

Varna pot



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



Kazalo

SPV

Izobraževanje v AMZA centru varne vožnje Vransko	3
Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana razpisuje	4
Program aktivnosti in dela SPVCP MOL v letu 2009	6

BESEDA STROKOVNJAKA

Analiza prometne varnosti na območju Mestne občine Ljubljana v letu 2008	8
---	----------

ZGODOVINA CESTNEGA PROMETA

Furmanstvo ali vozarstvo	14
---------------------------------------	-----------

AKTUALNO

40 dni brez alkohola	16
Lifecycle	17

AKCIJE

Varnostni pas – pripiši svoje življenje!	18
Bodi zvezda, ne meči petard	20

OSEBNI PORTRET

Temelj vzgoje je doma, šola pa naj jo nadgrajuje Angelca Likovič	23
---	-----------

ŠOLA, VRTEC

Učenje je igra	26
Projekt policije: Policist Beno	27

ZNANO, NEZNANO

Zeleni kotichek	28
Zavod za varstvo in rehabilitacijo po poškodbi glave ZARJA	29

OTROŠKI KOTIČEK

DONATORJI	31
IN SPONZORJI	32



Spoštovane bralke in bralci!

Spoštovane bralke in bralci!

Letošnja pomlad nas je znova razveselila s svojim prihodom.

Tako je na cestah že polno kolesarjev, pa tudi petošolci se že aktivno pripravljajo za opravljanje kolesarskega izpita. Spomladi življenje steče hitreje, sonce nas ogreje in prežene zimsko otopelost. Zdi se, da tudi vozniki zaradi boljših voznih razmer, kot so jih vajeni pozimi, nekoliko pospešijo hitrost vožnje.

V dogajanje v prometu z izvajanjem preventivnih akcij še bolj pogosto posežejo policisti. Na njihovih spletnih straneh najdemo udeleženci, predvsem kolesarji in motoristi, koristne nasvete za varno ravnanje v prometu. Veliko praktičnih nasvetov za varno vožnjo so dobili tudi mentorji prometne vzgoje na obisku AMZS Centra varne vožnje na Vranskem. V avtomobilu preživimo vsak dan več časa, kar pomeni, da smo bolj izpostavljeni vsem prometnim pastem, tudi nesrečam. Čeprav so vozila vedno boljša in tehnično dobro izpopolnjena, je človeški faktor v takih trenutkih pogosto odločilen.

In kaj lahko rečemo v primerih, ko v prometnih nesrečah umirajo mlada življenja? Gre za nepremišljenost, objestnost, pomanjkanje znanja in izkušenj, izzivanje usode ali še kaj drugega?

Vedno znova ugotavljamo in poudarjamo, kako pomembno je preventivno delo na področju prometne vzgoje in kako pomemben je dober zgled odraslih. Ali se nas že znani slogani s poudarjeno prometno (in tudi življenjsko) poanto sploh še dotaknejo? Najbolj zanimivo pa je, da vsi vemo, kako bi v prometu morali ravnati, pa kljub temu včasih kršimo prometna pravila, prekoračimo hitrost, stečemo čez cesto, kjer ni zebre, izsiljujemo prednost ...

Dejanja, ki nas ali nekoga drugega lahko stanejo življenje.

Bodimo optimisti. Prometna vzgoja nas uči veliko dobrega. Spoštujmo znanje in izkušnje starejših voznikov in inštruktorjev (varne vožnje), opozorila policistov, upoštevajmo prometna pravila in kodeks prometne etike, bodimo strpni in prijazni do sebe in drugih. Pazimo nase in na druge udeležence, še posebno šibkejša.

Varno pot!

Cvetka Škof

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

PANCOPY printstudio

Tisk

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

Naklada

600 izvodov

Naslov uredništva

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

ISSN 1580-6995

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

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

Izobraževanje v AMZS centru varne vožnje Vransko

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu mestne občine Ljubljana je 9. marca 2009 organiziral izobraževanje v AMZS centru varne vožnje na Vranskem za mentorje prometne vzgoje v osnovnih šolah, člane Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana in njihove sodelavce, na katerem naj bi spoznali pravine varne vožnje, ki so pomembne za večjo varnost v cestnem prometu.

Ker je na cesti vedno več vozil, je tudi vedno večja verjetnost za nastanek nepredvidenih in nevarnih situacij, katerih povzročitelji so največkrat vozniki, ki ne upoštevajo načel varne vožnje oz. varnega obnašanja v prometu zase in za druge. Zato so tečaji varne vožnje odlična priložnost, da vozniki preizkusijo svoje reakcije in veščine v različnih prometnih situacijah. Tečaje v centru izvajajo za avtomobiliste, motoriste, voznike tovornih vozil in avtobusov in za reševalce. Inštruktorji so strokovnjaki z licencami in večletnimi izkušnjami. Svoje znanje so pridobivali tudi v tujini v različnih evropskih avtoklubih.

AMZS center varne vožnje Vransko je najmodernejši poligon za varno vožnjo v Sloveniji, ki je zgrajen po evropskih standardih in usklajen z zahtevami Zakona o varnosti cestnega prometa. Zasnovan je tako, da deluje v vseh vremenskih pogojih, tudi v zimskih razmerah. Programi se lahko izvajajo tudi v večernih urah.



Cilj vseh programov je vedno enak: pravočasno predvideti nevarno situacijo in jo obvladati. Tečaji in treningi so sestavljeni iz dveh delov: teoretičnega in praktičnega in prilagojeni različnim ravnam znanja voznikov, njihovim starostim in izkušnostim, njihovim potrebam in različnim vozilom, ki jih vozijo. Inštruktorji razložijo nekatere fizikalne in tehnične zakonitosti, ki pomagajo razumeti, zakaj se vozila med vožnjo obnašajo tako, kot se in kako in zakaj prihaja do nevarnih situacij. V praktičnem delu inštruktorji posredujejo praktične in uporabne napotke, kot so skrb za pnevmatike, pravilno pripenjanje z varnostnim pasom, kako pravilno nastaviti zglavnik ipd. Pripravlja se tudi program za najmlajše in za osnovnošolce.

Tečaj varne vožnje je lahko tudi darilo, in sicer lahko komu podarite enodnevni intenzivni tečaj varne vožnje.

Naš odzivni čas v primeru težav na cesti je povprečno ena sekunda. V tej eni sekundi se odločamo, kako bomo postopali in na kakšen način bomo ravnali. Morda se odločamo za Življenje, (<http://www.amzs.si>)

Verjemite, obdarovanec bo prejel darilo, ki ga ne bo pustilo ravnodušnega, ko bo izkusil, kar tečaj varne vožnje ponuja. Vi pa boste ponosni na svojo izbiro. To ni reklama za Center na Vranskem, ampak gre le za to, da podarite nekemu tak tečaj, vseeno kje, ali pa se odločite in si ga privoščite sami, ker je koristen (op. p.).

AMZS center varne vožnje na Vranskem: avtocesto zapustite na izvozu Vransko in zavijete za smer Žalec. V krožišču zavijete desno in po približno pol kilometra ste v Centru. Centralna lega zagotavlja lahek in hiter dostop vsem uporabnikom.

Izobraževalni del

Organizirano izobraževanje je bilo razdeljeno na teoretični in praktični del. V teoretičnem delu seje zvrstilo več predavateljev, ki so predstavili različna področja preventive.

Brane Legan, inštruktor varne vožnje, AMZS

Predstavil je Center varne vožnje Vransko: lego, velikost, različne površine, module, poslovno stavbo, garaže, kapaciteto, ponudbo (tečaji varne vožnje, predstavitve, srečanja, team building, dogodki ...) in cilje AMZS centra varne vožnje Vransko: izboljšati varnost na cestah, zmanjšati število prometnih nesreč, zmanjšati

število ranjenih in mrtvih, dvigniti prometno kulturo na višjo raven.

Izpostavil je nevarnost, ki se jo moramo naučiti prepoznati, jo preprečiti in premagati. To je odvisno od mnogoterih dejavnikov, kot so zavorne poti, reakcijski čas, možnosti vedenja vozil in pnevmatike, ki so edina zveza med voznikom in voziščem, a so vse prevečkrat zanemarjane. 70% voznikov se vozi s prenizkim tlakom v pnevmatikah, 60% voznikov jih ima nepravilno napolnjene, kar je vzrok velikega števila nesreč. Vozilo bi se namreč drugače obnašalo, če bi bile pnevmatike pravilno napolnjene. Predvajal je tudi film Test&Trening.

Zakaj omejitve v naseljih, npr. v bližini šol na 30 km/h? Ker v času, ki ga porabimo za reakcijo, prevozimo 8 metrov, za zaviranje 5 metrov, po 14 metrih se avto ustavi, otroka pa smo zadeli. In to pri 30 km/h.

V letu 2010 na bi vsakdo, ki bo naredil vozniški izpit, v roku od 2 do 18 mesecev opravil program varne vožnje, šele potem naj bi bil izpit veljaven.

Prikazano je bilo še poškodovanje vozila pri hitrosti 80 km/h v beton oz. v zid (crash test), pomen uporabe varnostne opreme (varnostni pas) in predstavitev pravilnega sedežnega položaja voznika.

Robert Štaba, sekretar za varnost in preventivo, AMZS

Slovenija je v EU na predzadnjem mestu na področju varnosti v cestnem prometu, za nami je le še Romunija. Treningi varne vožnje zmanjšujejo možnosti povzročitve prometnih nesreč kar za 22%.

Število mrtvih na slovenskih cestah:

Št. mrtvih	242	274	257	262	292	214
Leto	2003	2004	2005	2006	2007	2008

AMZS - 100-letnica, je zveza društev in nevladna organizacija, ki šteje 160000 članov, članica FIA (100 milijonov članov), 81 društev, Center varne vožnje. Izdaja Motorevijo, ki je neke vrste interna komunikacija,

Aktivnosti AMZS: jasno zastavljeni cilji, vizija, orodje, človeški viri in mreža na področju PU, vključevanje AMD in članov v projekte, povezovanje in sodelovanje z ostalimi organizacijami, jasna vloga v družbi in ZVCP.

Na področju znanja varne vožnje je potrebno izobraževanje ne glede na število let voznških izkušenj. Stanje duha v družbi se izraža tudi na cesti.

Milan Kotnik, policijski inšpektor, Sektor uniformirane policije, Oddelek za cestni promet PU Ljubljana

Predstavil je stanje prometne varnosti na območju Mestne občine Ljubljana v letu 2008: najbolj pogoste vzroke prometnih nesreč, posledice v prometnih nesrečah po vrsti udeleženca (najpogostejši), posledice v prometnih nesrečah po starosti udeleženca, najbolj pogoste vzroke prometnih nesreč glede na nekatere vremenske razmere, najbolj pogoste vzroke prometnih nesreč glede na stanje prometa, uporabo varnostnega pasu in čelade pri nekaterih udeležencih, posledice v prometnih nesrečah po mesecih, dnevih in urah.

Stanje prometne varnosti v letu 2008 je bilo glede na posledice v prometnih nesrečah boljše, saj so policisti zabeležili manj prometnih nesreč kot v letu 2007. V prometnih nesrečah sta umrla dva otroka (podrobnejše podatke stanja prometne varnosti, ki so bili predstavljeni na izobraževanju, lahko preberete v tej številki glasila Varna pot v članku Analiza prometne varnosti na območju Mestne občine Ljubljana v letu 2008, avtor M. Kotnik - op. p.).

Poligon

Organiziran je bil ogled poligona, na katerem se odvija preizkušanje vožnje avtomobilov, motorjev, kamionov in avtobusov na drsečih površinah, na snegu, vadi se zaviranje z umikanjem, zaviranje na ravni površini ... Posebnost je 9% klanec navzdol in na koncu zavoj, ki še dodatno oteži delo voznika. Vozniki se na poligonu seznajajo tudi z elektronskimi sistemi in njihovo uporabo v avtomobilih. Hidravlična plošča omogoča simulacijo nepredvidenih situacij, kot so izguba stabilnosti vozila, zanašanje zadka ipd.



Ker je reakcijski čas voznika pomemben element pri nepredvidenih situacijah, lahko udeleženci tečajev varne vožnje opravijo tudi vajo »reševanje« z volanom. Na drsečem krogu z ovirami pripravijo različne vadbe. Vozniki preizkusijo, kdaj pnevmatike izgubijo oprijem, kdaj začne vozilo zanašati in drugo.

Udeleženci izobraževanja so se po ogledu poligona lahko preizkusili v nekaterih vajah - vaje v krogu z ovirami na drseči podlagi in vaje z zanašanjem zadka in zaviranjem na mokri oz. drseči podlagi.

Udeleženci izobraževanja so bili s pripravljenimi vsebinami in predstavitevjo Centra varne vožnje več kot zadovoljni.

Mira Vidmar Kuret

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana razpisuje

XIII. Občinsko šolsko tekmovanje učencev na temo »Kaj veš o prometu«

I.

XIII. Občinsko šolsko tekmovanje učencev na temo »Kaj veš o prometu« bo v dveh disciplinah, in to:

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

II.

Tekmovanje bo v petek, dne 15. maja 2009 na Osnovni šoli Oskarja Kovačiča, pod pokroviteljstvom župana Mestne občine Ljubljane.

III.

Na tekmovanju za učence s kolesi in za učence s kolesi z motorjem sodelujejo praviloma najboljši uvrščeni posamezniki

na šolskem tekmovanju. Tekmovanje poteka v individualni in ekipni kategoriji ne glede na spol. Tekmovalci morajo v svoji kategoriji prvič sodelovati na občinskem tekmovanju.

Ekipo sestavljata dva tekmovalca.

Tekmovalci v kategoriji za učence s kolesi morajo imeti kolesarsko izkaznico in ne smejo biti mlajši od 11 let in ne starejši od 15 let, tekmovalci v kategoriji za učence s kolesi z motorjem morajo imeti voziško dovoljenje »H« kategorije.

Tekmovalci, ki ne bodo izpolnjevali navedenih pogojev ne bodo smeli nastopiti na tekmovanju.

Na tem tekmovanju lahko sodelujejo tudi tekmovalci iz osnovnih šol obljublanskih občin. Rezultati teh učencev se vodijo ločeno.

IV.

Prijavo za udeležbo na tekmovanju je potrebno posredovati Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana do 6. maja 2009. Vsebovati mora naslednje podatke:

- ime in priimek tekmovalca,
- dan, mesec in leto rojstva,
- ime in priimek vodje ekipe (mentorja).

Vodja ekipe, ki bo iz upravičenih razlogov spremenil sestavo ekipe, mora to sporočiti Odboru za izvedbo tekmovanja najpozneje en dan pred pričetkom tekmovanja.

V.

Tekmovanje »Kaj veš o prometu« za učence s kolesi obsega:

- testiranje na posebnih testnih polah o vprašanih cestno-prometnih predpisov, opremi kolesa in etiki v prometu (testne pole so lahko v črno beli tehniki),
- spretnostno vožnjo na poligonu,

- ocenjevalno vožnjo na prometnih površinah.

Tekmovanje »Kaj veš o prometu« za učence s kolesi z motorjem obsega:

- testiranje na posebnih testnih polah o vprašanih cestno prometnih predpisov, opremljenosti kolesa z motorjem in etiki v prometu (testne pole so lahko v črno beli tehniki),
- spretnostno vožnjo na poligonu,
- ocenjevalno vožnjo na prometnih površinah.

VI.

Kolesarji in kolesarji z motorjem smejo na ocenjevalno in spretnostno vožnjo samo, če uporabljajo zaščitno čelado.

Tekmovalci si bodo lahko v spremstvu mentorjev in organizatorjev ogledali tekmovalno progo in poligon za spretnostno vožnjo pred tekmovanjem. V primeru okvare na kolesu ali kolesu z motorjem med spretnostno ali ocenjevalno vožnjo ima tekmovalec pravico vožnjo ponoviti z drugim kolesom ali kolesom z motorjem.

V času tekmovanja (od otvoritve do zaključka) ni dovoljena vožnja s kolesi in kolesi z motorjem po tekmovalnih in servisnih površinah. Vožnja je dovoljena le tistim tekmovalcem, ki so pozvani k pripravi na tekmovalno vožnjo. Za pripravo in pregled koles in koles z motorjem je zadolžen predstavnik Odbora za izvedbo tekmovanja.

VII.

Tekmovanje bo potekalo v skladu s Pravili za izvedbo republiškega tekmovanja Kaj veš o prometu. Za ocenjevanje tekmovalcev imenuje Odbor za izvedbo tekmovanja ustrezne sodnike.

- 1. Ocenjevalno vožnjo** na prometnih površinah ocenjujejo sodniki po ocenjevalnih listih.

Odbitne kazenske točke so naslednje:

30 kazenskih točk znaki – označbe – pravila, razvrščanje, opazovanje, pozornost, izsiljevanje, predvidevanje, nakazovanje smeri, nepravilno prehodevanje

20 kazenskih točk tehnika vožnje, varnostna razdalja, neprimerna hitrost

10 kazenskih točk počasna vožnja, zavijanje, dinamika vožnje, vožnja, prometni pas, kolesarska steza, potiskanje kolesa

Ocenjevanje bo potekalo iz avtomobila, ki vozi za tekmovalcem. Pri ocenjevalni vožnji se tekmovalca diskvalificira zaradi ogrožanja varnosti prometa, povzročitve nesreče, grobega izseljevanja in neprižganih luči – kolo z motorjem.

- 2. Spretnostno vožnjo ocenjujejo sodniki po ocenjevalnem listu.**

Odbitne kazenske točke so naslednje:

5 kazenskih točk za vsak dotik tal z nogo, za vsak dotik mejne črte poligona ali črte v oviri s kolesom – za vsako kolo posebej

10 kazenskih točk za vsak premaknjen ali podrt kegelj, deščico ali ploščo, za vsako kolo, s katerim zapelje izven ovire, za nepreneseno kocko ali kozarec z vodo (tudi če polije 1/3 vode), za vsak dotik palice v prehodnih vratih, za nepodrto prvo deščico v končni oviri ali podrto zadnjo deščico v končni oviri

30 kazenskih točk za podrto celotno oviro, če podre oviro, ki jo sploh ne vozi (pri kroženju v poligonu)

50 kazenskih točk če ne poizkusi prepeljati ovire - jo izpusti ali ne prevozi ovir po vrstnem redu

- 3. Ocenjevanje teoretičnega dela** - testna pola je ovrednotena in ocenjena na prvi strani.

VIII.

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

Rezultati tekmovanja bodo objavljeni v najkrajšem možnem času po končanem tekmovalstvu (cca eni uri).

IX.

Odbor za izvedbo tekmovanja bo imenoval Razsodišče v sestavi: predstavnik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, predstavnik policije, predstavnik mentorjev in predstavnik sodnikov.

Člani Razsodišča bodo zadolženi za nadzor nad potekom posameznih panog tekmovanja, za kontrolo rezultatov, za presojo predlogov o diskvalifikaciji tekmovalcev in za presojo upravičenosti pritožb ekip.

Spremljevalci tekmovalcev lahko dajo utemeljene pripombe na napake pri sojenju. Pripombe morajo biti v pisni obliki in oddane najkasneje 15 minut po objavi začasnih rezultatov po posameznih panogah.

Razsodišče bo pisne pripombe obravnavalo med tekmovanjem, najkasneje pa v roku 30 minut po zaključnem tekmovanju. Nepravočasno oddane pritožbe bodo zavržene.

Odločitev Razsodišča je dokončna.

X.

Nagrade za dosežene uspehe na tekmovanju »Kaj veš o prometu« so:

- 1. za učence s kolesi:**

- prvi trije tekmovalci prejmejo zlato, srebrno in bronasto odličje in manjše praktične nagrade,
- vsi tekmovalci prejmejo diplomu - od 1. do 10. mesta o uvrstitvi, od 11. mesta naprej pa za sodelovanje,
- zmagovalna ekipa prejme prehodni pokal in praktično nagrado, ki je namenjena šoli,
- najboljši štirje posamezniki zastopajo Mestno občino Ljubljana na republiškem tekmovanju in en posameznik obljubljenih občin.

- 2. za učence s kolesi z motorjem:**

- prvi trije tekmovalci prejmejo zlato, srebrno in bronasto odličje in manjše praktične nagrade,
- vsi tekmovalci prejmejo diplomu - od 1. do 10. mesta o uvrstitvi, od 11. mesta naprej pa za sodelovanje,
- zmagovalna ekipa prejme prehodni pokal in praktično nagrado, ki je namenjena šoli,
- najboljši posameznik bo zastopal Mestno občino Ljubljana na republiškem tekmovanju in en posameznik obljubljenih občin.

Nagrade zagotovi organizator. Za tekmovalce iz osnovnih šol obljubljenih občin le medalje, diplome in manjše praktične nagrade.

XI.

Tekmovalci s kolesi morajo imeti s seboj kolesarsko izkaznico, potrjeno zdravstveno izkaznico in v slučaju slabega vremena še ustrezen zaščitni jopič ali dežni plašč. Tekmovalci s kolesi z motorjem morajo imeti s seboj vozniško dovoljenje H kategorije in zaščitno čelado.

Kolesa in kolesa z motorji za tekmovanje v spretnostni vožnji zagotovi organizator. Na ocenjevalni vožnji bodo lahko tekmovalci uporabljali svoja kolesa in kolesa z motorji, ki pa morajo biti tehnično brezhibna.

Pred pričetkom tekmovanja bo opravljen tehnični pregled koles in koles z motorjem.

Na ocenjevalni in na spretnostni vožnji je obvezna uporaba zaščitnih čelad in odsevnih telovnikov. Čelade in odsevne telovnike zagotovi organizator (samo za tekmovalce s kolesi), lahko pa ima tekmovalec svojo čelado.

XII.

Vse dodatne informacije v zvezi s tekmovanjem dobite na **Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana**, Trg MDB 7, Ljubljana (Zvone Milkovič, faks 306 17 72, tel. 306 17 70 in 041 662-578, elektronska pošta zvone.milkovic@ljubljana.si)

Predsednik SPVCP MOL
Slavko Slak

Program aktivnosti in dela SPVCP MOL v letu 2009

Področje dela je zakonsko urejeno v predpisih, ki obravnavajo problematiko vzgoje in izobraževanja ter varnosti cestnega prometa. Podlaga za delovanje Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana so:

- Zakon o varnosti cestnega prometa
- Odlok o cestno-prometni ureditvi MOL
- Nacionalni program varnosti cestnega prometa
- Zakon o javnih cestah
- Zakon o prekrških
- Pravilnik o pogojih, ki jih morajo izpolnjevati vozila in vozniki vozil, s katerimi se prevažajo skupine otrok
- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah
- Tehnična specifikacija za javne ceste – naprave in ukrepi za umirjanje prometa
- Odlok o občinskih cestah

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je v svojem 13-letnem delovanju oblikoval in utrdil osnovne programske usmeritve, ki obsegajo, na dolgi rok, aktivnosti na področju vzgoje, izobraževanja, ukrepov tehničnega urejanja, ureditev vertikalne in horizontalne signalizacije, sooblikovanja in nadzora prometno tehničnih in prometno pravnih standardov.

Osnovni cilji so usposabljanje otrok in mladostnikov ter ostalih udeležencev v cestnem prometu za varno vključevanje v promet in spoštovanje prometnih predpisov. Pozornost pri takem usposabljanju imajo tudi mentorji – koordinatorji prometne vzgoje na osnovnih šolah, ki so izvajalci prometne vzgoje in nosilci aktivnosti.

Poglavitni letni cilj je zagotavljanje pogojev za delo v osnovnih šolah na področju prometne vzgoje, pomoč mentorjem na osnovnih šolah in vzgojiteljem v vrtcih, umirjanje prometa pred vrtci, osnovnimi šolami in ustanovami ter zagotovitev varnih poti v šolo in vrtec.

Velika večina teh aktivnosti poteka v okviru programa redne dejavnosti, programa prometno-vzgojnih akcij, programa ostalih dejavnosti in programa na področju medobčinskega in mednarodnega sodelovanja. Veliko dela bo tudi z uvajanjem Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa in v zvezi s tem izdelavo Programa varnosti v cestnem prometu MOL, ki bo temeljil na najbolj ogroženih udeležencih v cestnem prometu – pešcih, kolesarjih in mladih voznikih in dveh najpogostejših povzročiteljih prometnih nesreč hitrosti in alkohola. Glede na osnutek novega Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa Republike Slovenije za obdobje 2007 – 2011 »Skupaj za večjo varnost« je potrebno sprejeti Program varnosti cestnega prometa MOL, ki bo opredelil prometno politiko v Ljubljani. Pri uresničevanju oz. doseganju dolgoročnega cilja, posebno pri uresnitvi letnega cilja bomo uspešni samo, če realiziramo vse zastavljene v

programu Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v letu 2009.

Programi in cilji so usklajeni z dolgoročnim načrtovanjem MP DRSC Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki predvsem pomeni približevanje viziji nič – nič poškodovanih in nič mrtvih v prometnih nesrečah na slovenskih cestah. V zvezi s tem tudi usklajenost programa z Nacionalnim programom varnosti cestnega prometa Republike Slovenije, ki predvideva do konca leta 2010 zmanjšati število mrtvih in težko poškodovanih zaradi posledic prometnih nesreč na cestah v Republiki Sloveniji za 50 odstotkov.

Ocene potrebnih sredstev Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL temeljijo na letnem programu dela in usmeritvah v Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, ki predvideva znatna sredstva lokalni skupnosti za uresničitev doseženih ciljev pri zmanjšanju števila mrtvih in zagotavljanju večje prometne varnosti ter pripravi Programa varnosti cestnega prometa MOL.

V Mestni občini Ljubljana je potrebno čim prej uresničiti zastavljene naloge iz Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa in izdelati Program varnosti cestnega prometa MOL. Na ta način se bo znatno prispevalo k zmanjšanju »morijskega« na slovenskih cestah, kar pomeni manj mrtvih in poškodovanih na slovenskih cestah v prometnih nesrečah, posledično na področju MOL.

Predvidevamo da pri realizaciji zastavljenih nalog ne bomo imeli nepričakovanih težav razen »kroničnega« pomanjkanja sredstev, katere predvidevamo dodatno zagotavljati s pomočjo donatorjev.

Ocenjujemo, da bomo zastavljene cilje, glede na lansko obdobje dosegli v enakem obsegu. Z zbranimi in proračunskimi sredstvi bomo zadržali trend izobraževanja, opremljanja, vzgoje, preventive in umirjanja prometa na ravni prejšnjih let.

Z ozirom na dodatna sredstva bomo izboljšali in dvignili kvaliteto aktivnosti, saj bomo s temi sredstvi naredili maksimalno in celo več kot bomo zmožni s proračunskimi sredstvi.

V minulih letih se je izoblikovala in utrdila osnovna programska usmeritev, ki je obsegala aktivnosti na področju vzgoje in izobraževanja, tehničnih ukrepov in sooblikovanja ter nadzora nad upoštevanjem prometno-tehničnih in prometno-pravnih standardov.

Redne dejavnosti

- **Sodelovanje z vrtci** - usposabljanje vzgojiteljev in zagotavljanje ustrezne literature ter potrebnih didaktičnih pripomočkov.
- **Prometno značko** - program prometne

vzgoje za otroke v vrtcih in učencev na razredni stopnji v osnovni šoli.

- **Rumene rutice, kresničke in odsevni trak** - akcija v začetku šolskega leta; opozorilo voznikom na prisotnost otrok na cesti, zlasti učencev prvih razredov.
- **Kolesarski izpiti** - program pridobivanja znanje in spretnosti na kolesu v tretjem in četrtem razredu osnovne šole in opravljanje izpita - Projekt Varno s kolesom v šolo.
- Zagotavljanje potrebne opreme za osnovne šole kot so: kolesa, poligoni, prometne table, prometni prti, brošure, zgoščenke, nalepke, zapisniki o pregledu koles, odsevni telovniki, stožci, odsevni trakovi ipd.
- **Priprava na izpite CPP** - opravljanje H-kategorije, pomoč pri pripravljalnih tečajih na osnovnih šolah za usposabljanje voznikov koles s pomožnim motorjem in sodelovanje z avtošolami za opravljanje izpita H-kategorije.
- **EU Projekt VAMOS** - prostovoljci - šolska prometna služba usposabljanje učencev višjih razredov za delovanje v okviru šolske prometne službe, zagotovitev opreme, pomoč pri organiziranosti.
- **Prostovoljna prometna služba** - še posebej na začetku novega šolskega leta in po zimskih počitnicah, starši, upokojenci, člani ZŠAM, mestni redarji, policija; gre za pokrivanje kritičnih točk pred osnovnimi šolami, za zagotovitev varnostnih telovnikov in drugih tehničnih pripomočkov, za usposabljanje itd.
- **Varna pot v šolo** - sodelovanje z osnovnimi šolami, SPVCP RS, policijo, ZŠAM Ljubljanske regije, Inšpektoratom Mestnim redarstvom, Mestno zvezo upokojencev, prostovoljci iz društev, ustanov in zavodov ter starši ob začetku šolskega leta ter izvedba 14-dnevne akcije s postavitvijo plakatov, transparentov, obešank, letakov in razdelitvijo brošure Prvi koraki v svetu prometa, ki bodo opozorili širšo javnost na začetek novega šolskega leta.
- **Varna pot v šolo** - tehnična ureditev šolskih opkolišev in nadzor nad izdelavo in ažuriranjem načrtov varnih poti v šolo.
- **Varno kolo** - preverjanje, na osnovnih šolah v času priprav na kolesarske izpite, tehnične brezhibnosti koles in oprema le-teh z nalepko Varno kolo.
- **Prometni prti za vrtce** - zagotavljanje prometnih preprog vrtcem ljubljanske regije za igro najmlajših, da otrok z igro doživi prometne situacije s pomočjo vzgojiteljev.
- **Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu** - izvedba XIII. občinskega tekmovanja Kaj veš o prometu na eni od ljubljanskih osnovnih šol, kjer preverjamo pridobljena znanja učencev osnovnih šol. V občinsko tekmovanje se bodo vključile tudi ljubljanske osnovne šole iz novo nastalih občin.
- **Državno tekmovanje Kaj veš o prometu** - vključitev v XVIII. državno tekmovanje Kaj veš o prometu, katerega se bodo udeležili 4 najboljši tekmovalci občinskega tek-

movanja Kaj več o prometu v kategoriji kolo in en v kategoriji kolo z motorjem.

- **Mentor** - dobro delo mentorjev prometne vzgoje na ljubljanskih osnovnih šolah je za našo dejavnost zelo pomembno. Organizacija strokovnega potovanja v prometno zgledno urejeno evropsko mesto.

Prometnovzgojne akcije

- **JUMICAR** – projekt, namenjen osnovnim šolam, v katerem se usposablja otroci – učenci za varno udeležbo v cestnem prometu kot pešci, kolesarji, sopotniki v avtomobilu in ostali udeleženci.
- **KOLESARČKI** – projekt, namenjen vrtcem za usposabljanje otrok.
- **Mladi v prometu** – opozarjanje na probleme, s katerim se srečujejo in jih povzročajo mladi vozniki v prometu, zmanjšanje števila žrtev in povzročiteljev nesreč med mladimi ter izboljšanje prometne varnosti s poudarkom na hitrosti in alkoholu. Akcija je namenjena predvsem dijakom srednjih šol drugega oz. tretjega letnika pod nazivom Mladost naj bo radost - tudi v prometu z vključitvijo vzgojnovarstvene inštitucije ZARJA (invalidne osebe).
- **Delo s srednješolsko mladino** - izdelava programa v sodelovanju s MP DRSC SPV-CP in policijo in izvedba tega programa.
- **Bistro glavo varuje čelada** - seznanjanje mlajših udeležencev v prometu s koristnostjo uporabe zaščitne čelade kot enega od elementov za zagotavljanje varnosti oz. ublažitev poškodb – kolesarji, rolarji in rolarji, motoristi, sodelovanje s sponzorji.
- **Stopimo iz teme – Bodi Viden Bodi previden** - uporaba svetlobnih odsevnih teles; še posebej s strani otrok in starejših udeležencev v prometu je namenjena učencem tretjih razredov osnovne šole, ki svojim staršem, dedkom, babicam, sorodnikom in znancem pišejo razglednico, ki je opremljena kot kupon za sodelovanje v nagradnem žrebanju.
- **Brezhibno vozilo je varno vozilo** - prostovoljno občasno preverjanje tehnične brezhibnosti vozil – akcija teče že nekaj let v sodelovanju z organizacijami, ki opravljajo tehnične preglede in nekaterimi servisnimi delavnicami.
- **Tehnično urejanje prometa** – predlogi Komisije za tehnična vprašanja za pregled nevarnih točk v okolici šol, stanovanjskih soseskah in pešconah; priprava strokovnih mnenj in predlogov za zagotovitev varnosti.
- **Alkohol, ne hvala** - s to akcijo želimo opozoriti na pomemben vzrok prometnih nesreč in afirmirati akcije, ki odsvetujejo pitje alkohola, ko si za volanom, sodelovanje z društvi in drugimi ustanovami ter lokali, kjer se zbirajo mladi.
- **Vključitev v akcije, raziskave in projekte** MP DRSC Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Filozofske fakultete in evropskih inštitucij.
- **Lutkarji v prometu** - prometno vzgojna lutkovna igrice TO-ja, TO-ne, namenjena tretjim in četrtim razredom osnovnih šol, ki predstavlja vsakodnevne prometne pasti.

- **Lutke v prometu** - prometnovzgojna lutkovna igrice, ki poučno predstavlja nevarnosti in pasti v prometu za najmlajše v vrtcih in prvih razredih osnovnih šol.
- **Mednarodni projekt Pasavček - Varnostni pas**, vez z življenjem - voznike in potnike v avtomobilih bomo opozarjali na uporabo varnostnih pasov, ki pogosto rešujejo življenja. Za ponazoritev koristnosti uporabe varnostnih pasov in prikaz delovanja sil pri trku - nesreči, bomo nekaj občanov, osnovnošolcev in srednješolcev posadili na posebno napravo - zaletavček. To predstavitev bomo izvedli večkrat in to na vseh prometno vzgojnih akcijah, na prometnih dnevih na osnovnih šolah in na nekaj srednjih šolah.
- Poleg tega bomo predstavljali na vseh večjih akcijah in prireditvah naprave za prikaz fizikalnih zakonitosti pri trkih v prometu – naletne teže, naprave za preizkus reakcijskega časa in preizkus alkoholiziranosti.
- **3. Globalni teden prometne varnosti in Evropski dan varnosti** - pri obeleževanju Tedna prometne varnosti smo naredili večjo vsebinsko spremembo že leta nazaj. Spodbudili bomo mentorje in vodstva nekaterih osnovnih šol, da na šolah pripravijo Prometni dan. Ta večurna prireditev bo vključevala od 8 do 14 različnih prometno-vzgojnih vsebin (testi, risanje, oblikovanje v glini, predavanja, ogled filmov, računalniške simulacije prometnih situacij, uporabnost kolesarske čelade, razstave, predstavitev tehnične opreme, JUMICAR programa, predstavitev naprav za preizkus fizikalnih zakonitosti (zaletavček, naletne teže – vage, sedeži, alkotester itd.). Na ta način bomo vsebinske smotre bolj približali učencem, njihovim mentorjem, vodstvom osnovnih šol, staršem, in tudi tistim, ki so v ustanovah, zavodih, mestni upravi in četrtih skupnostih odgovorni za večjo varnost udeležencev v cestnem prometu.
- **Sodelovanje s Policijsko upravo Ljubljana** v akcijah Varno s kolesom v prometu v polletnih mesecih, Varno na poti v šolo in domov ob začetku šolskega leta in Petarde, ne hvala ob koncu leta.
- **Sodelovanje v Evropskem projektu CINDI**, ki spodbuja zdrav način življenja, predvsem kolesarjenje in peš hojo.
- **Družinski maraton** - v sklopu maratona Franja – kolesarske prireditve po Sloveniji bomo vodili na cilju v BTC, družinski maraton na začrtani trasi, ki je namenjen predvsem družinam in mlajšim ter šolam.
- **Dan brez avtomobila** - evropskemu dnevu brez avtomobila se bo Ljubljana pridružila sedmič. Evropski dan brez avtomobila 22. septembra bo spet organiziran širše, tako da bodo aktivnosti potekale še pod nazivom Teden mobilnosti od 16. do 22. septembra, kjer bomo pripravili Kolesarski dan po ljubljanskih ulicah in vključili v program stalne sodelavce.
- **Otroški bazar** - prireditev za otroke in mladostnike na Gospodarskem razstavišču v sodelovanju z MP DRSC SPVCP in sodelovanje na Študentski areni ter tretjem življenjskem obdobju v Cankarjevem domu.

Ostale naloge

- **Obisk razstav, sejmov** - domačih in mednarodnih sejmov s področja prometne varnosti, udeležba na seminarjih in konferencah, strokovno usposabljanje članov Sveta in mentorjev prometne vzgoje.
- **40 dni brez alkohola** – sodelovanje oz. vključitev v pobudo Slovenske Karitas o škodljivi rabi alkohola.
- **Sodelovanje z Avto šolo AMZS in društvi** v programu izobraževanja mladostnikov na srednjih šolah.
- **Spletne strani** - objava glasila Varna pot na internetnih straneh Mestne občine Ljubljana in MP DRSC Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.
- **Sodelovanje z javnostjo** - vključitev sredstev javnega obveščanja v preventivno in prometno vzgojno dejavnost in obveščanje širše javnosti.
- **Glasillo Varna pot** - izdaja 4 krat letno zaradi boljše komunikacije in informiranosti OŠ, vrtcev in ustanov.
- **Doniranje** - pomemben del ostalih nalog predstavljajo dejavnosti v zvezi s pridobivanjem donatorjev ter sodelovanje z njimi.
- **Oprema šolskih kabinetov in prometnih koticov v vrtcih** - na posvetu z ravnatelji osnovnih šol v letu 2001 smo predstavili med drugimi tudi idejo o opremitvi šolskih prometnih kabinetov, v katerega sodi poligon, kolo, prometni vzgojni material ter prometna magnetna tabla, odsevalna telesa, telovniki, prometni prti, modeli semaforjev in podobno. Letos bomo v kabinetih poleg treh koles, poligona, prometno vzgojnega materiala, prometnih kolesarskih magnetnih tabel, stojala za servis koles in priročnike za mentorje ter zgoščenke za učne vsebine za učence, semaforja, kompleta prometnih znakov in odsevnih telovnikov ter kompleta stožcev dodali nov učni pripomoček. Šole so dobile tri zgoščenke za opravljanje kolesarskega izpita, učne vsebine, vaje iz učnih vsebin in izpit - projekt S kolesom v šolo, komplet lesenih letvic in belih plastičnih pasov za simulacijo križišč, delovni zvezek S kolesom v šolo za učitelje, oznake L – odsevalni telovniki, 10 odsevnih trakov za šole, leseni semafor, prometne znake in plakate prometnih znakov. Tako sodobno urejen osnovni kabinet imajo že na nekaterih osnovnih šolah in prometni koticček v nekaterih vrtcih.
- **Ažuriranje načrtov** - Varna pot v šolo - šole so že izdelale načrte varnih poti v šolo, katere sproti vsako leto tudi dopolnijo. Velika večina mentorjev je že potrdila naloge na seminarju. Za nekaj novih mentorjev je potrebno to opravilo še uresničiti.
- **Center varne vožnje** - prizadevanja za izgradnjo oz. ureditev Centra varne vožnje in ureditev poligona za avtošole so se hitreje premaknila v preteklih letih. V letu 2003 smo tem prizadevanjem ponovno dali večjo prioriteto in to zaradi vedno večjih težav v prometu, ki jih povzročajo začetniki v avtošolah, zaradi določb novega zakona o varnosti cestnega prometa in zaradi težav, ki jih imajo ljubljanske osnovne šole pri pripravi učencev na kolesarske izpite in izpite za kolesa z motorjem. Poskrbeli smo za idejne zasnove centra varne vožnje

- na deponiji Barje, lokacijsko dokumentacijo, lokacijsko dovoljenje in gradbeno dovoljenje za prvi del Centra varne vožnje – poligona za avtošole. V letu 2006 se je zgradil prvi del Centra varne vožnje – poligon za avtošole, ki je že v uporabi. V letu 2009 se je potrebno dogovoriti o načinu financiranja in pripravi dokumentacije za drugi in tretji del Centra varne vožnje – Upravna zgradba in varnostni poligon.
- **V Tednu prometne varnosti – sprejem otrok pri županu** sovpada s Tednom otroka. Sprejeli bomo mentorje prometne vzgoje in po enega učenca iz osnovnih šol pri županu, kjer bodo otroci povprašali o realizaciji nalog v preteklem letu in dali nekaj pobud za reševanje prometne problematike v okoliših osnovnih šol.
 - **Posvet tajnikov in predsednikov** - udeležili se bomo posveta, kjer se bomo seznanili z aktivnostmi MP DRSC Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in aktualnimi nalogami na preventivno vzgojnem področju.
 - **3. Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč** – sodelovanje z Zavodom Var-

na pot pri obeleževanju Svetovnega dne in soorganizacija prireditev.

- **Preventivni radar** - nadaljevanje akcije preventivni radar s postavitvijo 12 radar-skih tabel predvsem na lokacijah v bližini osnovnih šol in vrtcev, ki bodo opozarjale voznike na trenutno hitrost, obenem pa bomo zbirali elemente za izvajanje ukrepov pred šolami in vrtci.
- **Sodelovanje s SPVC Brezovica, Škofljica in Velike Lašče** v skladu s pogodbama, ki sta podpisani, se bo v letu 2007 nadaljevalo sodelovanje in pokrivanje osnovnih in podružničnih šol v občinah.
- **Podelitev priznanj** - predlaganje uspešnih in zaslužnih sodelavcev za prejemnike občinskih in republiških priznanj – častna listina, vzorni voznik, prometne značke.
- **Koordinacija pri izdelavi Programa varnosti cestnega prometa MOL** – v skladu s sprejeto Resolucijo Nacionalnega programa varnosti v cestnem prometu v RS je potrebno izdelati Program varnosti v cestnem prometu v vsaki občini z opredelitvijo ciljev nalog in nosilcev za področje hitrosti,

alkohola, mladih voznikov in najšibkejših v cestnem prometu – pešci, kolesarji.

- **Izdaja in založništvo strokovne literature** (brošure, knjižice, letaki, priročniki).
- **Sodelovanje na preventivnovzgojnem področju** z MP DRS SPVCP, Mestno upravo, ZŠAM Ljubljanske regije, Policijo, društvi, združenji, avtošolami, osnovnimi šolami, vrtci in ustanovami, ki delujejo na področju cestnega prometa in prometne varnosti.

Pri zagotavljanju dodatnih sredstev za delo Sveta predstavljajo tudi vedno večje težave pri pridobivanju donatorskih sredstev. Kljub temu predvidevamo, da bomo v letu 2009 zbrali do 20.000 EUR dodatnih sredstev.

Proračunska sredstva so glede na leto 2008 opredeljena v enaki višini 73.900, kar je v skladu z usmeritvijo in navodilom izdelave proračuna za MOL.

Sekretar
Zvone Milkovič

Analiza prometne varnosti na območju Mestne občine Ljubljana v letu 2008

Stanje prometne varnosti

V letu 2008 se je zgodilo¹ skupaj 4.250² (5.190; - 18%) prometnih nesreč. Od tega 18 (25; - 28%) nesreč s smrtnim izidom, 128 (191; - 33%) prometnih nesreč s hudo telesno poškodbo, 1.187 (1.609; - 36%) prometnih nesreč z lahko telesno poškodbo in 2.918 (3.365; - 13%) prometnih nesreč z materialno škodo.

Pri tem je 18 (34; - 46%) oseb izgubilo življenje, 144 (202; - 29%) jih je bilo hudo in 1.619 (2.338; - 31%) lahko poškodovanih, brez poškodb pa je bilo udeleženi 6.401 (7.611; - 16%) oseb.

Najbolj pogosti vzroki prometnih nesreč:

vzrok/leto		prometne nesreče				posledice		
		skupaj	smrtni izid	telesna pošk.	mater. škoda	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.
Premiki z vozilom	2007	2.043	1	193	1.849	1	16	212
	2008	1.682	2	140	1.540	2	7	159
Neupoštevanje prednosti	2007	933	4	583	374	4	58	770
	2008	836	5	457	34	5	49	572
Neprilagojena hitrost	2007	791	10	383	398	13	47	597
	2008	609	4	288	1.188	3	46	385
Neustrezna varnostna razdalja	2007	604		270	334		2	406
	2008	484		180	304			234
Nepravilna stran/smer vožnje	2007	297	7	132	158	13	32	133
	2008	224	1	98	125	1	15	117
Nepravilno prehitevanje	2007	74		35	39		8	35
	2008	65		22	43		4	26
Nepravilnosti pešca	2007	57	1	52	4	1	16	39
	2008	41	2	37	2	2	11	28

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

² Podatki zajeti iz baze MNZ, dne 11. 2. 2009

Največ prometnih nesreč se je pripetilo zaradi nepravilnega premika z vozilom, kljub zmanjšanju glede na leto 2007. Prometne nesreče s smrtnim izidom so se največkrat pripetile zaradi neupoštevanja prednosti.

V prometnih nesrečah s smrtnim izidom beležimo dve prometni nesreči, v katerih sta umrla dva otroka. V prvem primeru je zaradi nepravilne vzvratne vožnje voznika osebnega avtomobila po parkirišču v Sr. Gameljnah pri Ljubljani umrl fantek, star 3 leta (pešec). V drugem primeru je zaradi izsiljevanja prednosti peški na zaznamovanem prehodu za pešce v semaforiziranem križišču Tbilisijska – Tomažičeva v Ljubljani umrla deklica, stara 9 let (peška).

Posledice v prometnih nesrečah po vrsti udeleženca (najpogostejši):

vrsta udeleženca/ leto		vsi udeleženci					povzročitelji				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
Voznik OA	2007	7.747	14	41	1.140	6.552	3.499	11	27	373	3.088
	2008	6.025	4	28	793	5.201	2.826	2	18	267	2.539
Potnik	2007	694	10	32	613	39	10		1	2	7
	2008	418	1	29	374	14	8			1	7
Kolesar	2007	366	6	44	248	68	178	4	22	109	43
	2008	300	4	33	217	46	124	3	16	80	25
Pešec	2007	237	1	54	174	8	57	1	16	35	5
	2008	162	8	33	113	8	40	4	12	22	2
Voznik BUS	2007	135			3	132	49			1	48
	2008	113			2	111	43				43
voznik KZM	2007	72		11	41	20	44		8	20	16
	2008	61	1	7	36	17	25		4	14	7
Voznik MK	2007	107	2	16	61	28	53	2	10	25	16
	2008	72		9	45	18	27		4	13	10

Največkrat so v prometnih nesrečah udeleženi vozniki osebnih avtomobilov, ki so jih tudi največ povzročili. V prometnih nesrečah je umrlo največ pešcev.

V padcu so prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev, vendar so najhujše posledice prevelike.

Posledice v prometnih nesrečah po starosti udeleženca do 18 let:

vrsta udeleženca/ leto		vsi udeleženci					povzročitelji				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
do 7 let	2007	50		1	40	9	5		1	4	
	2008	22	1	1	15	5	1			1	
7 do 14 let	2007	70		5	58	7	16		2	12	2
	2008	37	1	2	28	5	8		2	3	3
14 do 16 let	2007	37			23	14	20			7	13
	2008	33		3	23	7	9		1	5	3
16 do 18 let	2007	102		7	58	37	54		2	21	31
	2008	75		7	46	22	26		4	10	12

V letu 2008 je padec udeleženih otrok, vendar so posledice v smrtnih primerih slabše (glej tabelo). Prav tako je padec udeležbe mladoletnikov v prometnih nesrečah.

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

vrsta udeleženca/ leto		vsi udeleženci					povzročitelji				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	Brez pošk.
Kolesar	2007	3			2	1	1			1	
	2008	3			2	1	1			1	
Pešec	2007	7		1	6		4		1	3	
	2008	1	1								
Potnik	2007	35			31	4					
	2008	17		1	13	3					

Opažen je padec udeležbe otrok (do 7 let) v prometnih nesrečah, kljub temu je 1 mrtev (o).

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

vrsta udeleženca/ leto		vsi udeleženci					povzročitelji				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
Kolesar	2007	11		1	6	4	7		1	4	2
	2008	11			7	4	5			2	3
Pešec	2007	22		1	21		8			8	
	2008	13	1	2	10		3		2	1	
Potnik	2007	33		2	30	1					
	2008	12		1	11						

Hudo telesno poškodovana sta bila 2 otroka, od tega 1 kot povzročitelj.

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

vrsta udeleženca/ leto		vsi udeleženci					povzročitelji				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
Kolesar	2007	9			4	5	6			2	4
	2008	6		1	4	1	2			2	
Pešec	2007	5			5						
	2008	8			7	1					
Potnik	2007	7			7		1			1	
	2008	11		1	8	2	2				2
Voznik KZM	2007	10			4	6	7			1	6
	2008	5		1	2	2	3		1	1	1
Voznik OA	2007	3				3	3				3
	2008										
Voznik MK	2007	1			1		1			1	
	2008	2			2		2			2	

V tej kategoriji starosti mladoletnikov je opazen porast udeležbe v prometnih nesrečah v kategoriji pešec in potnik ter voznik MK.

Posledice v prometnih nesrečah po starosti in vrsti udeleženca (16 do 18 let):

vrsta udeleženca/ leto		vsi udeleženci					povzročitelji				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
Kolesar	2007	9			4	5	5			2	3
	2008	7			5	2	3			2	1
Pešec	2007	8		1	7		3			3	
	2008	9		1	6	2	3		1	1	1
Potnik	2007	26		3	21	2	1				1
	2008	22		2	20						
Voznik KZM	2007	17		2	11	4	11		1	6	4
	2008	12		2	7	3	8		1	6	1
Voznik OA	2007	27			4	23	23			3	20
	2008	12			2	10	7				7
Voznik MK	2007	11		1	9	1	9		1	7	1
	2008	6		2	4		2		2		

V tej kategoriji starosti mladine je opazen rahel porast udeležbe v prometnih nesrečah v kategoriji pešec.

Najbolj pogosti vzroki prometnih nesreč glede na nekatere vremenske razmere:

vzrok/leto		vremenske razmere					
		skupaj	deževno	jasno	megla	oblačno	sneg
Premiki z vozilom	2007	2.043	129	1.214	7	529	16
	2008	1.682	138	856	13	539	15
Neupoštevanje prednosti	2007	933	123	446	9	341	9
	2008	836	98	396	10	325	5
Neprilagojena hitrost	2007	791	142	308	14	308	13
	2008	609	116	217	10	244	17
Neustrezna varnostna razdalja	2007	604	89	321	4	177	5
	2008	484	80	213	4	178	3
Nepravilna stran/smer vožnje	2007	297	24	155	3	104	5
	2008	224	29	108	2	80	
Nepravilno prehitevanje	2007	74	2	46	1	24	1
	2008	65	5	41		17	
Nepravilnosti pešca	2007	57	11	35	1	8	
	2008	41	6	20	1	12	

Po vseh vzrokih se največ prometnih nesreč pripeti v jasnem vremenu.

Najbolj pogosti vzroki prometnih nesreč glede na stanje prometa:

vzrok/leto		stanje prometa					
		skupaj	gost	normalen	reddek	zastoji	neznano
Premiki z vozilom	2007	2.043	362	1.216	245	1	219
	2008	1.682	337	949	208	5	183
Neupoštevanje prednosti	2007	933	161	674	89	1	8
	2008	836	156	584	80	1	15
Neprilagojena hitrost	2007	791	111	472	191	3	14
	2008	609	90	366	145	2	7
Neustrezna varnostna razdalja	2007	604	215	359	23	3	4
	2008	484	184	262	29		9
Nepravilna stran/smer vožnje	2007	297	26	216	49		6
	2008	224	15	159	43		7
Nepravilno prehitevanje	2007	74	19	44	11		
	2008	65	11	45	7		2
Nepravilnosti pešca	2007	57	6	45	4		2
	2008	41	7	29	3		2

Po vseh vzrokih se največ prometnih nesreč pripeti v normalnem prometu.

Uporaba varnostnega pasu in čelade po nekaterih udeležencih:

skupaj in uporaba/DA		povzročitelji					vsi udeleženci				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
Skupaj	2007	4.307	19	85	586	3.617	10.185	34	202	2.338	7.611
	2007 DA	3.691	5	35	400	3.251	7.844	13	78	1.698	6.055
	2008	3.465	9	56	410	2.990	8.181	18	144	1.619	6.401
	2008 DA	3.016	3	22	275	2.716	6.418	3	54	1.151	5.210
POTNIK											
Potnik	2007	10		1	2	7	694	10	32	613	39
	2007 DA	8			1	7	418	1	29	374	14
	2008	5			2	3	501	5	17	453	26
	2008 DA	4			1	3	303		12	282	9
VOZNIK OA											
Voznik OA	2007	3.499	11	27	373	3.088	7.747	14	41	1.140	6.552
	2007 DA	3.213	2	20	338	2.853	6.496	4	31	1.076	5.385
	2008	2.826	2	18	267	2.539	6.025	3	28	793	5.201
	2008 DA	2.631	2	14	240	2.375	5.372	3	22	742	4.606

skupaj in uporaba/DA		povzročitelji					vsi udeleženci				
		skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.	skupaj	mrtvi	hudo pošk.	lahko pošk.	brez pošk.
VOZNIK MOTORNEGA KOLESA											
Voznik MK	2007	53	2	10	25	16	107	2	16	61	28
	2007 DA	43	2	8	19	14	91	2	14	51	24
	2008	27		4	13	10	72		9	45	18
	2008 DA	20		1	10	9	60		6	39	15
VOZNIK KOLESA Z MOTORJEM											
Voznik KZM	2007	44		8	20	13	72		11	41	20
	2007 DA	31		4	16	11	53		6	34	13
	2008	25		4	14	7	61	1	7	36	17
	2008 DA	17		3	10	4	48		6	30	12

V letu 2008 od skupnega števila 8.181 (10.185) udeležencev v prometnih nesrečah jih je 6.418 (7.844) uporabljalo varnostni pas in varnostno čelado oz. 79 (77)%. Potniki so uporabljali varnostni pas ali čelado v 60 (60)%. Vozniki osebnega avtomobila so uporabljali varnostni pas v 89 (84)%. Vozniki motornega kolesa so uporabljali varnostno čelado v 84 (85)%. Vozniki koles z motorjem so uporabljali varnostno čelado v 79 (74)%.

Nekateri povzročitelji prometnih nesreč po vozniškem stažu in klasifikacija prometnih nesreč (število povzročiteljev prometnih nesreč):

vozniški staž/leto		prometne nesreče				
		skupaj	smrtni izid	huda telesna poškodba	lahka telesna poškodba	materialna škoda
skupaj	2007	4.048	25	139	1.373	2.511
	2008	3.283	11	87	981	2.204
10 do 20 let	2007	943	8	27	338	570
	2008	698	2	15	219	462
Do 1 leta	2007	236	1	10	66	159
	2008	229	3	7	82	137
1 leto	2007	185	1	15	69	100
	2008	146	1	5	44	96
2 leti	2007	177	1	7	74	95
	2008	149		2	50	97

Največ prometnih nesreč povzročijo vozniki z vozniškim stažem 10 do 20 let. Vozniki z stažem do 2 let so v letu 2008 povzročili 4 (3) prometne nesreče s smrtnim izidom.

Posledice v prometnih nesrečah po mesecih, dnevih in urah:

Največ prometnih nesreč se je pripetilo aprila. Največ oseb je umrlo januarja, 3 osebe (0) in septembra, 3 osebe (3).

Po dnevih se je pripetilo največ nesreč v petek, največ oseb je umrlo v nedeljo, 4 osebe (6) in četrtek 4 (3).

Po urah se je pripetilo največ nesreč med 15.00 in 18.00 uro, največ oseb je umrlo med 18.00 in 24.00 uro.

Nekateri ukrepi policije glede na nekatere vzroke prometnih nesreč:

		ukrepi po nekaterih vzrokih							
		hitrost	prednost	stran smer	alko	rdeča luč	varnostni pas	čelada	nepravilnosti pešca
leto	2007	15.522	1.090	950	4.643	2.576	17.003	1.141	1.400
	2008	15.974	1.040	1.268	3.793	2.582	15.868	632	1.981

Skupaj je policija na območju MOL v letu 2008 izvedla 79.660 represivnih ukrepov (75.142).

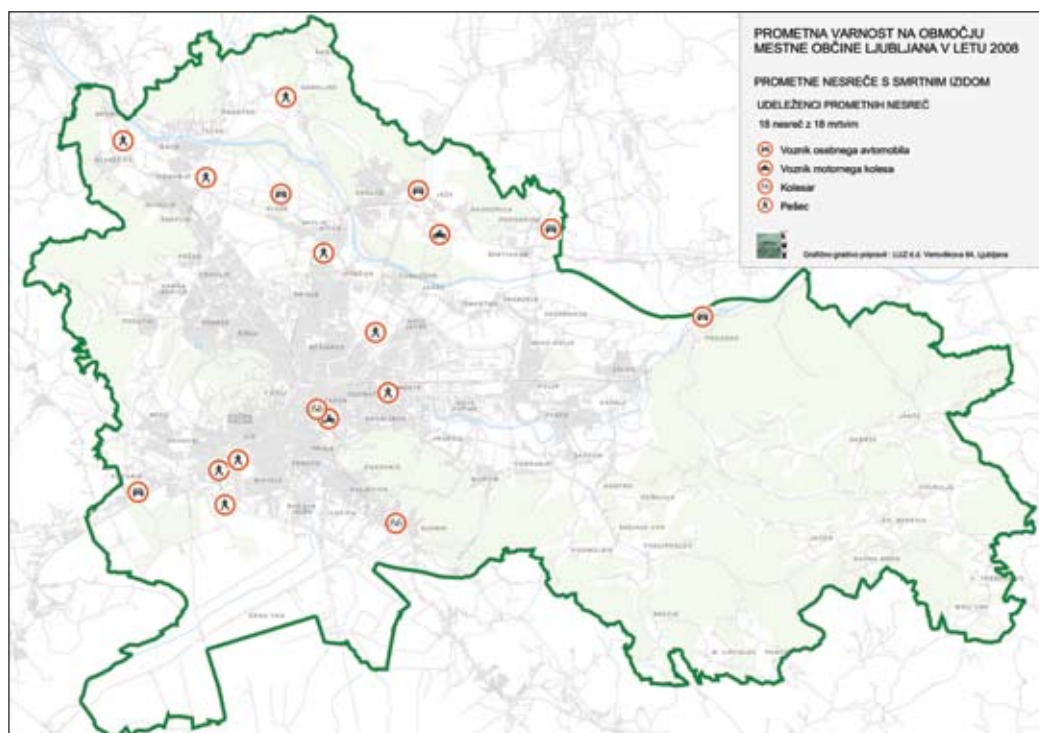
Mrtvi v prometnih nesrečah po letih:

Leto	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Mrtvi	21	16	19	18	34	18



LOKACIJE PROMETNIH NESREČ S SMRTNIM IZIDOM NA OBMOČJU MESTNE OBČINE LJUBLJANA		
LOKACIJA	PN IV.kat (smrtna)	ŠT. MRTVIH
Ljubljana, Križišče RII-104 in Zasavske ceste	1	1
Obvozna cesta 512 metrov do križišča s Saveljsko (od Ulice Bratov Komel proti Saveljski cesti)	1	1
Avtocesta A1, odsek 617, km 1.750 pri počivališču Barje, 100 od uvoza na počivališče Barje JUG v smeri proti Ljubljana Center	1	1
Srednje Gameljne št. 94, mrtev OTROK	1	1
Ljubljana, Tomačevska 13	1	1
Ljubljana, prehod ceste čez železnico, Knezov Štradon, blizu hiše št. 66	1	1
Ljubljana, Brnčičeva 39	1	1
Ljubljana, Ulica 7. September pri hiši št.	1	1
Ljubljana, Proletarska 4	1	1
Stanežiče, RI-211, Stanežiče 51	1	1
Avtocesta A1, odsek 644, klm 4. 700, pri Šentjakobu, pod nadvozom Podgorica- Pšata	1	1
Lokalna cesta Ljubljana – Laze, Podgrad, Cesta v Kresnice 30	1	1
Ljubljana, križišče Tbilisijska – Tomažičeva, mrtev OTROK	1	1
Ljubljana, križišče Redelonghijeve in Koprške	1	1
Ljubljana, križišče Poljanske in Strossmayerjeve	1	1
Avtocesta A2, odsek 611, km 2.000,		
130 m od priključka Ljubljana Brod proti Vodiciam	1	1
Ljubljana, Tržaška cesta 299 vnos je beležen pod KO Dobrova - Polhov Gradec, dejansko je to MO Ljubljana	1	1
Ljubljana, Trubarjeva 26	1	1
Skupaj	18	18

Na osnovi tega seznama bodo na SPVCP MOL v zemljevid vrisali točke, kjer so se pripetile prometne nesreče s smrtnim izidom in bo priloga naše analize za leto 2008



ZAKLJUČEK:

Stanje prometne varnosti v letu 2008 je bilo glede na posledice v prometnih nesrečah boljše, saj so policisti zabeležili manj prometnih nesreč kot v letu 2007. V prometnih nesrečah sta umrla dva otroka.

Srečno, varno in predvsem prijetno pot v cestnem prometu, vam želimo policisti PU Ljubljana!

Milan Kotnik, Policijski inšpektor
Sektor uniformirane policije, Oddelek za cestni promet, PU Ljubljana

Furmanstvo ali vozarstvo

Od konca 15. stoletja je bilo furmanstvo (tudi furanje) pomembna dejavnost kmečkega prebivalstva in je pomenilo prevažanje blaga in ljudi z vozovi in kočijami. Ta dejavnost je izpodrinila prej uveljavljeno tovarništvo. Na Slovenskem je bilo furmanstvo povezano z razvojem trgovine in je najbolj cvetelo v 18. stoletju. Poleg kmetov, ki jih je bilo med furmani največ, so se s to dejavnostjo ukvarjali tudi gostilničarji. Zaslužek je bil dober in marsikatera družina si je z njim opomogla.

Najbolje so zaslužili furmani z lastnimi vpregami. Za nekatere je bil to edini poklic, nekateri pa so ga opravljali le priložnostno oz. sezonsko. Najrevnejši med furmani so bili tisti, ki niso imeli lastne živine ampak so furali pri gospodarju. Večina zaslužka je šla tako v lastnikov žep. Nekateri lastniki živine, ki so imeli domove blizu klanecv, čez katere so vozili furmani, so se ukvarjali s priprežništvom. Za premagovanje strmih klanecv so k vozu pripregli konja ali vola in posojanje le-teh je ravno tako pomenilo dodaten vir zaslužka. Prav tako so pomagali furmanom pri zaviranju.

Edino vlečno sredstvo so bili konji in voli. Vole so uporabljali predvsem za vleko vozov na krajših razdaljah, nenadomestljivi pa so bili pri prevozih v kamnolomih. Vlekli so tudi nad dvajset ton težke tovore. Vleka je morala biti počasna, vztrajna in zanesljiva. Tudi za delo na blatnih in močvirnih tleh so uporabljali volovske vprege. Za konjske vprege so uporabljali delovne (hladnokrvne) konje. Pogosto so jih kupovali na Hrvaškem, kamor so se furmani odpravljali skupinsko. S kupljenimi konji so se vračali tako, da so enega jezdili, drugega pa vodili ob sebi na povodcu, kasneje, ko je že stekla železnica, pa z vlakom. Največ konj je bilo rjave barve, t. i. pramov. Vranci so bili črni, šimlji pa beli konji. Fuks je bil konj svetlo rjave oz. lisičje barve, sirc pa konj belo-rjave barve z velikimi lisami. Po svoji barvi so konji največkrat dobili ime, včasih pa so jim lastniki dali tudi čisto človeška imena. Za konje je bilo treba dobro skrbeti in jih naučiti razumevanja oz. uboganja delovnih ukazov. Naprej so jih pognali z gi, gijo, hajd ali dija. Ustavili so jih z ukazom eha, vega, voga. Z izrazi bistagar, lejsebi, les h sebi, h sebi so konje usmerili v levo, z govt ali hod pa desno. Ukaz curuk je pomenil nazaj. Furmani so s konji ravnali večinoma dobro, žal pa so bili med njimi tudi taki, ki so konje topli z bičem ali s palico. Ljudje so jih poimenovali »konjska smrt«, saj so živali zaradi hudih naporov in tepeža poginile. Furmanom so za konje pomagali skrbeti tudi domači, pogosto otroci. Vedeli so, da pregrete konje lahko napojijo le s postano, mlačno vodo. Konjem so odganjali muhe, brenclje in druge nadležne žuželke. Furmanski konji so se sčasoma dobro privadili vožnji, ukazom, cestam in ljudem in jim skoraj ni bilo treba več ukazovati. Dostikrat se je izkazalo, da so bili konji pametnejši od svojih gospodarjev in so znali priti domov, čeprav se je gospodar napil v gostilni in nato zaspal na vozu.

Furmani so zaradi varnosti in pomoči drug drugemu v težavah najpogostejše vozili v skupinah. Vozili so drug za drugim in med vsako skupino je bilo nekaj presledka. Zaradi nevarnosti roparskih napadov so vožnjo (furo) zaključili do noči. Na težje prevoznih področjih,

kjer je bilo delo roparjev še lažje, so furmane večkrat spremljali s samokresi in noži oboroženi mošje. Za srečno vožnjo so se furmani priporočili Bogu že pred samim začetkom fure, in sicer tako, da so na tleh pred konji z bičem naredili križ ali pa izgovorili besede »križ božji«. Na enak način so se po vožnji tudi zahvalili. Spoštovali so nekatere svetnike, ki so bili njihovi zavetniki in tudi zavetniki živine. Sv. Valentin je bil zaščitnik zdravja živali, sv. Lukež pa je varoval živino pred nesrečami. God sv. Katarine je bil dan, ko živine niso vpregli. Še danes pa je zelo znan praznik štefanovo, ko se ponekod še vedno opravlja blagoslov konj in vozov. Izročilo pravi, da je znal sv. Štefan s križem umiriti vsakega, še tako divjega konja.

Obleka furmanov je bila primerna njihovemu delu, prilagojena vremenskim razmeram in večtedenskim potovanjem. Obuti so bili večinoma v usnjene, do kolen ali čez segajoče škornje, oblečeni pa v irhaste hlače in platneno srajco. V jesenskih in zimskih mesecih jih je pred mrazom ščitil debel jopič oz. kožuh iz ovčje kože, na rokav pa so imeli tople rokavice, prav tako iz ovčje kože. Pred poletno vročino jih je ščitil klobuk s širokimi kraji. Pozimi so furmani kljub toplim oblačilom ves čas hodili ob vpregi, saj bi na vozu sede lahko zmrznili. V posebnem predalu, ki je visel pod vozom med prvo in zadnjo premo, so imeli furmani vedno pripravljeno opremo: dodatne dolge in kratke verige, vrvi, sekiro, vrečo sena in ovsa, posodo za napajanje živali in leščerbo. K opremi so sodile tudi ponjave za pokrivanje živali in pripravo ležišča, pozimi pa tudi zvončki, obešeni na udi ali komatu.

Furmani so odhajali od doma za dlje časa. Vožnje so trajale od štirinajst dni do nekaj mesecev. Po vsaki vožnji so imeli doma kratke postanke. Mnogim je tako življenje zlezlo pod kožo in doma niso zdržali dolgo, pa tudi kmečkih opravil so se odvadili. Nekateri pa so se s furmanstvom ukvarjali le v poletnih mesecih, pozimi pa so ostajali doma in opravljali potrebna kmečka opravila. Ti so vozili predvsem na krajše razdalje. Življenjskega pomena so bile za furmane obcestne postaje in skladišča, predvsem pa furmanske gostilne. Te so imele v pritličju enega ali dva prostora za goste in kuhinjo. V veliki veži je bilo prostora za več vozov, ki so prevažali dragocen tovor. V velikem gospodarskem poslopju poleg gostilne so bili hlevi, nad njimi pa senik za spravilo sena. Furmani so spali na seniku. V hlevu je bilo prostora vsaj za dvajset, lahko pa tudi petdeset ali več konjev. Za živali so poskrbeli hlevarji, ki so od furmanov pogosto dobili napitnino, če so svoje delo dobro opravili. Furmanom so bile na voljo tudi kovaške, sedlarske in kolarske usluge. Kovači

so bili poučeni tudi v osnovah veterinarstva in so obvladali večino ruvanja zob. Podkovni kovači so izdelovali konjske in volovske podkve, vozovni kovači pa so okovali različne vrste vozov in jih tudi popravljali. Kovači so pregledali in uredili konje, vozove in vso opremo. Po potrebi so na osi koles dodali kolomaz. V nekaterih gostilnah so imeli tudi zavirače, ki so na hudih klanecv pomagali zavirati. Pred hlevom je bil vodnjak z napajalnim koritom. V njem so se furmani in hlapci tudi umivali. Zaradi razmeroma dobrega zaslužka so si lahko privoščili dobro hrano in pijačo. Hrana je bila sezonska, sveže in kislo zelje in repa, krompir, fižol, vampi, golaž, kuhana in okisana govedina, klobase, pečeno meso. Pili so vino ali žganje. Vsaka furmanska gostilna je imela svoj sloves. Furmani so se izogibali tistih, kjer so slabo poskrbeli za vprege in puščali živali brez vode in hrane. Nekateri gostilničarji so bili znani po krajah nepazljivih furmanov, ki so preveč razkazovali svoj tovor in denar, ali pa so bili celo povezani s cestnimi roparji in jih obveščali o tovoru, času in cilju prevoza. Cestni roparji ali rokovernjaci so bili poleg nesreč največja nadloga furmanov. Zadrževali so se v gozdovih v bližini nevarnih oz. težje prevoznih cestnih odsekov ali ob rečnih prehodih. Furmane so napadli tako, da so pred vozovi in za njimi podrli drevo. Ujeti furmani so v takem obračunu običajno izgubili tovor, živino in denar. Vozove pa so roparji porinili pod cesto.

Tovor, ki so ga prevažali furmani, je bil zelo raznolik. To so bile različne surovine, polizdelki in izdelki: pšenica, vino, sol, olje, kava, sadje, tkanine, železo, les, seno. Odvisno od vrste tovara so furmani uporabljali različne vozove. V svojem najbolj osnovnem pomenu je voz sestavljen iz prve in zadnje preme, ki sta povezani (spojeni) z drogom (soro). Vse ostalo pa je dodatna oprema, odvisna od vrste tovara. V grobem razdelimo vozove na tovarne in potniške. Pri izdelavi tovarnih vozov sta sodelovala vozovni kovač in kolar, ki sta upoštevala želje in finančne možnosti naročnika. Tako so bili tovarni vozovi vedno edinstveni, saj sta tudi kovač in kolar pri njihovi izdelavi dodala svoje znanje oz. zamisli. Najpogostejše vrste vpreg v slovenskem prostoru so bile: enojni jarem, dvojni jarem, komat za govedo (bolj redko), konjski komat in vprega na rogove (iguc).

Med vozovi zagotovo zasluži posebno mesto lojtrnik, ki je bil vsestransko uporabno prevožno sredstvo in so ga ljudje glede na vrsto tovara različno nadgrajevali. Med seboj so se lojtrniki v marsičem razlikovali, npr. v velikosti, v konstrukciji podvozja, konstrukciji in višini lestvenega nastavka, v dodanih zadnjih in čelnih lojtrcah. Temeljna funkcija tega voza je bila



Lojtnik je upodobljen tudi na poštni znamki Slovenije iz leta 2006.

Vanj so vpreženi voli na enojni jarem, dodana pa je še priprega.

(vir: <http://www.posta.si>, 15. 4. 2009)

prevoz trave, sena, listja, pridelkov, tudi orodja, oseb in drugega tovora. Za prevoz sena so ljudje razvili posebne načine, ki so zagotavljali stabilnost prevoza, in sicer z uporabo žrdi ali pa z nadgrajevanjem lestvenega nastavka na obstoječi lestvi. Za prevažanje ljudi so na lestvi namestili deske in tako naredili zasilne klopi za sedenje.

Za prevoz razsutega tovora so na vozove namestili nekakšne zaboje, imenovane truge. V njih so prevažali gramoz, oglje, premog, rudo. Furmani so gramoz vozili na ceste, ki so bile potrebne popravila, pri čemer so sodelovali s cestarji, ki so določili mesta, kamor je bilo potrebno gramoz stresti. Na Gorenjskem so v trugah prevažali železovo in manganovo rudo, na Dolenjskem pa so vozili železovo rudo v plavže na Dvor pri Žužemberku. Prav tako so furmani prevažali premog iz velenjskih rudnikov. Za prevoz sadja in pridelkov so na lojtnik položili deske, nanje natresli slamo ali slabše seno, na to pa položili tovor. Ponekod so za prevoz sadja uporabljali manjše sodčke, ki so jih naložili na lojtnik, napolnili s tovorom in ga pokrili s svežim listjem. Posebno previdni so morali biti prevozniki pri prevozu smodnika. Ta je bil shranjen v močnih platnenih vrečah, ki so bile postavljene v na notranji strani s slamo obloženih sodih. Sodi so bili tudi na vrhu zatesnjeni s slamo in pokriti z lesenimi pokrovi.

Furmani so z vozovi prevažali tudi tekočine. V različnih sodih so prevažali vino, mleko, gnojnico. Zlasti priljubljen je bil pri furmanih prevoz vina.

Glavni delovni pripomočki pri prevozu tekočin so bile dolge in kratke verige ter približno tri metre dolg kol. Furmani so sode najprej dobro povezali z verigami, ki so jih nato zategnili s kolom.

Zelo raznoliki so bili tudi prevozi lesa. Furmani so zvozili veliko lesa v Trst, Tržič, na Reko in večja mesta v Sloveniji. Prevažali so hlodovino za industrijo, les za kurjavo, hlodovino do žag in nato do porabnikov. Med največjimi odjemalci lesa sta bila tržaška ladjedelnica in pristanišče. Do Trsta je vodilo več furman-



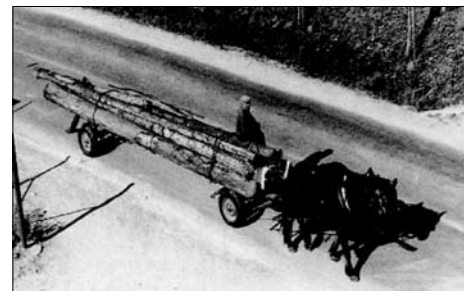
Miniaturna voza s sodom za prevoz gnojnice, ki jo je izdelal Janez Širok iz Srednje vasi pri Polhovem Gradcu. Na zadnjem delu je imel čep, ki so ga na polju izdrli in pognali konje v dir. Gnojnico so nalivali v sod z lesenim korcem prostornine približno 12 litrov.

(vir: <http://www.google.images.si>, 15. 4. 2009)

skih cest, na katerih so bili tudi nevarni klanci in spusti, zato so bili pri teh prevozi potrebni priprežniki in zavirači. Zelo zahtevni so bili prevozi dolgih smrek za jambore. V Trst so slovenski furmani vozili tudi kurjavo. Metrska drva so vozili furmani industrijskim obratom in trgovcem s kurivom. Glavni odjemalci butaric – ostankov okleščenega vejevja – so bile pekarnice pa tudi gospodinjstva. Največ lesa so zvozili iz zahodnega dela Slovenije, z Notranjske, Gorenjske, Snežniških gozdov, Brkinov, Škofjeloškega hribovja. Glavni vir kurjave za Trst so bili Brkinji. V Brkinjih je bilo tudi veliko kop za kuhanje oglja. Pripravljeno in ohlajeno oglje so furmani vozili kovačem in industrijskim obratom. Bilo je spravljeno v vreče in lahko, zato so ga lahko naložili veliko, ne da bi trpela vprega.

Pri nakladanju hlodovine so si pomagali z legami. Lege so bile od strani prislonjeni močni koli ali trami. Po njih so kotalili (vlekli) hlode na voz. Na podoben način so nakladali tovor v kamnolomih. Skalo so navezali na dolge in močne verige, na nasprotni strani pa vpregli vole, ki so vlekli tovor po legah na voz. Za prevoze kamena in večjih skal so bili primerni vozovi z močno konstrukcijo in dodatnim kovanjem.

Bili so robustni, a ne visoki vozovi. Zadnja in prva prema sta morali biti čim bližje; voz je bil tako močan in okreten.



Prevoz lesa

(vir: <http://www.notranjski-park.si>, 19. 4. 2009)

Furmani so opravljali tudi posebne prevoze. Ob posebnih priložnostih so prevažali nevsakdanje tovore, npr. zvonove, čebelarke panje, živino, led. Za prevoz panjev so uporabljali voz s platojem; panji so bili med prevozom drug poleg drugega naloženi na plato in privezani z vrvmi. Na vozovih s platoji so vozili tudi ledene bloke iz zamrznjenih potokov v ledenice oz. iz ledenic naročnikom (mesarjem, gostincem). Za prevoz živine (goveda, konjev) za prodajo ali zakol so uporabljali poseben zaprt voz z zamreženimi okni. Zadnja vrata voza so bila hkrati tudi nakladalna rampa. Na sprednjem delu je bil navijalni valj, s katerim so živino privlekli na voz.



Več vasi je imelo v lasti voz za prevoz živine.

Na sliki je maketa takega voza, ki jo je izdelal Janez Širok.

(vir: <http://www.google.images.si>, 19. 4. 2009)

Z razvojem železniških prog v 19. stoletju je furmanstvo na daljše razdalje zatoniло. Furmani so se ukvarjali s prevozi in krajše razdalje, predvsem s prevozi blaga in ljudi do železniških postaj, in s prevozi za domače potrebe. Zaton furmanstva je kasneje še pospešil razvoj traktorjev in kmetijske mehanizacije. Konjske vprege so počasi, a vztrajno izginjale z naših cest in hkrati s propadom furmanstva so zamrle tudi obrti, povezane s to dejavnostjo (kovaštvo, kolarstvo). Spomine na nekdanje tako cveče furmanstvo pa lahko obujemo na lokalnih turističnih prireditvah.

Cvetka Škof

Viri:

Samsa, Janko. 2006. *Vozovi in poti*. Tehniški muzej Slovenije.

Kolenc, Anka. *Furmani z Vač*. Dostopno: <http://www2.arnes.si>, 15. 4. 2009

Bogataj, Janez. *Cestna vozila – Lojtnik za prevoz sena*. Dostopno: <http://www.posta.si>, 15. 4. 2009

40 dni brez alkohola

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL se je tudi v letošnjem letu odzval na povabilo Ministrstva za promet, DRSC, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Slovenska Karitas, Zavoda Med.Over.Net, Zavodom Varna pot in Katedro za družinsko medicino Medicinske fakultete v Ljubljani k aktivnostim preventivne akcije 40 dni brez alkohola.

Preventivna akcija se je začela 25. februarja in bo trajala 40 dni.

Glavni namen akcije je opozoriti na posledice prekomernega uživanja alkohola in izražanje solidarnosti z vsemi, ki trpijo zaradi nasilja v družinah, nesreč v cestnem prometu in zaradi bolezni, ki so posledica alkohola.

Letošnje geslo akcije je »MANJ, MALO ALI NIČ ALKOHOLA je vedno prava odločitev.« Vabili smo širšo javnost, da se med 25. februarjem in 11. aprilom 2009 v znamenje solidarnosti pridruži akciji 40 dni brez alkohola!

S pridružitvijo pobudi 40 dni brez alkohola se je simbolno izražala solidarnost z vsemi, ki trpijo:

- zaradi nasilja v družinah,
- zaradi nesreč na cestah in
- zaradi bolezni, ki so posledica alkohola.

Vsak dan šteje! Poleg osebne odločitve se je lahko sodelovalo tudi kot družina, skupnost, društvo ... in na prireditvah v tem času se ni ponujalo alkoholnih pijač. Poziv, da se nikoli ne vozi pod vplivom alkohola, ter na nevarnosti opozarjalo tudi druge, ki bi morda želeli alkoholizirani sesti za volan.

Kakšne so posledice uživanja alkohola med udeleženci v prometu na naših cestah?

V zadnjih letih je kar vsako tretjo prometno nesrečo s smrtnim izidom povzročil alkoholizirani udeleženec v cestnem prometu. Če upoštevamo le škodo zaradi smrtnih žrtev, smo imeli od leta 1991 do leta 2008 v prometnih nesrečah, v katerih je bil povzročitelj nesreče pod vplivom alkohola, 1975 mrtvih ali za okoli 1 milijardo 500 milijonov EuR družbene škode oziroma okoli 88 milijonov EUR na leto. Samo v preteklem letu je bila povprečna stopnja alkohola pri prometenih nesrečah 0,71 mg/l izdihanega zraka oziroma 1,5 g/kg alkohola v krvi.

Odnos voznik - alkohol?

Vožnja pod vplivom alkohola ali psihoaktivnih snovi pomeni izjemno povečanje verjetnosti za nastanek prometne nesreče. Še zlasti velja to za nesreče z najtežjimi posledicami, kar se na žalost potrjuje tudi s tragičnimi posledicami na naših cestah. Prvi blagi in praviloma nezaznavni simptomi vpliva alkohola se pojavijo že pri koncentraciji 0,24 mg/l izdihanega zraka oziroma 0,5 g alkohola/kg telesne teže. Pri višjih koncentracijah pa se vpliv alkohola kaže kot motnja vida, ožanje vidnega polja, sistematično precejevanje širine, podaljševanje reakcijskega časa, sprostiti se zaviralni mehanizmi, zmanjša se sposobnost presojanja, tudi najbolj plašni postanejo pogumni v svojih besedah, dejanjih in seveda v vožnji, če se je lotijo v takem stanju... Praviloma vinjeni vozniki padejo v past, saj so prepričani v neokrnjenost svojih sposobnosti, zaradi pomanjkljive samokontrole in izkrivljenega zaznavanja pa so celo mneneja, da so njihove sposobnosti večje. Posledice so žal največkrat tragične. V mednarodni raziskavi Sartre 3, v kateri je sodelovalo 23 evropskih držav, so se slovenski anketiranci strinjali s trditvami, da naj bi vozniki, kadar vozijo, alkoholnih pijač sploh ne pili ali pa naj bi jih pili manj kot do sedaj. Takšna stališča nedvomno odpirajo veliko možnosti za uspeh nadaljnjih ukrepov promocij varne vožnje in izpolnjevanje osnovnega načela, da kot vozniki pred in med vožnjo ne uživamo alkoholnih pijač.

Varnost cestnega prometa je temeljni del prometnega sistema

Varnost prometa je ena od temeljnih postavk kakovosti življenja in del osnovnega stebra prometnega sistema. Zagotovo velja, da si vsak izmed nas, ki smo udeleženci v prometu želi in pričakuje prometni sistem, ki zadovoljuje današnje potrebe in pričakovanja. Zato velja, da je varen cestni promet tudi odgovornost države, ki ima skozi svojo organizirano potrebo vzvode, s katerimi lahko posredno ali neposredno vpliva na varnost cestnega prometa. Od stopnje varnosti cestnega prometa je odvisna ka-

kovost življenja vseh državljanov in državljanov. Izredno pomembno poglavje uresničevanja ciljev in vsebine, ki izhajajo iz Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 - 2011 (Ur. l. RS, št. 158/2007) je izvajanje programov na lokalni ravni. Strokovno povezovanje in sodelovanje vseh interdisciplinarnih panog in občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je ravno zato tudi eden izmed osnovnih pogojev in nalog pri zasledovanju cilja akcijskega načrta EU do leta 2010 in slovenskega nacionalnega programa varnosti cestnega prometa do leta 2011 - prepolovitev najhujših posledic prometnih nesreč na naših in cestah EU. Za prometno nesrečo še vedno velja, da je zagotovo nenaden, nepričakovan in nenamern dogodek na cesti, v kateri je bilo udeleženo vozilo in v kateri je nastala materialna škoda, telesna poškodba ali pa je nekdo celo izgubil življenje. Zagotovo nastanek nesreče botruje spekter različnih vplivov, pa vendar velja, da je človek še vedno njen najpomembnejši dejavnik. Od njegovega ravnanja je najpogostejše odvisno ali bo prišlo do prometne nesreče ali ne. Strokovnjaki so prepričani, da je človek na posreden ali neposreden način odgovoren za nastanek več kot 90% prometnih nesreč. Ali bi se kot vozniki morali zavedati kakšne posledice lahko nastanejo zaradi uživanja alkoholnih pijač pred vožnjo? Zagotovo. Z večjim zavedanjem, predvsem pa z osebno zavezo da »Volan in alkohol ne sodita skupaj!« lahko na osebni ravni kot vozniki preprečimo nepotrebne posledice prometnih nesreč. Le vsi skupaj smo močnejši in varnejši. Recite alkoholu v prometu NE in se nam pridružite!

Prispevek, ki je povzet po gradivu Ministrstva za promet, DRSC, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je namenjen našim bralcem v razmislek ter na ta način sodelovanju v akciji.

Sekretar
Zvone Milkovič



Vsak dan šteje!

Vabimo tudi vas, da se med 25. februarjem in 11. aprilom 2009 v znamenje solidarnosti pridružite akciji 40 dni brez alkohola!

Poleg osebne odločitve lahko sodelujete tudi kot družina, skupnost, društvo ... in na prireditvah v tem času ne ponujate alkoholnih pijač.

Vašo odločitev lahko simbolno potrdite na odzvojniki 01/300 59 69 in na www.brezalkohola.si

Karitas

25. februar - 11. april 2009

ZA MANJ SOLZA

40 dni brez alkohola

v znamenje solidarnosti z vsemi, ki trpijo zaradi nasilja v družinah, nesreč na cestah in zaradi bolezni, ki so posledica alkohola

www.brezalkohola.si

Manj, malo ali nič alkohola je vedno prava odločitev

Za zdravje ne potrebujemo alkohola.

Alkohol vpliva na naše možgane in lahko neugodno spremeni pravilno delovanje našega telesa.

Otrokom lahko škoduje že najmanjša količina alkohola. Za nosečnice in matere, ki dojijo, še posebej velja priporočilo, naj ne pijejo alkohola.

Pijte alkoholnih pijač (vino, pivo, žgane pijače, ...) je lahko tvegano za naše zdravje in ravnanje.

Že zelo majhne količine alkohola podaljšajo odzivni čas, zmanjšajo pozornost in motijo presojo pri vožnji in delu z orodji, kar je lahko usodno.

V zadnjih petih letih je povprečna letna poraba alkohola v Sloveniji znašala 15 do 19 litrov čistega alkohola na ucho staršijo od 15 let, kar ustreza 150 do 190 litrom vina. Temu primerne so tudi posledice v naših družinah, na zdravju in na cestah.

Kaj lahko pridobimo, če zmanjšamo pije alkohola?

- boljše odnose v družini
- boljši spomin, boljše spanje, več energije
- manjše tveganje za okvaro možganov, jeter, srca
- manjše tveganje za poškodbe krvni tlak
- manjše tveganje za nastanek raka
- manjše tveganje za poškodbe na cesti in pri delu
- manj možnosti za težave v službi
- manj možnosti za spore ali prepire

Popolnoma normalno je, če pijemo malo ali nič alkohola. Nevladno je drugim vsiljevati alkohol.

Prim. prof. dr. Marko Kollek, Katedra za družinsko medicino, Medicinska fakulteta v Ljubljani

Alkohol v Sloveniji povzroči

Skoraj vsako tretjo prometno nesrečo s smrtnim izidom in neposredno veliko materialno škodo.

Vsa leta med 400 in 500 umrlih zaradi bolezni ter samomorov.

Netemperljivo trpljenje in stiske zaradi nasilja v povprečju v vsakem četrtem gospodinjstvu.

www.brezalkohola.si



je evropski projekt, katerega namen je spodbujanje vseživljenjskega kolesarjenja pri vseh starostnih skupinah prebivalstva (predšolski otroci, šolski otroci, delovna populacija in seniorji). Cilj projekta je uveljavljanje kolesarjenja kot zdrave oblike transporta v vsakdanjem življenju ter poudarjanje pomembne vloge kolesarjenja v zgodnjem otroštvu in ohranjanje te navade skozi vse življenje. Projekt bo trajal tri leta, in sicer do 31.05.2011.

Ukrepi za spodbujanje kolesarjenja se bodo v času trajanja projekta izvedli v sklopu dveh implementacijskih faz. Vključeni v aktivnosti projekta bodo trikrat v času trajanja le tega izpolnili tudi evalvacijski vprašalnik, in sicer pred začetkom implementacije aktivnosti, povezanih s kolesarjenjem, po zaključku prve implementacijske faze in po zaključku druge implementacijske faze. Po zaključku prve implementacijske faze bo možno ukrepe za spodbujanje kolesarjenja tudi razširiti in nadgraditi, ravno tako pa se bo lahko razširil tudi vzorec vključenih v aktivnosti projekta. V sklopu projekta se bo izdelal tudi intervencijski priročnik, na podlagi katerega bo mogoče vpeljati ukrepe za spodbujanje kolesarjenja kjerkoli v posamezni državi.

Nosilec projekta Life cycle v Sloveniji je CINDI Slovenija (Program Svetovne zdravstvene organizacije za promocijo zdravja in preprečevanja kroničnih nenalezljivih bolezni v Sloveniji), ki je v sklopu le tega opredeljen za razvoj in implementacijo ukrepov za spodbujanje kolesarjenja pri vseh zgoraj naštetih starostnih skupinah prebivalstva. Zaradi geografske raznolikosti Slovenije bosta v aktivnosti projekta vključena dva geografsko različna vzorca prebivalstva, in sicer iz mestnega in iz ruralnega okolja. Za mestno okolje smo izbrali občino Ljubljana, in sicer Četrtno skupnost Bežigrad, za ruralno okolje pa občino Beltinci. V sklopu dogovora o sodelovanju s CINDI Slovenija pri projektu Life cycle je za koordinacijo in izvedbo aktivnosti na področju Beltincev odgovoren Zavod za zdravstveno varstvo Murska Sobota.

Glavne aktivnosti pri projektu Life cycle v Sloveniji so spodbujanje že obstoječih projektov oziroma programov, povezanih s kolesarjenjem (program Zlati sonček in kolesarski izpiti v osnovnih šolah) ter razvoj in implementacija novih ukrepov za spodbujanje kolesarjenja. Vključene v projekt se bo tudi spodbujalo k udeležbi na že obstoječih dogodkih oziroma akcijah, povezanih s kolesarjenjem (akcija Olimpijskega komiteja Slovenije, Kolesarske zveze Slovenije in Turistične zveze Slovenije »Slovenija kolesari« itd.). Cilj projekta pa je tudi neposreden vpliv na infrastrukturo, povezano s kolesarjenjem. Za sodelovanje pri projektu Life cycle in izvedbi različnih aktivnosti, povezanih s kolesarjenjem, pa smo dogovorjeni tudi z različnimi državnimi in drugimi organi, institucijami itd.

Aktivnosti v Ljubljani

V ljubljanski vzorec pri projektu Life cycle smo vključili Vrtec Jelka, Osnovno šolo Bežigrad, Upravo trgovskega podjetja Mercator in društva upokojencev v ljubljanski regiji, dodatno pa potekajo dogovarjanja še z eno osnovno šolo in domom starejših občanov v Ljubljani. Za sodelovanje pri projektu Life cycle smo do-

govorjeni tudi s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na nacionalni ravni, ki nam bosta na različne načine pomagala pri izvedbi različnih aktivnosti povezanih s kolesarjenjem. Izvedlo se bo izobraževanje glede kolesarjenja za vzgojitelje v vrtcih, učitelje v osnovnih šolah in športne pedagoge. V Ljubljani se bo v sklopu planiranih aktivnosti projekta Life cycle za otroke v letu 2009 pri predšolskih otrocih kolesarjenje spodbujalo preko igre (preko pravljič, igrač in igrice, povezanih s kolesarjenjem in prometom, preko pesmic, povezanih s kolesarjenjem, z organizacijo gledališke predstave na temo kolesarjenja itd.), saj ima razvoj pozitivnih čustev do kolesarjenja v zgodnjem otroštvu velik pomen za kolesarjenje v odrasli dobi. V vrtcu in osnovni šoli se bo uredil prometni kotiček, organiziran bo prometni dan, povezan s kolesarjenjem, in umetniški natečaj na temo kolesarjenja. V sodelovanju s Kolesarsko zvezo Slovenije bo organizirana delavnica o kolesarjenju. Predšolski otroci se bodo imeli možnost naučiti vožnje kolesa na posebnih otroških kolesih brez pedal oziroma t.i. pogonjalčkah in preizkusiti svoje sposobnosti na tekmovanju »pogonjalčkov« in »kolesarčkov«. Ravno tako pa se bo k udeležbi na kolesarskih tekmovanjih spodbujalo tudi osnovnošolce. Kolesarjenje se bo vpeljalo tudi v športne dneve, tematske dneve, šolo v naravi itd. Organizirani bodo tudi različni kolesarski dogodki ob pomembnejših dnevih kot na primer dan brez avtomobila, kamor bodo predšolski in šolski otroci vabljeni skupaj s svojimi starši in babicami ter dedki. Celotne družine pa bodo vabljene tudi na že obstoječe kolesarske dogodke v Sloveniji. Kolesarjenje se bo še dodatno spodbujalo pri starših, vzgojiteljih in učiteljih, da bodo dober zgled otrokom.

V sklopu planiranih aktivnostih projekta Life cycle za odrasle v letu 2009 se bo izvedlo izobraževanje o kolesarjenju za zdravstveno-vzgojne izvajalce z namenom vpeljave kolesarjenja v zdravstveno-vzgojne delavnice Telesna dejavnost - gibanje, ki se za odraslo zdravstveno ogroženo populacijo brezplačno izvajajo v Zdravstvenih domovih po Sloveniji. Za delovno populacijo in seniorje se bo izvedel tudi tečaj varne vožnje za kolesarje, na katerem bodo odrasli lahko osvežili in nadgradili svoje znanje o kolesarjenju in obnašanju v prometu v vlogi kolesarja. V Upravi Mercatorja so že poskrbeli za nakup osmih službenih koles in ureditev kolesarskih stojal za spodbujanje kolesarjenja med zaposlenimi. Zaposlene se bo spodbujalo h kolesarjenju na delovno mesto v akciji kolesarjenja na delo. Organizirani bodo različni dogodki, povezani s kolesarjenjem ob pomembnejših dnevih, kot so dan brez avtomobila, na Mercatoriadi itd. Od-

rasli bodo vabljeni k udeležbi na kolesarjenju z županom po Ljubljani in različne druge že obstoječe kolesarske dogodke v Sloveniji ter na preizkus telesne zmogljivosti s pomočjo hitre hoje na 2 km, preko katerega bodo lahko spremljali izboljšanje svoje telesne pripravljenosti.

Aktivnosti v Beltincih

Zavod za zdravstveno varstvo Murska Sobota že vrsto let uspešno sodeluje s Policijsko postajo Murska Sobota v številnih preventivnih akcijah. Ko smo razmišljali, kdo vse lahko prispeva k kvalitetni izvedbi projekta »Life cycle«, smo zaznali Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Beltinci in Policijsko postajo Murska Sobota kot pomembna partnerja v projektu. Komunikacija je stekla in z njo aktivnosti. Občino Beltinci smo izbrali kot ruralno okolje. V projekt smo vključili številne udeležence, in sicer: Vrtec Beltinci, Društvo upokojencev Melinci, Društvo prijateljev mladine, Društvo ljubiteljev starodobnih koles - Dimeki, Kolesarski klub Tim mlin Beltinci in ostale občane.

Namen aktivnosti v projektu je bila mobilizacija lokalne skupnosti za aktiven način življenja in promocija kolesa kot mobilnega sredstva.

Cilji, ki smo si jih zadali so:

- vzpostaviti mrežo udeležencev v okolju kot promotorje kolesarjenja,
- mobilizirati lokalno skupnost za izgradnjo infrastrukture za kolesarjenje,
- osvestiti prebivalce lokalne skupnosti o pomenu varnosti kolesarja v cestnem prometu.

S sodelovanjem strokovnjakov in multidisciplinarnim pristopom želimo v lokalnem okolju delovati prepoznavno in vzgojno. Rdeča nit, ki nas vodi, je zdravo in varno. S tem namenom smo pripravili številne aktivnosti, namenjene različnim ciljnim skupinam.

Najmlajši v projektu

Vzgoja za zdravje se začne pri najmlajših. Prav zaradi tega smo povabili v projekt otroke in starše vrtca Beltinci. Skupaj s policistom bodo imeli delavnice za starše in otroke. Vsebinske delavnice je preprečevanje poškodb in uporabe čelade. Izvedli bomo kolesarjenje skupaj s starši. Ravnateljica vrtca Beltinci, gospa Mira Šomen, je prisluhnila povabilu in si v svoj letni načrt 2009/2010 zadala poleg zgoraj omenjenih aktivnosti, še številne cilje, katere bodo realizirali tekom leta, in sicer:

- otroke seznaniti z različnimi športi (poudarek na kolesarjenju),
- seznanjanje z osnovnimi elementi kolesarjenja,

- spoznavanje osnovnih varnostnih ukrepov, potrebnih pri izvajanju gibalnih (kolesarskih) dejavnosti ter ozaveščanje skrbi za lastno varnost in varnost drugih,
- spoznavanje različnih športnih orodij in pripomočkov, njihovo poimenovanje in uporaba (kolo),
- spremeniti vedno bolj sedeč življenjski slog staršev otrok in spodbujanje k vsakodnevni opravi s kolesom,
- omogočanje, da otroci spoznajo svoje gibalne sposobnosti in jih razvijajo s kolesi,
- spoznavanje in ustvarjanje osnovnih prvin različnih športnih zvrsti – kolesarjenja,
- seznanjanje s številnimi športi, da si pridobijo čim širše motorične sposobnosti,
- sooblikovanje posameznika, krepitev zdravja in spodbujanje ustvarjalnosti,
- skrb za bogato učno in zdravo okolje.

Nadgradnja vsebin kolesarskega izpita

Za učence petega in šestega razreda Osnovne šole Beltinci smo pripravili učne delavnice. Izvedli smo šest delavnic z vsebino prve pomoči. Učenci so spoznali najbolj pogoste poškodbe in način, kako jih oskrbeti. Naučili so se pravilnega ukrepanja v primeru nezgode in klic nujne medicinske pomoči.



Na podlagi Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011 (Skupaj za večjo varnost) je pripravljen Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letu 2008 in 2009, ki ga je sprejela Vlada RS decembra 2007. Z načrtom so določeni posamezni ukrepi in aktivnosti, ki jih bodo izvajala resorna ministrstva in službe, med njimi pa je tudi izvedba preventivne akcije Uporaba varnostnega pasu.

Nedvoumno je izguba življenja najhujša posledica prometnih nesreč, vendar se moramo zavedati, da so tudi hude in lahke telesne poškodbe ter velika materialna škoda nacionalni problem. V letu 2007 in 2008 je bila izvedena preventivna akcija, v kateri je bilo s štetjem ugotovljeno, da še vedno premalo voznikov uporablja varnostni pas, zlasti pa je zaskrbljujoča neuporaba varnostnih pasov na zadnjih sedežih.

Na šoli vsako leto potekajo kolesarski izpiti. Skupaj z Policijsko postajo Murska Sobota in SPV občine Beltinci smo vsebine za izpite dopolnili in nadgradili. Zaznali smo potrebo o povečanju znanja in veščin. Ponudili smo jim možnost opravljanja kolesarskega izpita na Prometno-varnostnem poligonu Španik v Murski Soboti. S spremstvom policije se bomo podali na pot. Predstavniki Policije bodo uredili vse potrebno za varnost otrok in vseh nas, ki jih bomo spremljali na cilj. Formirala se bo izpitna komisija, ki bo prisotna na poti, ko bodo učenci kolesarili (cca. 10 km), ocenjevali vožnjo po poligonu in zopet vožnjo nazaj do šole (cca. 10 km.). Zadovoljstvo njihovih mentorjev in pridobljene veščine bodočih udeležencev bodo služile kot primer dobre prakse in uvrščanje programa v druge osnovne šole v regiji. Posebna ciljna skupina v projektu »Life cycle« so starostniki. Z gospodom Tomažem Trajbaričem, vodjo policijskega okoliša iz policijske postaje Murska Sobota in SVP bomo pripravili delavnico o spretnostni vožnji. Poudarek je na ravnotežju. Pri kolesarjih je pogosto vzrok padcev tudi alkohol. V ta namen bomo pripravili delavnico in simulacijo vinjenosti s pomočjo posebnih očal.

Potujoča razstava

V lokalni skupnosti deluje atraktivna skupina kolesarjev. Društvo ljubiteljev starodobnih koles - Dimeki so promotorji kolesa, ki je bilo osrednji mobilni pripomoček v danih življenjskih pogojih. Člani društva so mladi, aktivni in malo manj mladi. V projekt smo jih vključili kot potujočo razstavo. Ob tednu evropske mobilnosti bodo sodelovali kot promotorji varovanja okolja in vzpodbujanja zdravega življenjskega sloga v številnih lokalnih skupnosti.

S projektom želimo v lokalni skupnosti poglobiti znanja, veščine in nuditi orodja za aktiven življenjski slog. Poudarek je na uporabi koles v dnevnem transportu vseh starostnih skupin. Preko številnih aktivnosti, ki bodo potekale v lokalnem okolju, bomo poskušali senzibilizirati skupnost in lokalno politiko za podporo tovrstnih programov in načrtovanje infrastrukture za varno kolesarjenje.

Mojca Janežič, CINDI Slovenija
Andrea Backović Juričan, CINDI Slovenija
Ema Mesarič, Zavod za zdravstveno varstvo
Murska Sobota
Matjaž Trajbarič, Policijska postaja Murska Sobota

Projekt podpira EAHČ

Varnostni pas – pripni svoje življenje!

Ministrstvo za promet vodi in koordinira preventivno akcijo za uporabo varnostnega pasu »Pripni svoje življenje!«.

Ravno zaradi tega je v obdobjem načrtu kot eden od prioriteten ukrepov določena izvedba preventivne akcije, ki bo potekala v mesecu februarju 2009. Slogan navedene akcije se glasi: »Pripni svoje življenje!«. Namen akcije je vplivati na vedenje voznikov in potnikov v vozilih ter posredno zmanjšati najhujše posledice prometnih nesreč.

Varnostni pas je najučinkovitejša naprava za zaščito potnikov v osebnih in lahkih dostavnih vozilih v primeru prometne nesreče. Uvajanje varnostnih pasov v vozila predstavlja v vseh letih obstoja avtomobilske industrije doslej največji korak k izboljšanju pasivne varnosti potnikov med trčenjem. Manjša stopnja pripetosti ob trčenju, nedvomno pomeni večjo verjetnost nastanka hudih telesnih poškodb ali smrti. Glede na namen akcije in nekatere mednarodne kazalce sta v akciji opredeljena naslednja cilja:

- zmanjšanje števila mrtvih in hudo telesno poškodovanih zaradi neuporabe varnostnega pasu
- povečanje stopnje uporabe varnostnega pasu pri voznikih osebnih avtomobilov, tovornih vozil in avtobusov

Po podatkih iz analize stanja na tem področju so ključne ugotovitve naslednje:

- v letu 2008 je v prometnih nesrečah umrlo 29 voznikov osebnih avtomobilov, ki med vožnjo niso uporabljali varnostnega pasu oziroma 42,6% voznikov osebnih vozil v času prometnih nesreč ni uporabljalo varnostnega pasu;
- med vožnjo je varnostni pas uporabljalo 88,75% voznikov (moški v povprečju 84,4% in ženske 93,1%) in 87,4% potnikov na sprednjih sedežih (moški v povprečju 81,1% in ženske 93,7%);
- na zadnjih sedežih v osebnih avtomobilih je varnostni pas uporabljalo 56,6% potnikov (odrasli kot potniki na zadnjih sedežih v povprečju 47,8% in otroci kot potniki na zadnjih sedežih 65,4%).

V Sloveniji je obvezno pripenjanje z varnostnim pasom. V 83. členu Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 56/2008 – UPB5) je določeno, da morajo biti med vožnjo voznik in potniki v motornem vozilu, na vseh sedežih, kjer so vgrajeni varnostni pasovi, pripeti na način, ki ga je predvidel proizvajalec vozila glede na konstrukcijo zadrževalnega sistema. Pri opazovanju leta 2008 je pripetost naraščala od lokalne ulice v naselju (51,4%), preko glavne



Luka Bizjak, 4. c



Neža Kocijan, 4. c



Ana Vičič, 4. c



Klemen Ambrož, 4. c



Lara Šoba, 4. c

ulice v naselju (56,0 %), regionalne ceste (59,3 %) do avtoceste (68,4%). Ta težnja je prisotna samo pri vozniku in sprednjem potniku. Na zadnjih sedežih je pripenjanja manj, predvsem pa na regionalnih cestah in avtocesti. Število nepripetih potnikov (in voznikov) je še vedno zaskrbljujoče. Na avtocestah je pripetost največja, na ulicah najmanjša. Med regionalnimi in glavnimi ulicami so razlike manjše.

Mednarodne izkušnje kažejo, da uporaba varnostnih pasov zmanjša število smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb za najmanj 40 %. V Evropski uniji so prometni strokovnjaki izračunali, da bi letno preživel 7000 ljudi, če bi

stopnja uporabe varnostnega pasu v vseh državah dosegla najvišji nivo. Zaradi tega je potrebno neuporabo varnostnega pasu šteti za težji prekršek in pozitivno sprejeti slogan akcije: Pripni svoje življenje!

Idealno bi bilo, da bi vsi vozniki in potniki uporabljali varnostni pas. Če je uporaba varnostnih pasov na sprednjih sedežih kar ugodna, pa je bistveno slabše stanje pri uporabi varnostnih pasov in otroških sedežev na zadnjih sedežih v vozilu.

Menimo, da bo preventivna akcija **Uporaba varnostnega pasu: Pripni svoje življenje!** pripomogla k večji varnosti vseh udeležencev v ce-

stnem prometu. Če bomo s tokratno akcijo za določen odstotek zmanjšali posledice prometnih nesreč ali celo obvarovali kakšno življenje, bo nedvoumno dosežen namen. Moramo pa se zavedati, da tudi najkakovostnejši sistem varnostnih pasov kombiniran s številno drugo varnostno opremo v avtomobilu ne bo zagotavljal učinkovite varnosti, če vozilo trči s preveliko hitrostjo. Zato je pas le eden izmed mnogih dejavnikov, s katerim obvarujemo svoje življenje v prometnih nesrečah.

Sekretar
Zvone Milkovič

Bodi zvezda, ne meči petard

Policija se vsako leto znova srečuje tudi s kršitvami na področju uporabe pirotehničnih izdelkov. Med najbolj moteče dejavnike uvršča uporabo pirotehničnih izdelkov, katerih glavni učinek je pok (petarde). Medtem ko je uporaba teh izdelkov posameznikom v zabavo, je mnogim državljanom takšno početje neprijetno in vzbuja strah, nelagodje in občutek nevarnosti!

V zvezi s tem je policija pripravila in izvedla že tradicionalno akcijo Bodi zvezda ne meči petard ob koncu decembra in začetku novega leta.

Nepremišljena, nepredvidna in objestna uporaba pirotehničnih izdelkov pogosto povzroči telesne poškodbe (opeklina, raztrganina rok, poškodbe oči itd.), moti živali ter onesnažuje okolje.

V Zakonu o eksplozivih in pirotehničnih izdelkih je določeno, da pirotehničnih izdelkov kategorije 1 ni dovoljeno prodajati fizičnim osebam, mlajšim od 14 let, izdelkov kategorije 2 ni dovoljeno prodajati fizičnim osebam, mlajšim od 16 let, izdelkov kategorije P 1, T 1, baterij ter kombinacij kategorije 3 do 1000g neto mase eksplozivnih snovi in fontan kategorije 3 do 750g neto mase eksplozivnih snovi pa ne fizičnim osebam, mlajšim od 18 let. Prodaja pirotehničnih izdelkov kategorije 1, katerih glavni učinek je pok, je dovoljena le v času od 19. do 31. decembra. Mladoletnikom do 14. oziroma 16. leta starosti je dovoljeno uporabljati pirotehnične izdelke kategorij 1 in 2 le pod nadzorstvom staršev ali skrbnikov.

Uporaba pirotehničnih izdelkov kategorije 1, katerih glavni učinek je pok, je dovoljena le v času od 26. decembra do 2. januarja. Pri tem je potrebno upoštevati, da teh izdelkov ni dovoljeno uporabljati v strnjenih stanovanjskih naseljih, v zgradbah in vseh zaprtih prostorih, v bližini bolnišnic, v prevoznih sredstvih za potniški promet in na površinah, na katerih potekajo javni shodi in javne prireditve.

Prepovedana je tudi predelava pirotehničnih izdelkov zaradi povečanja učinka, uporaba v drugih predmetih, lastna izdelava pirotehničnih izdelkov ter preprodaja.

Prodaja, posest in uporaba ognjemetnih izdelkov kategorije 2 in 3, katerih glavni učinek je pok, je od letos prepovedana.

Zakon o eksplozivih in pirotehničnih izdelkih razvršča pirotehnične izdelke v:

1. ognjemetne izdelke, to je pirotehnične izdelke za zabavo, v naslednje kategorije:

- kategorija 1- ognjemetni izdelki, ki predstavljajo zelo majhno nevarnost, povzročajo zanemarljivo raven hrupa in so namenjeni uporabi v strnjenih naseljih, vključno z ognjemetnimi izdelki, ki so namenjeni uporabi v stanovanjskih zgradbah in drugih zaprtih prostorih. Tipični izdelki so bengalske vžigalice, pokajoči vložki za cigarete, konfeti - bombice, pokajoče žabice, male petarde itd.;
- kategorija 2- ognjemetni izdelki, ki predstavljajo majhno nevarnost in povzročajo nizko raven hrupa in so namenjeni uporabi

na omejenih območjih na prostem. Tipični izdelki so rimske svečke, majhna ognjemetna kolesa, bengalične bakle, baterije in kombinacije itd.;

- kategorija 3- ognjemetni izdelki, ki predstavljajo srednje veliko nevarnost in so namenjeni uporabi na prostem, na velikih odprtih območjih in katerih raven hrupa ni škodljiva za zdravje ljudi. Tipični izdelki so rimske svečke, ognjemetna kolesa, bengalične bakle, baterije in kombinacije itd.;
- kategorija 4- ognjemetni izdelki, ki predstavljajo veliko nevarnost in so namenjeni za uporabo le strokovno usposobljenim osebam (za poklicno uporabo) in katerih raven hrupa ni škodljiva za zdravje ljudi.

Kupcem in uporabnikom pirotehničnih izdelkov je svetovano, da, če se jim nikakor ne morejo odreči, kupujejo le v trgovinah, ki imajo za prodajo teh izdelkov dovoljenje ministrstva za notranje zadeve.

Ob nakupu preverijo:

- če so na izdelku navodila za uporabo, ki morajo biti napisana v slovenskem jeziku in obvezno priložena vsem pirotehničnim izdelkom.
- Pred uporabo izdelkov preberejo navodila in jih tudi upoštevajo.

Pirotehnične izdelke, ki jih mladoletniki lahko uporabljajo, naj uporabljajo le pod nadzorom staršev ali skrbnikov.

Z nepravilno uporabo pirotehničnih izdelkov so lahko hudo telesno poškodovani in tudi začetijo požar.

Otroci in mladoletniki radi eksperimentirajo, preizkušajo svoje sposobnosti in pogum. S spreminjanjem pirotehničnega izdelka in ne-pazljivo uporabo se bistveno poveča možnost poškodb. Z lastno "iznajdljivostjo" lahko dosežejo, da nedolžen izdelek postane nevaren, kar ima lahko usodne posledice.



Plakat: Bodi zvezda, ne meči petard

Petarda je nevarna

Policijska uprava Ljubljana in Mestna občina Ljubljana Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu sta skupaj v okviru republiške akcije Bodi zvezda, ne meči petard izpeljali že šestič akcijo Dovolj imam pokanja – Petarda je nevarna.

Akcija je bila zasnovana kot likovni in literarni nagradni natečaj za učence in učence ljubljanskih osnovnih šol, kjer sta jih župan MOL Zoran Jančič in direktor Policijske uprave Ljubljana mag. Stanislav Vrečar povabila, da med veselimi decembrom razmišljajo o nesmotrni uporabi pirotehničnih sredstev in to upodobijo v obliki risbe oz. spisa.

Na slovesni podelitvi ob zaključku nagradnega likovnega in literarnega natečaja z naslovom Petarda je nevarna, ki je bila 13. marca 2009 v Mestni hiši so vsi avtorji izbranih del in njihovi mentorji prejeli praktične nagrade in pisna priznanja.

Nagrade sta prispevala PU Ljubljana in Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana. Na podelitev nagrad za izbrana najboljša dela so bili vabljeni tudi vsi sošolci iz razredov nagrajenih učencev, njihovi mentorji, razredniki in ravnatelji šol. Čarodej je otroke in povabljene po podelitvi zabaval s svojimi čarovnijami, ki jih je pripravil na temo »nevarna pirotehnika«. Prireditev je povezoval znani slovenski igralec Roman Končar, ki je na začetku predstavil celoten projekt in literarno-likovni natečaj Petarda je nevarna.

Na nagradnem natečaju so bili upoštevani vsi likovni in literarni izdelki, ki so bili oddani do 13. februarja 2009. Komisija je kot najboljša ocenila naslednja likovna in literarna dela:

Dodatno pohvalo je prejela Ingrid Bradeško, Zavod za usposabljanje Janez Levec, mentorica Ela Leskovšek.

I. kategorija - likovna dela

mesto	Ime in priimek	Osnovna šola	mentor/ica
1.	Sonja Džinič	OŠ Vodmat	Brigita Merše
2.	Nika Rihtar	OŠ Mirana Jarca	Tatjana Koc
3.	Sara Sirše	OŠ Vide Pregarc	Maja Žura



1. nagrada Sonja Džinič



2. nagrada Nika Rihtar



3. nagrada Saša Sirše



Posebna nagrada Ingrid Bradeško

Dodatno pohvalo je prejela Maša Lemajič, OŠ Ledina; mentorica Katarina Rigler Silc.

Vsaka šola je sodelovala z enim literarnim in enim likovnim delom, ki so ga izbrali na šolskem natečaju. Tričlansko ocenjevalno komisijo sta imenovala župan MO Ljubljana in direktor PU Ljubljana, poleg predstavnikov mesta in policije pa je bil v komisiji tudi predstavnik strokovne javnosti.

Nagrajena literarna dela

II. kategorija - literarni del

mesto	Ime in priimek	Osnovna šola	mentor/ica
1.	Neža Arhar	OŠ Zadobrova	Majda Janko
2.	Anemari Kurnik	OŠ Karel Destovnik Kajuh	Cvetka Škof
3.	Marko Gabrovšek	OŠ Milana Šušteršiča	Nataša Škorjanc Strnad

Petarda je nevarna

Poznamo veliko različnih petard, ki jih največkrat uporabljamo za novo leto. Pa jih res potrebujemo? Ne, saj so zelo nevarne. Vsi vemo, da živali ne marajo petard, saj zaradi njih lahko tudi oglušijo. Zaradi pokanja trpijo njihova ušesa, ki so zelo občutljiva na glasen zvok. Zato vedno pred novim letom, božičem itd. zdravniki opozarjajo, naj živali odpeljemo v prostor, kjer se ne sliši toliko hrupa in jim prižgemo radio ali pa jim pojemo. Če pa imamo možnost, lahko živali odpeljemo v prostor, kjer se nič ne sliši. Moja sošolka mi je ravno danes, ko sem začela pisati spis, povedala, da je dan pred novim letom nekam odšla s starši. Ko se je vrnila, sta na parkirišču v avto skočili dve mački, ki sta bili zelo prestrašeni zaradi pokanja.

No, pa preidimo sedaj na ljudi. Ko mečemo petarde, smo za nesreče, ki se zgodijo, krivi sami. Ob vsakem prižigu petarde tvegamo, da nam jo bo razneslo v roki in odtrgalo nekaj prstov. Ali pa nam bo njene delce odneslo v obraz, ki nam bodo poškodovali oči in bomo oslepel. Ali pa nam bodo razmesarili lice. Starši, zakaj svojim otrokom kupujete petarde? Da se bodo poškodovali? Kazni naj bodo še strožje. Jaz se z njimi strinjam. In mislim, da tudi vi, ki petard ne marate in se zavedate njihove nevarnosti.

Anemari Kurnik, 6. b
OŠ Karla Destovnika – Kajuha, Jakčeva ul. 42,
1000 Ljubljana

Mentorica: Cvetka Škof, prof.

Ne-srečno Novo leto.

Petarda je nevarna

Osemindvajsetletni Klemen Novak je specializiran prodajalec pirotehničnih izdelkov. Že pet let pa na novoletni večer pomaga pri spuščanju raket in petard z Ljub-ljanskega gradu. Tudi leta 2007 so ga prosili, da bi pomagal pri ognjemetu, Klemen pa je privolil. Na 31.12.2007 se je že ob osmih zvečer toplo oblekel in se odpravil na grad. Tnm je z dovolilnico prišel do sobe, kjer so shranjevali pirotehniko. Pregledal je, katere vrste raket bodo spuščali letos. Tri ure so ob pregledovanju in pripravljanju na veliki ognjemet hitro minile. Na grad je prišel tudi gospod župan Zoran Janković. Dve minuti pred prihodom novega leta so vsi, ki so pomagali pri ognjemetu, že stali na svojih mestih. Odštevanje se je začelo: "Pet, štiri, tri, dva, ena, SREČNO NOVO LETO!". Ognjemet se je pričel. Obiskovalci so ostrmeli. Takega ognjemeta ni pomnil še nihče od njih. Na nebu se je prelivalo nešteto čudovitih barv. Tedaj se je zaslísal pok in ljudje so se obrnili v smer poka. Na mestu, kjer je prej stal Klemen, je bilo veliko ognja. Skozi dim so ljudje na tleh zagledali telo. Sedaj se je vse začelo dogajati zelo hitro. Prihiteli so gasilci in re-

ševalci. Gasilci so pogasili ogenj, da so reševalci lahko prišli do poškodovanega Klemna. Dali so ga na nosilo. Z rešilcem so ga odpeljali v bolnišnico. Tam so takoj opravili nujno operacijo zaradi opeklin in poškodb. Čez pol ure sta Klemnova starša prestrašena prihitela v bolnišnico. Klemen je bil že čez eno uro izven življenjske nevarnosti.

Klemen je to nesrečo sicer preživel, vendar so mu ostale hude telesne poškodbe. Amputirali so mu levo nogo. Nesrečo je povzročila petarda, ki je namesto v zraku počila že na tleh zaradi napake pri izdelavi. Tožba Klemnovih se proti proizvajalcu še zdj vleče že eno leto, Klemen pa se zaveda, kakšno srečo ima, da je preživel. Zdaj se je pridružil organizaciji za boj proti uporabljani pirotehniko. Predava tudi na seminarjih in uživa življenje.

Neža Arhar, 6.b
OŠ Zadobrova, Ljubljana
Mentorica: Majda Janko

Bum in blisk

Živela sta dva fanta. Težko bi rekli, da sta bila pridna, ker sta skupaj uganjala vragolije. Bind in Tine. Skoraj vsi so ju klicali Bum in Blisk. Nekaj dni pred novim letom je Tine kot ponavadi kupil deset petard. Ti podolgovati modri tulci so kar klicali, da bi jih prižgal in vrgel. Vedela pa sta fanta, da jih pred novim letom ne smeta vreči. Čeprav je povsod pisalo, kako nevarne so in kako vse motijo, se za to nista zmenila. Tisto leto so jih celo prepovedali, a ju tudi to ni ustavilo. Napočilo je novo leto. Prijatelja sta si petarde prijateljsko razdelila. Zvečer sta starše prosila, če lahko gresta na sprehod. Dovolili so, a jima še enkrat zabičali, da ne smeta metati petard. Kljub prepovedi je Tine petarde skril v nahrbtnik, Binc pa je previdno pospravil vžigalnika. Srečala sta se pred Binčovo hišo in za začetek prižgala vsak svoj vulkanček. Nadaljevala sta z raketami, ki so bile že pravi ognjemet. Tekmovala sta, kdo si jih upa dlje držati v roki. Postajala sta vse bolj predrzna. Nazadnje so prišle na vrsto

petarde. Do sedaj sta že pozabila na previdnost. Tine jo je odvrnel v zadnjem trenutku. Zelo sta se zabavala, saj sta bila prava heroja. Binc pa tega čarobnega tulca sploh ni hotel spustiti iz rok in bilo je prepozno. Grozovito je počilo, zasmrdelo po zažgani dlaki. Bind se je vrgel v sneg. Njegov jopič, ki ga je zanj skrbno spletla prababica, je gorel. Zaradi pravočasnega skoka v sneg je plamen pogasil, rešiti mu je uspelo celo spodnjo majico in hlače. V zanj srečnem in nesrečnem trenutku pa je na kraj dogodka pridrvela tudi policija. Poklical jo je sosed, saj je bil na pore dneža zelo jezen, ker sta pred nedavnim zastrupila njegovo mačko.

Starši so sinova kaznovali s hišnim priporom in policisti so ju zapisali v knjigo prestopnikov. Binc in Tine pa sta ugotovila in sklenila, da je bolje biti previden.

Marko Gabrovšek, 6. a
Osnovna šola Milana Štursarica
Mentorica: Nataša Škorjanc Strnad

Petarda je nevarna

Pok, pok, pok! Že joka se otrok.
Steče k mami, da bi varnost poiskal, da bi pred nesrečo se zavaroval.
Bam, bam, bam! Petard dovolj imam!
Petarda je nevarna!
Zato se z njo pač ne igray! Če te poškoduje, boš v bolnici pristal.
Takrat bo že prepozno ... Takrat bo v duši tvoji grozno ...
Zakaj, zakaj prav jaz? Zakaj sem jaz poškodovan? Zakaj ne vidim?
Zakaj ne čutim?
Zakaj ležim v sobi tuji?
Takrat si boš želel, da čas bi se nazaj zvrtil ...

MAŠA LEMAJIČ, 6. b
Osnovna šola Ledina, Komenskega 19
1000 Ljubljana
Mentorica: Katarina Rigler Šilc

Sekretar Zvone Milkovič



Temelj vzgoje je doma, šola pa naj jo nadgrajuje

Angelca Likovič

Že na pragu je dišalo po peki. Tisti dan, ko sva se srečali v njenem urejenem domu v Grosupljem, je namreč Angelca Likovič, predsednica društva Pobuda za šolo po meri človeka, nekdanja ravnateljica Osnovne šole Majde Vrhovnik v Ljubljani, članica Stokovnega sveta RS za splošno izobraževanje, predsednica Komisije za osnovno šolo, članica Komisije za učbenike, v občini Grosuplje pa podpredsednica Lokalne akcijske skupine -preventivno delo na področju zasvojenosti, pekla potice za svojo vnukinjo, ki je šla k birmi. In to dobre! Je prepolna energije, zato tisti, ki bi raje videli, da se »upokoji«, ne računajte na to.

V mnogih stvareh ste zelo oster kritik, ne razpravljate, poveste, kar mislite, odvečne razprave so vam tuje. Ste odločni, dajete občutek, da vas v vaših stališčih ne more nič premakniti.

Res je. Svoja stališča zagovarjam, ne poklekнем kar tako in ne maram »kimavcev« in hinavščine. Res pa je tudi, da sem objektivna, da poslušam sogovornika in priznam drugemu njegov prav, če me prepriča z argumenti. Poglejte, v Sloveniji gre mnogo stvari zelo narobe in se nič ne zgodi. Kako naj tudi se, ko pa ljudje, ki so na položajih, le krožijo – enkrat so v politiki, nato v gospodarstvu, zatem v zdravstvu, v več nadzornih svetih ... Zgodijo se afe-re, počasi vse potihne, nihče za nič ne odgovarja, nikomur ničesar ne vzamejo, celo nagrajeni so ob odhodih oz. menjavah najboljših položajev. Osemnajst let po osamosvojitvi še vedno nimamo rešene meje na morju in na kopnem, imamo vsak dan več brezposelnih, droge in še in še nerešenih stvari. Vse dosedanje vlade v samostojni Sloveniji so veliko obljubljale, a ko bi bilo potrebno zadeve korenito spremeniti v korist ljudstva, se vse konča, ker vedno zmagujejo najrazličnejši med seboj povezani lobiji, ki jim je mar le njihova korist - bogatenje. Kje so etične in moralne vrednote teh ljudi? Če ne bomo nemudoma postavili novega pravičnejšega sistema, se resno bojim, da bo prišlo lahko tudi do revolucije, kar pa si nihče ne želi. Vlada do sedaj ni sprejela niti enega strateško važnega zakona, da bi rešila krizo, ona le testira, koliko revežev je lahko v Sloveniji, bogate pa pusti, da še naprej bogatijo. Če bi bili vsi tako kritični, kot sem jaz, bi lahko to spremenili. Zato, Slovenci, pridružite se mi, povejte na glas, kar vas moti, sicer trpite. Potrebna je odločnost!

Ste tudi v zasebnem življenju taki?

Ravno taka. Imam jasne cilje, jasno oblikovane vrednote, ki jih prenašam na moža, otroke, vnuke, okolje. V svojem življenju sem se vedno zavedala, da je družina največja vrednota, ki daje socialno varnost, toplino in ljubezen. Delo in uspehi pa so tisto, ki dajejo zadovoljstvo in smisel življenja. To je še danes moj kašipot.

Vrednote zelo poudarjate. Zakaj ravno tiste, o katerih govorite?

Danes sta na žalost najpomembnejši vrednoti denar in materialne dobrine, kar ni zagotovilo za srečo. Delo je zame najpomembnejša vrednota - celo življenje sem namreč trdo delala, potem red in jasna pravila obnašanja na vseh nivojih.

Če vrednot v nekem prostoru ni, nastane kaos, vse se zdi dovoljeno. Vrednote v življenje vnašajo red in mir, so kašipot, ki nam kaže, kod

moramo hoditi, da ne tavamo naokoli in iščemo izgubljeni notranji mir.

Nekateri vam očitajo, da ste nasprotnica svobodomiselnosti, da ste izredno konzervativni v svojih stališčih in vrednotah.

Upoštevam tradicionalne krščanske vrednote in menim, da bi po načelih desetih zapovedi lahko živeli vsi, verni in neverni. Nisem nasprotnica svobodomiselnosti, ampak neke obče sprejemljive vrednote je pa treba spoštovati, saj nismo živali. Priznavam različnost, sem za strpnost in za to, da pomagamo drug drugemu.

Znanje, ki je tako poudarjena vrednota v našem izobraževanju, je morda okrnjeno

vzgojo. Kako bi vi spremenili zdajšnje stanje?

Ob prenovi devetletne osnovne šole sem bila zelo glasna. Močno so okrnili vzgojne predmete, ki celostno oblikujejo človeka. Tudi vedenje se ne ocenjuje več, kar ni dobro, zato se borimo za ponovno uvedbo. Ob uvedbi devetletne osnovne šole je bilo zelo poudarjeno, da šola izobražuje, vzgojo pa se prepušča staršem. Pozneje se je ugotovilo, da sta vzgoja in izobraževanje neločljivi. In prav zato je prišlo do spremembe zakonodaje in šole sedaj pripravljajo vzgojne načrte. Res pa je, da učitelj težko kaj naredi, če otrok doma nima vzgoje. Zato je nujno, da začnejo starši nositi odgovornost za neizpolnjevanje svojih dolžnosti, v tem primeru ignoriranja vzgoje in prelaganja te obve-



znosti na šolo. Družba se mora zavedati, da je problematičen otrok bodoči problematičen delavec in problematičen član skupnosti. Zato se tudi zavzemam za predstavitev dobrih šol, dobrih praks in dobrih učiteljev v medijih, da bi se vsi mi končno začeli učiti na dobrih zgledih, ne pa da znamo pokazati le negativne stvari. Seveda je treba tudi na take opozarjati, vendar utemeljeno.

»Tam, kjer imajo enotno mnenje, je zelo malo napredka, tam, kjer razmišljajo različno, se dogajajo kakovostne spremembe«, ste dejali v nekem intervjuju. Šolstvo je v zadnjih letih doživelo tolikšno število sprememb, da porajajo nezaupanje v kakovost in zbuja dvom v strokovnost pri njihovem sprejemanju.

Točno tako je. Tam, kjer se krešejo mnenja, je komunikacija odprta in odkrita. Zato pa je bila devetletna osnovna šola premalo strokovno pripravljena. Za poskusno uvajanje zadnjega triletja se je taktir prijavilo le sedem šol v državi. In zdaj imamo popravek na popravek, zaradi česar sem zaskrbljena. Bojim se, da spremembe zopet pripravljajo ljudje, ki niso iz prakse. V pripravo vsake spremembe bi bilo potrebno v največji meri vključiti učitelje – praktike in ravnatelje, saj ti najbolje vedo, kaj je dobro za učenca in kaj ni. Tudi Sveti staršev bi morali biti bolj aktivni in spremljati vsa dogajanja. Stalne spremembe so namreč zelo moteče za vse udeležence vzgojno-izobraževalnega procesa. Nujno je čim prej dati pod lupo celoten predmetnik. Otroke moramo usmerjati tudi v nekdanje poklicne šole, ne jih pripravljati le za gimnazijo, v kateri kljub zahtevnosti in obširnosti osnovnošolskega programa dijaki potrebujejo inštrukcije. Ponovno je treba dati večji pomen vzgojnemu predmetu, jih učiti za življenje in začeti ocenjevati vedenje.

Vечna tema je tudi preobremenjenost naših otrok v šolah, čeprav so tudi tukaj mnenja deljena. Ravno zaradi preobremenjenosti je nastala pobuda za šolo po meri človeka. Zakaj so otroci preobremenjeni? Le zaradi šolskega programa, ali še zaradi popoldanskih aktivnosti, kot so treningi, glasbena šola, tuji jeziki, množica tekmovanj ipd. Ali je kaj narobe s šolo in njenim programom, če ne osnovna, ne srednja šola ne dajo zadosti znanja za normalno uspešno šolanje.

Obremenjenost s šolo in ostalimi dejavnostmi je zagotovo prevelika. Prav je, da se otroci izobražujejo na več področjih, da razvijajo svoje talente, da kvalitetno preživijo čas, vendar v mejah normale. Ko sem bila ravnateljica, smo do petnajstega septembra naredili analizo vključenosti učencev v dejavnosti v šoli in izven nje in nato staršem na roditeljskih sestankih ali pa individualno spregovorili o tem ter jim svetovali. Menim, da so za otroka tri dejavnosti več kot dovolj. Nenazadnje nad otroki kar naprej bedijo avtoritete, kar je zanje naporno. Potrebujejo tudi čas zase, svoj mir, čas za druženje s prijatelji, čas za pogovore s starši ... Vsekakor pa otroci ne morejo biti cele popoldneve prepuščeni samim sebi. Starši imajo namreč službe pozno v popoldne, čedalje večji problem je tudi plačilna sposobnost dejavnosti, ki so danes več ali manj vse plačljive. Zato se zavzemamo za to, da bi tudi učenci od šestega

razreda naprej imeli možnost po pouku ostati v šoli, kjer bi pod vodstvom učiteljev naredili naloge, bi se lahko družili med seboj, obiskovali različne dejavnosti. To so najstniki, ki so v zahtevnem obdobju razvoja, zato je še kako pomembno, da jim ravno tedaj ponudimo varno zavetje, dober zgled in jih naučimo obiti skušnjave. Seveda pa taka organizacija dela na šoli zahteva znanje, voljo in »posluš«. Dober ravnatelj ima to urejeno. Na tak način bi družini dali več časa za vzgojo, za katero mora prevzeti odgovornost.

Narobe je tudi, da se naši otroci ne znajo učiti. Eden izmed dejavnikov za to je tudi učbeniški sklad. Kako naj se otrok nauči učiti, če v učbeniku, ki ni njegov, ne sme ničesar poudarjati, obkrožiti, pripisati? Prvega septembra naj na šolske klopi dobijo nove učbenike, mimo posrednikov, za primerno ceno. Naj bodo na manj kvalitetnem papirju, manj balasta naj bo v njih. Absolutno pa sem proti masovni uporabi delovnih zvezkov. Zelo pomembna naloga osnovne šole je, da učence nauči učiti se.

Kaj pa vzgoja doma? Vsi navajajo pomanjkanje časa, današnji način življenja, družbo, ki je, kakršna je. So to opravičeni razlogi za vse, kar gre kdaj narobe pri otroku?

Živimo v obdobju, v katerem je opaziti čedalje večjo odsotnost vzgoje. Posledice so hude: droge, samomor, pobijanje, agresija. Otrok mora imeti nadzor, zanj moramo imeti čas, se z njim pogovarjati, ga poslušati in slišati. Otrok ni kriv, da se je rodil neodgovornim staršem. Starše, ki so neodgovorni, ki so nasilni, ki zanamajajo svoje otroke, bi morali poklicati na odgovornost, jim naložiti obvezno izobraževanje v šolah za starše in jim nuditi pomoč pri učenju odnosov in vzgajanja. Danes so odnosi površni, največkrat je komunikacija starš otrok le vprašanje, kako je bilo v šoli in kakšno oceno so dobili. Kaj pa, kako se otrok počuti, kaj občuti, kaj razmišlja? Danes se moramo ljudje usposabljeni za mnoge stvari, za vzgajanje pa tega ni. Mlada človeka si ustvarita družino, vsak prinese s seboj svoj vzorec odnosov, prioritete, vzgoje, navad, vzgajal pa ni še nobeden od njiju. In to je težka naloga. Otroci imajo pravico do vzgoje, starši so jim jo dolžni dati. Temelj je torej doma. Prvenstvena naloga šole je poskrbeti za znanje, vzgojo pa šola lahko uspešno nadgrajuje na temeljih, ki jih je otrok dobil že doma. Le na tak način lahko uspešno sodelujeta šola in dom.

Nasilje med vrstniki v šolah, tako verbalno kot fizično, je v zadnjih nekaj letih stalnica različnih polemik. Ne moremo in ne smemo reči, da ga ni, in ne smemo ga spregledati, kadar je. Pa je vsako dejanje, ko se otroci med igro sprejo in si rečejo kakšno besedo, že nasilje? Ali starši nasilje prepoznavajo le v šoli? Kaj pa doma?

Vse preveč nasilja pometemo pod preprogo, tako v šoli kot doma. Mnogi učitelji nimajo prave avtoritete, pa tega ne priznajo. Ne povedo, da imajo probleme z disciplino, ne prosijo za pomoč. Niso samokritični. Morda bi morali zamenjati poklic. Nasilje moramo spremljati in se o njem pogovarjati. Mnogokrat izvira iz družine. Če oče doma zmerja ali tepe mamo, otrok ne zna ravnati drugače. Družba nasploh preprečevanju nasilja posveča premalo pozornosti.

Določene službe marsikaj spregledajo, ne reagirajo pravočasno. Starši na primer ne vedo, kje so njihovi trinajst, petnajstletni otroci ponoči. To se ne bi smelo dogajati.

Šole, ki imajo varnostnike oz. receptorje, vemo pa, kakšne pristojnosti imajo leti, se izpostavljajo v negativnem smislu. Tudi vi ste proti njim. Zakaj? Mar šola ni ustanova in prostor, v kateri je vsak dan nekaj sto mladoletnih oseb, nekatere od teh so stare komaj šest let, v katerega lahko vsi nemoteno prihajajo in odhajajo, ko pa gremo npr. v zavarovalnico, na upravno enoto ..., moramo pokazati osebni dokument ali vsaj povedati, kam in h komu smo namenjeni. Mar družba ne bi obvezno morala zaščititi našega največjega bogastva?

V svoji šoli jih nisem želela imeti in prepričana sem, da v osnovni šoli niso potrebni. Vloga receptorja naj prevzamejo učenci zadnjega triletja, šola pa naj bo dopoldne v času pouka zaklenjena. Pokarši se na tak red navadijo. Dežurni učenci pa po potrebi odprejo nudnim obiskovalcem. Med odmori, pred in po pouku pa tako ali tako dežurajo učitelji. Učenci, starši in učitelji morajo tako ravnati, da se v tej skupnosti vsi počutijo varne. Po pouku pa se v okolici šol dogaja marsikaj. Zato naj se to področje raje opremi z nadzornimi kamerami, kot da se plačuje varnostnike. Sem tudi proti mobitelom pri pouku. In zelo me moti, da učitelj ne sme preveriti, kaj ima učenec v torbi.

Veliko besed je bilo izrečenih tudi o razslojevanju v šolah – bogati, revni, uspešni, neuspešni, o posledicah zaradi tega ipd. Ali otrok s tem ne podcenjujemo? Saj oni znajo vendar dobro oceniti, kdo je »priden«, kdo se uči z lahkoto, kdo je bolj len, kdo iznajdljiv, kdo nepošten, kdo bogat, kdo reven ... Zakaj potem te skrivalnice? Bogati in revni, pridni in leni ... so vedno obstajali. Pred čim jih želimo obvarovati?

Tako odrasli kot otroci smo priča vse večjemu razslojevanju, ki poraja komplekse. Temu so krive vse vlade v samostojni Sloveniji. Edina sreča, da je nastopila kriza, da bomo pristali na realnih tleh in nato postavili nov sistem. Premnogi na vodilnih položajih so plačani preddobro, prejemajo nerazumno visoke nagrade, medtem ko tisti, ki so trdo in pošteno delali, danes ostajajo brez služb. To je zelo boleče, to je podcenjevanje človekovega dostojanstva. Država ima vse podatke o nas, državljanih, in bi morala pomagati vsaj otrokom tistih, ki res nimajo več od kje jemati, ne pa da pomaga tistim, ki nimajo le na papirju. Tisti naj plačajo vse, naj nimajo nobenih ugodnosti. Resnici je treba pogledati v oči in se spopasti z njo. Tudi zaradi razslojevanja sem za uvedbo šolskih uniform, ki bi po mojem mnenju prispevale tudi k večji pripadnosti šoli. Učenci, učitelji in starši morajo biti ponosni na svojo šolo.

Danes še obstajajo razlike med mestnimi in podeželskimi otroki?

Čedalje manjše so. Živim v Grosupljem. Kmetje po okoliških vaseh danes dobro shajajo. Danes so »blokovski« otroci na slabšem. Kar se pa obnašanja tiče, razlike še obstajajo. Podeželski otroci imajo manj časa in priložnosti za neumnosti. Imajo tudi večjo kontrolo – starši, stari starši, sovaščani. Podeželje ima glede vzgoje

in pridobivanja delovnih navad boljše možno-
sti kot mesto.

Kako narediti šolo boljše? S še več nadzora učiteljevega dela? Ali je potemtakem s sistemom nadzora nekaj narobe, če ob vsej količini še ni zadosten?

Učitelji so danes mnogo preveč obremenjeni z administracijo. Vsa mogoča poročila so največkrat za lase privlečena. Jaz bi devetdeset odstotkov administracije ukinila, ker je res nepotrebna, in učitelje »obremenila« s stiki z učenci, starši in z delom z otroki – delavnice, projekti, pogovori ipd.

Tudi nadzor bi spremenila. Uvedla bi takšnega, kot je bil pred petindvajsetimi, tridesetimi leti., ko sem bila še jaz zaposlena na Zavodu za šolstvo. Zavodi naj se preoblikujejo nazaj v nadzorno-svetovalno službo in se združijo z inšpekcijami. Zaposlijo naj ljudi z najmanj deset let prakse neposrednega poučevanja, imajo naj primerno izobrazbo, to je magisterije in doktorate. Naj hospitirajo, pregledujejo načrte učiteljev, delo ravnateljev. Potem naj se usedejo vsi skupaj in naj se pove, kaj je treba spremeniti, dati rok za popravke, predvsem je pa treba tudi pohvaliti, kar je dobro. Bili naj bi svetovalci, ne toliko inšpektorji. Pri nas nimamo nadzora nad celotnim družbenim sistemom, zato smo, kjer smo. Danes imamo na primer ravnatelje, ki ne sledijo spremembam, so pa »večni«. Morala bi se konstituirati skupina učiteljev in ravnateljev, ki bi ugotovila, kateri balast oz. nepotrebno delo obremenjuje in krade dragoceni čas zaposlenim v vzgoji in izobraževanju in to izločiti.

Kaj pa avtonomija učiteljev? Avtonomija, nadzor, novi in novi predpisi – gre to skupaj?

Veste, učitelj je na delovnem mestu tisti trenutek, ko prestopi šolski prag, ne le takrat, ko je v razredu. Tega se mora zavedati. Ravno tako vsi ostali v šoli. Zavedati pa se morajo tudi starši, da so učitelji strokovnjaki na svojem področju. Učitelji morajo biti pokončni in ne kimati vsem spremembam, ki prihajajo dnevno z novimi in novimi okrožnicami, pravilniki, navodili. Če imamo Zakon o osnovni šoli, zakaj še toliko pravilnikov? Namesto tega je potrebno zakon jasno zapisati.

Kakšen je po vašem mnenju učitelj, ki je po meri vsem, staršem, otrokom in družbi? Ali obstajajo taki?

Ogromno jih je, ki so pravih mer. Predvsem tisti, ki so na svet s seboj prinesli dispozicije za ta poklic. Imamo pa tudi »industrijske« učitelje, ki kvarijo ugled šolstvu. Želim si, da bi ta poklic opravljali le tisti, ki nosijo to poslanstvo v sebi.

Pedagoški mir. Kaj ste mislili s tem?

V družini imamo sorodnike, prijatelje, znance, družimo se, a hočemo tudi mir zase. Ravno tako ga učitelji potrebujejo za svoje delo. Šola pa je vse preveč bombardirana z vseh koncev kar naprej. Tudi ravnatelji bi morali paziti, da ne postanejo bombarderji. Ugled učiteljev v javnosti se mora dvigniti, k čemur bodo morali učitelji sami prispevati. Nastopati bo treba začeti v javnosti, ne biti večno tiho, se nemo prilagajati spremembam in postajati zagrenjeni. Otroci imajo radi vesele in zadovoljne učitelje.

Šola po meri človeka, društvo, katerega predsednica ste, je najbolj prepoznavno po kateri stvari?

Ker so se mnogi starši in učitelji ob uvajanju devetletke obračali name, ugotavljali so namreč, da ni dobro pripravljena, sem s somišljeniki pred sedmimi leti ustanovila društvo Šola po meri človeka. Tedanjemu ministru za šolstvo dr. Gabru smo posredovali petnajst točk, v katerih smo opozorili na pomanjkljivosti in napake devetletke. Iste pripombe smo posredovali tudi ministru dr. Zveru. Nekatere stvari so se spremenile. Borimo se, da bi bile vse nadaljnje spremembe dobro premišljene in da bi v presojo vključili učitelje, ravnatelje in tudi starše, ki so odgovorni za svoje otroke. Najbolj prepoznavni smo po tem, da nimamo dlake na jeziku. Ljudstvo, ministri in celotna vlada se moramo zavedati, da je v svetu civilna družba zelo pomemben dejavnik pri odločanju. In civilna družba se prebujata tudi v Sloveniji. Cilj pa morajo biti le otroci, katerim moramo zagotoviti kvalitetno šolo.

Bodočnost slovenske šole?

Ima svetlo perspektivo, glede tega sem optimistična. Slovenski narod se zaveda, da je bodočnost v znanju. Smo majhen narod in le z dobro izobrazbo in vzgojo se bomo lahko uveljavili in bili prepoznavni v svetu. Privzgjati moramo ljubezen do dela, razvijati prijateljstvo in čut za sočloveka, pa bomo najbogatejši narod.

Kaj pa slovenski vozniki, kakšni so? Kakšna voznica ste vi?

Zelo različni. Eni so krasni, drugi drzni, prehitri, nepremišljeni. Imamo dobre avtomobile, še vedno pa ne dobrih cest. Vse preveč jih umre na naših cestah. Jaz sem voznica, ki v zadnjih letih vožnjo raje prepuščam možu, ki je čudovit voznik in uživam kot sopotnica. Vozim le, kadar je nujno.

Kaj menite o kaznovalni prometni politiki?

Prav je, da so stroge kazni. Več »pozornosti« bi posvečala neodgovornim staršem, ki ne poskrbijo za varnost svojih otrok; jih ne pripnejo z

varnostnim pasom, jim dovolijo vožnjo kolesa brez zaščitne čelade, skratka, so slabi vzorniki s svojim neodgovornim ravnanjem v prometu in jih na ta način slabo in narobe vzgajajo. Bolj bi se posvetila preventivi, kontroliranju, opozarjanju in ne le kaznovanju.

Mnogi mladi vozniki so povzročitelji hudih prometnih nesreč z najhujšimi posledicami. Vsega ne morejo biti krivi hitri in močni avtomobili, saj je varnost le-teh večja, s starim cliom ipd. pa tudi lahko dosežemo hitrost 170 km/h.

Vzgoja je najpomembnejša! Tako staršev kot celotne družbe. Mlade neugnane voznike je treba izobraževati, delajo naj dobra dela, pomagajo osebam, ki so preživele prometne nesreče in so zato hendikpirane. Nagraditi moramo znati dobre in varne voznike in morda vpeljati nalepko »dober voznik«, ki bo vzor ostalim. Predvsem je pa treba spremeniti nekatere družbene vrednote, ki bodo prinesle večjo varnost in manj smrtnih žrtev tudi na cestah.

Angelca Likovič zasebno?

Sem srečna ženska in želim si, da bi moje življenje ostalo še naprej tako, kot je. Imam ogromno veselja do življenja. Imam dobrega moža, dva otroka, sina in hčer, eno vnukinjo in dva vnuka. Mladi radi prihajajo k nama na obisk. Živim v Grosupljem v hiši. Imam tudi vrt, zelo rada delam na njem, saj izhajam iz kmečke družine. V moji rojstni vasi Blečji Vrh nad Višnjo goro imava z možem majhen vikend in njivo, kjer je prečudovita narava, kamor rada zahajava. Tam imava tudi kamnito kapelo z Andrejevim zvonom želja. Ta kraj me pomirja, polni z novo pozitivno energijo. Tu obujam tudi spomine na svoja prečudovita otroška leta v krogu velike kmečke družine, kjer je bilo veliko toplote, ljubezni in časa za pogovore. To se nadaljuje pri mojem bratu, ki ima kar pet vnukov na kmetiji. Je tudi hiša v Savudriji, ki sva jo naredila z možem, kjer preživimo veliko časa v poletnih mesecih. Tam me včasih razžalosti pogled na svetilnik, ki bi moral biti naš. Tudi v Savudriji je veliko dela, ampak z možem rada delava. Delo naju sprošča, ob delu človek lažje prebrodi težave in skrbi, ki se pojavijo v življenju vsakogar. To prenašava tudi na otroke in vnuke.

Lahko rečem, da sem srečna kljub temu, da leta prehitro tečejo, jaz pa imam še marsikaj v načrtih. Želim si tudi, da bi se slovenski narod prebudil in zase zahteval, kar mu gre.

Mira Vidmar Kuret



Vozimo pametno!

Učenje je igra

Ena izmed predvidenih aktivnosti v projektu »Red je vedno pas pripet« učencev 1. a in 1. b razreda OŠ Polje v mesecu marcu je bila izdelava vozil in igra na prometnem poligonu.

Vozila so izdelovali pri likovni vzgoji in v popoldanskem času pod ustvarjalnim vodstvom svojih učiteljic Nine, Nataše, Natalije, Jožice, Mojce in Polone.

Prometni poligon pa smo postavili na šolskem igrišču.



Primer vozila izdelanega iz kartonske škatle, s kolesi, lučmi spredaj in zadaj in elastiko za lažje obvladovanje vozila. Vsak razred je izdelal 5 avtomobilov. Vsak je bil drugačen, en lepši in boljši od drugega.



Prometni poligon na šolskem igrišču, postavljen s pripomočki iz prometnega kabineta.

Križišče smo opremili s stezami in prehodi za pešce, prometnimi znaki in semaforjem.



Posebna zanimivost pa je bila magnetna prometna tabla.

Otroci so bili »kolesarji«, »motoristi« in »vozniki avtomobilov« v različnih prometnih situacijah.

Spoznali so pravila v krožnem križišču, nevarnosti nezavarovanega prehoda čez železniško progo ...

Z igro na poligonu smo želeli doseči, da se otroci zavedajo, kako pomembno je:

- da se naučijo gledati, opazovati, oz. da vidijo in so vidni,
- da znajo poimenovati nekaj prometnih znakov in vedo, kaj pomenijo,
- da znajo pravilno hoditi po pločniku,
- da se znajo gibati po cesti, kjer ni pločnikov,
- da se zavedajo vseh nevarnosti pri prečkanju ceste,
- da se naučijo izbirati varna mesta za prečkanje ceste, da se vedno ustavijo pred robom cestišča, vedo kdaj lahko varno prečkajo cesto in kako dejansko prečkajo cesto,
- da se zavedajo nevarnosti pri prečkanju ceste na semaforiziranem križišču.



Nekaj prometnih situacij:



Marcel Theuerschuh,
mentor prometne dejavnosti
OŠ Polje

Projekt policije: Policist Beno

Policisti ne skrbijo za otroke samo v prometu.

Boštjan Šivak in Sabina Tori, policista iz Policijske postaje Bežigrad, sta v 3., 4. in 5. razredu osnovne šole Savsko naselje, v tem šolskem letu (novembra), predstavila projekt policije Policist Beno.

Policistka Sabina Tori se je pogovarjala z učenci na temo splošne varnosti in pravilnega ravnanja v stiskah (izsiljevanje, nadlegovanje, vabila neznancev, otipavanje ...). Ves čas je pri predstavitvi uporabljala knjižico - strip, prav tako učenci. V vsakem razredu je učencem dve učni uri sproščeno pripovedovala 10 poučnih zgodbic, vsebinsko ločenih in hkrati povezanih zgodb, v katerih v vseh vlogah nastopajo živali (seveda so to lahko otroci). Vsaka zgodba v stripu ima svoj uvod ter situacijo, zaradi katere se žival (otrok) znajde v stiski. Žival vedno znova obupano išče rešitev in se zato obrača na druge odrasle živali (osebe), ki bi z njegovega vidika znale primerne ukrepati. Z različnimi zaključki žival (otrok) pomoč išče ne samo pri policiji, temveč tudi pri starših, sorodnikih, šolskih delavcih ...

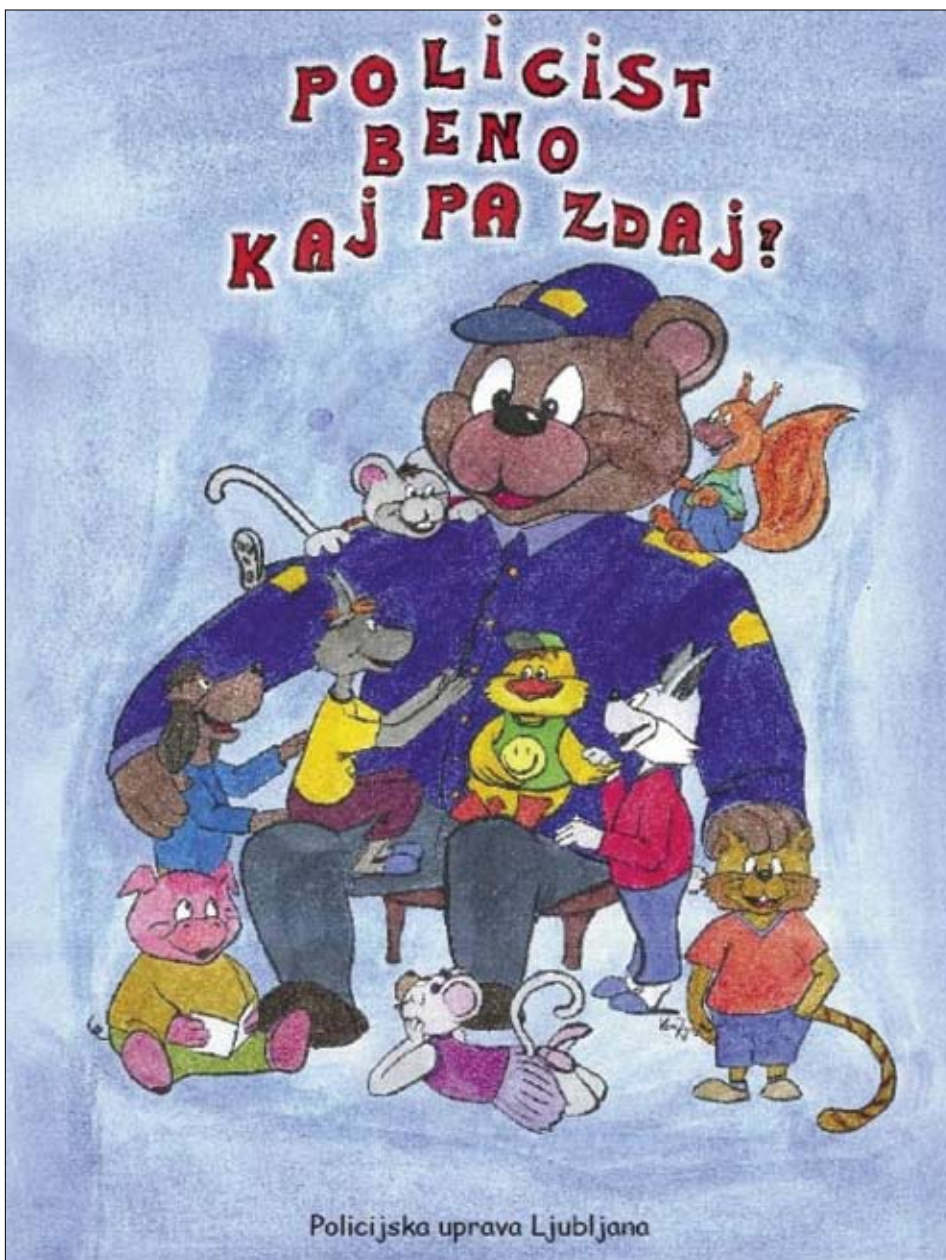
Učiteljice menimo, da je pri tem učence spodbujala k sodelovanju in jih pohvalila za ustrezne odgovore oz. jih s pogovorom usmerila v opisovanje ravnanja, ki bo za njih varno. Zelo dobro je sledila njihovem razmišljanju, odgovorom in pripombam, saj se je pogovarjala o vsem, kar jih je zanimalo v zvezi s tematiko. Dobili so številko telefona, če bodo rabili pomoč.

Zelo dobro je nasvete policista Bena in drugih živali v stripu podkrepila z možnim dogajanjem iz resničnega otroškega sveta in otroškega doživljanja.

Tudi učenci so bili navdušeni nad srečanjem s policistko Tori in policistom Šivakom. Menili so, da jim je policistka zelo lepo razložila varno ravnanje v prikazanih situacijah, da so vse dobro dojemali. Razlaga se jim je zdela zanimiva, jasna in uporabna. Zadovoljni so bili, ker so se naučili, katere stvari si je pomembno zapomniti pri opisu človeka policiji in ker so videli, kako se s črnilom vzame prstne odtise. Všeč jim je bil pogovor o nasilju, če so v nevarnosti.

Vseeno je bilo premalo časa za vsa vprašanja. Tudi strip se jim je zdel super.

Silva Seliškar,
mentorica prometne vzgoje,
OŠ Savsko naselje, Ljubljana



Zeleni kotiček

Zametki današnjega podjetja Snaga (Javno podjetje Snaga) segajo v čas 1. svetovne vojne. Takrat je bilo pod okriljem občinskega sveta Ljubljane ustanovljeno podjetje Mestne vožnje. Podjetje je imelo sedež na Povšetovi ulici in je kmalu dobilo ljudsko ime Mestna pristava oz. Mestna priprega.

Osnovna dejavnost tega podjetja je bilo opravljanje prevozov za mestna podjetja po Ljubljani, izvajali pa so tudi druga dela. Ta so bila: odvoz odpadkov, škropljenje makadamskih cest in pluzenje cest. Podjetje se je lahko pohvalilo z velikim številom konj in vozov, pa tudi z lastno kovaško, kolarsko, sedlarsko in mehanično delavnico.

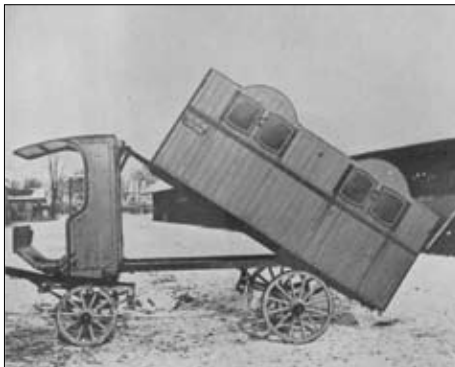
Razvoj podjetja je bil tesno povezan s potrebami mesta Ljubljana. Svojo dejavnost je kmalu razširilo na čiščenje javnih površin, vzdrževanje javnih stranišč in gospodarjenje s kmetijskimi površinami. Podjetje in njegova dejavnost sta do danes doživela številne spremembe. Danes je del družbe Holding mesta Ljubljana in s svojimi številnimi dejavnostmi skrbi za urejeno podobo mesta.

Urejeno odlaganje odpadkov je od leta 1964 do leta 1987 potekalo na starejšem delu ljubljanskega odlagališča nenevarnih odpadkov na južnem obrobju mesta ob Cesti dveh cesarjev. Po zapolnitvi tega odlagališča je bilo na njegovem zahodnem delu urejeno nedeljsko sejmišče rabljenih avtomobilov, na vzhodnem delu pa zasaditev s topoli, travo, samoniklim grmičevjem in drevjem. Od leta 1987 se je postopoma urejal in gradil novi del odlagališča na petih odlagalnih poljih. Novo odlagalno polje bi Ljubljani zagotovilo odlagalni prostor za nadaljnja štiri leta.

Kako odgovorno ravnati z odpadki je danes vprašanje, ki si ga zastavlja vsak ekološko ozaveščen Zemljan. Ljudje z manj napora in bolj učinkovito spreminjamo svoje vedenje oz. ravnanje z odpadki, če smo o tem ustrezno obveščeni. Eden od načinov odgovornega ravnanja z odpadki je zagotovo tudi ločeno zbiranje le-teh. Javno podjetje Snaga z nasveti in primeri dobre prakse skrbi, da ne bi vsi odpadki romali v en koš. Ločeni odpadki lahko gredo v nadaljnjo predelavo, kar ohranja okolje čistejše, hkrati pa podaljšuje življenjsko dobo odlagališča, ki je tako manj obremenjeno z odpadki. Iz predelanega papirja in kartona izdelajo papirnate vrečke, toaletni papir in papirnate brisače, kartonsko embalažo za jajca, zvezke, kuverte, mape. Izjemno hvaljezna surovina za predelavo je steklo, saj ga je mogoče večkrat stoddostno reciklirati, pri čemer skoraj ni neželeneh stranskih produktov in odpadkov, pa tudi kakovost recikliranega stekla ni nič slabša. Iz plastične embalaže se izdelujejo ohišja za kemične svinčnike, vžigalnike, različne vrečke, cevi. Iz embalaže za mleko in sok s posebnim postopkom izdelujejo plošče tectan, ki se uporabljajo v pohištveni industriji. Ločeno se zbirajo, prevzemajo in predelujejo tudi biološki in nevarni odpadki.

Število odpadkov iz dneva v dan narašča. Že pred nekaj leti je na ljubljansko odlagališče vsak dan pripeljalo smeti približno 250 smetarskih vozil. V razvitih državah znaša letna količina odpadkov na prebivalca več kot 600 kg. Tudi slovenska gospodinjstva se tej količini bližajo. Vsak od nas letno odvrže 194 kg bioloških odpadkov. Navadna plastenka razpada 450 let, steklo pa se na smetišču razgrajuje več milijonov let.

O pravilnem ravnanju z odpadki se lahko poučimo na spletnih straneh Javnega podjetja Snaga, informacije pa dobimo tudi v različnih publikacijah, ki jih izdaja. V svoje dobro, v dobro zanamcev in našega planeta ravnajmo z odpadki pravilno in odgovorno.



Smetarsko vozilo na konjsko vprego – prekucnik iz leta 1924
(vir: <http://www.jh-lj.si>, 19. 4. 2009)



Spiranje ceste na Kongresnem trgu leta 1928
(vir: <http://www.jh-lj.si>, 19. 4. 2009)



Elektrarna na deponijski plin na odlagališču Barje (vir: <http://www.jh-lj.si>, 19. 4. 2009)

	biološki odpadki	papir	steklo - embalažno	ostala embalaža	odpadna električna in elektronska oprema	nevarni gospodinjstvi odpadki	kovinski odpadki	ostanek odpadkov	zeleni odrez in listje
zbirno mesto									
zbiralnica									
zbirni center									
zbiralna akcija									

Vir: <http://www.jh-lj.si>, 19. 4. 2009-04-21

Zavod za varstvo in rehabilitacijo po poškodbi glave ZARJA

Zavod za varstvo in rehabilitacijo po poškodbi glave Zarja je namenjen odraslim, ki so utrpeli možgansko poškodbo najpogosteje kot posledico prometnih nesreč. Zaradi hudih posledic možganske poškodbe ne zmorejo prevzemati svojih življenjskih vlog in potrebujejo intenziven terapijski program z namenom vzpostavitve čim večje samostojnosti, vzdrževanja optimalnega stanja in ohranjanja kvalitete življenja. Program poteka v obliki treh enot dnevnega programa in institucionalnega varstva odraslih.

Poleg dela s posamezniki po možganski poškodbi in njihovimi svojci je naše poslanstvo tudi preventivno delovanje v ožjem in širšem socialnem okolju.

Naše delovanje je usmerjeno tako v večjo varnost poškodovancev, kot tudi ozaveščanja splošne javnosti o pomembnosti previdnosti v cestnem prometu in posledicah možganske poškodbe, k čemur smo se zavezali junija 2008 z Evropsko listino o varnosti v cestnem prometu.

Preventivni program zajema delavnice, ki so namenjene najmlajšim in srednješolcem, ki veljajo za rizično skupino. Delavnice potekajo na raz-

ličnih šolah, ki jih izpelje poškodovanec ali poškodovanka ob pomoči delovne terapevte ali socialne pedagoginje Zavoda Zarja. Občasno se nam v naši ustanovi pridružijo dijaki in pripravijo prijetno dopoldne za poškodovane. Tako imajo poškodovanci možnost stika z mladimi, pridobivajo nove socialne izkušnje, dijaki pa se srečajo z življenjem po poškodbi, ki je nemalokrat precej naporno. Odzivi so zelo pozitivni in običajno so ti dopoldnevi vedno prekratki.

Eno izmed takšnih dopoldnevov je potekalo v novembru 2008, ob Svetovnem dnevu spomina na žrtve prometnih nesreč. Z dijaki 2. letnika Srednje zdravstvene šole smo izdelovali pentlje kot simbol spomina na žrtve prometnih nesreč in plakat na temo Varnost v cestnem prometu. Le ta je bil razstavljen na osrednjem dogodku, ki je bil 15.11.2008 na Prešernovem trgu v Ljubljani. V sodelovanju z Zavodom Varna pot, Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije, podjetjema Dar d.o.o. in Monna-Lisa ter svojcem enega izmed uporabnikov smo poskrbeli za primeren material, ki nam je omogočil izvedbo delavnice. Izbira primerne ma-

teriala, rezanje, lepljenje, ustvarjanje ... je potekalo v prijetnem, sproščenem vzdušju.

Po zaključku delavnice so imeli dijaki možnost pogovora o izkušnji in predstavitev problematike možganskih poškodb.

Plod skupnega sodelovanja sta bila plakat in pentlje, ki sta dala vsakemu izmed sodelujočih tudi novo izkušnjo in željo, da se še kdaj snidemo.

Sabina Gombač,
univ.dipl.soc.ped.



Otroški kotichek

Risbe učenecv OŠ Franceta Bevka, Ljubljana,
mentorica Marinka Habjan



Liza Močnik, 5. a



Klemen Komel, 5. a



Jaka Blaž Močilnik, 5. b



Jure Bolkovič, 5. a



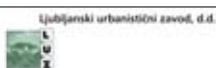
Tine Bračko, 5. b



Taja Šplajt, 5. b

1	AC SISTEMI d.o.o.
2	ADACTA d.o.o.
3	ADRIATIC SLOVENICA d.d.
4	B&B PAPIRNICA VEVČE d.d.
5	BANKART d.o.o.
6	BUTAN PLIN d.d.
7	CESTNO PODJETJE LJUBLJANA d.d.
8	CEVOVODI d.o.o.
9	DAIMLER AC Leasing, d.o.o.
10	DINOS d.o.o.
11	ELEKTRO LJUBLJANA d.d.
12	ENERGETIKA LJUBLJANA d.o.o.
13	ENERGOPLAN d.o.o.
14	EP INVEST d.o.o.
15	ETRA 33 ENERGETSKI TRANSFORMATORJI d.d.
16	EUROMARKT d.o.o.

17	FUTURA DDB d.o.o.
18	GOZD LJUBLJANA d.d.
19	GRADIS GP Ljubljana d.o.o.
20	HYUNDAI, AVTO TRADE d.o.o.
21	IMPAKTA HOLDING d.o.o.
22	JP LJUBLJANSKA PARKIRIŠA IN TRŽNICE d.o.o.
23	KPL d.d.
24	LJUBLJANSKI URBANISTIČNI ZAVOD d.d.
25	MERIT INTERNATIONAL d.o.o.
26	MLADINSKA KNJIGA ZALOŽBA d.d.
27	SALBATRING INTERNATIONAL d.o.o.
28	SLOVENIJALES d.d.
29	SOFINA d.o.o.
30	TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA LJUBLJANA d.o.o.
31	VELO d.d.
32	VOLVO AVTOCENTER LEKŠE d.o.o.

Veliko večji paketi!

Povezani 11
Povezani 33
Povezani 44
Povezani 55
Povezani 77



Nokia E63

2.0M MP3 MMS
INTEGRAL
Postovni
UMTS WLAN

1 €*



BlackBerry 8900 Curve

3.2M MP3 GPS
WLAN MMS

99 €**



Sony Ericsson Xperia

3.2M MP3 GPS MMS
HSDPA HSUPA
do 7.2 Mb/s do 2 Mb/s
UMTS WLAN

149 €***

NOVI MOBITELI PO IZJEMNIH CENAH V ŠE BOGATEJŠIH PAKETIH POVEZANI!

Več pogovorov, več sporočil in več interneta. Več vsebine za isto ceno.

Izberite paket po svoji meri in mobilni ceni ter bodite še bolj povezani!



Akcijska ponudba velja do odprodaje zalog ob sklenitvi/podalžanju naročniškega razmerja.
* Povezani 33, 44, 55 ali 77 za 24 mesecev, za vse, ki nimate veljavnega aneksa UMTS št. 14/2005 ali UMTS št. 14/2005 Povezani.
** Povezani 44 ali 77 za 12 mesecev, za vse, ki nimate veljavnega aneksa GSM št. 8/2005 ali GSM št. 8/2005 Povezani.
*** Povezani 44 ali 77 za 24 mesecev, za vse, ki nimate veljavnega aneksa UMTS št. 14/2005 ali UMTS št. 14/2005 Povezani.
Mobilna prodajna mreža uporabnikom omogoča nakup akcijskih aparatov na več kot 350 prodajnih mestih po vsej Sloveniji. Zaradi tega je mogoče, da določen model mobilnega ni na voljo na vseh prodajnih mestih hkrati. Cene vključujejo DDV. Slike so simbolične. Za dodatne informacije, cenik pogovorov in storitev ter ostale pogoje v paketih Povezani obiščite spletno stran www.mobitel.si ali pokličite Mobilni center za pomoč uporabnikom na 041 700 700.



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