale...

Skratka...

O meni, pravijo tisti, ki me poznajo, govorijo moja dejanja. Govorijo tudi, da znam presenetiti. In rad počnem, kar počnem. Tudi prese nečam...

Zato sem se tudi odločil, da se v letu 2009 kot tekmovalca preizkusim na najtežji kolesarski dirki v Sloveniji, imenovani DOS EXTREME!

KAJ SPLOH JE EKSTREMNI ŠPORT?

Danes ljudje iz vseh družbenih slojev, z zelo različnimi stopnjami izobrazbe in različnih fizičnih in psihičnih sposobnosti, še najbolj povezuje le ena skupna nit – pustolovščina in druženje. Ekstremizem. Take in drugačne vrste.

Višje, močnejše, hitreje, bolj naporno... Ne predstavljam je pravzaprav, da ljudje sami sebe silimo k fizičnemu trpljenju. Kar nekaj nas je, ki znamo povedati, da take torture osvobajajo telo in duha.

Bistvo mojih dosedanjih podvigor niso in nikoli niso bili tekmovalni dosežki, pač pa dokaz, da z dobro voljo in vztrajnostjo lahko marsikaj dosežeš!

Z ultra kolesarjenjem sem se pred leti srečal zgolj po naključju!

Spominjam se, da sem nekoč na televiziji videl oddajo o najtežji kolesarski preizkušnji na svetu, dirki preko Amerike (RAAM), dolgi okrog 5000 kilometrov, iz oddaje pa so mi v spominu ostali le nekateri prizori izmučenih kolesarjev, ki so jih »pobirali« s koles, jih nosili v spremljevalna vozila, jih hranili po cevkah, nato pa spet pospremili na kolesa.

Imel sem srečo, da sem se dirke RAAM, v letu 2003, udeležil v aktivni vlogi, kot član spremljevalne ekipe kolesarja Fredija Viraga. Z njegovo pomočjo mi je bilo, najprej zgolj iz pripovedovanja, potem pa še v praksi, dovoljeno in omogočeno pokukati na RAAM. Nepozabna izkušnja – tako in drugače!

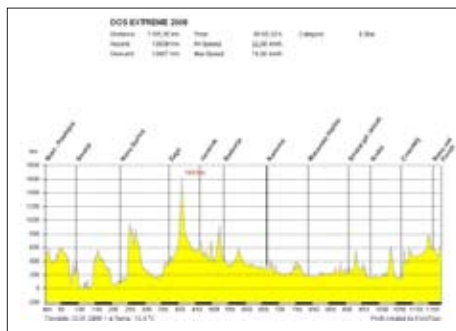
Bila je povod za to, da sva s prijateljem Andrejem Bergincem ocenila, da smo Slovenci narod, ki je zmožen najbolj ekstremnih dosežkov, ker imamo jasne, realne cilje, naše želje in sanje pa so uresničljive. In, imamo najboljše ekstremne kolesarje na svetu (Robič, Baloh...), zato sva želela podobno dirko, polno adrenalina, kot je RAAM, predstaviti tudi Slovincem. Rodil se je DOS – Dirka Okoli Slovenije.

Od rojstva DOS EXTREME, do moje udeležbe na dirki pa je bil samo še korak!

DOS EXTREME SE PREDSTAVI

Dirka DOS Extreme, je mednarodna ultramaratonska kolesarska dirka, s startom in ciljem v Postojni, dolžine preko 1180 kilometrov, s preko 13000 metri vzponov, vodi pa praktično znotraj celotne slovenske meje.

Gre za non – stop dirko, na kateri se ura ustavi šele na cilju. Na dirki ni etap, priložnosti za počitek, druženje... Vse to pride šele na koncu, saj je preizkušnja tako zahtevna, da so vsi



kolesarji med tekmo pravzaprav stalno na robu svojih fizičnih in psihičnih zmožnosti, le malo manj pa trpijo njihovi spremljevalci, ki so najbolj odgovorni tudi za početje svojih varovancev.

Gre za izjemno velik športni in medijski dogodek, z močno mednarodno udeležbo in najverjetneje največji kolesarski dogodek leta v Sloveniji, hkrati pa priložnost, da vsem tujim tekmovalcem in njihovim spremljevalcem, tudi skozi prizmo turističnih destinacij, predstavimo lepote naše male Slovenije.

Organizatorji, združeni v okviru Športno – kulturnega društva Notranjci iz Postojne, smo po premierni izvedbi dirke v letu 2007, v letu 2008 organizacijo še nadgradili in dosegli fantastičen uspeh! Dirke se je udeležilo skorajda 60 tekmovalcev iz 12-ih držav, mednarodna kolesarska organizacija UMCA pa jo je priznala kot dirko, ki šteje za evropsko prvenstvo in v nabor dirk evropskega in svetovnega pokala.

V organizacijskem odboru dirke sem bil zadolžen za pripravo proge, izdelavo pravil dirke in druge dokumentacije, hkrati pa sem kot vodja sodnikov vzpostavil sodniško organizacijo na progi in skrbel za to, da je vse potekalo v skladu s pravili dirke in splošno veljavnimi predpisi.

Trasa dirke poteka iz Postojne do Obale, nato preko Nove Gorice, Cola in Idrije proti severu, kjer tekmovalce čaka najtežji vzpon na Vrščič. V nadaljevanju pot vodi preko Gorenjske, Štajerske in Koroške proti vzhodu, kjer se v Prekmurju obrnemo nazaj proti Postojni po južni strani.



KNJIGA »DOS EXTREME, SLOVENSKI RAAM«

Vse doživeto pri organizaciji, v pripravih na dirko ter med dirko samo me je tako zelo prevzelo, da sem se odločil, da si prireditev kot ta-



kšna zasluži neke vrste dokument, zato sem o DOS EXTREME napisal knjigo.

V knjigi, ki je izrazito športne tematike, v uvodu spregovorim o ekstremnem športu nasploh, nadaljujem pa z osebnimi izkušnjami s tega področja.

V nadaljevanju predstavim najtežjo svetovno ultra kolesarsko dirko preko ZDA, imenovano RAAM (Race Across America), v jedru pa govorim o organizaciji in izvedbi premiere izvedbe podobne dirke v Sloveniji, DOS EXTREME (Dirka Okoli Slovenije), ki je bila l. 2007 prvič izpeljana. Kritiki so delo ocenili kot kvalitetno in lahko branje, ki bralca potegne v dogajanje, saj je razmerje med količino zapisanih po-



datkov in kvaliteto vsebine ravno pravišnje.

V knjigi sem ob zaključku zapisal:

»Slepar vedno potrebuje nekoga, katerega vara, da se počuti resničnega. Pijanec potrebuje pijačo, narkoman iglo, naši DOS-ovci pa nič od tega. Le kolo jim dajte, začrtajte jim progo in določite jim cilj... «

DOS EXTREME 2009 – OSEBNI IZZIV

Marsikaj od tukaj zapisanega je razlog ali vzrok, če hočete, da sem se odločil, da se v l. 2009 sam, na »svoji« progi, na vseh asfaltiranih hričkih in hribih, spopadem z izzivom, kot ga DOS EXTREME ponuja. **7. maja 2009, ob 21.00** se bo s startne rampe pred hotelom Sport v Postojni, na progo pognal prvi tekmovalac. In v presledkih za njim še vsi preostali. Tudi jaz.

DOS EXTREME 2009 je izziv, ki sem si ga postavil. Zanj že trdo delam in vem, da bom za njegovo dosego storil vse, kar bo v moji moči in če bo šlo tako, kot načrtujem, se bom na cilju v Postojni z veseljem spomnil napisa pokojnega ameriškega predsednika Mc Kinleya, ki krasi znamenito sprehajališče v Atlantic Cityju:

»Premagali ste ovire, ki bi ustavile manj pogumne in odločne od vas!

Mojca Sovdat, OŠ Nove Jarše

Fotografije: Nataša Djekanovič,
Tomaž Penko,
Nataša Stavanja

PASAVČEK

Direkcija Republike Slovenije za ceste - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu že četrto leto izvaja projekt **Pasavček**, katerega namen je spodbujanje pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev ter varnostnih pasov med vožnjo v avtomobilu. Osnovna ciljna skupina so otroci med 4. in 12. letom ter njihovi starši. Projekt temelji na pozitivni spodbudi za uporabo otroških sedežev ter varnostnih pasov med vožnjo v avtomobilu. Osrednja figura projekta je lik Pasavčka, ki na zabaven način opozarja otroke: Red je vedno pas pripet!

V preteklih letih je poleg medijske kampanje potekalo tudi izredno uspešno projektno delo po vrtcih in osnovnih šolah po Sloveniji. K sodelovanju se je v lanskem letu prijavilo veliko število oddelkov prve triade in vrtčevskih skupin, do konca projekta pa jih je z DRSC-SPV sodelovalo 746, kar pomeni, da je v projektu aktivno sodelovalo skupno več kot 15.000 otrok. V letošnjem šolskem letu se je k sodelovanju v projektu prijavilo preko 1150 oddelkov oz. vrtčevskih skupin, kar je za 16 % več kot v lanskem letu.

Osnovni namen tega sodelovanja je povečati pozornost učiteljev in vzgojiteljev ter otrok in njihovih staršev na pravilno uporabo varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev med vožnjo. Način, metode in oblike dela so popolnoma prepuščene učiteljem, njihovim interesom in izkušnjam ter interesom šole oz. vrtca kot celote. Tako lahko za aktivno sodelovanje organizirajo posebne ure, namenjene prometni varnosti otrok v avtomobilih, organizirajo srečanje ali kratko predavanje za starše, skupaj z otroki izvedejo spremljanje pripetosti v svoji skupini oz. oddelku (npr. preko samoporočanja, pri večjih otrocih lahko z opazovanjem na šolskem dovozu), risanje plakatov na to temo



itd. Na željo šole oz. vrtca DRSC-SPV s svojimi demonstracijskimi napravami obišče vrtčevsko skupino oz. oddelk, ki v projektu sodeluje.

Potek projektov

Projekti naj bi tako potekali po vrtcih in šolah v skladu z naslednjimi smernicami:

- **uporabljeni različni pristopi in metode dela pri obravnavi teme** (npr. likovno ustvarjanje, pogovor, branje, poslušanje, razlaga, delo na terenu itd.)
- **vključevanje vseh pri različnih predmetih, aktivnostih** (pri slovenskem jeziku, spoznavanju narave in družbe, telesni, likovni, glasbeni vzgoji itd.)
- **kontinuirano izvajanje projekta dalj**

časa (obdobje od novembra 2008 do aprila 2009)

- **(aktivna) vključenost drugih v izvajanje projektov** (starši, policija, občinski SPV, drugi)
- **izpeljava posebnih dogodkov na temo pripetosti med vožnjo v osebnih avtomobilih** (srečanja za starše, demonstracija pravilne uporabe otroških sedežev, razstave izdelkov itd.).

Vsebina projektov

Osnovna tema projektov je varna vožnja otrok v avtomobilu in uporaba otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov (pri odraslih in otrocih nad 12 let), DRSC-SPV pa želi vsebinsko projekt razširiti na opozarjanje odraslih glede uporabe varnostnih pasov, tako da bi otroci posredovali svoja sporočila in opozorila odraslim (staršem in drugim odraslim, s katerimi se vozijo). Otroci bi tako skrbeli ne samo, da so sami ustrezno pripeti v otroškem sedežu, ampak, da so tudi vsi drugi v avtomobilu ustrezno pripeti z varnostnimi pasovi.

Časovni okvir

Projekti naj bi nastajali v obdobju od novembra 2008 do 10. aprila 2009:

- oktober 2008 - prejem gradiv Pasavček za vse otroke v starosti od 4 - 9 let
- november 2008 - prijava k sodelovanju v projektu, načrtovanje posameznih projektov s strani vzgojiteljic in učiteljic, udeležba na uvodnem izobraževanju za izvajanje projekta (neobvezno)
- december 2008 - marec 2009 - izvajanje projektne aktivnosti, sodelovanje z različnimi institucijami, starši, občinskimi SPV
- 8. do 22. februar 2009 - dodatne aktivnosti v projektih kot podpora akciji Varnostni pas Pripni svoje življenje!



Figurice in zapestnice Pasavčki

Projekt Pasavček temelji na pozitivni spodbudi in nagraduje ustrezno ravnanje (ko otrok že uporablja otroški sedež in varnostni pas). Nagrada je figurica Pasavčka, ki je narejena tako, da se lahko z ježki pripne na varnostni pas in jo ima otrok tudi v avtu ali v prostem času kot igračo. Lik pasavca je bil izbran, ker ima ta žival v jezikih vseh sodelujočih držav v svojem imenu tudi besedo pas in z besedno igro še poudarja uporabo varnostnega pasu.

Spletna stran

V okviru letošnjega projekta bo prenovljena tudi posebna spletna stran www.spv-rs.si/euchires, na kateri so dostopna vsa gradiva in informacije o pravilni uporabi otroških sedežev. Na spletnih straneh so tudi nekatere aktivnosti za otroke, ki jih lahko učitelji in vzgojitelji uporabijo v okviru svojega dela ali pa jih priporočijo staršem, in sicer igrice s povezovanjem števil, spletno pobarvanko ali pa e-kartice. Na spletnem portalu www.ringaraja.net je pripravljen tudi kotiček za predstavitev posameznih projektov.

Študije iz tujine kažejo, da bi lahko z dosledno uporabo varnostnih pasov in otroških sedežev zmanjšali število mrtvih v hudih prometnih nesrečah za polovico. Uporaba varnostnih pasov in otroških sedežev je tako poleg hitrosti in alkohola še vedno eden izmed najpomembnejših dejavnikov, s katerim lahko bistveno izboljšamo stanje.

Barbara Krašovec, Mateja Markl
MP DRSC SPVCP

- 10. april 2009 - rok za oddajo končnega poročila o izvedenih aktivnostih
- maj, junij 2008 - pregled končnih poročil in izbor, nagradice za sodelujoče otroke ter potrdila o sodelovanju za učiteljice in vzgojiteljice

SPREJEM PRI ŽUPANU V TEDNU PROMETNE VARNOSTI

V Tednu prometne varnosti – Tednu otroka dne 10.10.2008 je bil sprejem osnovnošolcev in njihovih mentorjev pri županu Zoranu Jankoviću v Mestni hiši.

Prisotnih je bilo 38 osnovnih šol in sicer: Bičevje, Božidarja Jakca, Danile Kumar, dr. Vita Kraigharja, Dragomelj, Dravlje, Franc Rozman Stane, France Bevka, Hinko Smrekar, Jože Moškrič, Karla Destovnika Kajuha, Ketteja in Murna, Kolezija, Koseze, Ledina, Livada, Majde Vrhovnik, Martina Krpana, Milana Šuštaršiča, Miška Kranjca, Nove Fužine, Nove Jarše, Oskarja Kovačiča, Poljane, Prežihovega Vrance, Riharda Jakopiča, Savsko naselje, Sostro, Spodnja Šiška, Šmartno pod Šmarno goro, Valentina Vodnika, Vide Pregarc, Vižmarje Brod, Vodmat, Vrhovci, Zadobrova, Zalog in ZU Janez Levec.

Predlogi učencev so bili natančno opredeljeni in so se nanašali na urejanje šolskih poti, zagotavljanje varnih poti v šolo skupaj s šolskimi prevozi, ureditvijo mirujočega prometa v neposredni bližini šol, postavitvijo prometne signalizacije tako vertikalne kot horizontalne (prometni znaki, prehodi za pešce, semaforji – svetlobne naprave ...), ki bi povečala prometno varnost pri šolah, ureditvijo naprav za umirjanje prometa – grbinami pred šolami in njihovi neposredni bližini, ureditvijo kolesarskih stez in kolesarnic v osnovnih šolah, ureditvijo postajališč šolskih avtobusov zlasti pred šolami, zagotovitev brezplačnih javnih prevozov za učence osnovnih šol, ureditvijo con umirjenega prometa pred šolami, boljše ureditvijo nivojskih križanj ceste in železniških tirov z izgradnjo podhodov oz. nadhodov, poostrenem nadzoru policije in mestnega redarstva v neposredni bližini osnovnih šol. Predlogi so bili konkretni, zato so tudi pričakovanja jasna in usmerjena v večjo varnost učencev na poti v šolo in domov.

Župan je pozorno poslušal in tudi odgovarjal na pobude, vprašanja in predloge učencev iz osnovnih šol. Poudaril je, da dnevno v Ljubljano pride veliko število avtomobilov, ok. 130.000, kar dodatno obremenjuje šolske poti v šolskih okoliših, da bo Ljubljana še naprej skrbela za organizirane šolske prevoze in na ta način za varne šolske poti, da se bo povsod pred osnovnimi šolami, kjer je to možno, uredilo naprave za umirjanje prometa – grbine, da se bo na področju mirujočega prometa zagotovilo s postavitvijo količkov več varnih poti v šolo, da se bo še naprej urejalo šolske ograje ob šolah in da se bo predloge, pobude in vprašanja današnjega sprejema posredovalo odgovornim v Mestni upravi, da naredijo vse kar je možno za izboljšanje varnosti na poti v šolo in domov. Pri oblikovanju odgovorov mu je pomagal sekretar SPVCP MOL Zvone Milkovič.



Posvet se je končal z družabnim srečanjem v predverju velike dvorane, ki so ga mentorji in učenci izkoristili za dodaten pogovor o prometni varnosti v šolskih okoliših.



Pripravil: Sekretar
Zvone Milkovič



ZAKLJUČEK PRIREDITVE VARNO NA POTI V ŠOLO IN DOMOV

Ob zaključku preventivne akcije Policijske uprave Ljubljana Varno na poti v šolo in domov je bila za izžrebane učence in njihove sošolce, 19. novembra 2008, v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana organizirana slovesna podelitev praktičnih nagrad na Postaji prometne policije Ljubljana; udeležilo se je okoli 500 otrok.



Na Policijski upravi Ljubljana so v sodelovanju z Upravo uniformirane policije na Generalni policijski upravi in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana tudi v letošnjem letu pripravili preventivno akcijo in pobarvanko Varno na poti v šolo in domov. Vodje policijskih okolišev so septembra obiskovali najmlajše šolarje in jim delili pobarvanke. Učencem prvih razredov so tudi predavali o varni poti v šolo in domov. V pobarvanki so otroci skozi igro spoznavali nekatera prometna pravila, na koncu pa sta bili postavljeni še vprašanji, na kateri so otroci od-

govorili in odgovore s pomočjo učiteljev poslali na Policijsko upravo Ljubljana.

Vsi pravilni odgovori, ki so do 30. oktobra prispeli na PU Ljubljana, so bili upoštevani pri komisijskem žrebanju osmih nagrad. Prispelo je 2.798 pravilno rešenih kuponov.

V žrebanju 30. oktobra na PU Ljubljana so bili izžrebani:

1. Nik Franko, OŠ Ketteja in Murna, Ljubljana
2. Manca Starašinič, OŠ Zalog
3. Jure Zupančič, OŠ Šmartno pri Litiji

4. Ivana Kantar, OŠ Vič, Ljubljana
5. Sara Kovač, OŠ Ivana Prijatelja, Sodražica
6. Lara Majerle, OŠ Franceta Bevka, Ljubljana
7. Špela Ručman, OŠ Mengeš
8. Adel Sedič, OŠ Livada, Ljubljana

Nagrade sta podelila župan Mestne občine Ljubljana Zoran Jankovič in direktor Policijske uprave Ljubljana mag. Stanislav Vrečar.

Pripravil: Sekretar
Zvone Milkovič

ALKOHOL UBIJA NAJVEČKRAT NEDOLŽNE

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL se je vključil v preventivno akcijo Alkohol ubija - Največkrat nedolžne, ki jo v okviru Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa koordinira Ministrstvo za zdravje. Akcija, vezana na problematiko alkohola v cestnem prometu, se je odvijala v dveh obdobjih, ko so prometne nesreče najbolj pogoste, kjer je eden izmed ključnih dejavnikov alkohol.

Akcija je potekala od 5. do 12. novembra 2008 in od 3. do 31. decembra 2008.

Namen akcije je bil opozarjanje na škodljivo rabo alkohola za udeležence v cestnem prometu, ki se kaže z vidika varnosti cestnega prometa.

Glede na namen akcije so bili opredeljeni naslednji cilji:

- zmanjšanje deleža alkoholiziranih udeležencev prometnih nesreč na slovenskih cestah
- zmanjšanje števila prometnih nesreč, pri katerih je kot sekundarni dejavnik prisoten alkohol

Medijske aktivnosti so potekale v obliki celostne medijske kampanje s sloganom Alkohol ubija - največkrat nedolžne, ki so se oglaševale na televizijskih in radijskih postajah, pripravljene so bili gigant plakati ter plakati in letaki. Posredovana gradiva smo razdelili na željeno populacijo na šolah, ustanovah in zavodih.

Na Svet smo dobili tudi posebno zgoščenko DVD s TV oddajo, ki jo je pripravila Fundacija Z glavo na zabavo skupaj s TV Slovenija ter je bila namenjena uporabi za razprave v tretji triadi osnovnih šol, v srednjih šolah in avtošolah.

Poleg že obstoječih alkotesterjev imajo na MP DRSC SPVCP posebna demonstracijska očala za simulacijo alkoholiziranosti pri različnih stopnjah, s katerimi mora posameznik prehoditi poseben poligon ter preveriti, kako se spremeni prostorska zaznava (oddaljenost predmetov, orientacija) in seveda gibanje v prostoru ter izvajanje enostavnih nalog, če si pod vplivom alkohola. Pripomočke smo uporabili v naših akcijah in prireditvah.

V zadnjih letih se število vinjenih voznikov med povzročitelji prometnih nesreč povečuje. Tudi število prometnih nesreč, pri katerih je kot drugotni dejavnik prisoten alkohol, se v zadnjih letih povečuje. Najpogostejše je alkohol vzrok skupaj s hitrostjo in nepravilno smerjo ali strano vožnjo. Zlasti vzbuja skrb število alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, saj je več kot tretjina pod vplivom alkohola. Med vsemi obdobji so najbolj problematični konci tedna ter martinovanje in prednovoletni čas.

Z akcijo se je želelo zmanjšati uporabo oziroma zlorabo alkohola v povezavi z varnostjo v cestnem prometu. Ker je akcija potekala v kritičnih obdobjih (martinovanje ter predbožični oziroma prednovoletni čas), je še toliko bolj pomembno, da smo se s strani SPVCP MOL vključili v akcijo.

Tako je eden od ključnih problemov, ki je povezan z uporabo alkohola, preveliko število prometnih nesreč. Kljub temu so podatki policije za leto 2008 optimistični.

V letu 2008 se je namreč število alkoholiziranih povzročiteljev vseh prometnih nesreč zmanjšalo za 24 %. Za 37 % se je zmanjšalo število alkoholiziranih povzročiteljev v smrtnih prometnih nesrečah, za 26 % število alkoholiziranih pov-

zročiteljev v prometnih nesrečah s hudimi telesnimi poškodbami, za 28 % pa se je zmanjšalo število alkoholiziranih povzročiteljev v prometnih nesrečah z lahkimi telesnimi poškodbami. Prav tako se je zmanjšala povprečna stopnja alkoholiziranosti, in sicer za 1,5 %. V teh nesrečah je umrlo 36 % manj oseb (2008 60, 2007 94), 22 % manj je bilo hudo telesno poškodovanih (2008 231, 2007 298) in 27 % manj lahko telesno poškodovanih (2008 1.085, 2007 1.482).

V decembru 2007 se je na slovenskih cestah zgodilo 2.618 prometnih nesreč, v katerih je 29 oseb izgubilo življenje, 94 je bilo hudo poškodovanih in 1.278 lahko telesno poškodovanih. Zlasti je izstopala problematika vožnje pod vplivom alkohola, saj je delež alkoholiziranih povzročiteljev decembra 2007 znašal 14,70 %, kar je bistveno več od celoletnega povprečja (11,6-odstotni delež alkoholiziranih povzročiteljev).

Vir podatkov: Policija

S 1.12. 2008 je policija, tudi na področju MOL, začela z naslednjimi aktivnostmi:

- poostrenimi nadzori nad psihofizičnim stanjem voznikov (alkohol, mamila in psihoaktivna zdravila), ki je bila prioriteta naloga;
- za razliko od drugih obdobji leta so bili tovrstni nadzori pogostejši tudi podnevi, zlasti popoldne in zvečer;
- nadzore psihofizičnega stanja so policisti v čim večji meri kombinirali z nadzorom hitrosti in uporabe varnostnega pasu ter mobilnih telefonov;
- nadzorstvene aktivnosti so dosegle vrhunec v dneh od 12. do 14. decembra, ko so poostreni nadzori potekali usklajeno skoraj na celotnem evropskem območju.

UČINEK ALKOHOLA NA VOZNIKA

Dokazano je, da alkohol poveča število napak med vožnjo, hkrati pa daje vozniku lažen ob-

Nina, 4 leta
Izgubila oba starša v prometni nesreči, ki jo je zakrivil pijan voznik.

Miha, 24 let
Povzročil prometno nesrečo s smrtnim izidom zaradi vožnje pod vplivom alkohola.

ALKOHOL UBIJA. NAJVEČKRAT NEDOLŽNE.

Ministrstvo za zdravje, Republika Slovenija, Slovenska agencija za varnostno in zdravstveno skladnost, Slovenska agencija za varnostno in zdravstveno skladnost

Plakat uporabljen v akciji



čutek, da vozilo obvladuje bolje kot sicer in da ni z njim prav nič narobe. Posledica tega je največkrat neprilagojena hitrost, slabše obvladovanje smeri vožnje ter neupoštevanje prometnih znakov in udeležencev v prometu. Oslabi sposobnost normalnega presojanja (boljšega razpoloženja, večje samozavesti, zgovornosti, občutek večje telesne moči ter seveda večje zaupanje v svoje vozniške sposobnosti). Alkoholiziranost prizadane: vid - nejasen (dvojni) vid, občutljivost na svetlobo; ravnotežje - mehke roke in noge, težko lovimo ravnotežje; govor - zapletanje jezika, nerazločno in prekomerno govorjenje; sluh - nerazločno dojemanje glasov.

Vožnja pod vplivom alkohola pogosto pomeni: prehitro vožnjo, težje obvladovanje ali ohranjanje smeri vožnje, neuporabo smernih kazalcev, ustavljanje pri zeleni luči ali vožnjo pri rdeči luči, povečanje možnosti prometne nesreče! V številnih evropskih državah (Švedska, Irska, Finska, Nizozemska, Nemčija) je vožnja z vsebnostjo alkohola v krvi nad določeno koncentracijo v kazenskem zakoniku opredeljena kot kaznivo dejanje, medtem ko slovenska zakonodaja vožnjo pod vplivom alkohola opredeljuje kot prekršek (stavek, bralцем v premislek).

UČINEK ALKOHOLA NA VOZNIKA GLEDE NA NJEGOVO KOLIČINO V KRVI

Količina alkohola v krvi	Posledice
0,2 g/kg (= 0,1 mg/l v izdihanemu zraku)	Slabše zaznavanje premikajočih se luči ter slabša sposobnost ocenjevanja razdalje.
0,3 g/kg (= 0,14 mg/l v izdihanemu zraku)	Slabša zmožnost globinskega opazovanja. Voznik ni več sposoben oceniti razdalje. Možne posledice: tvegano prehitevanje, prekratka varnostna razdalja. Možnost povzročitve prometne nesreče je povečana za 5-krat!
0,5 g/kg (= 0,24 mg/l v izdihanemu zraku)	Stvari delujejo bolj oddaljene, kot so v resnici. Pojav rdeče slepote (slabša sposobnost zaznavanja rdeče luči - na semaforju, zavornih luči na avtomobilu...). Pojavljati se začnejo motnje ravnotežja, ki so velik problem zlasti pri motoristih. Možne posledice: prevelika hitrost v ovinkih, zanašanje v ovinkih...
1,0 g/kg (= 0,48 mg/l v izdihanemu zraku)	Svetlo-temna reakcija (motena je reakcija oči na svetlobo). Zožitev zornega kota, slabše dojetanje, kaj prihaja z leve in kaj z desne, kar predstavlja težavo predvsem v križiščih. Ocenjevanje globine prostora in pozornost se zmanjšata za polovico. Možne posledice: zaradi napačne varnostne razdalje lahko pride do nalezov. Reakcijski čas se povečuje, s tem tudi pot ustavljanja. Možnost udeležbe v prometni nesreči: večja za 25-krat! Voznik z 1,0g/kg alkohola v krvi je nesposoben za VARNO vožnjo!!!
do 1,5 g/kg (= 0,71 mg/l v izdihanemu zraku)	Poslabša se koordinacija premikanja (napake pri hoji, kretanjah), pogost pojav bruhanja. Pojavi se želja po ležanju, počitku. Možnost udeležbe v prometni nesreči: večja za 35-krat!
do 2,5 g/kg (= 1,19 mg/l v izdihanemu zraku)	Nesposobnost koncentracije, veliko samozaupanje. Izguba ravnotežja. Pogost pojav nasilja in predrznosti.
do 3,5 g/kg (= 1,66 mg/l v izdihanemu zraku)	Nejasen govor, halucinacije, dvojni vid, oteženo dihanje, padec krvnega pritiska. Dostikrat se že pojavi nezavest.
do 5 g/kg (= 2,38 mg/l v izdihanemu zraku)	Padec telesne temperature, ni reakcij na zunanje dražljaje, kožo prekrija mrzel pot, zenice so razširjene, slabo reagirajo na svetlobo. Če je nezavest globoka, se lahko konča s smrtjo.

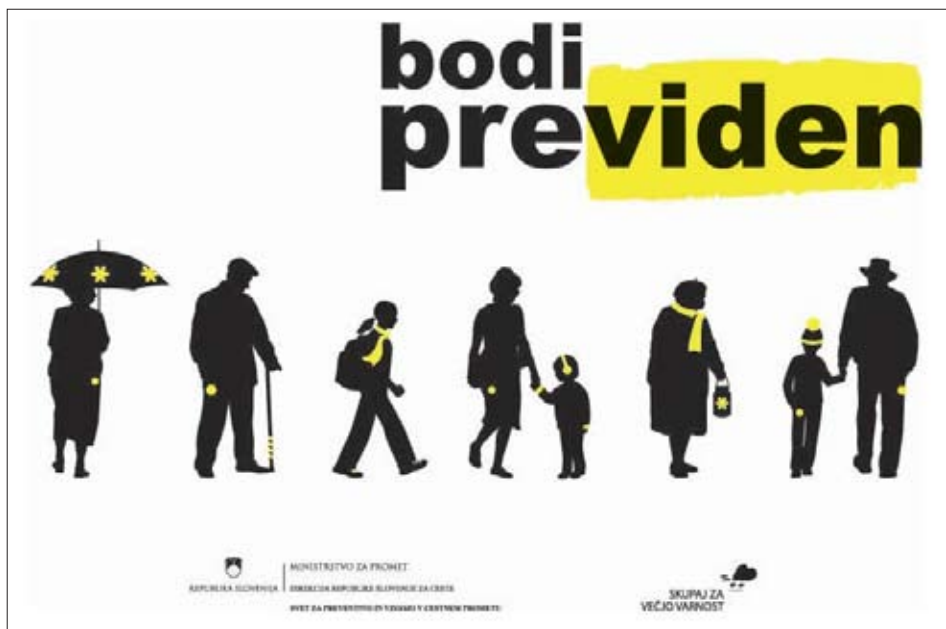
Vir: Policija

Pripravil: Sekretar Zvone Milkovič

PREVENTIVNA AKCIJA BODI PREVIDEN

Direkcija Republike Slovenije za ceste - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu skupaj z Ministrstvom za šolstvo in šport in Zavodom RS za šolstvo, s Policijo, šolami in vrtci, občinskimi sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in drugimi partnerji (Avto moto zvezo Slovenije, Zvezo šoferjev in avtomehanikov) že vrsto let opozarja, da je v cestnem prometu vidnost pešcev izredno pomembna za njihovo varnost. Z akcijami, medijskimi kampanjami, represivnimi in ne nazadnje s tehničnimi ukrepi je Slovenija dosegla bistveno izboljšanje varnosti pešcev.

Prvi del akcije Pešec v letu 2009 bo potekal od 9. do 31. januarja 2009, saj statistični podatki kažejo, da je ogroženost pešcev v mesecih od oktobra do februarja še vedno relativno visoka,



ko je slabša vidljivost in se mrak oziroma noč začeta že zgodaj zvečer, ko je zunaj še veliko ljudi. V akciji sodelujejo Ministrstvo za šolstvo in šport, Zavod RS za šolstvo, Policija, osnovne šole in vrtci, občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Slovenska Karitas, Rdeči križ Slovenije, Zveza združenj šoferjev in avtomehaničnikov Slovenije, Avto moto društva in različne druge organizacije in društva.

Akcija predstavlja tudi eno izmed temeljnih prizadevanj DRSC v okviru Evropske listine o varnosti v cestnem prometu, s sloganom: 25.000 živiljenj, Rešimo jih!

CILJI

Glede na namen akcije in na podlagi analiz stanja ter nekaterih mednarodnih izsledkov sta v tej akciji opredeljena naslednja cilja:

1. ZMANJŠANJE ŠTEVILA PROMETNIH NESREČ, V KATERIH SO UDELEŽENI PEŠCI, TER ZMANJŠANJE TEŽE POSLEDIC TEH PROMETNIH NESREČ

Pešci so v dolgoročnem obdobju zagotovo med najbolj ogroženimi v cestnem prometu, saj je delež mrtvih pešcev na 100 poškodovanih med najvišjimi glede na druge skupine udeležencev. Delež mrtvih je več kot dvakrat višji kot pri voznikih osebnih avtomobilov in kolesarjih. V letu 2008 se je ustavil dolgoročni trend zmanjševanja števila mrtvih pešcev, kar je še posebej zaskrbljujoče, saj se je ob zmanjšanem skupnem številu mrtvih v prometnih nesrečah delež pešcev povečal.

2. POVEČANJE UPORABE ODSEVNIH TELES PEŠCEV ŠE POSEBEJ PRI OTROCIH IN STAREJŠIH

Večina nesreč, ki jih povzročijo starejši pešci s svojimi napakami, so posledica slabšanja psihofizičnih sposobnosti človeka, neustrezne barve oblačil ter neuporabe odsevnih izdelkov. Ugotovljeno je, da se še vedno večina nesreč (69,4 %) pripeti v temnem delu dneva, zaradi česar je potrebno nadaljevati s preventivnimi in izobraževalnimi aktivnostmi, ki svetujejo uporabo odsevnih predmetov.

Ukrepi za večjo varnost pešcev obsegajo infrastrukturne ukrepe z urejanjem površin, namenjenih pešcem, kot ukrepe za zniževanje in umirjanje hitrosti vozil v naseljih, predvsem kjer so otroci, starejši in drugi šibkejši udeleženci. Poleg tega so pomembne preventivne aktivnosti s promocijo odsevnih predmetov za povečanje vidnosti in opaznosti pešcev, ter nadzor voznikov v območjih, kjer se gibljejo pešci, pa tudi nadzor ravnanja pešcev.

MEDIJSKE IN PREVENTIVNE AKTIVNOSTI

V nadaljevanju akcije bodi previden bodo potekale naslednje načrtovane aktivnosti:

Potek preventivne akcije v osnovnih šolah

- Nadaljevanje aktivnosti po osnovnih šolah, ko otroci četrtnih razredov OŠ pošiljajo pisma s preventivno vsebino o varnem



ravnanju pešcev in nujni uporabi odsevnih teles svojim starim staršem, v katerem je poleg preventivnega sporočila priložena tudi razglednica, ki ima vlogo nagradnega kupona, in zgibanka.

- Razglednice, ki jih bodo stari starši do konca januarja 2009 poslali na naslov DRSC-Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, bodo vključene v nagradno žrebanje za 5000 odsevnih trakov za starejše, ki imajo enako funkcijo kot kresničke, le da se jih lahko namesti na rokav plašča, obleke ali športnega oblačila, ter 30 varnostnih brezrokavnikov; učencem 200 oddelkov, ki bodo uspešno izpeljali akcijo, pa bo DRSC-SPV podelila odsevne trakove.

Medijska kampanja

- V oktobru 2008 je DRSC-SPV prenovila medijsko kampanjo in vsa preventivna gradiva, ki jih za svoje delo uporabljajo občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na lokalni ravni (2 TV spota, 3 različice radijskega spota, plakati, letaki, razglednice, pisma in ovojnice, kresničke, odsevni trakovi, WC plakati).
- V obdobju od 9. do 31. januarja 2009 bo zagotovljeno dodatno oglaševanje preko radijskih postaj, televizijsko oglaševanje na nacionalni RTV SLO, obcestni gigant plakati, ki prej niso bili uporabljeni, ter spletno oglaševanje. Poleg klasičnih medijev je pripravljena tudi slika za MMS sporočila za mlade.





Razdelitev 30.000 odsevnih trakov namenjenih pešcem, ki so neposredno ogroženi

- V času akcije bodo občinski SPV, ki se bodo odzvali in aktivno vključili v akcijo dodatno razdelili skupno 30.000 odsevnih trakov, predvsem starejšim pešcem, ki so neposredno ogroženi v prometni situaciji, t.j. pešcem, ki hodijo v mraku ali ponoči, na lokacijah, kjer ni varnih površin za pešce in javne razsvetljave itd.
- Dodatno se bo v občinah, ki se bodo odločile sodelovati v tem delu akcije, posnelo stanje ravnanja pešcev na nekaterih lokacijah v občini pred izpeljavo akcije ter po koncu akcije, da bi se ovrednotilo doseganje ciljev akcije na lokalni ravni.

Demonstracijski rekvizit "VIDKO"

- Izvedba posebnih dogodkov v lokalnih okoljih s praktičnim prikazom z rekvizitom Vidko, kjer predstavljamo učinkovitost in nujnost uporabe odsevnih predmetov med hojo po cesti v pogojih slabše vidljivosti (mraku, ponoči, megli itd.) v sodelovanju z občinskimi SPV. V času od decembra 2008 do konca februarja 2009 je načrtovanih najmanj 20 prireditev z napravo Vidko.
- Gre za napihljiv prenosni šotor, v katerem lahko na jasn in preprost način vsak udeleženec preveri uporabno vrednost odsevnih teles v temnem prostoru. Vsebina predstavljenega je prenos TV spota v realno stanje.

- Priprava in posredovanje informacije javnim občilom.
- Priprava in objava informacije na spletnih straneh www.vozimo-pametno.si.
- Obvestilo in povabilo k sodelovanju v dodatnih aktivnostih vsem sodelujočim v akciji in občinskim svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Namen akcije Bodi previden je prispevati k pogostejši uporabi odsevnih predmetov pri pešcih ter tako povečati njihovo varnost, saj jih bodo vozniki lahko hitreje opazili in zato tudi ustreznejše ukrepali.

Barbara Krašovec,
Mateja Markl
MP DRSC SPVCP



OTROŠKI KOTIČEK



Miha Babič, 4. b,
OŠ Karel Destovnik–Kajuh, Ljubljana



Nermin Ismajloski, 4. b,
OŠ Karel Destovnik–Kajuh, Ljubljana



Maša Mavec, 4. b,
OŠ Karel Destovnik–Kajuh, Ljubljana



Uroš Kaljdzic, 4. b,
OŠ Karel Destovnik–Kajuh, Ljubljana



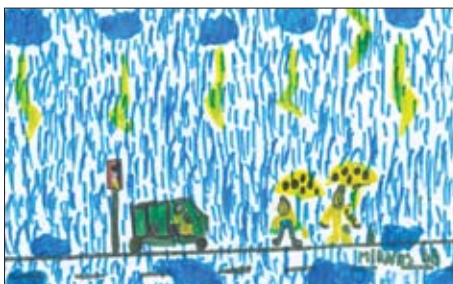
Ervin Mekič 4. b,
OŠ Karel Destovnik–Kajuh, Ljubljana



Natalija Ljubotina, 4. b,
OŠ Karel Destovnik–Kajuh, Ljubljana



Ado Kišmetović, 4. b,
OŠ Karel Destovnik–Kajuh, Ljubljana



Mirnes Kišmetović, 4. b,
OŠ Karel Destovnik–Kajuh, Ljubljana



Julija Damjanič Poljanec, 4. b,
OŠ Karel Destovnik–Kajuh, Ljubljana



Anita Seretinek, 4. b,
OŠ Karel Destovnik–Kajuh, Ljubljana



Anže Baša, 4. b,
OŠ Karel Destovnik–Kajuh, Ljubljana



Kuštrim Ramadani, 4. b,
OŠ Karel Destovnik–Kajuh, Ljubljana



slike učencev 1. in 2. razreda OŠ Antona Globočnika, Podružnica Planina, Postojna
mentorica Anita Čelhar, soc. pedagog.



Maruša Žnidaršič



Lucija Matijašič



Mark Kavčič



Aljaž Žnidaršič



Aljaž Perovšek



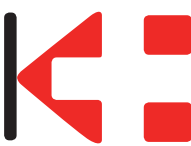
Gašper Udovič



Jan Mesec

1	ANET d.o.o.
2	AUTOCOMMERCE d.o.o.
3	CASTROL SLOVENIJA d.o.o.
4	Citypark d.o.o.
5	DANFOSS TRATA d.o.o.
6	DDC Svetovanje, inženiring d.o.o.,
7	ENERGO PLUS d.o.o.
8	GRADBENO PODJETJE BEŽIGRAD d.d.
9	GRAND HOTEL UNION d.d.
10	HIDROTEHNIK d.d.
11	ISKRA SISTEMI d.d.
12	ISKRA TELA d.d.
13	KEMOFARMACIJA d.d.
14	KRAŠCOMMERCE d.o.o.
15	LEK d.d.
16	MASS d.o.o.
17	MDM d.o.o.
18	MEDIA POLIS d.o.o.

19	MERIT INTERNACIONAL d.o.o.
20	METRONIK d.o.o.
21	MMS d.o.o.
22	MODRI LEV d.o.o.
23	NOVA KUVERTA d.o.o.
24	PODRAVKA d.o.o.
25	RUJZ DESIGN d.o.o.,
26	SAVA IP d.o.o.
27	SCANIA SLOVENIJA d.o.o.
28	SKUPINA VIATOR & VEKTOR
29	SMEH d.o.o.
30	TERMOELEKTRARNA TOPLARNA LJUBLJANA d.o.o.
31	TERRA JCB d.o.o.
32	TOTRA PLASTIKA d.o.o.
33	TT TRGOTEHNA d.o.o.
34	VOLKSBANK – LJUDSKA BANKA d.d.
35	ZVD Zavod za varstvo pri delu d.d.
36	ŽALE JP d.o.o.

			 ZVD Zavod za varstvo pri delu d.d. Institute of Occupational Safety
			
			
			
			
			
			
			
			

Instant Internet neomejeno.

MOBITEL, d.d., 1537 Ljubljana

Publicis + Ajax Studio



Brezmejno doživetje interneta in e-pošte za **29 €** na mesec.

Prenehajte razmišljati o času in prostoru. Splet filmov, glasbe, prijateljev, različnih spletnih vsebin ter e-pošte je brezmejen in vključen v ceno naročnine. **Uživajte neskončne možnosti interneta. Neomejeno!**



Paket Internet neomejeno vam, za samo 29 EUR/na mesec, omogoča neomejeno uporabo paketnega prenosa podatkov v Mobitelovem omrežju in brezžičnem omrežju NeowLAN. Za uporabo širokopasovnega interneta je potreben ustrezen signal Mobitela ali tujih pogodbenih operaterjev ter ustrezna podatkovna naprava. Dejanska hitrost prenosa podatkov je odvisna od stanja omrežja, radijskih razmer in drugih dejavnikov na prenosni poti. V ceno mesečne naročnine za paket Internet neomejeno ni vključena pločevinka s podatkovno napravo.

Ponudba USB modemov velja ob sklenitvi/podaljšanju naročniškega razmerja Mobitel GSM/UMTS za 24 mesecev in hkrati 24-mesečni uporabi paketa Internet neomejeno/Poslovni Internet neomejeno. Velja za vse, ki nimate veljavne aneksa UMTS št. 14/2005 ali UMTS št. 14/2005 Povezani. Ponudba velja do odprodaje zaloga za vse naročniške pakete, razen za osnovni SOS paket, Enotni paket, paket Telemetrija in izbrani paket na pripadajoči številki v storitvi Avtotelefon. Dodatne informacije na www.mobitel.si ali na brezplačni številki za Mobitelove uporabnike 041700700.

Vse cene so v EUR ter vključujejo DDV.



WWW.MOBITEL.SI

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