

Varna pot



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



Kazalo

SPV

Poročilo o delovanju sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL v letu 2007 3

BESEDA STROKOVNJAKA

Cestne nesreče traktoristov 8

AKTUALNO

Vinjeta 10

Počitniška potepanja po Sloveniji 11

ZGODOVINA CESTNEGA PROMETA

Zgodovina preskrbe motornih vozil z gorivi in mazivi na slovenskem 12

OSEBNI PORTRET

Vse se da Alenka Gotar 14

ŠOLA, VRTEC

Drugošolci:
dobro in varno kolo je tisto,
ki ima... .. 16
Red je vedno pas pripet 17
Pripni svoje življenje! 19
Prometno obarvan dan zemlje 20

MNENJA, STALIŠČA

Prometni kotichek v vrtcu 21
Novosti v Zakonu o varnosti cestnega prometa 23

ZNANO, NEZNANO

Bencinski servis 28

AKCIJE

Policisti PU Ljubljana svoje motoristične izkušnje delili z motoristi 30
XII. občinsko tekmovanje
Kaj veš o prometu 31
Državno tekmovanje
Kaj veš o prometu 32
Informacija o mednarodnem projektu VAMOS 33
23. evropsko prometno izobraževalno tekmovanje FIA 33

OTROŠKI KOTIČEK 34

DONATORJI
IN SPONZORJI 35



Spoštovane bralke in bralci!

Pred vami so težko pričakovane počitnice. Zdaj verjetno že veste, kako, kje in s kom jih boste preživali. Radi bi se imeli lepo, se odpočili, spoznali kaj novega, doživeli kaj posebnega. Preden se odpravite na pot, poskrbite za zavarovanje svojega doma, da ga ne bodo nepridipravi obiskali, medtem ko boste uživali ob morju ali kje drugje. Če boste svoj dopust preživali v tujini, ne pozabite na zdravstveno zavarovanje. In ne pozabite pripraviti svojega vozila, če se na pot odpravljate z njim. Zaradi varnosti. Naredimo vse, da ne bomo povzročili nesreče z vozilom, ki tehnično ni brezhibno. Na pot se odpravimo spočiti ne glede na to, ali je pot kratka ali dolga. Pozorni bodimo na čas potovanja, na izbiro poti, da se bomo izognili največjim gnečam, določimo si postanke. Takrat se pretegnimo, sprehodimo, se odpočijmo, da bomo lahko zbrano vozili naprej proti cilju. Bolje priti pozneje kot sploh ne! Med vožnjo bodimo še dodatno pozorni na namere drugih voznikov, za katerimi je morda tisti dan ali noč že veliko prevoženih kilometrov, pa kljub utrujenosti vztrajajo. Opozorimo jih na nek način, če opazimo, da je njihova vožnja le za trenutek nenavadna. Nikakor ne dovolimo otroku, pa če mu je še tako vroče v otroškem ali na zadnjem sedežu in če še tako težko sedi pripet pri miru, da bi nekaj časa sedel odpet, ker se bo morda malo ulegel, zaspa, ali se samo »lažje« igrati, ker bo imel več prostora in »svobode«. Če je tako, ustavimo avtomobil in naredimo počitek.

Vse mogoče tragedije se dogajajo okoli nas. Doma, na ulici, na cesti, vsepovsod. Veliko število teh povzroči nepremišljenost, razposajenost, brezbriznost, neučakanost, objestnost, neupoštevanje dogovorov in pravil, neznanje ... Dobro znamo zavarovati materialne dobrine, življenj pa ne. So res tako zelo poceni kot blago na totalni razprodaji? So slovenske ceste diskontna razprodaja življenj?

Želim Vam varno pot!

Mira Vidmar Kuret

Glasilo VARNA POT

Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Slavko Slak
Zvone Milkovič
Cvetka Škof
Mira Vidmar Kuret

Odgovorni urednik

Zvone Milkovič

Lektorica

Vanda Bedenk

Tehnično urejanje in oblikovanje

PANCOPY printstudio

Tisk

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

Naklada

600 izvodov

Naslov uredništva

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

ISSN 1580-6995

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

Navodila za pisanje člankov

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

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

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

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

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

Nove odstavke označite z dvojnimi presledkom med vrsticami.

Fotografije pripnite v jpg formatu ali pošljite original.

Število fotografij k vsakemu članku je največ pet.

Opravičilo za napako

Pri prejšnji številki je prišlo do nehotene napake pri številčenju glasila – ni bila št.: VIII/2 ampak VIII/1. Bralcem se opravičujemo.

Uredništvo

POROČILO O DELOVANJU SVETA ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU MOL V LETU 2007

Poročilo o doseženih ciljih in rezultatih dela v letu 2007

Zakonske in druge pravne podlage

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

Dolgoročni cilji

Osnovni cilji so bili usposabljanje otrok in mladostnikov ter ostalih udeležencev v cestnem prometu za varno vključevanje v promet in spoštovanje prometnih predpisov. Posebno pozornost pri takem usposabljanju so imeli mentorji – koordinatorji prometne vzgoje na osnovnih šolah, ki so bili izvajalci prometne vzgoje in nosilci aktivnosti. Poglavitni cilj je bil zagotavljanje pogojev za delo v osnovnih šolah na področju prometne vzgoje, pomoč mentorjem na osnovnih šolah in vzgojiteljem v vrtcih, svetovanje pri umirjanju prometa pred vrtci, osnovnimi šolami in ustanovami ter pomoč upravi MOL in osnovnim šolam pri zagotovitvi varnih poti v šolo in vrtec. Velika večina teh aktivnosti je potekala v okviru programa rednih dejavnosti, programa prometno-vzgojnih akcij, programa ostalih dejavnosti in programa na področju medobčinskega in mednarodnega sodelovanja.

Letni cilji

Letni program in cilji so bili usklajeni z dolgoročnim načrtovanjem Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL in Ministrstva za promet, Direkcije RS za ceste, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je predvsem pomenil 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.

Ocena uspeha, pri doseganju zastavljenih ciljev Glavni izdatki v višini 115.989,00 €, ki so bili popolnoma usklajeni s programom SPVCP MOL, so porabljeni namensko za izvajanje programa rednih dejavnosti (sodelovanje z vrtci, prometna značka, rumene rutice, kresničke in odsevni trakovi, kolesarski izpiti, zagotavljanje potrebne opreme za osnovne šole – oprema

šolskih kabinetov, priprava na izpite H-kategorije, šolska prometna služba, prostovoljna prometna služba, varna pot v šolo – ažuriranje načrtov varnih poti, varno kolo, prometni prti za vrtce, Občinsko in državno tekmovanje Kaj več o prometu in akcija Mentor) v višini 10.756,00 EUR, prometno-vzgojnih akcij (Vozimo pametno, Mladi v prometu, Bistro glavo varuje čelada, Hitro, je hitro prehitro, Stopimo iz teme – Bodi previden, Brezhibno vozilo je varno vozilo, tehnično urejanje prometa, Varna pot v šolo, delo s srednješolsko mladino, Alkohol ne hvala, Vključitev v akcije, raziskave in projekte MP DRSC SPVCP, Lutkarji in lutke v prometu, Varnostni pas – Vez z življenjem - PASAVČEK, Prometni dnevi na osnovnih šolah, Družinski maraton v sklopu Maratona Franja in ETM in DBA) v višini 52.766,00 EUR in za ostale dejavnosti (pisarniški material, založniške in tiskarske storitve, časopise, revije, knjige, telefon, izdatki za reprezentanco, računalniške storitve, hotelske in restavracijske storitve v tujini, državno in mednarodno sodelovanje, obisk razstav in sejmov, spletne strani in izdaja glasila Varna pot, sodelovanje z javnostjo, donacije, Center varne vožnje, Mednarodni seminar Globalna varnost, posveti tajnikov in predsednikov, VAMOS, program varnosti cestnega prometa MOL, preventivni radar, sodelovanje s SPV občine Škofljica in Brezovica, sodelovanje z MP DRSC SPVCP, ZŠAM ljubljanske regije, Policijsko upravo Ljubljana, avtošolami, Reševalno postajo, Gasilsko brigado, Rdečim križem Območno enoto Ljubljana, društvi, združenji), v višini 52.467,00 EUR.

Nastanek morebitnih nedopustnih ali nepričakovanih posledic pri izvajanju programa dela

Veljavni proračun se je v letu 2007 povečal za donatorska sredstva v višini 36.320,00 EUR.

Ocena uspeha pri doseganju zastavljenih ciljev v primerjavi z doseženimi cilji iz poročila preteklega leta

Zastavljene cilje smo uresničili.

Ocena gospodarnosti in učinkovitosti glede na predpisane standarde in merila

Opravljenе so bile nekatere prerazporeditve sredstev znotraj postavke zaradi dodatnih sredstev donatorjev in usklajevanja porabe po programski vsebini.

Ocena notranjega finančnega nadzora

Pregled delovanja in poslovanja s strani Službe za notranjo revizijo v letu 2007 ni bil opravljen.

Pojasnila na področjih, kjer zastavljeni cilji niso bili doseženi

Zastavljene cilje smo dosegli v celoti, z donatorskimi sredstvi še presegli.

Ocena učinkov poslovanja na druga področja

Delovanje Sveta je prispevalo k izboljšanju prometnih razmer, k večji socialni občutljivosti udeležencev v cestnem prometu in ugodnih kazalcih pri mrtvih in poškodovanih pri otrocih in mladostnikih na območju MOL ter k globalnim ciljem zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, ki neposredno vplivajo na ekološki sistem.

Programske usmeritve Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana so obsegale naloge s področja vzgoje in izobraževanja, umirjanja prometa in nadzora nad upoštevanjem prometnih standardov, ki so opredeljene v Zakonu o varnosti cestnega prometa. Te dejavnosti so potekale že dvanajsto leto v programu rednih dejavnosti, prometno-vzgojnih akcijah in drugih nalogah.

Sprejeta je bila Resolucija o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011 »Skupaj za večjo varnost«. V skladu z doseganjem ciljev in izvajanja ukrepov je bilo potrebno na lokalni ravni:

- sprejeti Program varnosti cestnega prometa z opredeljenimi cilji nosilci in nalogami,
 - izvajati naloge, ki se nanašajo na varen in nemoten promet na občinskih cestah,
 - podpirati dejavnosti Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu,
 - sodelovati z nosilci Programa varnosti cestnega prometa,
- kar se ni izvedlo zaradi lokalnih volitev in v zvezi s tem manjših aktivnosti na tem področju, razen organizacije dveh posvetov, kjer je bil predstavljen Nacionalni program in naloge za območje Mestne občine Ljubljana.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS je s 1. januarjem 2007 postal del Direkcije RS za ceste kot njena organizacijska enota. Naloge in vsebinska področja dela so ostala enaka kot prej. Vsebinsko sodelovanje se ni v zvezi s tem med Občinskimi sveti spremenilo razen novega naziva, na katerega se je bilo treba navaditi, in sicer: Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (MP DRSC SPVCP). Sedež je ostal isti, spremenile so se telefonske številke.

Redne dejavnosti

Kolesarski izpiti

Pod našim nadzorom so jih pripravili mentorji za prometno vzgojo za učence tretjih in četrtyh razredov osnovne šole. V teh razredih se otroci podrobneje seznanijo s kolesom, njegovo opremo in pravili vožnje. Pri izvedbi izpitov so šole sodelovale še s policijo, nekaterimi avto-moto društvi oz. avtošolami in Združenjem šoferjev in avtomekanikov ljubljanske regije.



Zagotovili smo ves potreben material za prometno vzgojo v osnovnih šolah in za opravljanje izpitov za kolo. Prometne vsebine so utrjevali s pomočjo zgoščenke. Zagotovili smo še zapisnike o pregledu koles, nalepke za varno kolo, odsevne jopiče, prometne stožce, odsevne trakove, odsevničke – kresničke, brošure, učbenike, knjige, poligone ...

Zgoščenka vsebuje računalniške simulacije učnih vsebin; vaje iz učnih vsebin, učne vsebine in izpit, katere so osnovne šole dobile direktno od Ministrstva za šolstvo, znanost in šport; SPVCP je še dodatno zagotovil učencem CD za vaje iz učnih vsebin in priročnik za mentorje ter navodilo za delo s priročnikom. Dodatno smo za nekatere šole zagotovili še nekaj zgoščenk.

Varna pot v šolo

Tudi letos je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana v sodelovanju s šolami, policijo, ZŠAM ljubljanske regije, Inšpektorat - Mestnim redarstvom, Mestno zvezo upokojencev (nekatera društva upokojencev) in prostovoljci – župan, načelniki MU MOL in donatorji, izpeljali v času od 3. 9. do 15. 9. 2007 akcijo Varna pot v šolo. Zagotovili smo varovanje otrok na kritičnih mestih, izobesili transparente, plakate in obešanke ter šolam zagotovili dodatne plakate in letake za opozorilo voznikom, da so šolarji spet na cesti.

Prostovoljci so se v večji meri vključevali s svojimi aktivnostmi kot leta prej. Sodelovalo je:

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

Ponovno smo dobili termine na oglaševalskem mestu City light (250 prostorov), da smo še dodatno opozorili na začetek šolskega leta.

Že štiri leta zapovrstjo sodelujemo z donatorji (Creativ Medija in Mercator) v akciji Lumpi na poti v šolo – pogodba se je iztekla.

Varno kolo

Na nekaterih osnovnih šolah smo preverili tehnično brezhibnost koles in jih opremili z nalepkami varno kolo.

Kresnička, odsevni trak

Kresnička, odsevni trak sta postala nepogrešljiva pripomočka otrokom v vrtcih, prvem in drugem razredu devetletke. Zagotovili so jo donatorji: Castrol – 3000, Zavarovalnica Triglav – 2000, Litostroj Jeklo – 1000, Grand Hotel Union – 1000, Nova Kuverta – 1000 in Bank Sparkasse – 500. Kresničke in odsevne trakove smo zagotovili tudi za druge udeležence v prometu – starejšim. Rumena rutica podnevi zagotavlja boljšo prepoznavnost, kresnička in odsevni trak pa ob zmanjšani vidljivosti in predvsem v nočnem času večjo vidnost.

Prometni prti za vrtce

Nekaterim vrtcem in osnovnim šolam smo za-

gotovili prometne preproge s prometnimi vsebinami za igro najmlajših in s tem pripomogli, da otrok z igro doživi prometne situacije.

Priprave na izpite H kategorije

V ta namen smo dali v uporabo kolo z motorjem, ki ga imamo na SPVCP, eni od avtošol v Ljubljani.

Občinsko tekmovanje Kaj več o prometu

V Osnovni šoli Prule smo 15. maja 2007 izvedli XI. občinsko tekmovanje Kaj več o prometu. Kolesarskega tekmovanja se je udeležilo 51 tekmovalcev iz 26 osnovnih šol, tekmovanja kolo z motorjem pa 2 tekmovalca iz 2 osnovnih šol. Sodelovale so tudi ljubljanske občine s 6 tekmovalci za kolo in 2 tekmovalca za kolo z motorjem iz 2 osnovnih šol.

Državno tekmovanje Kaj več o prometu

Pet naših najboljših tekmovalcev se je udeležilo 16. državnega tekmovanja Kaj več o prometu v Kranju dne 26. maja. V kategoriji kolo smo dosegli slabše rezultate kot leta prej. Z uvrstitvijo tekmovalcev v zlato sredino med 68 tekmovalci v kategoriji kolo smo bili povprečni, v kategoriji kolo z motorjem smo bili odlični, saj smo se uvrstili na peto mesto med 24 tekmovalci.

Rumena rutica

Rumene rutice smo s pomočjo Zavarovalnice Triglav preskrbeli vsem učencem prvih in drugih razredov devetletke. Tam, kjer zavarovalnica ni uspela zagotoviti rutic, smo te zagotovili na Svetu.

Sodelovanje z vrtci

Koordinirali smo republiški projekt in akcije, namenjene prometni vzgoji v vrtcih (Red je vedno pas pripet), sodelovali smo z nekaterimi vzgojitelji, zagotavljali ustrezno literaturo in potrebne didaktične pripomočke (prometni prti) ter umirjali promet pred nekaterimi vrtci.

Mentor: dobro delo mentorjev prometne vzgoje na ljubljanskih osnovnih šolah je za našo dejavnost zelo pomembno. Organizirali smo tako kot vsa leta prej strokovni seminar, posvet z mentorji, sprejem za mentorje v mesecu decembru in strokovno potovanje v prometno zgodbo urejeno evropsko mesto Berlin.

Preventivnovzgojne akcije:

Prometnovzgojne akcije je povezoval slogan Vozimo pametno, ki združuje prizadevanja za večjo prometno varnost, varnejše ravnanje udeležencev prometa predvsem glede hitrosti, vožnje pod vplivom alkohola in za večjo odgovornost pri zagotavljanju varnosti otrok v prometu.

Prvi globalni teden Združenih narodov za varnost na cestah

Po ocenah strokovnjakov na svetu vsako leto umre zaradi posledic prometnih nesreč od en milijon do milijon dvestotisoč ljudi. Število mrtvih se zaradi izjemnega porasta prometa in motornih vozil stalno povečuje in promet pomeni eno od največjih groženj za zdravje in življenje. Na podlagi resolucije Združenih narodov za večjo varnost v cestnem prometu sta Ekonomska komisija OZN za Evropo in Svetovna zdravstvena organizacija razglasila 23. do 29. april 2007 za

Prvi globalni teden Združenih narodov za varnost na cestah. Ta je bil usmerjen predvsem k ukrepom za večjo varnost mladih v cestnem prometu.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je organiziral v sodelovanju z MP DRSC Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu prireditve Ulice otrokom. Prireditve so potekale pred osnovnimi šolami na zaprtih prometnih površinah in sicer na OŠ Prežihovega Voranca, Vižmarje Brod, Ketteja in Murna, Narodnega heroja Maksa Pečarja in Oskarja Kovačiča. Prikazano je bilo vrsto aktivnosti na temo Otroci v prometu; pred OŠ Prežihovega Voranca smo imeli obisk ljubljanskega župana Zorana Jankovića.

Pred vsemi šolami smo predlagali upravi, da se zaprte površine uredijo kot cone umirjenega prometa, na katerih je dovoljena igra otrok in hitrosti do 10 km/h. Uprava je zadevo realizirala.

Bistro glavo varuje čelado

Donatorji so pomagali, da smo s kolesarsko zaščitno čelado opremili okoli 100 osnovnošolcev in nekaj vrtcev. Po nekaj čelad so dobile osnovne šole in nekateri vrtci že v prejšnjih letih. Dodano smo jih seznanjali z razlogi za nošenje čelade pri vožnji s kolesom ali kolesom s pomožnim motorjem (najpogostejše in najhujše poškodbe pri nesrečah kolesarjev so prav poškodbe glave) in s pravilno namestitvijo čelade na glavo.

Varnostni pas - vez z življenjem

Voznike in potnike v avtomobilih smo opozarjali na uporabo varnostnih pasov, ki rešujejo življenje. Za ponazoritev koristnosti uporabe varnostnih pasov in prikaz delovanja sil pri trku - nesreči smo občane, osnovnošolce in srednješolce poučevali o varni uporabi varnostnih pasov na napravi Zaletavček. To smo izvedli večkrat in to na vseh prometnovzgojnih akcijah, na prometnih dnevih na osnovnih šolah in na nekaj srednjih šolah.

Poleg tega smo predstavljali na vseh večjih akcijah in prireditvah naprave za prikaz fizikalnih zakonitosti pri trkih v prometu – naletne teže (tehtnice) naprave za preizkus reakcijskega časa (stopko) in preizkus alkoholiziranosti (alkotesterji) in mini avto za prikaz uporabe varnostnega pasu in otroških sedežev v avtu.

Akcija Pazi promet in manjše kolo

Za prometne kabinete osnovnih šol je bila ena od večjih in zahtevnejših nalog iz letošnjega programa dela Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL. Zaključili smo jo septembra 2007 v sklopu akcije Dan brez avtomobila – Teden mobilnosti, ki je potekal od 16. do 22. septembra 2007 na posebni prireditvi na Osnovni šoli Vič. Podelil jih je predsednik SPVCP v prisotnosti predstavnikov donatorjev, medijev in seveda predstavnikov ljubljanskih osnovnih šol, katerim je akcija sploh bila namenjena.

Pasavček – EUCHIRES (Mednarodni projekt)

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL že tretje leto sodeluje v mednarodnem projektu EUCHIRES, ki ga na področju RS koordinira in vodi Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Namen je spodbujanje pravilne

uporabe otroških varnostnih sedežev ter varnostnih pasov med vožnjo v avtomobilu. Otroci v Sloveniji poznajo akcijo pod imenom priljubljene figure Pasavček.

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

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

- za vrtce: 1 plakat – šolski koledar na skupino otrok v starosti 5–6 let v vrtcu (najstarejše skupine), 1 pogrinjek na vsakega otroka v starosti 5 – 6 let v vrtcih (najstarejše skupine), nekaj brošur za starše za vsako skupino ter nekaj gradiv za delo vzgojiteljev ter vodstva vrtca (plakati, brošure itd.);
- za osnovne šole: 1 plakat – šolski koledar za posamezen oddelek prve triade osnovne šole (1. do 3. razred) 1 letak – šolski koledar za vsakega otroka v prvih treh razredih OŠ, nekaj brošur za starše za posamezen oddelek nekaj gradiv za delo učiteljev ter vodstva šole (plakati, brošure itd.).

Projektno delo je po vrtcih in šolah potekalo v oktobru, novembru in decembru in se bo končalo predvidoma aprila 2008.

Število udeležencev iz Ljubljane je bilo: 10 vrtcev z 41 enotami z ok. 900 otroki in 20 osnovnih šol s 60 razredi in ok. 1320 učenci

Prometni dnevi na osnovnih šolah

Pri obelježevanju Tedna prometne varnosti smo naredili večjo vsebinsko spremembo že leta nazaj. Letos smo spodbudili mentorje in vodstva treh osnovnih šol, (OŠ Valentina Vodnika, OŠ Preserje, OŠ Sostro) da na šolah pripravijo Prometni dan. Ta večurna prireditev je vključevala različne prometnovzgojne vsebine (testi, risanje, oblikovanje v glini, predavanja, ogled filmov, računalniške simulacije prometnih situacij, uporabnost kolesarske čelade, razstave, predstavitve tehnične opreme itd.).

V sklopu maratona Franja

Festival kolesarstva kolesarska prireditev po Sloveniji smo soorganizirali v BTC Družinski maraton in zavarovali progo do Kresnic in nazaj. Pomagali smo na okrepčevalnih točkah dne 16. in 17. 6. 2007 na Malem in Velikem maratonu s sodelavci ZŠAM Ljubljanske regije, zavarovali tehnično progo oz. nudili tehnično podporo.

BODI preVIDEN

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije je skupaj z Ministrstvom za šolstvo in šport, Zavod RS za šolstvo in Ministrstvom za notranje zadeve zasnoval akcijo STOPIMO IZ TEME že nekaj let nazaj, katera se je preimenovala v akcijo BODI preVIDEN in je namenjena učencem četrtilih razredov, ki so svojim starim staršem, sorodnikom ali znancom poslali pismo, v katerem je bila poleg sporočila priložena tudi razglednica, ki je bila obenem kupon za žrebanje, katerega so starši, sorodniki ali znanci pošiljali na SPVCP RS. Vsaka šola je dobila dve pisemski ovojnicji, dva vložna lista in dve razgle-

dnici za vsakega učenca ter plakat BODI preVIDEN in zgibanke za vsak oddelek.

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

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

Akcija je del načrtovanih aktivnosti za večjo prometno varnost v Sloveniji v okviru Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa do leta 2011, ki tečejo pod okriljem Ministrstva za promet RS. Poleg tega pa je akcija tudi del prizadevanj Republike Slovenije za večjo varnost in zmanjšanje žrtev na cestah v okviru Evropske listine o varnosti v cestnem prometu, ki pravi: 25 000 življenj. Rešimo jih! V to akcijo je vključena tudi Mestna občina Ljubljana, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet s projektom ureditve cone omejene hitrosti.

Na podlagi predvidenega števila učencev po posameznih šolah je SPVCP MOL prejel gradiva za vsako šolo in za vsak razred kot komplet: dopis za ravnateljico ali ravnatelja, enak dopis za učitelje, zgibanke in plakate za šole, pisma, razglednice in zgibanke za učence. Na vsako šolo v MOL je poslan komplet, v katerem sta po 2 pisemski ovojnicji, dva vložna lista, dve razglednici in dve zgibanke za vsakega učenca ter plakat BODIpreVIDEN in zgibanke za vsak oddelek.

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

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL se je v akcijo dodatno vključil tako, da je zagotovil objavo plakata BODIpreVIDEN na 250 lokacijah city light v trajanju enega tedna in objavo spota v kinodvoranah Koloseja v trajanju dveh tednov pred vsako predstavo.

Novost v akciji je tudi napihljiv prenosni šotor – VIDKO, v katerem na jasen in preprost način

vsak udeleženec lahko preveri uporabo odsevnih teles v zatemnjenem prostoru.

Šotor si je možno sposoditi za potrebe preventivnovzgojnega delovanja na občinskem oz. mestnem nivoju.

Dan brez avtomobila

K evropskemu dnevu brez avtomobila se je Ljubljana letos pridružila osmič. Evropski dan brez avtomobila, 22. septembra je bil organiziran širše, tako da so aktivnosti potekale še pod nazivom Teden mobilnosti od 16. do 22. septembra, kjer smo pripravili Kolesarski dan po ljubljanskih ulicah in vključili stalne sodelavce v program: avtošole, Policijo, ZŠAM Ljubljanske regije, Šolo rolanja, VELO, TOP Stil, Rdeči križ, Zavod za zdravstveno varstvo Ljubljana, AMD Društva in nekatere donatorje. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL v sodelovanju z Ministrstvom za promet, Direkcijo RS za ceste in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS je pripravil predstavitev in preizkus posebnih naprav (posebne tehtnice, mini vozilo za preizkus uporabe varnostnih pasov), ki nazorno prikazujejo fizikalne zakonitosti in možne posledice trkov v prometu.

19. in 22. 9. 2007 smo v sodelovanju z družbo VELO in Kolesarskim centrom Bauer izvajali še brezplačni servis koles za mimoidoče na Prešernovem trgu (manjša popravila) in predstavljali varno kolo ter potrebno opremo.

S policijsko upravo Ljubljana smo izvedli odmevno akcijo Varno s kolesom v prometu z zaključkom na Policijski postaji Grič, kjer so izžrebanci nagradne igre prejeli priznanja iz rok župana in direktorja Policijske uprave ter si skupaj z svojimi razredi ogledali lutkovno igrice na temo prometa ter opremo policije, Reševalne postaje in Gasilske brigade.

Policijska uprava Ljubljana v sodelovanju SPVCP je ob začetku šolskega leta poslala prvim razredom osnovnih šol pobarvanko na temo Varno na poti v šolo in domov, v kateri je med drugimi bilo potrebno odgovoriti na nagradno vprašanje. Prispele odgovore je izžrebal predstavnik SPVCP na Policijski upravi Ljubljana. Zaključek s podelitvijo nagrad s strani predstavnika MOL in predstavnikov PUL je bil v decembru na Policijski postaji Grič.

40 dni brez alkohola

Slovenska Karitas je v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS in Zavodom za izboljšanje kvalitete življenja pripravila akcijo 40 dni brez alkohola, v katero se vključil tudi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.

Akcija 40 dni brez alkohola je namenjena vsem, ki trpijo zaradi bolezni, ki so posledica prekomernega uživanja alkohola in v zvezi s tem povzročene prometne nesreče na cestah in zaradi nasilja v družinah. Akcija je potekala od 21. februarja do 7. aprila 2007.

V akciji se je še posebej prizadevalo, da bi se širša javnost seznanilo, da je problem alkoholizma problem naše celotne družbe, ki je preveč tolerantna do pitja alkohola. S povprečno



popitimi 16 l čistega alkohola (za primerjavo je to približno 160 l vina) na leto, na prebivalca starejšega od 15 let, se Slovenija uvršča v sam evropski vrh po količini popitega alkohola, temu primerne so seveda tudi posledice na naših cestah, v družinah in na našem zdravju.

Otroški bazar

Med 14. in 16. septembrom je na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani potekal 2. Otroški bazar. Prireditelj je bila namenjena otrokom do 15. leta, staršem, učiteljem in vsem tistim, ki se v vsakdanjem življenju srečujejo z mladimi. Pripravili so raznovrsten program, tako da je vsak od njih našel nekaj zase.

Otroci so imeli možnost kreativnega izražanja v najrazličnejših ustvarjalnih delavnicah, kjer so ustvarjali iz odpadnega materiala, lončarili, risali in se izražali še na številne druge načine.

Na prireditvenem prostoru je SPVCP v sodelovanju z MP DRSC SPVCP in Tehniškim šolskim centrom Nova Gorica predstavil posebne tehnične prikaz naletne teže pri določenih hitrostih in zakaj moramo biti med vožnjo pripeti z varnostnim pasom, ustrezno in varno uporabo otroških varnostnih sedežev z možnostjo preizkusa različnih sedežev. Otrokom je bilo omogočeno, da se rokujejo in pogovarjajo z maskoto Pasavčka, obiskovalcem se je delilo preventivna gradiva, možno se je bilo preizkusiti na spretnostnem poligonu v vožnji s kolesom in slišati nekaj koristnih nasvetov, vezanih na preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Študentska arena

MP DRSC Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu se je tudi letos predstavil na prireditvi Študentska arena, ki poteka že osmič na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani.

Svet se je na Študentski areni predstavljal z demonstracijskimi napravami (tehnice za prikaz naletne teže, alkoskopi, naprave za reakcijski čas).

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL se je vključil kot partner v akciji MP DRSC Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Ostale naloge:

Ažuriranje načrtov - Varna pot v šolo

Šole so že izdelale načrte varnih poti v šolo, za katere jih spomnimo in prosimo, da jih sproti vsako leto tudi dopolnijo. Pri tem jim pomagamo s strokovnega in vsebinskega vidika. Velika večina mentorjev je potrdila naloge, ki so bile izdelane kot načrti varnih poti na seminarju in pridobila nazive za usposobljenost opravljanja kolesarskih izpitov. Novost je, da sta načrte varnih poti Mestna občina Ljubljana OPVIŠ skupaj s SPVCP objavili na spletni strani MOL-a pod domeno:

www.ljubljana.si/zemljevidi/izobrazevanje.

Pri tem je SPVCP sodeloval z Oddelkom za predšolsko vzgojo izobraževanje in šport pri izdelavi podlag za karte in v sodelovanju s šolami oblikoval novo podobo načrtov varnih poti.

Center varne vožnje

Prvi del centra – prva faza poligona za avto šole je bila zgrajena s strani JP Parkirišča. Kjer je SPVCP MOL predstavljal glavnega nosilca oz. pobudnika. Aktivnosti za izgradnjo II. in III. faze izgradnje poligona varne vožnje in spremljajočih objektov so prenesene na JP Parkirišča, ki je

pripravilo predstavitveni program za izgradnjo Centra.

Program varnosti cestnega prometa MOL

V skladu z evropskimi usmeritvami je bilo potrebno pripraviti novi Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 – 2011 Skupaj za večjo varnost. V skladu s tem bo potrebno sprejeti Program varnosti cestnega prometa MOL, ki se bo nanašal na področje cestne infrastrukture, področje izobraževanja, preventivnih akcij, propagandnih programov in obveščanja javnosti, represivnih ukrepov za izvajanje mestnega odloka, zbiranje podatkov o prometnih nesrečah, identifikaciji nevarnih mest, odsekov ali območij ogroženih skupin, analizi stanja, načrtovanju ukrepov, vrednotenju ukrepov, izvajanju ukrepov, opazovanju učinkov in vrednotenju rezultatov so poudarki, ki bodo zagotovili večjo prometno varnost na cestah v Mestni občini Ljubljana. Naloga Sveta je koordinacija, ki ni bila uspešno zaključena zaradi lokalnih volitev, zato bo potrebno narediti več aktivnosti v letu 2008. 15. 2. 2007 je MP DRSC SPVCP s svojimi sodelavci organiziral posvet, kjer je predstavil glavne poudarke Nacionalnih ciljev resolucije Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 do 2011 ter cilje in metode dela za območje Policijske uprave Ljubljana, župane, odgovorne v občinah za prometno varnost in nekatere inštitucije in društva ter združenja.

V zvezi s tem je bil organiziran strokovni posvet dne 12. aprila, ki je bil posvečen Nacionalnemu programu varnosti cestnega prometa na lokalni ravni v Ljubljani. Posvet je organiziral SPVCP MOL v sodelovanju z MP DRSC SPVCP in se je predstavilo glavne poudarke ciljev iz Resolucije Nacionalnega programa od leta 2007 do 2011, predvsem pa oblike, metode in vsebine dela na lokalni ravni.

Predstavljene so bile teme: Varnostna ocena s področja varnosti cestnega prometa na področju PU Ljubljana s poudarkom na Mestni občini Ljubljana, Evropski akcijski program in Resolucija o nacionalnem programu za obdobje 2007 do 2011, obdobjni načrt aktivnosti in letu 2007 ter izvajanje programov na lokalni ravni.

Posveta se je udeležilo okoli 70 udeležencev, in sicer predstavniki SPVCP MOL, mentorji osnovnih šol, predstavniki policijskih postaj, nevladnih organizacij, avtošol in drugih.

Varna pot v šolo po zimskih počitnicah

V sodelovanju s Policijsko upravo Ljubljana, ZŠAM ljubljanske regije in Mestnim redarstvom ter prostovoljci, smo zagotovili več varnosti na poti v šolo v prvih dneh po koncu zimskih počitnic na nekaterih osnovnih šolah.

GlasiLO VARNA POT

V skladu z željo, da se obstoječi program prometne vzgoje obogati, razširi, vnese novih spoznanj ter tako uporabi tudi drugačen način komunikacije, se je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL odločil za izdajo glasila VARNA POT. Čas, katerega živimo, zahteva več znanja, informacij, vedenj in spoznanj, kar je novo nastalo glasilo prav gotovo prineslo, saj ga redno izdajamo na 30 do 36 straneh v štirih izdajah na leto v nakladi 600 izvodov že sedmo leto.

Akcija mladi v prometu - delavnice na srednjih šolah

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana se je vključil v akcijo MLADI V PROMETU, ki jo je pripravil MP DRSC Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in je predvsem namenjena dijakom III. oz. IV. letnika srednjih šol. Uspešno smo delovali s projektom na nekaj srednjih šolah v Ljubljani.

Prvi svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč

V začetku novembra se je na tiskovni konferenci predstavil novoustanovljeni Zavod varna pot, katerega osnovna vizija je združevanje žrtev prometnih nesreč in njihovih svojcev ter priprava različnih akcij in aktivnosti, ki bi v prihodnosti opozarjale na problematiko žrtev prometnih nesreč in v zvezi s tem zmanjševanje teh na slovenskih cestah.

Skupaj z Zavodom varna pot smo na Tromostovju v Ljubljani dne 17. novembra organizirali prižiganje svečk s krajšim predstavitvenim programom kot obeležitev Svetovnega dne spomina žrtev prometnih nesreč. Dan je bil posvečen spominu na številne sorodnike, prijatelje in znance, ki so svoja življenja izgubili v prometnih nesrečah. S tem se je želelo okrepiti zavezo, da je potrebno storiti vse za preprečitev nadaljnjih tragičnih in nesmiselnih izgub življenj na cestah v svetu.

Knjižica Prvi koraki v svetu prometa

V sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije smo poslali vsem osnovnim šolam prenovljeno knjižico PRVI KORAKI V SVETU PROMETA, ki je namenjena staršem in učencem, ki so v jeseni prišli v prvi razred devetletke.

Sodelovanje med SPVCP MOL in SPV Brezovica ter SPV Škofljica

V zvezi s pobudo Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu občine Brezovica za sodelovanje s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL smo že peto leto podpisali pogodbo o sodelovanju in tretje leto pogodbo z občino Škofljica ter v pogodbi opredelili naše aktivnosti in potrebna finančna sredstva. Na ta način smo vključili dve osnovni šoli občine Brezovica in eno osnovno šolo občine Škofljica v naše aktivnosti, ki jih izvajamo na osnovnih šolah MOL.

Podobnega sodelovanja si želeli SPV Velike Lašče; aktivnosti so bile začete koncem leta.

Skupaj z Jumicar Slovenija

smo na osnovnih šolah izvedli nekaj akcij, ki so spodbujale otroke k večji rabi zaščitnih sredstev, predstavljali varno in pravilno hojo, udeležbo potnikov v avtomobilu in aktivnega udeleženca prometnega dogajanja na mini prometnem poligonu. V sklopu tega se je začel projekt Kolesarček, ki je namenjen najmlajši populaciji otrok v vrtcu in na začetku osnovne šole.

Preventivni radar

Radarska tabla, ki je namenjena preventivnim akcijam za umirjanje hitrosti, se je dobro obnesla. Eno smo kupili na Svetu, 10 preventivnih radarjev je dodatno kupila uprava (OGJSP), eno je še posebno zagotovil donator, ki je stalno locirana v centru mesta, dva radarja nam je na razpolago dala Javna razsvetljava d.o.o. Na ta način uspešno zbiramo elemente za urejanje prometa in umirjamo promet predvsem pred osnovnimi

šolami in vrtci. Lokacije postavitve predlaga Komisija za tehnična vprašanja Sveta.

Oprema šolskih kabinetov

Na posvetu z ravnatelji osnovnih šol smo leta nazaj predstavili med drugimi tudi idejo o opremitvi šolskih prometnih kabinetov, v katerega sodi poligon, kolo, prometni vzgojni material, prometna magnetna tabla, odsevna telesa, telovniki, prometni prti, modeli semaforjev in podobno. Letos smo v kabinete poleg treh koles, poligona, prometnovzgojnega materiala, prometnih kolesarskih magnetnih tabel, stojala za servis koles in priročnike za mentorje ter zgoščenke za učne vsebine za učenje, semaforja, komplet prometnih znakov z odsevnimi telovniki in komplet stožcev, letvice (lesene in PVC) za simulacijo prometnih vsebin in križišč, kompleta prometnih znakov in lesenega semaforja, podelili še eno kolo in priročnik Pazi promet, Tehnične založbe Slovenije.

Tako sodobno urejen prometni kabinet imajo že na nekaterih osnovnih šolah.

Mednarodni projekt VAMOS (Volunteers always o the move to better road safety) je mednarodni projekt, ki ga podpira EU. Glavni namen projekta je vzpostavitev delovanja preventivnih aktivnosti na lokalni ravni in prostovoljnega dela na področju prometne varnosti. Seminar VAMOS je potekal na Brdu pri Kranju od 30. maja do 7. junija 2007 in je bil namenjen koordinatorjem prostovoljnega dela na lokalni ravni v posameznih državah. Na seminarju je bilo 50 predstavnikov iz Slovenije in ostalih držav. S strani SPVCP MOL je bil udeleženec seminarja sekretar SPVCP.

Udeležence seminarja je v Mestni hiši sprejel predsednik SPVCP MOL Slavko Slak.

Drugi del seminarja je potekal v dveh delih od 21. do 24. novembra 2007, kjer so bila predstavljena nekatera pomembna teoretična znanja in predstavitev premerov dobre prakse, s predstavitev med drugimi SPVCP MOL in drugega dela, ki je potekal od 3. do 4. decembra, kjer je potekalo delo v skupinah, kjer so se oblikovali konkretni programi dela za leto 2008.

Seminar je bil namenjen za lokalno raven in za spodbudo strokovnega dela ter vključitev čim širšega kroga ljudi, ki želijo pomagati, da bi se skupaj izboljšala prometna varnost na cestah. Projekt bo po predvidevanjih trajal do konca julija 2009.

Predlagalo se je, da v lokalnih okoljih razmislimo o možnostih sodelovanja v projektu ter poznejših aktivnostih pri izvajanju prostovoljnega dela na lokalnem nivoju. SPVCP MOL se bo vključil v projekt VAMOS.

Predstavitev Evropske listine o varnosti v prometu

27. marca je potekala v Sloveniji predstavitev Evropske listine za varnost v cestnem prometu, ki jo je organiziralo predstavništvo Evropske komisije v Sloveniji. Cilj Evropske listine je, da se do leta 2010 v EU zmanjša število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah za 25.000 življenj s sloganom 25 000 življenj, rešimo jih! Med prvimi tremi podpisniki je bila tudi Mestna občina Ljubljana. Predstavitev v zvezi s tem je podal predsednik SPVCP MOL. Ostala dva podpisnika sta

bila SPVCP RS in AMZS.

Ob koncu predstavitve je potekal slovesen podpis listine s strani nekaterih uglednih podjetij in institucij v Sloveniji.

Posvet tajnikov in predsednikov

V okviru Dnevoiv zaščite in reševanja 2007 smo bili 19. oktobra 2007 udeleženci strokovnega posveta predsednikov in tajnikov občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je bil v Novi Gorici.

Na posvetu smo obravnavali predvsem tematično postavitev in vzdrževanja prometne signalizacije, zaznavanje ceste in njenega okolja ter regeneracijo SPVCP na lokalni ravni.

Udeleženci so si ogledali vsebine, prikazane na Dnevu zaščite in reševanja ter prikaz inštruktorjev varne vožnje, kakšne so poti ustavljanja pri hitrosti 30 in 50 km na uro glede na različne podlage, kot so mokro, suho in poledenelo vozišče. V sklopu tega so demonstratorji prikazali tudi uporabo učinkovitega sistema zaviranja ABS.

Posvet z mentorji in zaključek leta

9. 11 in 12. 12. 2007 smo organizirali posvet z mentorji, kjer smo predstavili vsebine pri prometni vzgoji in projekt EUCHIRES, aktivnosti, vezane na prometne predpise – uporaba predpisov v nekaterih akcijah Sveta s poudarkom na sodelovanju osnovnih šol, predstavitev prometne varnosti na področju MOL s strani PU Ljubljana ter se pogovorili o preteklem obdobju in načrtali naloge v novem planskem obdobju za leto 2008.

Na koncu smo se zahvalili mentorjem, članom sveta in ostalim sodelavcem za pomoč pri realizaciji programa v letu 2007 in podelili priznanja dosedanjim članom sveta, ki so s svojim delom pomagali k uveljavljanju in delovanju Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Z Rdečim križem Slovenije

Območno združenje Ljubljana smo sodelovali v akciji Samo eno življenje imaš – pazi nase v OŠ Nove Fužine in bili partnerji v akciji Prva pomoč – Pomagam prvi.

Podelitev priznanj

Predlagali smo podelitev nekaj priznanj Vzorni voznik, katerih še niso, zaradi reorganizacije MP DRSC SPVCP, izročili članom ZŠAM ljubljanske regije in ostalim prejemnikom. Sodelujočim mentorjem v akcijah Sveta smo napisali potrdila o sodelovanju.

Razdelili smo knjižico Kdo ima prednost?, ki jo je izdala Primotehna iz Maribora, ki prijazno ponuja znanja na prometnem področju, ki jih moramo osvežiti, prinaša izkušnje strokovnjakov, kako ravnati in kaj lahko storimo, da se izognemo prometnim težavam.

Označevanje postajališč šolskih prevozov

Na predlog Komisije za tehnična vprašanja smo upravi predlagali ustrezno označitev postajališč šolskega prevoza na več lokacijah na šolah, ki imajo organiziran šolski prevoz.

Priprava osnutka samostojnega Odloka o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je bila na podlagi ZVCP narejen že v letu 2005. V skladu s pripombami MOL MU so potekala usklajevanja še s Pravno službo in

je dokončno oblikoval predloga Odloka, ki je bil sprejet na Mestnem svetu.

Ponovno imenovanje Sveta

po reorganizaciji lokalne uprave na podlagi samostojnega odloka o delovanju Sveta je narekovalo sklic konstitutivne seje Sveta v mesecu juniju.

Sklicana je bila Komisija za tehnična vprašanja, in sicer trikrat, kjer se je predlagalo upravi precej rešitev za urejanje prometa, predvsem umirjanje in izboljšanje prometnih situacij.

Komisija za vzgojno delo se je sestala trikrat in obravnavala problematiko, vezano na prometno vzgojo in akcije Sveta ter podelitev priznanj.

Bili smo udeleženci posveta Turistične zveze Slovenije, kjer je bil obravnavan razvoj kolesarskega sistema, vezanega na turistično dejavnost, in razvoja prometnega sistema kolesarstva, kolesarjenje in predstavitev kolesarskih programov, kolesarske infrastrukture in kolesarjenja v funkciji rekreacije in zdravja. Predstavljena je bila Nacionalna strategija razvoja kolesarstva, kolesarjenja in turizma, kolesarstva v Sloveniji in primeri dobre prakse.

Cilj izvajanega programa 2007 je bil zagotoviti večjo varnost v cestnem prometu. Izvajanje je temeljilo na izobraževanju in ozaveščanju za zmanjševanje števila nesreč in njihovih posledic, posebej, da med temi ne bi bilo otrok. Pri tem je bilo potrebno vzpostaviti strokovno, usklajeno, učinkovito in usklajeno delo ter nadzor na področju prometne varnosti v Mestni občini Ljubljana.

Glede na sprejete cilje nam je v letu 2007 zlasti ob začetku leta, ko se je oblikoval nov proračun, primanjkovalo sredstev, katera smo dopolnili v sodelovanju z uspešnimi ljubljanskimi gospodarskimi družbami in ustanovami v obliki donacij in s ponovno zagotovitvijo sredstev, ki so pomotoma izpadla pri rebalansu in bila na ta način zmanjšana. Vse donatorje smo v skladu s prispevki in pogodbami objavljali redno v glasilu Varna pot.

Vse zastavljene naloge iz programa smo v celoti realizirali, z dodatnimi sredstvi donatorjev še presegli, in upamo, da bomo lahko podobno naredili v naslednjih letih, saj so proračunska sredstva iz leta v leto ista oz. relativno jih je manj. Povezovanje prometnovzgojnega dela poteka predvsem na nivoju MP DRSC Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in na lokalni ravni med nekaterimi novo nastalimi občinami (Brezovica, Škofljica). Vse več je želja, da se to sodelovanje razširi še na ostale občine, strokovne organizacije in ustanove, v teku je sodelovanje z občino Velika Lašče.

Za celotne aktivnosti, ki smo jih opravili v skladu s programom dela in dodatnimi nalogami, smo porabili vsa planirana sredstva na proračunski postavki 016003 v višini 115.989,00 €, od tega je bilo pridobljenih donatorskih sredstev v višini 36.320,00 €.

Tajnik Zvone Milkovič



CESTNE NESREČE TRAKTORISTOV

Kmetijski inštitut Slovenije je 26. junija 2008 podpisal Evropsko listino o varnosti v cestnem prometu. Cilj te vseevropske akcije je zmanjšanje števila smrtnih žrtev na cestah vsaj za 50% do leta 2010.

Oddelek za kmetijsko tehniko na Kmetijskem inštitutu Slovenije je predložil program svojih dejavnosti na področju varne uporabe traktorjev in drugih kmetijskih strojev. Organizirali bomo seminarje (delavnice) na temo varnosti traktoristov. Širšo javnost pa bomo s to problematiko seznanjali preko medijev in preko svoje spletne strani www.kis.si, kjer že deluje podstran Varo s traktorji in kmetijskimi stroji. Po dostopnih informacijah je Kmetijski inštitut Slovenije edino podjetje v Sloveniji iz področja kmetijstva, ki je podpisalo to listino, verjetno pa tudi eno redkih iz te panoge v Evropi.

Za te aktivnosti smo se odločili zato, ker so vzniki traktorjev napotke za varno delo s traktorjem dobili le ob opravljanju šoferskega izpita, nato pa se običajno tovrstno izpopolnjevanje konča. Nesreče traktoristov pa se »redno« dogajajo. Traktor sicer spada med vozila; v Sloveniji je po podatkih Popisa kmetijstva 2000 preko 108.000 traktorjev. Konec lanskega leta je bilo registriranih samo nekaj več kot 88.000 traktorjev. Ostali ne gredo skozi redne tehnične preglede (kakršni koli že ti so). Potencialno so torej v manj ustreznem tehničnem stanju, kar lahko vpliva na pogostnost nesreč, kjer je vključen traktor. Po anketi Kmetijskega inštituta Slovenije pa je celo 10 % traktorjev brez kakršne koli zaščitne (varnostne) konstrukcije – kabine ali loka.

Traktor sicer v osnovi služi kot energetsko pogonska enota za različna dela v kmetijstvu in gozdarstvu. Večino delovanja opravijo na njivah, travnikih (izven cestnih področjih), za transport pa morajo uporabljati tudi prometnice – javne ceste, kjer mora biti traktor in priključek skladen s cestnoprometnimi zahtevami. Seveda morajo traktoristi svoje traktorje voziti na cestah v skladu s cestnoprometnimi predpisi. Navzlic temu pa se nezgode dogajajo in tu bi nekaj rekli še o traktorskih cestnih nesrečah, ki so se zgodile leta 2007 v Sloveniji. Ob tem je potrebno poudariti, da se traktoristom dogajajo tako delovne nezgode kot cestne (prometne) nezgode. Delovne nezgode se zgodijo izven ceste – se pravi na travniku, nji, vi, gozdu. Do nesreče pride zaradi npr. premo- kre podlage, zdrsa, prevelikega nagiba terena (naklona), nepravilnega obvladovanja traktorja itd. Cestne nesreče pa so dejansko nezgode na cestišču, kjer je bil traktor oziroma traktorist vključen v nezgodo – nesrečo.

V letu 2007 je bilo v Sloveniji na cestah po podatkih policije 240 nesreč, kjer je bil vključen traktor. Od tega je bilo 89 traktoristov (37,1 %) udeležencev nesreč, 151 traktoristov (62,9 %) pa povzročiteljev nesreč. V nesreče je bilo vključenih le 5 ženskih voznic (kar je 2 %), 98

% pa je bilo moških. Moški udeleženci – traktoristi so bili v povprečju stari 41 let, moški povzročitelji pa 47 let. Najmlajši udeleženec je imel 15 let, najstarejši pa 73 let. Med povzročitelji nesreč je najmlajši imel 18 let, najstarejši pa že spoštljivih 82 let. Ženske traktoristke so v povprečju 9 let mlajše od moških.

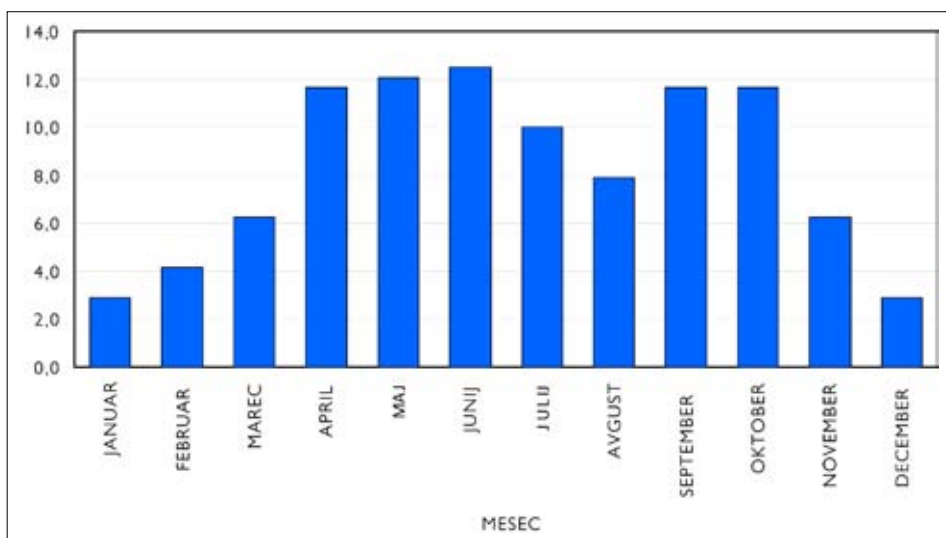
Od 240 nesreč se je za traktoriste končalo kar 74,2 % nesreč brez poškodb, 3,8 % je bilo nesreč, kjer so traktoristi imeli hude poškodbe, 13,3 % nesreč pa se je končalo s lažjimi poškodbami. Smrt traktorista kot posledica cestne nesreče je nastopila v 2,1 % nesreč oziroma v petih primerih. 6,7 % nesreč je bilo dodatno brez poškodb, opravljen je bil le uradni zaznamak Policije.

Največ traktorskih nesreč se dogaja v glavni delovni sezoni (od aprila pa do oktobra). Če pa pogledamo glede na čas, je bilo največ (14 %) nesreč s traktorjem povzročenih okrog 19. ure zvečer. Kar 62 % vseh traktorskih nesreč se zgodi na cestah v naseljih, 38 % pa izven naselja.

42 traktoristov od 240 vključenih v obravnavo je vozilo pod vplivom alkohola, kar je 17,5 %.

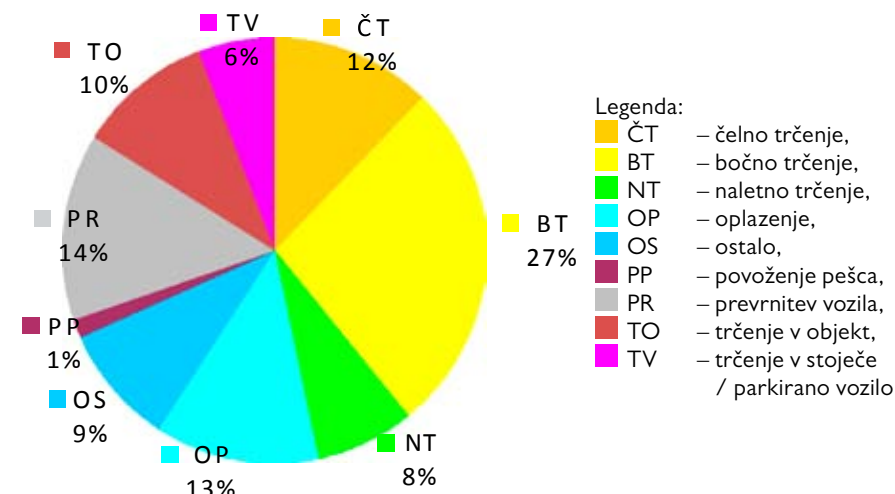
12 jih je bilo med udeleženci nesreč, 30 pa med povzročitelji. Če izrazimo v procentih, je bilo 13,4 % udeležencev pod vplivom alkohola, med povzročitelji nesreč pa kar 19,9 % ljudi. Med udeleženci je bil rekorder s 1,31 g alkohola/kg telesne mase, med povzročitelji pa je rekorder pri alkokotestu imel 1,56 g alkohola/kg telesne mase. Med povzročitelji je bilo kar 7 udeležencev, ki so imeli več kot 1 g alkohola/kg telesne mase.

Če pa se osredotočimo na današnje Mestno občino Ljubljana, potem so bile v letu 2007 na tem območju tri cestne nesreče, kjer je bil vključen tudi traktor. Dva traktorista sta bila povzročitelja nesreč, tretji pa je bil udeleženec v nesreči. Razveseljivo je, da nihče ni vozil traktorja pod vplivom alkohola. Vsi traktoristi so bili moškega spola, povprečno stari 69 let, vo- zniški izpit za traktor pa so imeli dobrih 24 let. Dve nesreči sta se zgodili maja, ena pa marca. Ura nesrečnega dogodka je bila pri dveh okoli 20. ure zvečer, tretja pa se je zgodila ob 12.



Graf 1: Delež traktorskih nesreč v % glede na koledarski mesec

27,1 % je bilo bočnega trčenja, veliko je tudi prevrnitev traktorjev na cesti (kar 14,2 %), čelna trčenja in oplazenja pa sta skoraj enako zastopana vsak z dobrimi 12 %.



Graf 2: Deleži posameznih tipov prometnih nesreč s traktorji ne glede na to ali je udeleženec ali povzročitelj.

Your commitment counts

25 000
LIVES TO SAVE
European Road Safety Charter
www.erscharter.eu

Kmetijski inštitut Slovenije - Agricultural Institute of Slovenia
has signed the European Road Safety Charter and thereby commits to share the responsibility for road safety in Europe.



Slika 1: Kmetijski inštitut Slovenije se je s podpisom Evropske listine o varnosti v cestnem prometu zavezal za preventivne dejavnosti na področju varnega dela s traktorji

uri. Dve nesreči sta se zgodili v naselju, tretja pa izven naselja. Dva traktorista sta imela hude poškodbe, eden pa jo je odnesel brez poškodb. Smrtnih cestnih nesreč traktoristov na območju Ljubljane v letu 2007 »hvala bogu« ni bilo.

mag. Tomaž Poje
Kmetijski inštitut Slovenije
E-mail: Tomaz.poje@kis.si



Slika 2 in 3: Na Tomačevski cesti (pa tudi drugje v Ljubljani) lahko na cesti srečamo traktorje, ki niso ustrezno opremljeni - nimajo varnostnega loka ali kabine, niso registrirani (s tem pa tudi ne tehnično pregledani).



Slika 4 in 5: Cestne nesreče s traktorji se vedno ne končajo dobro.

DELO
ponedeljek, 17. 3. 2008
kronika@delo.si

17.3.08

NA KRATKO

Padla pod traktorski priklopnik
MIRNA PEČ – V soboto ob 13.45 je na lokalni cesti pri naselju Jablan v prometni nesreči umrla 16-letna potnica na traktorju. Triinštiridesletni voznik iz okolice Mirne Peči je vozil kmetijski traktor s priklopnikom iz naselja Šranga proti naselju Jablan pri Mirni Peči. Ko je pred naseljem Jablan peljal po blagem klancu navzgor, je 16-letnica iz okolice Mirne Peči, ki je stala na povezovalnem drogu priklopnice in se držala za traktor, zdrsnila in padla pod priklopnik. Zaradi hudih poškodb je na umrta kraju nesreče.

NA KRATKO

Nezgodar traktorista
DOBRNA – V ponedeljek jutraj je 32-letni traktorist vozil po lokalni cesti od Socke proti Dobrni. V Zavrhu nad Dobrno je v blagem desnem ovinku zapeljal v levo navzdol po brežini, najprej treščil v več dreves, nato pa še v betonske stebre gnojne jame in se hudo ranil.

S traktorjem treščil v gospodarsko poslopje
VOJNIK – Na dovozni cesti v Pristavi se je v ponedeljek ob 19.20 hudo poškodoval 73-letni traktorist. Med vožnjo po klancu navzdol je v desnem ovinku zapeljal v levo z dovozne ceste in treščil v tramove gospodarskega poslopja. Zaradi hudih poškodb so ga z reševalnim vozilom odpeljali na zdravljenje v celjsko bolnišnico.

Obležal pod traktorjem
RADLJE OB DRAVI – Zunaj Remšnika se je v soboto v prometni nesreči hudo poškodoval 57-letni domačin. S traktorjem se je peljal od Remšnika proti Vasi in na ravnem delu ceste zapeljal v levo čez rob strme nabrežine. Traktor se je prevrnil in treščil ob električni drog. Po prevračanju je voznik obležal pod varnostno kabino traktorja. Zaradi hudih poškodb so ga reševalnim vozilom odpeljali na zdravljenje v slovensko bolnišnico. Policisti so ugotovili, da je vozil opit.

Slike 6: Traktoristi v dnevne časopise običajno zaidejo le v Kroniko, kjer so na kratko opisane njihove take ali drugačne nezgode.



VINJETA

Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o javnih cestah za vožnjo motornih koles, osebnih in kombiniranih vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 3500 kg, določa uporabo vinjete, in sicer po avtocestah in hitrih cestah v RS, ki jih upravlja in vzdržuje DARS d.d. Vinjetni sistem se je uveljavil s 1. julijem 2008 z namenom izboljšanja pretočnosti prometa in zmanjšanja emisij v okolje na območju cestninskih postaj. Je prehodni sistem plačevanja cestnine in bo veljal do vzpostavitve elektronskega sistema cestninjenja.

na veljavnost, če je datum veljavnosti vinjete že potekel ali če je bila že uporabljena na drugem vozilu. Voznik, ki uporablja tako vinjeto, je storil prekršek, ki se kaznuje z globo od 300 do 800 evrov. Zlorabo vinjet bodo ugotavljali cestninski nadzorniki. Ti bodo poleg izdajanja plačilnih nalogov izločili vozilo iz prometa, dokler voznik ne bo plačal cestnine oz. kupil vinjete. Če tega ne bo hotel storiti, mu lahko cestninski nadzornik z namestitvijo lisic na vozilo prepreči nadaljnjo vožnjo. Stroške namestitve bo moral plačati cestninski zavezanec. Lisice bo mogoče odstraniti šele po nakupu vinjete oz. plačilu cestnine.

Z uvedbo vinjete Slovenija ravna v skladu s smernicami Evropske unije na področju pro-

meta. Uporabniki naj bi plačali čim večji delež stroškov, ki jih povzročijo s transportom ljudi in blaga po avtocestah. Promet iz preobremenjenih avtocest bi se moral preusmeriti na manj obremenjene železnice in druge javne prevoze ter tako bolj varovati okolje.

Viri:

Požanel, Blaž. Nalepke namesto denarja.

V Motorevija, julij-avgust 2008.

Spletna stran <http://www.cestnina.si>, 3. 7. 2008.

Spletna stran <http://www.bos.zrc-sazu.si>, 3. 7. 2008

Beseda vinjeta je nekdaj pomenila nalepko z majhno risbo ali naslovom izdelovalca oz. trgovca, ki je bila nalepljena npr. na stekleničko z zdravili. V literarnem pomenu je vinjeta dekadencična, impresionistična, zlasti Cankarjeva črtica. Danes pomeni vinjeta majhno, preprosto okrasno risbo na začetku ali koncu besedila. Pomeni pa tudi cestninsko nalepko, namenjeno plačevanju cestnine. Uporaba vinjete je obvezna za dvosledna motorna vozila in enosledna motorna kolesa, katerih največja dovoljena masa ne presega 3,5 t. Vožnja preko cestninskih postaj tako poteka ob omejeni hitrosti (največ do 40 km/h), vendar v prostem prometnem toku. Cestninske kabine na glavnih (sredinskih) prometnih pasovih bodo postopoma odstranjene. Na robnih stazah cestninskih postaj pa bodo tovornjaki, avtobusi in druga vozila, težja od 3500 kg, še vedno lahko plačevala cestnino na klasični način.

Z uporabo vinjete vozniki dokazujemo, da smo plačali predpisano cestnino za vse cestninske ceste. Vinjete ni potrebno imeti, če z vozilom nikoli ne bomo zapeljali na cestninsko cesto. To pa bo težko. Daljše razdalje v Sloveniji je težko prevoziti, ne da bi zapeljali na avtocesto ali hitro cesto. Kot cestninska cesta je sedaj določena tudi Ljubljanska obvoznica.

Ker se je vinjeta uvedla s 1. julijem, lahko zdaj kupimo le polletno vinjeto. Čas veljavnosti le-te mora biti označen z ustreznim luknjačem, ki z luknjanjem označi dan in mesec nakupa. V nasprotnem primeru je vinjeta neveljavna. Veljavnost letne vinjete ne bo določena z dnevom nakupa, ampak bo ne glede na datum nakupa veljala do konca meseca januarja 2010. In kje lahko vinjeto kupimo? Na domačih bencinskih servisih in na bencinskih servisih v sosednjih državah, v poslovalnicah domačega in tujih avtomobilskih klubov, v poslovalnicah Pošte Slovenije in še kje. Vinjeta mora biti na vozilu pravilno nameščena, in sicer levo zgoraj na notranji strani vetrobranskega stekla. Biti mora jasno vidna z zunanje strani in ne sme zmanjševati vidnega polja voznika. Na motornih kolesih jo je potrebno namestiti na vidni del motornega kolesa, ki ga ni mogoče odstraniti. Pri nameščanju vinjete je potrebno upoštevati navodila na njeni hrbtni strani. Vinjeta je neveljavna, če na vozilu ni nalepljena na predpisan način, če na polletni vinjeti ni označena nje-



Nova ureditev na cestninskih postajah (vir: DARS d.d.)



Vir: DARS d.d.

POČITNIŠKA POTEKANJA PO SLOVENIJI

Med prihajajočimi počitnicami bo več priložnosti za potepanja po naši lepi domovini. Morda veste, da je v Sloveniji urejenih več tematskih turističnih poti? Te omogočajo odkrivanje novih zanimivih krajev, spoznavanje naravnih in kulturnih znamenitosti ter srečanja s prijetnimi ljudmi. Stopimo na pot, sami ali pa v družbi, in postanimo raziskovalci svoje dežele.

Smaragdna pot zaznamujeta reki Soča in Idrijca ter dolina Trenta. Reka Soča izvira v kraškem izviru pod Vrščem v Julijskih Alpah, nato pa teče po gorski dolini Trenti proti JZ, čez Bovško kotlino do Žage in nato skozi ozko deber do Kobarida. V svojem zgornjem toku je zelo pomembna za turizem, predvsem za vodne športe, kot so kajakaštvo, rafting, soteskanje, ribolov, pa tudi za pohodništvo in vzpone na vrhove Julijcev. Po barvi njene vode je ta pot dobila svoje ime. Od Kobarida do Mosta na Soči teče reka po širši dolini. Pod pomolom, na katerem stoji večji del naselja, se zlije s svojim levim pritokom – Idrijco. Soča pri Solkanu vstopi v Furlansko nižino in nato do svojega izliva v Tržaški zaliv teče po italijanskem ozemlju. Na Smaragdni poti je pripravljenih več lokalnih tematskih poti, ki vključujejo obisk številnih krajev in znamenitosti, obisk Mestnega muzeja v idrijskem gradu Geewerkenegg, kobariško Zgodovinsko pot, kolesarjenje po Cerkljanskem hribovju, pohode po planinskih poteh, obisk številnih zasebnih vinskih kleti v Goriških Brdih, ogled podzemnega sveta rudnika živega srebra v Idriji in še bi lahko naštevali.

Če želite v miru spoznati JZ del Slovenije, se podajte na Vetrovo pot. Na njej boste spoznali skrivnosti kraškega in primorskega sveta. Vključuje tudi ogled naše prestolnice Ljubljane, katere arhitekturo je s svojimi deli močno zaznamoval Jože Plečnik. Spoznali boste, da je bilo mesto Izola nekoč otok, da je Kobilarna Lipica izvorna kobilarna ene najstarejših kulturnih pasem konj – lipicanec, da je Štanjel zagotovo eno najstarejših naselij na Krasu. Starejši del naselja je strnjeno pozidan in obdan z obzidjem, v katerega je vpet renesančni dvorec. Pod njim lahko ob Ferrarijevi vili občudujete park, ki ga je po 1. svetovni vojni zasnoval M. Fabiani. Urejene lokalne poti vas bodo popeljale tudi na izlet od Rakovega Škocjana do Loškega potoka, na Bloke, čez Planinsko polje do Slivnice, do presihajočega Cerkljanskega jezera in Postojnske jame, nato pa vse do obale na Sečoveljske soline.

Prav na Gorenjsko vas bo popeljala Zlatorogova pot. Na poti od Ljubljane proti SZ do Kranjske Gore boste lahko ubrali številne lokalne poti, ki vas bodo popeljale do Kranja, Dovžanove soteske, Škofje Loke, Bleda in edinstvenega Triglavskega narodnega parka. Dovžanova soteska je svetovno znano nahajališče kamnin in okamnin iz obdobja paleozoika. Tu pokaže svojo moč reka Tržiška Bistrica. V tisočletnem mestu Škofji Loki lahko obiščete Loški muzej ali Nacetovo hišo v Puštalu. Mesto je pravi dragulj srednjeveške zgodovine in ima najbolj ohranjeno srednjeveško mestno jedro v Sloveniji. Če se boste odpravili na to pot, si morate priskrbeti dobro pohodniško opremo ali gorsko

kolo. Spoznali boste lepoto najvišjih Julijcev, ledeniških jezer, planot, slapov in drugih naravnih lepot. Darilo za romantike in izziv za avanturiste.

Ob skrajnem vzhodnem robu Slovenije proti SV delu se vije Sončeva pot. Že njeno ime pove, da nas vodi po toplih krajih vina in zdravilnih vod. Pot se začne v Posavju in se vije čez Bizeljsko in Haloze proti pomurskim ravninam in gričevnatemu Goričkemu. Ob njej je veliko gradov, vrednih ogleda. Svojevrsten kulturno-zgodovinski spomenik na tej poti je cerkev s samostanom v Olimju, kjer živijo patri minoriti. V grajskem stolpu ob cerkvi je ena najstarejših lekarn v Evropi. Na Ptujskem gradu je bogata muzejska zbirka, ki predstavlja fevdalno stanovanjsko opremo, glasbila, orožje, tradicionalne pustne maske ... Ptuj, ki velja za najstarejše slovensko mesto, je gospodarsko, kulturno in oskrbno središče Dravskega in Ptujkega polja, Haloz ter J dela Slovenskih goric. Sprostitve si lahko privoščite v toplicah, ki jih je ob tej poti kar precej, od Šmarjeških toplic in Term Čatež do Term Ptuj, Zdravilišča Radenci in Term 3000 Moravske toplice. Izbirate lahko med pohodniškimi, kolesarskimi in vinskimi potmi.

Krošnarji so se ukvarjali s potujočo prodajo drobnih obrtnih izdelkov, ki so jih naložili na krošnjo. Prvi krošnarji so bili ribniški in kočevski zdomarji. Pot, ki vas bo popeljala čez Dolenjsko, ribniške in kočevske pokrajine vse do dežele belih brez – Bele krajine, se imenuje Krošnjarska pot. Ob njej boste ljubitelji domačih kmečkih obrti spoznali mline v Žužemberku, stare žage v Soteski, staro ribniško suho robo ter velikonočne pisanice v Adlešičih. Lahko se boste s kanuji popeljali na izlet po Kolpi ali se sprehodili po krajinskem parku Lahinja. Na belokranjski vinski cesti boste poleg vina lahko poskusili številne domače dobrote. V Metliki se lahko v Belokranjskem muzeju seznanite s preteklostjo Bele krajine ali pa spoznate zgodovino slovenskega gasilstva v Slovenskem gasilskem muzeju.

Od Ljubljane do Maribora vas bo popeljala Jantarjeva pot. Tod so naši predniki tovorili jantar. Danes vodi mimo številnih termalnih zdravilišč (Zreče, Laško, Dobrna, Rogla) in cvetličnih nasadov (Volčji potok, Mozirski gaj). Kot nalašč za sprostitve in dobro počutje. Lokalne tematske poti vključujejo splavarjenje po reki Dravi, na katerega vas bodo popeljali koroški splavarji. Splavarjenje, ki ima na Dravi več kot 500-letno tradicijo, je danes turistična atrakcija. S pravim rudarskim vlakom se lahko popeljete v osrčje Pece ali pa si privoščite vožnjo s kolesom v rudniku svinca in cinka Mežica. Pot vključuje eno najlepših evropskih alpskih ledeniških dolin – Logarsko dolino, kjer še danes ob mirnem sprehodu začutimo sožitje ljudi in narave.

Ne glede na to, na katero pot se boste podali, se ozrite tudi na vreme. Poskrbite za popolno pohodniško ali kolesarsko opremo. Uporabljajte zaščitno čelado. Upošteвайте navodila vodičev in poskrbite za svojo varnost.

Viri:

Slovenska turistična organizacija Slovenija. Stranske poti so zapeljivejše od glavnih. Ljubljana. 2004.

Slovenski veliki leksikon. 2003. Ljubljana.

Mladinska knjiga Založba d.d.

Spletna stran <http://www.slovenia.info/si>



Cvetka Škof



ZGODOVINA PRESKRBE MOTORNIH VOZIL Z GORIVI IN MAZIVI NA SLOVENSKEM

Ob koncu 19. stoletja (1885, 1886) sta Daimler in Benz izumila prvi vozili na motorni pogon. To je vzpodbudilo razvoj nove gospodarske panoge – trgovine s tekočimi gorivi. Sprva je bila oskrba vozil z gorivi zagotovljena v lekarnah in drogerijah. Na Slovenskem so začetki predelave in uporabe nafte povezani z odkritjem »zemeljskega olja« v Medjimurju na prelomu v 19. stoletje.

Tako je prvo tovarno za predelavo olj in maščob na Slovenskem ustanovil poštar in prevoznik Gustav Goll, in sicer leta 1859 pri Dravogradu. Goll je kolomaz sprva izdeloval iz repičnega olja, ko pa je izvedel za nahajališča »črnega olja« v okolici Čakovca in Varaždina, se je odpravil tja na ogled. Nazaj je pripeljal nekaj posod nafte, ki jo je v rafineriji destiliriral in dobil petrolej, mazivno in cilindrično olje, ostanke pa je uporabil za kolomaz.

Primere mazanja koles zasledimo v zgodovini že okoli 1400 let pr. n. št. Egipčani so mazali osi pri kolesih z mešanico olivnega olja in apna. Do 2. polovice 19. stoletja so se za mazanje uporabljale zlasti mešanice olivnega, repičnega, kito-vega olja, loja in svinjske masti. Kolomaz za vozove z vpregami je bil mešanica olj in maščob. Zagotoviti dober kolomaz prevoznikom je bila želja že omenjenega Gustava Golla, zato je tudi ustanovil tovarno za predelavo olj in maščob. Poskrbel je tudi za gradnjo prodajnih skladišč po Sloveniji in izven nje. Leta 1934 je dal svojo rafinerijo v zakup Standardu in Shellu. Delovala je do 2. svetovne vojne, ko je bila uničena.

Mazanje posameznih delov avtomobila je bilo vsakodnevno opravilo voznikov prvih avtomobilov. Med vožnjo je bilo treba poslušati zvoke motorja, ki so voznike opozarjali na pomanjkljivo mazanje. Tedensko je bilo potrebno čistiti in mazati gibljive sklope na šasiji. Prestižnejša vozila so imela vgrajeno centralno mazanje in voznik je lahko s pritiskom na črpalko podmazal vsa mazalna mesta na šasiji hkrati. To je naredil vsakič po stotih prevoženih kilometrih. Z razvojem vozil se je zmanjšala pogostost mazanja (le še na vsakih 1000 do 2000 prevoženih kilometrov) posameznih sklopov podvozja in menjavanja olja v motorju. Danes se motorno olje zamenja le še na vsakih 15 000 prevoženih kilometrov, maziva v ostalih sklopih pa še redkeje. Lahek motor z notranjim izgorevanjem je začel kmalu po tem, ko je začel na cestah svojo zmagovito pot, izpodrivati parni stroj. Zaradi direktno pretvorbe energije goriva v mehansko energijo zahteva motor z notranjim izgorevanjem predvsem tekoča ali plinska goriva. Kot najprimernejši gorivi sta se uveljavila bencin in plinsko olje (dieselski motorji). Bencin je mešanica ogljikovodikov z vrelišči med 40 in 200°C. Za pravilno izgorevanje v motorju je pomembno oktansko število, ki določa od-

pornost goriva proti prenaklemljenemu zgorevanju. Da bi zmanjšali eksplozijske lastnosti bencina, mu je potrebno z dodatki povečati oktansko število. V ta namen so uporabljali svinčev tetraetil (škodljiv okolju), danes pa se uporablja neosvinčeni bencin (uporaba katalizatorjev). S plinskim oljem, včasih zmotno imenovanim nafta, pa je povezano cetansko število. To označuje zaželeno lastnost plinskega olja, da se vžge takoj, ne postopoma. Ker so ljudje visoke cene pogonskega goriva občutili že v preteklosti, so za pogon motornih vozil začeli iskati alternativne vire energije. Tako so se npr. leta 1918 v Angliji pojavili avtobusi na pogon s svetilnim plinom. V nekaterih evropskih državah so kot gorivo uporabljali metan. Med prvo svetovno vojno so za pogon vojaških vozil uporabljali tudi acetilen. Kot gorivo za pogon motornih vozil so leta 1934 začeli uporabljati tekoči plin. Avtobusi podjetja Avtopromet Magister so vozili na zemeljski plin, Avtobusno podjetje iz Maribora pa je preuredilo avtobuse na pogon z metanom.



Bencinski servis pred 2. svetovno vojno (vir: <http://www.zpfmb.uni-mb.si/tms>, 15. 6. 2008)

Bencin se je sprva uporabljal predvsem kot čistilo in topilo v industriji. Lekarne in drogerije so prodajale lahke bencine, ki so ga v avtomobile točili iz steklenic in posebnih posod za gorivo. Avtomobili so vse bolj postajali vsakdanje prometno sredstvo in naftne družbe so bile prisiljene razvijati nove mešanice goriv in maziv. Trgovci z mešanim blagom pa tudi gostilničarji so odkrili dober vir zaslužka v prodaji goriva. Pred 1. svetovno vojno so manjši prodajalci goriva s črpalkami prečrpavali gorivo iz sodov v posode za bencin. Ročne črpalke za natakanje goriva v avtomobilski rezervoar so bile v prvih letih 20. stoletja še redke. Leta 1913 so ZDA dobile neke vrste bencinski servis, drugod pa so gorivo prodajali na bencinskih postajah v posebnih eksplozijsko varnih posodah. Velika družba Gerson Boem & Rosenthal je dobavljala gorivo za avstrijski in ogrski avto-klub in oskrbovala tudi bencinske postaje na Kranjskem (1904). Po 1. svetovni vojni je bila trgovina na debelo in drobno v rokah slovenskih rafinerij, zasebnih trgovcev in tudi tujih naftnih družb. Tako sta npr. v času Kraljevine SHS in kasneje v Jugoslaviji delovali večnacionalni Shell in Standard, na

ozemlju Slovenskega Primorja, ki je pripadalo Italiji, pa italijanski AGIP. Standard Oil in Shell sta v Jugoslaviji ustanovila svoji družbi. Trgovina z gorivi in mazivi na drobno je bila v lasti zasebnih trgovcev. Bencinske črpalke v lasti Standarda in Shella so dobili v zakup zasebniki. Črpalke so bile večinoma pred trgovinami z mešanim blagom. V začetku je bilo največ prenosnih črpalk, ki so jih sestavljali ročni voziček s sodom za gorivo, prigradena ročna črpalka, cevovod in merilni kazalec. Takšna črpalka je bila mobilna: zjutraj so jo trgovci zapeljali pred trgovino, zvečer pa jo pospravili. Te črpalke so bile namenjene prečrpavanju goriva iz sodov v posebne bencinske posode. Te črpalke niso imele merilnih naprav. V naslednji fazi razvoja pa so imele vgrajena dva merilna kozarca s prostornino 5 litrov (najmanjša možna izmerljiva količina goriva). Prodajalec je moral najprej načrpati gorivo do predpisane oznake v posameznem kozarcu. Nato je z ventilom povezal dovod goriva iz črpalke do praznega kozarca, gorivo iz polnega kozarca pa je steklo v avtomobilski rezervoar. Mehanski števec je beležil število izpustov iz kozarcev. V minuti je prodajalec lahko natočil približno 10 litrov goriva.

Kmalu so si trgovci iz praktičnih razlogov omislili stabilne črpalke in napeljavo z večjim podzemnim rezervoarjem. Pred 2. svetovno vojno so se ob takih črpalkah pojavila zidana poslopja z nadstreški.



Stabilna črpalka (vir: <http://www.zpfmb.uni-mb.si/tms>, 15. 6. 2008)

Predpis, ki je izšel leta 1929, je dovolil prodajo goriva tudi gostilničarjem, hotelirjem, mehničnim delavnicam in zadrugam. Tako se je ponudba goriva še izboljšala. Vedno več je bilo stabilnih črpalk. Pred začetkom 2. svetovne vojne so se že pojavile črpalke z merilcem pretoka goriva. Med vojno so preskrbo z gorivi

prevzela podjetja oz. družbe držav okupatork. Prve dni po osvoboditvi je večja skladišča goriv zasegla vojska in organizirala distribucijo nafte in derivatov za promet in industrijo. Takoj po osvoboditvi je bilo ustanovljeno podjetje Jugopetrol za uvoz, izvoz in promet z naftnimi derivati s sedežem v Beogradu. Podjetje je imelo v glavnih mestih nekdanjih republik svoje podružnice, ki so se kasneje osamosvojile. Maloprodajno mrežo goriv in maziv so predstavljala trgovska podjetja, okrajna skladišča in zasebni trgovci (do leta 1948).



Petrolove črpalke (vir: <http://www.pfmb.uni-mb.si/tms>, 15. 6. 2008)

Zaradi hitrega večanja števila motornih vozil v SR Sloveniji se je povečeval delež prodanih goriv v maloprodaji. Stare, še predvojne črpalke, so bile zastarele ali pa postavljene na neprimernih lokacijah. V prvih povojnih letih je imelo podjetje za prevoz goriva na voljo le tri tovorna vozila in za prevoz so zato marsikje uporabljali tudi vprežna vozila.



Prevoz goriva nekoč (vir: <http://www.petrol.si-1945-1952>, 15. 6. 2008)



Bencinska črpalka po 2. svetovni vojni (vir: <http://www.petrol.si-1945-1952>, 15. 6. 2008)

Podjetji Jugopetrol in Istra Benz (od leta 1954) sta načrtovali mrežo novih bencinskih črpalk s prodajnim prostorom – bencinskih servisov. Ljubljanska podružnica se je leta 1953 preimenovala v Petrol, ki je istega leta v Solkanu postavil prvi bencinski servis v Sloveniji, malo kasneje istega leta pa mu je sledil drugi v Ljubljani na Prešernovi cesti. To je bil prvi servis v Sloveniji, odprt 24 ur na dan. Na mestu tega bencinskega servisa je bila že pred 2. svetovno vojno bencinska črpalka, ki jo je leta 1943 raznesla bomba, namenjena uničenju postaje Radio Ljubljana. Čez dobrih 10 let (1965) je imelo podjetje Petrol že 68 bencinskih servisov, leto pred tem pa je začelo obratovati Petrolovo skladišče na Letališču Brnik. Leta 1970 je Petrol začel z uvozom sodobnih uličnih črpalk Benett. Tako so cena, količina in znesek kupljenega goriva postali vidni kupcem. Leta 1985 je bil odprt

prvi Petrolov samopostrežni bencinski servis na Dunajski cesti 70 v Ljubljani, naslednje leto pa je podjetje pričelo s prodajo neosvinčenega bencina v Sloveniji. Prodaja neosvinčenega goriva je bila sprva ob večjih prometnicah in namenjena predvsem tujim voznikom, ki so imeli svoja vozila že opremljena s katalizatorjem. Petrolovi bencinski servisi so postali servisi »novega tipa«, saj njihova ponudba ni omejena le na artikole, namenjene vozilom, ampak vključuje še ostalo blago. Temu so se sedaj pridružile še vinjete.

Viri:

- Brovinsky, Boris. 1996. *Od lekarne do bencinskega servisa: razstava Tehniškega muzeja Slovenije in podjetja Petrol. Ljubljana. TMS*
- O Petrolu. *Zgodovina*. Dostopno: <http://www.petrol.si>, 15. 6. 2008

Cvetka Škof



VSE SE DA ALENKA GOTAR

S svojim petjem je očarala širše množice, čeprav mnogi niso verjeli, da bo uspela tudi v svetu zabavne glasbe. Ampak s svojim znanjem, disciplino in trdim delom je dosegla še eno zmago.

Je prijetna in simpatična sogovornica. Čeprav pravi, da ni preveč samozavestna, deluje ravno obratno. In energija kar seva okoli nje. Tudi zato, ker je zaljubljena?

Po EMI ste postali prepoznavni, mediji so vas povzdignili v višave, življenje se je spremenilo.

Pred Emo sem živela mirno operno življenje, po Emi pa nimam več časa, miru, stalnosti, konstantnosti. Urnik je zelo razgiban, kar naprej sem v pogonu – nastopi, mediji ... Nimam več osebnega miru. Kot javna osebnost moraš dovoliti vpogled v zasebno življenje, kar je moteče. Ne le v medijih, temveč tudi v vsakdanjem življenju. Prej sem npr. hodila na nudistično plažo, zdaj si tega ne upam privoščiti. »Ukradene« je del osebne svobode. Zdaj vem, da je anonimnost vrednota.

Zabavno glasbo imam zelo rada. Na EMI sem pristala tako rekoč iz radovednosti. Če bi pred tem vedela, da bom zmagala in kaj to ptegne za seboj, se ne bi tako odločila. Estrada je namreč zelo kruta. Jemlje ti intimo, dostojanstvo. Kvaliteta ni pomembna. Ampak na dolgi rok se obdrži le ta.

Se vam zdi, da je v sosednjih državah povpraševanje po kulturi in umetnosti večje kot pri nas?

Slovenci poveljujemo vse, kar je tujega. Tudi v kulturi. Smo dovtetni zanjo, ampak pre malo cenimo sami sebe in vse, kar je našega, slovenskega. Ne zavedamo se, kakšne potenciale imamo v svojem narodu, deželi, naravi, kulturi, znanosti, šolstvu, športu ... Dijaki npr. dobijo boljšo izobrazbo pri nas kot v zahodnem svetu. Ko sem prišla v Švico študirat, na fakulteti dve leti nisem imela tako rekoč kaj početi, ker sem imela tako dobro podlago s srednje glasbene šole, ki sem jo končala v Ljubljani.

Smo Slovenci dovolj glasbeno izobraženi?

Po mojem smu. Čeprav bi bilo potrebno prevetriti pouk glasbene vzgoje v šolskem sistemu. Ga modernizirati. Predvsem metode poučevanja, s katerimi bi bolj motivirali otroke. Glasbene pojme jim lahko razložiš tudi ob glasbi, ki je njim blizu. Primer: ostinato jim najprej razložiš ob Sidhartini skladbi, šele nato preideš k Mozartu. Otroci si bodo pojem gotovo zapomnili. O Mozartu, Beethovnu, Haydnu in drugih pripoveduješ zgodbe, predstaviš jih kot ljudi, ki so živeli »normalno« življenje kot mi vsi. Zopet si bodo zapomnili.

Ob kakšni glasbi ste odraščali? Klasični? Kaj poslušate danes?



Fotografija: www.alenkagotar.com

Ne izhajam iz glasbene družine. Ker sem se glasbeno izobraževati začela že zelo zgodaj, sem poslušala vse vrste glasbo. Poslušam vse, tudi pop. Glasbo nasploh imam rada.

Besede ne da se, so le fraza za nočem.

Mladi ste in uspešni. Trdo delate. Vse prevečkrat pa danes poslušamo o mladih brez prihodnosti, o družbi, ki jih ne razume in jim ne da možnosti, o starših, ki nimajo časa ne denarja, da bi jim v vsem ustregli. Množica izgovorov za neuspeh, mamila, alkohol, brezdjelje, kriminal.

To ni problem samo mladih. Oni so še vedno isti s svojo kreativnostjo, močjo, lepoto. Problem je v družbi in njenem razvrstjenju vrednot. Ne verjamem, da so mladi v nevarnosti. Ogromno jih je uspešnih, torej možnosti so. Seveda je vse stvar posameznikove odločitve. Vsak sam ima v rokah škarje in platno. Mislim pa, da je veliko mladih razvajenih. Moji starši nikoli niso bili bogati, zato sem se preživljala z minimalnimi sredstvi in s štipendijo, pa mi je uspelo vse. Ker sem imela vizijo in vednost, da je talent le en del možnosti za uspeh, drugi pa je pridnost. Pri svojem pedagoškem delu ne odobravam odgovorov svojih učencev, kot so ne vem, ne da se. Vse se da. Najlažje je se-

veda reči, da se ne da, kar je odlična priložnost za lenobo. Moja profesorica na fakulteti je vedno rekla, da so besede ne da se le fraza za nočem.

Katere so vaše življenjske vrednote?

Mene so pogosto izigrali, zato cenim poštenje. Tudi sama sem poštena. Potem delo. Pošteno in trdo. Spoštovanje do sebe in drugih, tudi do nasprotnikov. Pomembna vrednota je zdravje. Tudi moja domovina in moj, slovenski, jezik. In cilji, ki jih dosežeš in si, ko jih uresničiš, postaviš nove in narediš načrt za njihovo uresničitev.

Družina je pomemben dejavnik v razvoju otroka. Kakšno je bilo vaše otroštvo in obdobje mladostništva? Se čutite za kaj prikrajšano glede na to, da ste morali veliko časa prebiti od doma zaradi šolanja, študija?

Starši niso bili premožni, nudili so mi, kar so lahko. Kar mi je največ pomenilo, glasba in petje, so mi vedno omogočili. Lepih spominov pa nimam na osnovno šolo. Bila sem odličnjakinja, energična, zgovorna, zelo uspešna deklica, kar otroci zamerijo. Že pri osmih letih sem vedela, da bom operna pevka. Doživela sem veliko grdega. Zamerim šoli, da tega ni preprečila. Osnovnošolsko obdobje bi najraje izbrisala iz svojega spomina.

Spoštujem pa zdaj že pokojno učiteljico in zborovodkinjo Metko Pichler, ki me je pripeljala v otroški operni zbor, kjer se je začrtala moja usoda, kaj bom postala. Njej in mojim staršem gre vsa zahvala za to, kar sem.

Popolnoma drugače je bilo v gimnaziji. To obdobje je bilo do danes najlepše v mojem življenju.

Brezdelje je moj najhujši sovražnik. Ne prenesem ga.

Prepoznavnost, ki ste je deležni, koristite tudi pri ponudbi vlog na opernih odrih?

Ne, prej je obremenilna. Veliko bolje je treba peti in se razdajati. Operni kolegi mi na nek način zamerijo petje zabavne glasbe. Vendar jaz oboje rada delam. V zabavnem svetu so tudi možnosti zaslužka večje. Žal je tako. Vrhunski glasbenik v opernem orkestru prejme nižjo plačo kot profesor v glasbeni šoli. Zato naj se vsak znajde po svoje.

Slovite operne hiše kot so Metropolitan, Scala - lahko računamo na vas?

Če bo življenje prineslo še kakšno presenečenje, ne bom rekla ne. Ko gledam kolegice s fakultete, bilo nas je štirideset, samo tri pojemo v teatru. Ni več stalnih angažmajev, kot so bili nekoč, npr. zaposlitev za nedoločen čas, ampak le za eno sezono, v Evropi pa le za eno produkcijo. Opera je nezanesljiv in trd kruh. Odpovedati se moraš skoraj vsemu. Kot moja profesorica, priznana operna pevka, katere življenje je danes »izpolnjeno« s samoto in izčrpanostjo. To je realnost superzvezde.

Kaj je vaše poslanstvo – opera ali zabavna glasba?

Oboje je treba dobro delati. Opera seveda zahteva veliko več dela, študija in znanja. Je dolgotrajen proces, ki le v redkih primerih prinese uspeh. Biti moraš »paket«, da si lahko solist

– pomembni so petje, odrska igra in izgled. Da sem to dosegla, sem garala petnajst let.

V zabavni glasbi pa gre vse mnogo hitreje in lažje. Čeprav se je tudi tu težko obdržati. Preveč je pevcev in skupin, v operi pa se je težje obdržati zaradi kvalitete.

Operno petje je vsekakor še vedno na prvem mestu. Čeprav zdaj delam v enaki meri tako eno kot drugo glasbo.

Ste tenkočutni, energetski in karizmatični. Kaj je tisto več na vas?

Sem zelo občutljiva, tenkočutna in iskrena. Ko sem na odru, dobim drugo auro. Tam je energija velika. Že kot otrok sem imela neustavljivo željo iti na oder in peti, dati ljudem glasbo. Ko imaš znanje, izkušnje in poleg tega poješ še s srcem, se dotakneš ljudi. In to počnem.

Na odru ste zelo samozavestni. Ravno tako v nekaterih svojih izjavah.

Za samozavestno so me »naredili« mediji. Moja samozavest sicer ni tolikšna, kot mi jo pripisujejo. Razen na odru. Tam je neskončno velika. Žal ima pri nas beseda samozavest močan negativni prizvok, kar ni dobro. Moralo bi se spodbujati njen razvoj, postati bi morala vrednota, ne pa da samozavestnemu človeku lepijo etikete domošljivosti, prevzetnosti, kar je malomeščansko razmišljanje, in povprečnost, h kateri smo Slovenci, žal, nagnjeni. Samozavest je treba ločiti od tistega drugega.

Samo talent ni dovolj. Je le en del danosti za uspeh, drugi je pridnost.

Vse mogoče in nemogoče lahko izvemo iz medijev o znanih Slovencih in Slovenkah. Med njimi ste se znašli tudi vi. Kako verjamete tem novicam o drugih? Kako sprejemate komentarje o sebi?

Veliko estradnikov samih poskrbi, da se piše o njih. Karkoli, samo, da se piše. Sicer je pa tako, da ljudi poznaš, torej poznaš tudi resnico o njih, ki je lahko čisto drugačna. Rumenega tiska pa ne berem več.

Ali so med tem, kako vi doživljate sebe in kako vas doživljajo drugi, razhajanja?

Velika. Sebe ne dojemam kot zvezde, sem le medijska osebnost. V začetku sem bila šokirana, ko so me ljudje tako gledali, zdaj tega niti ne opazim več. Pomembno je, da me imajo radi in me spoštujejo. Sem pa vsakič znova vesela, ko vidim, da so prijetno presenečeni, ko me srečajo.

Ena ljubezen je glasba. Še ena ljubezen je Jure. Umetnost in šport. Zanimiva kombinacija.

Srečna sem, ker sem zaljubljena. Z Juretom sem se naučila živeti tako, kot živijo drugi pari. Na začetku zveze pa sem ga skrivala, ker nisem hotela, da bi mi ukradli tudi najgloblja čustva. Jure mi je pri tem v oporo, ker se zaradi takih stvari ne sekira.

Razumeva se odlično. Tudi to, da najino delo zahteva disciplino, da vsak na svojem področju stremiva k perfekciji, pripomore k razumevanju drug drugega. Če se toliko stvarjem odpoveš za dosego enega cilja, razumeš tudi partnerja. Zame je njegov svet sprostitev in obratno.

Hokej imam pa rada tako ali tako.

Prosti čas?

Biti moram zaposlena. Brezdelje je moj najhujši sovražnik. Ne prenesem ga. 22. julija imam zadnji nastop in potem bom nekaj dni kot izgubljen kužek.

Kakšna je kultura slovenskih voznikov?

Zelo dobra. Italijani na primer nimajo vozniške kulture, Švicarji vozijo slabo, Nemci in Avstrijci so objestni vozniki. Slovenci pa dobro vozimo.

Kje vidite možnosti za zmanjšanje morije na slovenskih cestah? Je novi zakon o varnosti v cestnem prometu tisto pravo? Kaj predlagate mladim, ki so največji povzročitelji nesreč z najhujšimi posledicami?

Glede tega ne odobravam nobene milosti. Če ne gre drugače, naj gre s kaznovanjem. Izpostavila bi motoriste. Preveč jih ima premočne motorje za naše ceste in za lastne sposobnosti.

Drugi problem je alkohol. Taki vozniki na ta način izražajo nespoštovanje do sebe in do okolice. Pravzaprav, s seboj naj delajo kar hočejo, drugih pa naj ne uničujejo. Očitno ne znajo in ne zmorejo uživati in živeti drugače.

Delite voznike na moške in ženske?

Da. Mnoge ženske bi morale opraviti dodatne ure varne vožnje, hitrih reakcij in speljevanja. Tudi nekateri moški slabo vozijo.

Voznica Alenka Gotar?

Sem dobra in varna voznica. Rada imam histro, a se držim predpisov. Jure ima na to velik vpliv.

Mira Vidmar Kuret



Fotografija: www.alenkagotar.com

DRUGOŠOLCI:

DOBRO IN VARNO KOLO JE TISTO, KI IMA ...

Eno poglavitnih vlog pri uspešnem in varnem vključevanju otrok v promet imamo nedvomno tudi učitelji. Prometna vzgoja se kot obvezna učnovzgojna vsebina pojavlja v okviru posameznih predmetov, interesnih dejavnosti in prometnega krožka. S šolskimi potmi in prometnimi znaki na njej, prometnimi pravili in varnim ravnanjem v prometu seznanjamo učence postopno od prvega dne vstopa v osnovno šolo. Seveda najbolj z zornega kota pešca. Manj pozornosti posvečamo kolesarjenju, saj se učenci v času pouka in šolskih dejavnosti pri starosti sedmih let z njim konkretno še ne srečujejo. Dejavnost je v tem obdobju priložnostna aktivnost, ki je v domeni otrokovih staršev oziroma skrbnikov.

Prve spretnosti si pridobijo otroci že v predšolskem obdobju, za vožnjo s kolesom pa se usposablja v 4. (teoretični del) oziroma 5. razredu (praktični del). Toda marsikdo med njimi s svojim kolesom zavije na prometno cesto še preden zares obvlada svoje kolo ter pozna prometni režim in nevarnosti, ki tu prežijo. Za pogumne in radovedne je domače dvorišče kmalu premajhno. Zapustijo ga tudi s kolesom, ki ni tehnično brezhibno.

Temeljno znanje, ki naj bi ga kolesar imel o svojem kolesu, se nanaša na obvezno in dodatno opremo kolesa in kolesarja.

K **obvezni opremi kolesa** sodijo (Breznik, 2004):

- zadnja in prednja zavora,
- bela luč in bel odsevnik spredaj,
- rdeča luč in rdeč odsevnik zadaj,
- rumena odsevnika na pedalih,
- rumeni bočni odsevniki,
- zvonec.



Rumeni bočni odsevniki so del obvezne opreme kolesarja.

Če vsi deli kolesa in njegova oprema delujejo pravilno, pravimo, da je kolo tehnično brezhibno. Prometno varno pa je, če ima še **dodatno opremo** – vzratni ogledali, odsevne trakove na oblačilih, razdaljniki in prtljažnik. K **obvezni**

opremi kolesarja sodi še kolesarska čelada, ki naj bi bila zaradi boljše vidljivosti, tako kot kolesarjeva oblačila in kolo, žive barve (Breznik, 2004).



Kolesarska čelada, kolo in kolesarjeva oblačila naj bodo žive barve.

Tudi v okviru podaljšane bivanja na pomlad, ko se z daljšim dnem pojavi želja po kolesarjenju, posvetimo čas tej tematiki. Zato sem učence 2. razreda, ki obiskujejo moj oddelek, vključila v krajši projekt. Vsi že imajo svoje kolo in so nad kolesarjenjem navdušeni. Nekateri so dejali, da so na prometne poti brez spremstva starejših s svojim dvokolesnikom že zapeljali. Zato me je zanimalo, kakšno kolo je po njihovem mnenju dobro in varno kolo. Predstavljam vam najzanimivejše odgovore.

DOBRO IN VARNO KOLO JE TISTO, KI IMA ...

- kresničke, prestave, verigo, gume, krmilo, pedala in zavore. (Andraž, 2.a)
- kresničko, zvonec, blatnik in ščitnik. (David, 2.a)
- luči, zavore, zvonec, kresničke, blatnik, prestave in dobro verigo. (Peter Jakob, 2.a)
- močno verigo in tako opremo, da lahko s sabo nosi pijačo. Ima dobro krmilo, zavore in sedež. (Eva Marija, 1.b)
- dobre zavore, ni pokvarjeno, ni staro in ni zarjavelo. (Katja, 2.a)
- zavore in krmilo. (Sara, 2.a)
- dobra kolesa, da lahko prekosari veliko poti. (Laura, 2.c)
- prestave. (Necj, 2.c)

- na sebi lepo barvo. (Urška, 2.a; Timotej, 2.c)
- dobre zavore in je lepe barve. (Nastja, 2.a)

DOBER KOLESAR JE TISTI, KI ...

- upošteva prometne znake, veliko trenira, pazi na živali in na druge. (Peter Jakob, 2.a)
- je močan, veliko trenira in vozi kolo, ima čelado in vozi previdno. (Andraž, 2.a)
- obvlada veliko športov in veliko kolesari. (Laura, 2.c)
- ima rad kolo in se rad vozi z njim. (Klavdija, 2.c; Nastja, 2.a)
- zna dobro voziti kolo. (Katja, 2.a)
- nikoli ne pade. (Tina, 2.a; Urška, 2.a; David, 2.a)
- je hiter in ki kolesari vsak dan. (Sara, 2.a)
- si je zelo želel kolo. (Necj, 2.c)
- dobro misli in ki dobro vadi. (Nika, 2.b)
- ima dobro kolo. (Timotej, 2.c)

Kakšno kolo bi torej zase izbrali sedemletniki? Če lahko sklepam z vzorca (25 učencev), se v večini ne zavedajo, da je dobro kolo pravzaprav varno kolo. Obvezna oprema kolesa in kolesarja pa mnogim še ni znana. Zato pa velik poudarek pripisujejo zunanemu videzu kolesa – modelu, barvi, številu prestav. Zaskrbljujoče je, da sta kolesarsko čelado, kot nujno opremo kolesarja in varnega kolesarjenja, omenila le dva učenca. Vsi učenci kolesarsko čelado sicer imajo. Polovica jih je dejala, da jo nadenejo vsakokrat, ko sedejo na kolo, druga polovica pa jo uporabljajo tedaj, ko s kolesom zapustijo domače dvorišče ali pa tudi tedaj ne.

Koristnosti njene uporabe se otroci – kot lahko zaključim po opravljeni mini raziskavi – pri starosti sedmih let še ne zavedajo. Kot kažejo mnoge ankete, pa z leti priljubljenost čelade upada, saj so mladi obremenjeni s svojim videzom pod tem »pokrivalom«



Odrasli smo zgled najmlajšim v prometu.

K preventivi naših najmlajših v cestnem prometu lahko vsakdo prispeva po svojih močeh.

Prometno kulturo lahko preko izobraževalnih vsebin, iger, svojega ravnanja in preko drugih dejavnosti približa otrokom vsakdo, upoštevaje pri tem otrokove razvojnopsihološke značilnosti in predhodno znanje. Ob tem pa velja, da je naš zgled še vedno ena najpomembnejših komponent vzgoje otrok in mladostnikov – zato najprej tehnično brezhibno in varno opremo svoje kolo in nadenimo kolesarsko čelado tudi na svojo glavo.

Andreja Rahne, univ.dipl.soc.,
Osnovna šola Trebnje

Literatura:

- Breznik, P. (2004). *S kolesom v šolo. Delovni zvezek. Maribor: Primotehna.*
- Kučlar, H. (2003). *S kolesom v promet. Ljubljana: Avto-moto zveza Slovenije.*
- Markl, M., Žlender B. (2003). *Prvi koraki v svetu prometa: v pomoč staršem pri prometni vzgoji otrok. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS.*
- Plementaš, J. (1991). *Prometna vzgoja za razredno stopnjo osnovne šole. Maribor: Pedagoška fakulteta.*



Vozimo pametno!

RED JE VEDNO PAS PRIPET

V današnjem hitrem tempu življenja kar naprej hitimo. V tej naglici pa včasih pozabimo na varnost. Tudi zato sem se v letošnjem šolskem letu odločila, da se pridružim mednarodnemu projektu pripenjanja varnostnega pasu Euchiress. Projekt je pokazal, da so starši dobro osveščeni o uporabi varnostnih pasov. Pridobili pa so določene informacije glede ravnanja otrok v različnih prometnih situacijah.

Smo skupina Palčki, iz Vrtca Pod Gradom, enota Poljane, Strossmayerjeva 3. V skupini so otroci stari od 3 do 6 let. Nahajamo se v samem centru Ljubljane in smo obdani z gostim prometom ter tako vsakodnevno soudeleženi v njem. Otroci v vrtec prihajajo iz različnih koncev. Nekateri peš, drugi kot kolesarji, rolarji, ali pa jih starši pripeljejo v vrtec z avtomobilom.

Otroci se preko različnih situacij vsakodnevno seznanjajo z določenimi situacijami v prometu, bodisi kot pešci, kolesarji, rolarji, ali pa kot sopotniki v svojih avtomobilskih sedežih. V letošnjem šolskem letu sem se vključila v mednarodni projekt Pasavček. Ob začetku projekta sem starše seznaniila s cilji in predvidenimi dejavnostmi. Seznanila sem jih tudi z novimi določbami v prometu, ki veljajo za otroke. Ob tem sem jih spodbudila, naj skrbijo za varnost otrok in sebe v avtomobilu.

Kot glavni cilj projekta sem si zastavila povečati pozornost staršev na pravilno uporabo varnostnih pasov in otroških sedežev med vožnjo.

Z otroki je do pogovora o tej temi prišlo večkrat spontano ob določenih situacijah (igra z avtomobilčki v vrtcu, pogovor ob ogledovanju knjig, različne situacije na sprehodih ...). Več časa pa je bilo tej temi posvečeno v mesecu marcu.

Sledila sem tudi cilju v kurikulumu, ki pravi: »Otrok se seznanja z varnim vedenjem in se nauči živeti in ravnati varno v prometu.«

Ob pogovoru z otroki sem zaznala, da s starši večkrat prečkajo cesto tam, kjer ni zebre. Starše sem opozorila na pomembnost njihovega in našega zgleda v vrtcu. Ko smo se z otroki odpravljali na daljše sprehode, smo si za boljšo vidnost nadelali rumene rutice in odbojne brezrokavnike.

V mesecu novembru smo se odpravili na izlet z avtobusom. Šofer nam je povedal, da na prednjih sedežih otroci ne smejo sedeti. Vsi otroci pa so se na svojih sedežih pripeli.

Ker živimo v centru Ljubljane, nas nenehno obdaja hrup. Tako smo nekega dne odprli okno in prisluhnili zvokom, ki pripadajo vozilom. Otroci so to tudi upodobili. Slišali so reševalno vozilo, avtomobile, avtobus, motor in tudi smetarsko vozilo. Skupaj smo prišli do ugotovitve, da poleg vida, kot udeleženci v prometu (pešci), potrebujemo oster sluh, saj nam le ta pove, opozori, ali je v bližini vozilo.

Za doseg ciljev sem si pripravila naslednje dejavnosti:

- igra vlog Promet,
- igra Spomin - prometni znaki,
- nova pesmica: Z avtobusom k teti, Moj rdeči avto, Jaz imam kolo,
- nova deklamacija: Semafor,
- zgodbe: Jurček v avtu, Mihec gre na morje, Pazi promet,
- gibalna igra Semafor, Vlak,
- oblikovanje Pasavčka iz gline, plastelina,
- risanje Pasavčka,
- ustvarjanje pobarvank,
- risanje in slikanje na temo Promet,
- igra z avtosedeži
- spoznavanje prometnih znakov, semaforja, zebre,
- sprehodi po bližnji in daljni okolici,
- spoznavanje različnih prometnih situacij (prečkanje ceste ob semaforju, čez zebro),
- prinašanje časopisnih in revijalnih člankov in fotografij,
- varnostna oprema kolesarja.

Otrokom sem postavila naslednje vprašanje: »Kaj je Pasavček in kaj pomeni slogan Red je vedno pas pripet«. Glede na starost otrok so bili odgovori različni.

Liza: Pasavček je, da si pripet v avtu.

Mark: Pasavček je žival, ki ima oklep. Ko ga je strah, se stisne vanj. Živi v zemlji.

Elvira: Pripet se moraš. Da ne padeš ven. Imam tri stolčke za sedet, v dedijevem, maminem in okkovem avtu. Pripneta se tudi oči in mami. Ko se ustavimo, se odpnemo.

Nika: V avtu imam sedež. V njem moram sedeti zato, da tata lahko vozi. Pripne me tata. Če se takoj ne pripneta, jih spomnim.

Liu: Otroci morajo sedeti v stolčku, da jih policija ne vidi. S pasom moramo biti pripeti, da te policaj ne kaznuje.

Anja: Jaz imam svoj stol, moj bratec Matija pa leži v lupinici. Oči in mami se pripneta, da lažje vozita.

Julija: Jaz sem imela Pasavčka na pasu v avtomobilu. Sedaj se je izgubil in ne vem, kje je.

Blanka: Pasavček je z menoj na otroškem sedežu. Drži me, da ne padem iz avta.

Peter: Pasavčka sem videl na televiziji. Je ena čudna žival.

Saša: Imam avtosedež, pripne me očka. Mami in oči se ne pripneta vedno, le takrat, ko vidita policaje. Če te ustavi policaj, potem moramo plačati kazen.

Večina otrok je vedela, o čem se pogovarjamo. Pokazala sem jim fotografijo živali pasavec. Skupaj smo si ga ogledali. Povedala sem jim, kje živi, s čim se prehranjuje. Izvedeli so tudi, kako se zavaruje pred nevarnostjo. Tako sem jim povedala, da podobno, kot pasavca ščiti njegov oklep, njih ščiti otroški avtomobilski sedež in pravilno pripet varnostni pas.



Nekaj staršev je prineslo avtomobilske sedeže, ki smo jih uporabili za igro vlog. Naredili smo »avtomobil«, v katerih so se vozili »odrasli« in otroci.



Otrok policist je preverjal varnost potnikov v vozilu. Igra je bila otrokom zelo všeč in je trajala več dni, tako da so na vrsto prišli vsi otroci, ki so to želeli. Zabavno se jim je zdelo zapenjanje varnostnega pasu, pomembni pa so bili seveda tudi policisti.

Zelo navdušeni so bili nad tatuji (pasavčki) in nekateri se kar nekaj dni na mestu tatuja niso umivali, da se le-ta ne bi izbrisal.

Pobarvanke Pasavčka so navdušeno barvali in izdelke smo razobesili po igralnici. Od starejših otrok je prišla ideja, da naredijo svoje Pasavčke in jih pobarvajo. Tako je nek deček s pomočjo staršev, ki so njegovega pasovca razmnožili, naredil pobarvanko za vse otroke.

Deklamacija Red je vedno pas pripet je bila otrokom zelo všeč, in so se jo zelo hitro naučili.

Ob pesmici Moj rdeči avto smo se igrali, kaj vse naredimo, ko se usedemo v avto. Ob takih priložnostih smo se tudi pogovarjali, kako pomembno je, da si v avtomobilu pripet z varnostnim pasom in da otroci sedijo v otroških sedežih.

Zelo všeč jim je bila didaktična igra Semafor, ki sem jo na začetku vodila jaz, potem pa so vlogo semaforja prevzeli otroci sami. Ob tem so utrjevali spoznanja o delovanju semaforja, oziroma o pomenu posameznih barv na njem.

Veliko ustvarjalnosti so otroci izrazili ob oblikovanju Pasavčkov iz gline in plastelina. Nastale so prave umetnine, ki smo jih razstavili na garderobne police.



Otroci, predvsem fantje, so navdušeno od doma prinašali avtomobilčke in se vsakodnevno igrali z njimi. Postavili so male prometne znake in preprogo s cesto ter tako ustvarjali različne prometne situacije.



Večkrat sem se njihovi igri pridružila in jih z vprašanji spodbujala k razmišljanju o prometu, varnosti, prometnih znakih ...

Spoznavali smo prometne znake, in sicer sem to povezala s področjem matematike - oblika okroglo, oglato ter barve. Znaki so se jim zdeli zelo zanimivi in tudi na sprehodu sem opazila, da so postali bolj pozorni na njih. Otroci so si zapomnili pomen prometnih znakov, ki so najpogostejši (prepovedano ustavljanje in parkiranje, stop, prehod za pešce, bolnišnica ...).

Za prometni kotichek so prometne znake tudi ustvarjali (risanje z voščenkami in izrezovanje s škarjami). V prometni kotichek smo lepili različna vozila, razobesili smo zgibanko o Pasavčku, njegove pobarvanke in knjigo Pazi promet ter delovni zvezek o prometu.

Zelo navdušeni so bili otroci nad akcijo, ki jim je za redno privezovanje z varnostnim pasom staršev in otrok v avtu prinašala žig Pasavčka. Ponosno so se postavljali z ožigosanimi kartončki.

Ko smo se vračali s sprehoda v vrtec, smo bili priča prometni nesreči - trk dveh avtomobilov, ki je terjal le gmatno škodo. Otroci so bili tako pod vtisom le-te, da so kasneje nastale zelo doživljene risbice.

Otroci so od doma prinašali tudi svoje fotografije v avtosedežih.

V skupini sta tudi otroka iz Japonske. Tudi pri njih je potrebno otroke pripeti z varnostnim pasom in jih posaditi v otroški avtosedež.

Ker se je začelo lepo vreme, so otroci v večjem številu začeli prihajati v vrtec s kolesom. Tako se ob tem pogovarjamo o ustrezni opremljenosti kolesa in varnostni opremi kolesarja.

Za starše smo skupaj z otroki izdelali plakat, ki opozarja na pomembnost uporabe otroških sedežev in varnostnega pasu.

Z izpeljavo projekta sem zelo zadovoljna, saj so otroci sodelovali z velikim navdušenjem in se preko spontanosti in načrtovanih situacij in dejavnosti naučili veliko novega. Starši v skupini so skrbni in ozaveščeni o varnosti otrok v avtu. S tem projektom oziroma akcijo pa so dobili potrditev, da dobro skrbijo za varnost svojih otrok v prometu. Tudi sami bodo še bolj dosle-



Prometne znake so spoznavali tudi ob igri spomin



dni pri pripenjanju varnostnega pasu tudi, ko gre za krajše vožnje. Določene informacije pa jim pomagajo pri razumevanju reakcij oziroma obnašanja otrok v prometu bodisi v avtu, na kolesu, kot pešec.

Brigita Grum, vzgojiteljica,
Vrtec Pod Gradom,
Enota Poljane, Ljubljana

PRIPNI SVOJE ŽIVLJENJE!

Akciji sem v podaljšanem bivanju nameni- la več strnjenih ur pouka, s ciljem vplivati na učenje in njihove navade privezovanja pasu, saj lahko kljub fizični majhnosti veliko naredijo sami za svojo varnost v avtu že s tem, da se privežejo, ali pa celo opozorijo svoje domače, da to storijo.

Ministrstvo za promet kot pobudnik in nosilec ter Ministrstvo za šolstvo in šport sta predstavila preventivno akcijo o uporabi varnostnega pasu, ki je s sloganom Pripni svoje življenje! trajala od 17. marca do 4. aprila 2008. V letu 2007 je bilo s štetjem ugotovljeno, da še vedno premalo voznikov uporablja varnostni pas, zlasti pa je zaskrbljujoča neuporaba varnostnih pasov na zadnjih sedežih.

Za varnost otrok v avtomobilu

Otroci so v cestnem prometu med najbolj ogroženimi udeleženci, zato moramo biti na njihovo varnost še toliko bolj pozorni. Za varnost otroka v vozilu najprej poskrbimo z varnostnim sedežem. Otrok mora biti zavarovan z vzdrževalnim sistemom, ki je primeren njegovi starosti in telesni teži. Sedež mora imeti otrok, mlajši od 12 let in manjši od 150 centimetrov. Ker mora biti otrok vedno privezan, je pomembno, da se v sedežu dobro počuti. Posebno pozornost moramo posvetiti varnostnemu pasu, ki mora potekati prek ramen in ne prek vratu. Ustrezati mora visokim varnostnim zahtevam, ki jih določa 102. člen Zakona o varnosti v cestnem prometu, in biti homologiran po standardu ECE.

Namen preventivne akcije je dvojen:

- zmanjšati število mrtvih in hudo telesno poškodovanih zaradi neuporabe varnostnega pasu in povečati njegovo uporabo med vozniki in potniki osebnih in tovornih vozil ter avtobusov in
- 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. Manjša stopnja privezanosti ob trčenju nedvomno pomeni večjo verjetnost nastanka hudih telesnih poškodb ali smrti.

S preventivno akcijo nas je seznanila mentorica prometne vzgoje na naši šoli s povabilom, da del pouka in dejavnostim, ki jih izvajamo v podaljšanem bivanju, namenimo prometno-varnostnim vsebinam, s katerimi bi ponazorili pomen uporabe varnostnega pasu v motor- nih vozilih.

Letos v podaljšanem bivanju vodim skupino drugošolcev; v akciji pa sem videla priložnost za celosten pristop dela z učenci:

- v pogovoru pripovedujejo o svojih doživetjih in izkušnjah v avtu in prometu;
- v igri vlog se vživljajo v različne vloge, jih preigravajo in izživljajo svoje psihološke potrebe;
- likovno se izražajo: varnost v avtu;

- na kvizu dokazujejo svoje naučeno in izku- stveno znanje o uporabi varnostnega pasu;
- medrazredno sodelovanje: prvošolce po- vabimo na kviz o uporabi varnostnega pa- su.

Učence najprej seznanim z akcijo Pripni svoje življenje! in povem, kdo jo organizira. Sledi po- govor o varnosti v prometu in kaj lahko sami storimo zanjo. Učenci spontano pripoveduje- jo o navadah uporabe oz. privezovanja varno- stnega pasu v njihovi družini. Izkušnji z upora- bo varnostnega pasu namenimo toliko časa, da lahko vsak nekaj pove o tem. Učenci ugo- tovijo, da imajo podobne izkušnje s privezova- njem pasu. Še posebno doživeto pripoveduje- jo o občutku pri močnem zaviranju, kot da jih »nekaj poriva naprej«, varnostni pas pa jih »dr- ži na sedežu«.

Moj varen avto

Učence povabim, da na temo o prometu in pri- penjanju z varnostnim pasom narišejo svoj va- ren avto. Svoje likovne izdelke predstavijo in razstavijo; fantje so raje risali avtomobile, de- klince pa so narisale člane svoje družine in se- be v avtu.

Igra vlog: družina v avtu

Preventivno akcijo o uporabi varnostnega pasu sem zasnovala na igri kot naravni metodi uče- nja. Vedela sem, da učenci o preventivni vlo- gi varnostnega pasu že veliko vedo, zato sem želela pouk aktualizirati z njihovo izkušnjo, obenem pa jih spodbuditi k razvijanju koope- rativnega učenja, skupinskega učenja in timske- ga dela. Učencem razložim, da se bomo igrali družino v prometu oz. v avtu, in sicer s pou- darkom na uporabi varnostnega pasu. Imamo družino: mama, oče, otrok/otroci in za vsako skupino določen »scenarij«, po katerem bodo igrali igro. Učenci sami izberejo, kdo bodo člani njihove družine in katero vlogo bodo igrali.

Otroci: so ubogljivi, razposajeni, trmasti, ne- predvidljivi, prebrisani, sitni, zaspani; kdaj se pustijo privezati, kdaj pa tudi ne; celo sami se med vožnjo odvežejo; so starejši, mlajši; opo- zarjajo starše, če le-ti niso privezani.

Oče: je največkrat voznik in se sam privezuje; kdaj ga tudi otroci opozorijo, da se mora pri- vezati; včasih sicer poskrbi, da so otroci in ma- mica v avtu privezani, a »pozabi« privezati še sebe.

Največ dela ima mama: prosi otroke, da se sa- mi privežejo, a se ne prepriča, ali njeno pro- šnjo izpolnijo; sebe priveže, a otroke ne; sama privezuje otroke in jim pri tem razlaga, zakaj je to potrebno, tudi sebe priveže; »pozabi« pri- vezati otroke ali jih spomniti, da to sami stori- jo in tudi sebe ne priveže; otroke priveže, a se le-ti med vožnjo sami odvežejo, a tega ne opazi pravočasno; otroke priveže, »pozabi« priveza- ti še sebe; priveže mlajšega otroka, starejšega pa ne; ves čas opozarja in kontrolira, če so vsi v avtu privezani.

Policist: izvaja kontrolo privezovanja z varno- stnim pasom; zaustavlja avto s »stop loparčk- om«, ki ga izdelamo sami. Njegova rekvizita sta še blok in svinčnik. Glede na družinsko dina- miko, njihove privezovalne navade in upošte-

vanje pravil privezovanja ima polne roke dela. Šolski stoli so sedeži v avtu: dva spredaj, dva/ trije zadaj. Po varnostne pasove ni treba hoditi daleč, saj učenci v ta namen na stole postavijo kar svoje torbe.

Izmenjaje so učenci odigrali vse vloge; v igro so se tako vživeli, da smo morali vpeljati še sodni- ka za prekrške. Otroci so bili v igri domiselni; preigrali smo veliko različnih kombinacij vlog; nekaj le-teh so bile plod njihovih lastnih izku- šenj. Pri igri so učenci uživali in izživljali svojo potrebo po igri, moči in svobodi. Večini je bila všeč vloga policista.

Kviz o privezovanju z varnostnim pasom

Svoje učence v skupini vsako leto navdušujem z različnimi kvizi znanja. Vsebina oz. tema to- kratnega je bila privezovanje z varnostnim pa- som. Učenci so se pri kvizu izkazali v poznavanju prometnih pravil privezovanja z varnostnim pasom in bili zadovoljni, da so bili za svoje do- bro poznavanje le-teh tudi nagrajeni z drobnimi priložnostnimi darilci: strgalnik za avto, osvežil- ne vrečke za avto, obeski za ključe.

Medrazredno sodelovanje

Akcijo o privezovanju z varnostnim pasom smo zaključili z medrazrednim sodelovanjem, ko so moji drugošolci izvedli kviz tudi za prvošolce. Le-ti so premišljeno in pravilno odgovarjali na zastavljena vprašanja in ponosno dokazali, da veliko vedo o uporabi varnostnega pasu in se v avtu največkrat sami, toda vedno, privežejo.

Izkušnje otrok s privezovanjem z varnostnim pasom:

Klara: Jaz opozorim očija, če se kdaj pozabi pripeti. Ko smo v avtu, mami vedno vpraša, ali smo vsi pripeti. Moj brat Bruno pa reče ups, ups. Kdaj se pa sam spomni in reče mami, da je pripet. Ko sem bila majhna, me je pripenjala mami. Zdaj, ko sem velika, se sama spomnim. Še nikoli se nisem pozabila pripeti. Navajena sem se pripenjati sama.

Dragana: V moji družini se vsi vedno pripne- mo.

Arton: Ko sem bil štiri leta star, sem se za- čel sam privezovati. Kdaj se še pozabim, pa me mami opozori. Tudi mojega starejšega brata je treba kdaj spomniti. Spomni naju mama.

Leon: Včasih se oči pozabi privezati, potem pa ga opozorim. Mami se vedno priveže, pa moje- ga bratca tudi vedno priveže. Jaz se tudi vedno privežem. Na svojem sedežu imam svoj pas.

Martin: Vedno sem prvi v avtu in se pripnem. Moj bratec se že sam pripenja. Mami pride za- dnja in se tudi pripne. Oči se včasih pozabi pri- vezati. Spomni ga mami.

Vir: www.amzs.si

Biljana Petač,
OŠ Savsko naselje,
Ljubljana

PROMETNO OBARVAN DAN ZEMLJE

22. aprila 2008 smo na naši šoli izvedli prometni dan. Glavni cilj, ki smo mu sledili, je bil: poskrbeti za svojo varnost in varnost drugih v prometu in tudi ob izrednih razmerah v šoli. Nepredvidljivo vreme nas je do zadnjega trenutka puščalo v negotovosti.

Dejavnosti, ki smo jih pripravili, naj bi se odvijale na šolskem igrišču in v prostorih šole:

- vaja umika – evakuacija vseh učencev iz šole v primeru požara,
- ogled vozil na nujni vožnji in predstavitev njihovega dela: gasilci, policisti in reševalci,
- varno kolo - pregled koles in nalepka (SPVCP),
- poligon spretnostne vožnje in prometni poligon,
- Rešujem življenje – pomagam prvi (delavnica Rdečega križa),
- spodbujanje prijetosti v avtomobilu in naprave za merjenje naletne teže,
- Pasavček, demonstracija otroških avtosedežev in pravilnega pripenjanja,
- simulacija vožnje z motorjem,
- tekmovanje v polževi vožnji.

Večina dejavnosti je bilo namenjenih petim, šestim in prvim razredom, vaja umika in vozila na nujni vožnji pa vsem učencem.

- 1. razred: zaključek projekta Pasavec,
- 5. razred: poudarek na dejavnostih v zvezi s kolesarskimi izpiti,
- 6. razred: tehniški dan – utrjevanje znanega in nadgradnja v zvezi z varnostjo v prometu.

Delo se je odvijalo tekoče, skupine so prehajale od ene dejavnosti k drugi, delo je bilo zanimivo, učenci so bili povsod aktivno vključeni in so na zelo konkreten način pridobivali izkušnje in spoznanja.



Misli, komentarji učencev 1. razreda:

Všeč mi je bilo:

- ko sem se sam pripel,
- ko smo videli kilograme,
- ko smo šli v gasilni avto in zvedeli njihovo tel. številko 112,
- ko smo govorili v mikrofoni,
- ko je prišel pasavček in smo ga božali,
- ko smo šli v policijski avto in sedeli na rešilnem motorju,
- ko so gasilci govorili, kdaj in kako jih pokličemo,

- ko smo videli kamero za merjenje hitrosti v policijskem avtu,
- ko so vklopili sireno.



V torek, 22. 4. 2008, smo imeli učenci 5. in 6. razreda prometni dan.

Zjutraj ob pol devetih smo se zbrali v učilnici. Čez približno petnajst minut smo imeli požarno vajo – evakuacijo. Vsi učenci naše šole smo se zbrali na igrišču.

Ko je bilo konec požarne vaje, smo si ogledali reševalni motor. Reševalec nam je pokazal, kako glasne sirene ima. Po končanem ogledu smo šli v učilnico, kjer sta nam dve bodoči medicinski sestri pokazali, kako ponesrečencu nudimo prvo pomoč. Naučili smo se, kako se naredi trikotno ruto, kaj narediš, ko vidiš nezvestnega človeka, in oživiljanje. Po malici smo si v učilnici ogledali, kako se pravilno pripnemo z varnostnim pasom. Lahko smo se stehali in ugotovili, za koliko se naša teža poveča pri trideset, petdeset in devetdeset kilometrov na uro. Nato smo šli ven po kolesa. Neki gospod nam jih je pregledal, če so pravilno opremljena. Ko smo s tem opravili, smo se podali na poligon.

Ogledali smo si še gasilski reševalni avto, policijski kombi in policijski avto.

Ta dan mi je bil še posebej všeč in kar veliko novega sem se naučil.

Vid Čergič, 5.a



Ta dan ni vseboval samo vožnje in testiranja s kolesom, ampak tudi požarno vajo.

Učenci od prvega do devetega razreda smo zapustili šolsko zgradbo skupaj s svojimi razredničarkami. Bilo je, kot da bi šola res gorela. Prišli so gasilci, reševalci in policisti. Predstavili so nam reševalčev motor, gasilski »tereneck«, »marico« ter policijski avto. Lahko smo tudi sedeli v ali na njih. Potem smo vozili po poligonu in namišljeno vožnjo po cesti. Na sporedu je bila tudi polžja vožnja, vendar nas je ujelo slabo vreme.

Imeli smo tudi reševalno akcijo, kjer so nam pokazali, kako se izvaja masaža srca in umetno

dihanje. Prostovoljki sta za nas pripravili različne igre, v katerih smo morali pomagati »ponesrečencu«. Nato smo pojedli malico. Ko je bila ura ena, smo se odpravili domov. Še sreča, da smo imeli s seboj kolesa, saj je lilo kot iz škafe. Ta dan mi je bil všeč, ker smo namesto pouka vozili kolo.

Svit Komel, 5.a



V šolo smo prišli ob vsakdanjem času, vendar brez šolskih torb in s kolesi ter čeladami.

Ta dan smo imeli tudi vajo umika, uprizorili smo vajo evakuacije, požar. Takoj ko je zvonilo, smo se počasi spravili iz šole. Lep prizor je bil, ko so bili vsi učenci iz šole zbrani na šolskem igrišču. Kmalu so ostali učenci odšli nazaj v šolo, naš razred pa je ostal zunaj, pri kolesih. Nek gospod nam je pregledal kolesa. Vsak učenec z dobro opremljenim kolesom je dobil rdečo nalepko. Potem smo šli še mi v šolo in se učili o prvi pomoči. Pri tem smo se veliko naučili. Bili smo tudi v učilnici, kjer smo videli, s kakšno hitrostjo bi leteli po avtu pri določeni hitrosti. Kasneje smo se na igrišču vozili po poligonu, ki so ga pripravile naše študentke po navodilih učiteljice Nade. Ogledali smo si reševalni džip in policijski avto, ki je imel dve kameri. Začelo je močno deževati in morali smo končati. Dan mi je hitro minil.

Peter Kranjc Požar, 5. a



V policijskem kombiju smo lahko po zvočniku govorili. Najbolj zgovorna po zvočniku v policijskem kombiju je bila naša sošolka Nihada. Potem smo vozili po poligonu s kolesi. Ta poligon je bil kar lahek, nekaterim je delal težave, nekaterim pa ne. Na koncu nas je ujel dež, zato nam je odpadla polževa vožnja. Bilo je zelo zanimivo, ker sem se veliko naučil o opremi reševalnega motorja, kako pomagati ob poškodbah, kaj narediš, ko naletiš na ponesrečenega neznanca, koliko kilogramov imam ob različnih hitrostih in kako se meri hitrost. Dan mi je minil hitro.

Jan Mustavar, 5. a

Bilo nam je užitek poslušati reševalca, saj nam je povedal vse o varnosti pri vožnji z motorjem. Pokazal nam je tudi celotno opremo v kovčku, ki je obešen na motor. Potem smo se odpravili h gasilnemu avtu. Tudi gasilec nam je pokazal vso potrebno opremo. Na koncu pa smo še uživali na poligonu, ki smo ga več ali manj uspešno vsi prevozili. Na prometnem dnevu smo se veliko naučili.

Alen Hrustic, 5.a

Tik pred zaključkom je začelo deževati, mi pa smo vsi zadovoljni skupaj pospravili vse rekvizite in se zadovoljni umaknili pod varno šolsko streho.

Naša izkušnja je bila pozitivna in nas že zdaj spodbuja, da bomo podoben dan načrtovali še naslednje šolsko leto.

Seveda so za uspešno opravljeno delo potrebni ljudje, ki so pripravljeni sodelovati. Tu gre

zahvala vsem sodelujočim delavcem naše šole: ravnatelju, učiteljem, hišniku in vsem, ki so mimorede priskočili na pomoč, kakor tudi zunanjim sodelavcem, zlasti Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (g. Zvone Milko- vič), ki je na naš namig vse poti usmeril proti naši šoli: gasilce, reševalce, policiste, naletne teže, simulacijo vožnje z motorjem, pregled koles, Pasavčka in Rdeči križ, vključno z dijaki- njami Zdravstvene šole. Vsi so se na delo z mla-

dimi dobro pripravili in delo zavzeto opravili, z namenom izboljšati prometno varnost naših otrok. Potrudili pa so se tudi starši petošolcev, ki so svoje otroke oskrbeli z varnimi kolesi in čeladami.

Mojca Blažon Dremelj
in Nada Hobel,
OŠ Hinka Smrekarja



PROMETNI KOTIČEK V VRTCU

Veseli smo bili vašega dopisa in tudi gradiva, ki ste ga poslali in ga z veseljem uporabljamo v našem vrtcu. Vsi se zavedamo, kako pomembna je ozaveščenost o varnosti v cestnem prometu. V vrtcu tej vsebini posvečamo veliko pozornosti, saj z otroki vsakodnevno (na sprehodih, izletih ...) utrjujemo to temo, saj je ravno izkustveno učenje v konkretni naravni situaciji za otroke neprecenljivo. Vsekakor pa v dejavnost otrok vključujemo tudi starše.

V Vrtcu Ledina smo pripravili prometni kotiček, ki se nahaja v garderobi vrtca, na enem od vhodov vrtca. Z otroki smo se pogovarjali o prometni varnosti, izdelovali prevozna sredstva in prometne znake, narisali plakat, si ogledovali promet, na sprehodih spoštovali varnostne predpise itd. Kotiček smo postavili na vidno mesto ob vhodu, plakat pripeli na oglasno desko vrtca tako, da je dostopno vsem otrokom in staršem. V dopoldanskem času je kotiček namenjen otrokom v vrtcu, v popoldanskem času pa otrokom in staršem skupaj. Tako lahko skupaj, preko simbolne igre in poučnega gradiva ozaveščajo sebe in svoje otroke o pomembnosti spoštovanja predpisov za našo vsakodnevno varnost.



Pošiljamo vam nekaj utrinkov iz našega prometnega kotička.

Veseli smo bili vašega darila - odsevni telovniki, kolesarske čelade... S tem bomo povečali varnost otrok, bomo bolj opazni udeleženci v prometu in naše prve izku-

šnje ob učenju vožnje kolesa bodo varnejše. Iskreno se vam zahvaljujemo in vabljeni v naš vrtec.

Ravnateljica Vrtca Ledina
Lučka Postružin





NOVOSTI V ZAKONU O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Zakon prinaša številne novosti, predvsem pri zagotavljanju večje varnosti otrok. pomembna novost je tudi zaostritev kazenskih sankcij za kršitve s katerimi se želi vplivati na možne kršilce kot opozorilo in opomin, da takšnih kršitev ne bi bilo.

V prispevku je povzeta brošura Ministrstva za promet »Zakon omejuje, da varuje« izdana leta 2008.

Avtorji: mag Bojan Žlender, mag Andrej Justinek, Matjaž Leskovar, Mateja Markl, Stane Pavšič in Gabrijel Sternad.

Hitro je hitro prehitro!

Znak območje umirjenega prometa



dovoljuje hitrost vožnje kot je hitrost gibanja pešcev, oziroma največ **10 km/h**

Hitrost je najpomembnejši dejavnik tveganja za nastanek prometnih nesreč, zato je bila določilo, ki urejajo najvišje dovoljene hitrosti, posvečena posebna pozornost. V skladu z mednarodno konvencijo je tako določeno, da sme voznik voziti le s takšno hitrostjo, da vozilo ves čas obvlada in da ga lahko ustavi pred oviro, ki jo glede na okoliščine lahko pričakuje. Voznik mora prilagoditi hitrost vožnje ne le vozilu, cesti, prometu in vremenskim razmeram, pač pa tudi svojim sposobnostim. Ta določba zavezuje zlasti voznika začetnika oziroma voznika z malo vozniki izkušnjami, k vožnji s primerno hitrostjo.

Da bi z zakonodajnimi rešitvami prispevali k večji varnosti v prometu so zaostrene sankcije za najhujše kršitve omejitev hitrosti. Za zaščito pešcev, kolesarjev in otrok ter starejših, so se znatno povečale globe za prekršitve hitrosti v naselju. Že na videz drobna prekršitve za 10 km/h lahko povzroči hude poškodbe. Voznik,

ki namesto 50 km/h kot je dovoljeno, vozi 60 km/h, ima pri nujnem zaviranju na števcu še vedno 44 km/h, medtem ko bi pri vožnji z dovoljeno hitrostjo v tem času že ustavil. Če bi s hitrostjo 44 km/h zadel pešca, bi ta utrpel hude poškodbe, ki bi lahko povzročile tudi smrt. Za prekršitve hitrosti v naselju za več kot 50 km/h oziroma v območju omejene hitrosti za več kot 30 km/h, je predvidena tudi stranska sankcija 18 kazenskih točk, kar posledično pomeni prenehanje veljavnosti voznškega dovoljenja. Tak ukrep je predviden za vožnjo v naselju s hitrostjo večjo od 100 km/h, v območju omejene hitrosti za vožnjo večjo od 60 km/h in v območju umirjenega prometa ali območja za pešce s hitrostjo večjo od 40 km/h. V naselju je hitrost vozil omejena na 50 km/h s prometnim znakom naselje ali na 30 km/h v območjih omejene hitrosti (cona 30 km/h) ter na hitrost gibanja pešca (največ 10 km/h)



Na cestah izven naselij je hitrost vožnje omejena na **90 km/h**, razen če je s prometnim znakom določeno drugače.

Znak ceste rezervirana za promet z motornimi vozili.



Hitrost vožnje je omejena na **100 km/h**.

Kršitev	Globa	KT	Stranska sankcija
Do vključno 20 km/h	60 €		
Nad 20 do vključno 30 km/h	120 €	3	
Nad 30 do vključno 40 km/h	240 €	5	
Več kot 40 km/h	380 €	9	Prepoved vožnje motornega vozila

Prekršitev dovoljene hitrosti na cestah zunaj naselij

slabo vidljivost je lahko megla, hudo sneženje, močan nali, dim ali kaj drugega. 50 km/h je tudi najvišja dovoljena hitrost za vozila, ki imajo na kolesih nameščene snežne verige. Omejitev 80 km/h pa velja, za osebna vozila, ki vlečejo priklopno vozilo. Za vse te vožnje velja, da so še posebej tvegane, zato veljajo strožja določila o možnih kršitvah.

Zakon obravnava tudi odgovornost voznikov, ki vozijo počasneje. Voznik ne sme brez upravičenega razloga voziti tako počasi, da bi oviral druge udeležence v prometu. Kadar je njegova hitrost več kot za polovico nižja od največje dovoljene hitrosti mora vključiti varnostne utripalke in se mora na prvem primernem kraju umakniti z vozišča in pustiti

mimo hitrejša vozila. Prav tako voznik ne sme, razen v nevarnosti, nenadoma zmanjšati hitrosti vožnje. Globa za nespoštovanje teh določil je 120 evrov.



Znak naselje omejuje hitrost vožnje na **50 km/h**.

Sevnica

Na posameznih območjih je lahko hitrost vožnje s prometnim znakom določena tudi drugače

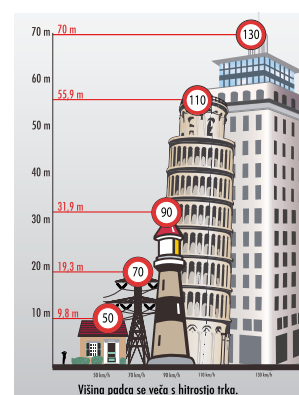
Kršitev	Globa	KT	Stranska sankcija
Prekoračitev v naselju do vključno 10 km/h	80 €		
Nad 10 do vključno 20 km/h	250 €	3	
Nad 20 do vključno 30 km/h	500 €	5	
Več kot 30 km/h	1.000 €	9	Prepoved vožnje motornega vozila
Več kot 50 km/h	1.000 €	18	Prenehanje veljavnosti voznškega dovoljenja

Prekoračitev hitrosti v naselju

v območjih umirjenega prometa, oziroma v območjih za pešce, če je vožnja z motornimi vozili izjemoma dovoljena. Globe in stranske kazni so glede na vrsto območja različne, saj so še posebej ostre za kršitve v območjih, kjer se posebej ščiti šibkeje udeležence v prometu. Tudi pri vožnji izven naselij so pričakovanja o prihranku časa in o možnostih za zmanjšanje zamud, bistveno prevelika. V Sloveniji se lahko, zaradi majhnih razdalj in velike gostote prometa, s prehitro in tvegano vožnjo pridobi le od 3 do 10 minut. Ali je to v resnici vredno glede na večjo porabo goriva, večjo verjetnost udeležbe v nesreči in veliko hujše posledice, če pride do trka? Če bi razumeli hitrost tako, kot razumemo nevarnost padca v globino bi gotovo vozili manj tvegano in v skladu z omejitvami hitrosti.

Posebne omejitve hitrosti:

Zakon predvideva tudi omejitve hitrosti v posebnih okoliščinah. Omejitev 50 km/h



velja za vsa vozila, kadar je vidljivost manjša od 50 m, to je približna razdalja med dvema smernima količkoma ob robu ceste. Razlog za

Zakon omejuje, da varuje. 5

Za volan le spočiti in trezni

Slovenska družba velja za mokro družbo, kar pomeni, dazelo pogosto uživamo alkoholne pijače. Vsak dogodek, naj bo vesel ali žalosten, je povezan s pitjem alkoholnih pijač. Po količini popitega alkohola na prebivalca smo v Evropi na vrhu. To kaže podatke, da popijemo vsako leto približno 11 litrov čistega alkohola na prebivalca.

Žal se razširjeno uživanje alkoholnih pijač odraža tudi v varnosti cestnega prometa. Alkohol je pomemben dejavnik nastanka prometnih nesreč, zlasti tistih z najhujšimi posledicami. V zadnjih letih je kar vsako tretjo prometno nesrečo s smrtnim izidom povzročil alkoholizirani udeleženec v cestnem prometu. Odkar je Slovenija samostojna država, je v nesrečah, ki so jih povzročili alkoholizirani udeleženci umrlo več kot 2100 ljudi. Poleg nenadomestljivih izgub človeških življenj, je Slovenija zaradi teh nesreč utrpela tudi veliko družbeno škodo, ki jo strokovnjaki ocenjujejo na 1,6 milijarde evrov. S tem denarjem bi lahko na primer zgradili 11.000 stanovanj za mlade družine.

V letu 2007 so bile kar 104 smrtno žrtve nesreč, ki so jih povzročili alkoholizirani udeleženci v prometu, njihova povprečna stopnja alkoholiziranosti pa je bila izjemno visoka in je znašala 0,78 miligram alkohola v litru izdihanega zraka (1,63 grama alkohola na kilogram krvi).

Ali so res nevarni le zelo pijani vozniki

Ni dvoma, da so izjemno nevarni vozniki z velikimi koncentracijami alkohola, zato so spremembe zakona z višimi globami, možnostjo odvzema prostosti in ne nazadnje zasega in odvzema vozila usmerjene prav v zmanjševanje njihovega števila. A kljub temu to ne pomeni, da je za varno sodelovanje v prometu sprejemljivo uživanje alkohola in vožnja. Meja 0,24 mg/l alkohola v litru izdihanega zraka ali 0,5 g/kg alkohola v kilogramu krvi ni splošna pravica, saj se že pri nižjih koncentracijah zmanjšujejo voznike sposobnosti. Alkohol je legalna droga, ki vpliva na voznikovo ravnanje tudi pri majhnih količinah. V raziskavah, ki so jih naredili v tujini, so ugotovili, da že s prvim kozarcem alkoholne pijače začnejo slabeti voznike sposobnosti (Bernt, 1992), podaljšuje se reakcijski čas in povečuje se število napačnih odločitev. Pri 0,5 g/kg ali 0,24 mg/l voznik slabše zaznava rdečo luč, podaljša se reakcijski čas, nepravilno ocenjuje razdalje in se pogosto napačno odloči. Samo spočiti, trezen in zbran voznik lahko pravočasno in pravilno ukrepa. Izjemno povečanje verjetnosti za nastanek prometne nesreče moramo poleg alkohola pripisati tudi ostalim drogam in psihoaktivnim snovem. Alkohol, mamila ali psihoaktivne snovi povzročijo podaljšanje reakcijskega časa in pogosto napačne odločitve. V Sloveniji velja





Brez alkohola.

Ko piješ ne vozi, ko voziš ne pij!

popolna prepoved vožnje za voznike, ki bi pred ali med vožnjo uživali droge ali druge psihoaktivne snovi. Med te sodijo tudi zdravila, označena z rdečim trikotnikom, ki imajo močno psihoaktivno delovanje in zmanjšujejo vozniške sposobnosti.

Bomo še vedno pihali?
Spremembe zakona dopolnjujejo sistem določb, ki se nanašajo na problematiko alkohola in mamil, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi v cestnem prometu. Postopki policistov pri nas so primerljivi s postopki policij iz držav Evropske unije. Uveljavlja sta se uporaba merilnikov alkohola v izdihanem zraku in temu prilagojene vrednosti alkohola (mg/l izdihanega zraka) ter ugotavljanje prisotnosti mamil, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih sredstev s posebnim postopkom za indikacijo. Za voznika, ki se ne bo strinjal z zapisom rezultatov preizkusa z indikatorjem alkohola (alkotestom) bo policist odredil preizkus z merilnikom (etilometrom) na policijski postaji ali strokovni pregled (zdravniški pregled in odvzem vzorcev krvi, urina ali drugih telesnih tekočin). V zakonu so za to mejne vrednosti navedene v gramih alkohola na kilogram krvi in v miligramih alkohola v litru izdihanega zraka.

8 Zakon o varnosti cestnega prometa 2008.

Odvzem prostosti
Bistvena novost sprememb zakona pa je večja možnost pridržanja osebe, ki vozi pod vplivom alkohola. Doslej je bila možnost pridržanja le za voznike, ki so nadaljevali z vožnjo kljub izrecni prepovedi vožnje. Spremenjen zakon v 238. b členu daje policistu pooblastilo, da pridrži voznika, ki vozi pod vplivom alkohola oziroma ima v organizmu več alkohola kot je dovoljeno. Glavni namen pridržanja opitega voznika, je preprečiti nadaljnjo vožnjo vozniku in povzročitev prometne nesreče ali ogrožanja drugih udeležencev v cestnem prometu.

Ukrep bodo policisti izvajali pri voznikih osebnih avtomobilov in motornih koles: če bo rezultat preizkusa pokazal, da ima voznik več kot 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka (1,10 grama alkohola na kilogram krvi) ali če bo voznik odklonil strokovni pregled.

Pomembne mejne vrednosti alkoholiziranosti voznikov v različnih enotah

0,24 mg alkohola/l izdihanega zraka	=	0,5 g alkohola/kg krvi	=	0,5 promilov
0,38 mg alkohola/l izdihanega zraka	=	0,8 g alkohola/kg krvi	=	0,8 promilov
0,52 mg alkohola/l izdihanega zraka	=	1,1 g alkohola/kg krvi	=	1,1 promilov
0,71 mg alkohola/l izdihanega zraka	=	1,5 g alkohola/kg krvi	=	1,5 promilov

Pri nekaterih skupinah voznikov pa je meja za pridržanje še nižja. Če bo rezultat preizkusa alkoholiziranosti pokazal, da ima voznik več kot 0,38 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka (0,80 grama alkohola na kilogram krvi), bo policist pridržal voznike v vseh primerih spodaj opisanih kršitev:

- voznika motornega vozila, ki se mu izvršuje sankcija prepovedi vožnje motornega vozila ali mu je vozniško dovoljenje odvzeto, voznika motornega vozila ali skupine vozil kategorije C1, C, D1, D, BE, C1E, CE, D1E, DE,
- voznika vozila, s katerim se opravlja javni prevoz potnikov ali blaga ali prevoz oseb za lastne potrebe, voznika vozila, s katerim se prevažata nevarno blago,
- poklicnega voznika motornega vozila, kadar opravlja ta poklic,
- kandidata za voznika med usposabljanjem v vožnji motornega vozila,
- voznika začetnika, voznika motornega vozila, ki nima vozniškega dovoljenja ali v vozniškem dovoljenju nima vpisane kategorije motornega vozila, ki ga vozi in
- voznika ki prevažata skupino otrok (skupina otrok je skupina najmanj petih otrok, ki so večina potnikov v vozilu razen skupina petih ali več otrok iste družine, ki se ne štejejo za skupino otrok po tem zakonu).

Voznik bo pridržan v prostorih za pridržanje. Pridržanje bo trajalo do streznitve oz. od najmanj 6 do največ 12 ur. Policist bo vozniku začasno za 24 ur odvzel vozniško dovoljenje, kar pomeni, da je vozniku prepovedana vožnja vozil za 24 ur. Za nekatere voznike ostaja popolna prepoved uživanja alkohola pred in med vožnjo motornega vozila.

V zakonu so posebej navedene skupine voznikov, za katere velja popolna prepoved uživanja alkoholnih pijač. Mednje sodijo mladi vozniki do 21. leta, vsi vozniki začetniki prvi dve leti po opravljenem izpitu, poklicni vozniki, vozniki, ki opravljajo javni prevoz potnikov, prevažajo skupine otrok, kandidati v avto šolah in drugi. Popolna prepoved velja tudi za spremljevalce mladega voznika, ki vozi po posebnem programu vožnje s spremljevalcem. V zakonu je zelo jasno zapisano, da bo voznik, ki vozi brez ustreznega in veljavnega izpita kaznovan tudi zaradi morebitne vožnje pod vplivom alkohola, saj tudi za take kršitelje velja popolna prepoved uživanja alkoholnih pijač.



Ko piješ ne vozi, ko voziš ne pij!

Kršitev	Globa	KT	Stranska sankcija
Do vključno 0,24 mg v litru izdihanega zraka, če kaže znake motenj v vedenju	180 €	3	
Več kot 0,24 do vključno 0,38 mg alkohola v litru izdihanega zraka	450 €	7	
Več kot 0,38 do vključno 0,52 mg alkohola v litru izdihanega zraka	570 €	9	
Več kot 0,52 do vključno 0,71 mg alkohola v litru izdihanega zraka	950 €	10	Pridržanje voznika od 6 do 12 ur, prepoved vožnje motornega vozila
Več kot 0,71 mg alkohola v litru izdihanega zraka	950 €	18	Pridržanje voznika od 6 do 12 ur, prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja

Alkohol in psihoaktivne snovi za običajne voznike

Tudi za običajne voznike so se globe povečale in povečalo se je število kazenskih točk. Voznike pri katerih bo policist ugotovil višjo koncentracijo alkohola od 0,52 mg/l (1,10 g/kg) bo izvedel ukrep pridržanja voznika od 6 do 12 ur.

Kršitev	Globa	KT	Stranska sankcija
Vožnja pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi	950 €	10	Prepoved vožnje motornega vozila
Odklonitev preizkusa ali strokovnega pregleda ali neupoštevanje navodil policista	950 €	18	Pridržanje voznika od 6 do 12 ur, prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja

Alkohol in psihoaktivne snovi za običajne voznike

Enaka globa in stranske sankcije veljajo tudi za voznike, ki bi vozili pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi ter za voznike, ki odklonijo preizkuse na te snovi ali strokovni pregled. V tem primeru bo policist izvedel tudi postopek pridržanja od 6 do 12 ur.

PREHITRA VOŽNJA.

OBŽALOVANJA VREDNA.

Prehitevanje

Prehitevanje je eden izmed najnevarnejših premikov z vozilom. Pravila, ki urejajo prehitevanje se seveda niso spremenila. Prehitevanje je dovoljeno le po levi strani. Zakon izrecno prepoveduje prehitevanje po desni na avtocesti in cesti, rezervirani za motorna vozila. Po desni strani se sme prehiteti le:

- vozilo, ki zavija levo,
- vozilo, ki vozi v naselju na cesti z dvema ali več smernimi vozišči, po pasu, ki ni skrajno desni,
- vozilo, ki vozi na ploščadi pred cestninsko postajo z več prometnimi pasovi.

Pred prehitevanjem se mora voznik prepričati, da ima dovolj prostora, če lahko to varno stori in ne sme ovirati udeleženca cestnega prometa, ki ga prehiteva. Pred prehitevanjem mora dati voznik predpisan znak s smerno utripalko. Voznik ne sme prehitevat, če je

voznik za njim že začel s prehitevanjem. Za najbolj nevarna prehitevanja je predvidena globa 500 € in stranska sankcija 11 kazenskih točk. Kot hudo ogrožanje varnosti cestnega prometa obravnava zakon tudi vožnjo mimo in prehitevanje vozila, ustavljenega pred prehodom za pešce, ter vožnjo mimo vozila, ki je označeno za prevoz otrok. Mimo vozila označenega za prevoz otrok in ima vključene varnostne utripalke, ki je ustavljeno na cesti zunaj vozišča, je voznik dolžan voziti z zmanjšano hitrostjo in posebej previdno, ter po potrebi tudi ustaviti. Kadar je tako vozilo ustavljeno na vozišču, vožnja mimo ni dovoljena za vozila, ki vozijo v isti smeri, za vozila iz nasprotna smeri pa velja, da je voznik dolžan voziti z zmanjšano hitrostjo in posebej previdno, ter po potrebi tudi ustaviti.

Prekršek	Globa in sankcija
Vožnja mimo ustavljenega vozila z znakom za prevoz otrok in vključenimi smernimi utripalkami, če otroci vstopajo in izstopajo	200 €, 4 kazenske točke
Vožnja mimo vozila, ustavljenega pred prehodom za pešce, na katerem je pešec ali stopa pešec	500 €, 7 kazenskih točk
Prehitevanje vozila, ki se ustavlja pred prehodom za pešce, na katerem ali ob katerem so pešci	500 €, 11 kazenskih točk

Zakon omejuje, da varuje. 11

Zakon omejuje, da varuje. 13

EDINI ZAKON, KATEREGA KRŠITEV LAHKO PRINESE NAJHUŠO KAZEN.

Zakon omejuje, da varuje.

Rdeča luč še vedno zahteva ustavi

Pri vožnji na križiščih imamo v Sloveniji čudne navade. Spimo pri zeleni luči in kar nekaj sekund običajno mine preden odpelje prvo vozilo, namesto, da bi prvih nekaj vozil previdno speljalo hkrati, takoj ko se prižge zelena luč. To zamudo potem skušamo nadoknaditi z vožnjo v rumeno ali celo v rdečo luč.

Prekršek	Globa
Vožnja v rumeno luč, če bi lahko varno ustavil	120 €
Vožnja v rdečo luč ali neprevidna vožnja pri rumeni utripajoči luči, vožnja, če je nad prometnim pasom stalno svetleč svetlobni znak z rdečim X – kar pomeni, da je promet na označenem prometnem pasu prepovedan	250 €

Vožnja z lučmi

V zakonu so nespremenjene določbe o uporabi luči na motornih vozilih in skupinah vozil. Zakon omogoča namesto zasenčenih luči uporabo luči za dnevno vožnjo, ki z največ 25 % zmanjšano svetilnostjo omogočajo daljšo življenjsko dobo žarnic in manjšo porabo energije. Izrecno pa je prepovedana uporaba nehomologiranih luči in raznih svetlobnih okrasov na vozilih.

Prekršek	Globa
Vožnja brez prižganih luči podnevi	40 €
Vožnja brez prižganih luči ponoči ali ob zmanjšani vidljivosti ter v predorih	160 €



14 Zakon o varnosti cestnega prometa 2008.

Pozimi in v zimskih razmerah le z ustrezno zimsko opremo

V zakonu je predpisana uporaba zimske opreme za motorna in priklopna vozila od 15. novembra do 15. marca naslednje leto in v zimskih razmerah. Zimska oprema so zimske pnevmatike z ustreznim profilom ali letne pnevmatike in verige na pogonskih kolesih. Zakon predvideva opozorilo globo (120 €) za voznike, ki nimajo ustrezne opreme in mnogo ostrejšo za tiste, ki zaradi neustrezne opreme (400 €) povzročijo na cesti zastoj ali celo onemogočijo promet.

Uporaba mobilnega telefona

Uporaba mobilnega telefona med vožnjo bistveno zmanjšuje voznikovo sposobnost zaznave pomembnih informacij in hitro ter pravilno odločanje. Resen telefonski pogovor, ki ga voznik opravlja med vožnjo, zmanjša njegove sposobnosti za vožnjo kot bi vozil pod vplivom alkohola s koncentracijo večjo od 0,38 mg alkohola na liter izdihanega zraka ali 0,8 g/kg. Čeprav zakon dovoljuje uporabo mobilnega telefona z uporabo sistema za prostoročno telefoniranje ali z uporabo brezžične slušalke za eno uho, svetujemo, da med vožnjo ne telefonirate. Če imate nujen klic ali



pogovor pa se ustavite na varnem in primernem mestu, opravite pogovor in se nato odpeljete dalje. Popolna prepoved telefoniranja med vožnjo velja za kandidate za voznike in kandidate za voznike, ki vozijo s spremljevalcem. Voznik med vožnjo ne sme uporabljati opreme ali naprav na način, ki bi zmanjševal njegovo slušno ali vidno zaznavanje ali zmožnost obvladovanja vozila (maska, slušalke, telefon) in ne sme poslušati radia ali drugih zvočnih naprav s takšno glasnostjo, ki bi onemogočala normalno slušno zaznavanje v cestnem prometu. Nepravilna uporaba mobilnega telefona ali druge opreme in naprav, ki zmanjšujejo služno in vidno zaznavo voznika je 120 €.

Vzvratna vožnja

Pri vzratni vožnji mora voznik motornega vozila vklopiti varnostne utripalke, pri vzratnem parkiranju in obračanju pa samo smerne utripalke in s tem opozoriti druge udeležence cestnega prometa, da se njegovo vozilo premika vzvratno. Globa za neupoštevanje tega določila je 40 €, v kolikor pa se s tako vožnjo ogroža ostale udeležence pa 160 € in 3 kazenske točke.

Zakon omejuje, da varuje. 19

Znak avtocesta omejuje hitrost vožnje na največ **130 km/h**.



Vožnja po avtocesti

Minimalna varnostna razdalja

Zakon natančno določa varnostno oziroma minimalno varnostno razdaljo med vozili. Varnostna razdalja je opredeljena z razdaljo, ki jo vozilo prevozi v dveh sekundah, in izjemoma eno sekundo, če vozila vozijo v koloni z zmanjšano hitrostjo. Določanje varnostne razdalje s sekundno metodo je za voznika izredno enostavno. Ob robu vozišča si izberemo objekt (npr. prometni znak, drevo ...). Ko vozilo pred nami z zadnjim delom vozila zapelje mimo tega objekta začnemo šteti: »enaindvajset, dvaindvajset« in če s sprednjim delom vozila isto mesto prevozimo po izteku štetja, je naša varnostna razdalja ustrezna. Če peljemo mimo predmeta prej, je varnostna razdalja premajhna.

Vožnja po avtocesti

V letu 2008 bo povezana večina odsekov slovenskega avtocestnega križa. Avtoceste so najbolj varne prometne površine, a kljub temu zahtevajo upoštevanje pravil in zbrano vožnjo. Največ težav in napak naredijo vozniki pri vključevanju na avtocesto, med prehitvanjem in pri izključevanju. Vključevanje na avtocesto zahteva od voznika, ki se vključuje in od voznikov, ki vozijo po avtocesti posebno pozornost, predvsem

zaradi razlik v hitrosti vozil. Zato mora voznik, ki se vključuje na avtocesto vključiti smernik, doseči na pospeševalnem pasu dovoljeno hitrost tistega odseka ceste in se pred premikom s pospeševalnega pasu na vozni pas temeljito prepričati, če se lahko varno vključi v promet. To stori s pogledom v notranje in levo vzvratno ogledalo in s pogledom preko leve rame, da ne bi spregledal vozila v mrtvem kotu. Bonton vožnje po avtocesti zahteva, da voznik, ki vozi po desnem voznem pasu s premikom na prehitevalni pas, omogoči varno in nemoteno vključevanje. Seveda se mora tudi ta temeljito prepričati, da lahko varno zapelje na prehitevalni pas (vključi levi smernik, se prepriča, če je prehitevalni pas prost, zapelje na prehitevalni pas). Če tega ne more storiti, poveča varnostno razdaljo do vozila pred njim in omogoči vozilu, ki se vključuje, da pred njim zapelje s pospeševalnega na vozni pas.

Prehitivanje

Najbolj varna in umirjena vožnja je takrat, ko vozimo z enako hitrostjo kot glavni prometni tok. Takšna vožnja nas najmanj utruja in praviloma ne povzroča nevarnih situacij. Ne nazadnje pomeni tudi prihranek goriva saj ne pospešujemo in ne zaviramo po nepotrebnem.

VOZI TAKO, KOT SI ŽELIŠ, DA BI VOZILI DRUGI.

Zakon omejuje, da varuje.

Pri prehitevanju pravočasno vključimo levi smernik, začnemo pospeševati, če je to potrebno, se s pogledom v notranje in levo vzvratno ogledalo ter s pogledom čez levo ramo dobro prepričamo, če imamo prost prehitevalni pas, in zapeljemo na prehitevalni pas. Takoj, ko smo prehiteli počasnejše vozilo ali več vozil, se vrnemo na vozni pas. Prehitevalni pas ni namenjen stalni vožnji, tudi če vozimo z najvišjo dovoljeno hitrostjo. Tudi ta manever jasno najavimo z vključitvijo desnega smernika, se s pogledom v desno vzvratno ogledalo prepričamo, da smo se dovolj oddaljili od vozila, ki smo ga prehiteli in se z nezmanjšano hitrostjo vrnemo na vozni pas. **Ne prehitevamo s hitrostjo, ki je nižja od dovoljene hitrosti na tistem odseku avtoceste, da ne povzročamo nevarnosti in ne oviramo drugih.** Če med prehitevanjem dohitimo počasnejše vozilo, ki vozi po prehitevalnem pasu, vozniku z vklopom levega smernika sporočimo, da želimo mimo. Dajanje zvočnim in svetlobnim signalov je znak nevezgojenosti in agresivnosti, poleg tega pa je lahko tudi nevarno, ker lahko prestraši ali vznemiri voznika pred nami, ki lahko z nekontrolirano reakcijo (nenadno zaviranje ali premik vozila) povzroči nevarnost.

Izključevanje z avtoceste

Izvoz z avtoceste je ob normalnih pogojih (prost izvoz) manj nevarna situacija, vendar mora biti

voznik pozoren predvsem na možnost, da je izvoz zaradi prometnih konic zaseden. Voznik mora pravočasno vključiti desni smernik, zapeljati na zaviralni pas, na njem zmanjšati hitrost vožnje kot je glede na signalizacijo in prometne razmere potrebno. Nevarni so izvozi v večjih mestih in ob konicah, ko so vozila lahko že na zaviralnem pasu, oziroma čakajo celo na pasu za odstavna vozila. V takšnih primerih morajo vsi vozniki, ki vozijo po avtocesti zmanjšati hitrost vožnje, voznik, ki se izključuje pa opravi enak manever. V primeru zasedenosti zaviralnega pasu, se dosledno ravnamo po navodilih vzdrževalcev cest oz. prometni signalizaciji in se brez potrebe nikoli ne ustavljamo na voznem pasu.

Odsevni telovniki

Zakon prinaša novosti, da morajo vse osebe, ki se zaradi okvare vozila ali nesreče na avtocesti ali cesti rezervirani za motorna vozila zadržujejo izven vozila, nositi odsevni telovnik živo rumene ali oranžne barve z vdelanimi odsevnimi trakovi bele barve. To pomeni, da moramo imeti telovnik v vozilu in ne v prtljajnem prostoru, da si ga nadenemo preden izstopimo iz vozila in seveda več telovnikov. Na avtocesti je najbolj varno, da

Prekršek	Globa
Neuporaba odsevnega telovnika	40 €
Prehitivanje po odstavnem pasu	160 €

20 Zakon o varnosti cestnega prometa 2008.

Zakon omejuje, da varuje. 21



Mladi vozniki

se umaknemo preko odbojne ograje, seveda pa moramo preveriti, če nismo na mostu ali strmi brežini, kjer bi prehod čez ograjo pomenil padec ali zdrs. Odsevni telovnik sme izven naselij namesto kresničke ali bele luči uporabljati tudi pešec pri hoji ponoči in pogojih slabe vidljivosti.

Mladi vozniki

Zakon ohranja možnost vožnje s 17 leti s spremljevalcem, saj so prve izkušnje zelo pozitivne. V letu, ko mladi kandidat za voznika vozi s spremljevalcem veliko pridobita oba. Veliko pridobi mladi kandidat za voznika, ker pridobiva prepotrebne izkušnje in kilometre v dejanskih prometnih razmerah, a vendar pod posebnimi pogoji, saj ga spremljevalec lahko usmerja, ga spodbuja in če je potrebno tudi omejuje. Hkrati pa je to dragocena izkušnja tudi za spremljevalca, saj ponovi vrsto predpisov in pravil, hkrati pa spoznava svojega mladega voznika v prometnih in življenjskih situacijah. Takšno, varno pridobivanje izkušenj je pomembno, ker je neizkušenost eden od dejavnikov večje ogroženosti in tveganja mladih voznikov.

Razlogi za nadpovprečno udeleženo mladih v nesrečah so večplastni. Med pomembnejšimi so:

- neizkušenost
- iskanje lastnih poti in dokazovanje svojih



22 Zakon o varnosti cestnega prometa 2008.

SPOŠTUJ DRUGE, IN VSI TE BODO SPOŠTOVALI.

Zakon omejuje, da varuje.

sposobnosti in spretnosti

- upornost (neupoštevanje norm in predpisov)
- stil življenja (zabave, vožnja za zabavo, uživanje alkohola in drugih psihoaktivnih snovi)
- slabši ekonomski položaj (stari avtomobili in z vidika varnosti slabši avtomobili).

Za vožnjo s spremljevalcem lahko začnejo mladi z usposabljanjem v avto šoli, ko dopolnijo 16 let in pol. Po opravljenem preizkusu znanja iz praktičnega dela usposabljanja pred komisijo avto šole, nato do enega leta vozijo s spremljevalcem. Tako mlada voznica ali voznik najmanj eno leto pridobivata izkušnje pod skrbnim nadzorom spremljevalca. Z dopolnjenim 18. letom starosti pa lahko gresta na vozniški izpit in nato kot voznika začetnika vozita do 21. leta starosti. V najtežje obdobje voznika začetnika, ki samostojno sodeluje v prometu, pa že vstopata z izkušnjami saj bosta s spremljevalcem prevozila povprečno 3.000 do 5.000 kilometrov.

Sistem, ki je za mlade privlačen, saj omogoča vožnjo osebnega avtomobila leto dni prej, uvaja z obvezno prisotnostjo spremljevalca posredne omejitve in dosledno spoštovanje predpisov, kar je za oblikovanje voznških navad in preprečevanje nekaterih najbolj nevarnih ravnanj izredno pomembno (preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi, upoštevanje hitrostnih omejitev, zmanjšanje nevarnosti voženj za zabavo in tako imenovanih disko nesreč).

Kdo je lahko spremljevalec?

Tako kot v drugih državah, veljajo za spremljevalce posebni pogoji.

Spremljevalec je lahko:

- Eden od staršev, posvojiteljev, skrbnikov ali rejnikov ali druge osebe v sorodstvenem razmerju, če s tem pisno soglašajo starši itd.
 - Je star najmanj 30 let
 - Ima veljavno vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil kategorije B najmanj 7 let
 - V evidenci nima več kot 5 kazenskih točk
- Spremljevalec mora biti vpisan v evidenčni karton vožnje, vpiše pa ga izpitni center na podlagi ustreznih dokazil. Mladi voznik ali voznica lahko imata več spremljevalcev, če izpolnjujejo zahtevane pogoje in so vpisani v evidenčni karton. V obdobju vožnje s spremljevalcem morata opraviti kandidat za voznika in spremljevalec vsaj dve uri vožnje z učiteljem vožnje v avto šoli. Med vožnjo morata imeti pri sebi evidenčni karton vožnje, veljavno zdravstveno spričevalo kandidata, spremljevalec pa veljavno vozniško dovoljenje za vožnjo vozil kategorije B.
- Sistem vožnje s spremljevalcem, oziroma vožnje pri 17 letih starosti poteka v Evropi na Švedskem, Irskem, v Avstriji, Belgiji, Estoniji, Franciji, Veliki Britaniji. Podoben sistem poznajo tudi v Kanadi in nekaterih drugih državah (Nova Zelandija, nekatere države ZDA...). V vseh državah je dokazal dobre rezultate.

Zakon omejuje, da varuje. 23



Uvedba novih starostnih pogojev pri vozniških dovoljenjih, novi obrazci

Zakon je pri določanju starostnih pogojev izhajal iz evropske direktive, pri čemer so upošteване najnižje predpisane starosti za pridobitev posamezne kategorije. Poudariti je potrebno, da se v skladu z direktivo najnižje predpisane starosti zvišujejo pri kategoriji A in poklicnih kategorijah (C, C1, D, DE), pri ostalih kategorijah pa je bila razlog za dvig starostne meje predvsem želja za zagotavljanje večje varnosti teh udeležencev.

Izpit za vožnjo kolesa z motorjem

Za vožnjo kolesa z motorjem (mopeda ali skuterja do 45 cm ali 45 km/h) je v skladu z novim zakonom določena nova evropska kategorija AM (prej je bila to nacionalna kategorija H) Direktiva predpisuje za pridobitev kategorije AM najnižjo starost 16 let z možnostjo, da država članica to starost zniža do 14 let ali zviša do 18 let. Da bi zagotovili večjo varnost voznikov teh vozil se je v Sloveniji starostna meja dvignila s 14 na 15 let, saj smo bili ena redkih držav, kjer je bilo tako zgodaj dovoljeno voziti kolo z motorjem. Vozniki, ki so pred uveljavitvijo novega zakona opravili izpit za H kategorijo in imajo veljavno vozniško dovoljenje, bodo lahko vozili kolo z motorjem ne glede na njihovo starost.

Izpit za vožnjo traktorja

Tudi za voznike traktorja (kategorija F) se je za večjo varnost mladih traktoristov dvignila zakonska meja. Mladostniki smejo opravljati izpit za vožnjo traktorja, katerega konstrukcijsko določena hitrost ne presega 40 km/h, ko dopolnijo 16 let (prej 15 let).

Za traktorje, katerih konstrukcijsko določena hitrost presega 40 km/h, je minimalna starost za opravljanje izpita 18 let.

Postopnost pridobivanja posameznih kategorij za vožnjo motornega kolesa

Zakon uvaja novo evropsko kategorijo A2 za vožnjo motornega kolesa, katerega moč motorja ne presega 35 kW in pri katerem razmerje med močjo motorja in maso vozila ne presega 0,2 kW/kg. Starostna meja za opravljanje izpita za to kategorijo je 18 let. Poleg tega pa se, v skladu z direktivo, dviga tudi starostna meja za kategorijo A. Za voznike, ki bodo imeli dve leti izkušnje pri vožnji vozil kategorije A2, je minimalna starost 20 let, oziroma dve leti po opravljenem izpitu za A2. Za voznike brez predhodnih izkušenj pri vožnji motornih koles pa je minimalna starost 24 let. Strožji pogoji (obveznost opravljanja praktičnega dela vozniškega izpita in vozniške izkušnje) za pridobitev kategorije A in A2 so predpisani za izboljšanje prometne varnosti, saj

so vozniki motornih koles najbolj izpostavljeni in ogrožena, ter pogosto udeležena skupina in prometnih nesrečah s hudimi posledicami. Vožnja motornega kolesa je kar 58 krat bolj tvegana kot vožnja osebnega avtomobila, saj voznik motornega kolesa, razen čelade in ustrezne obleke in obutve nima dodatne zaščite.

Novo vozniško dovoljenje

Zakon v skladu z Evropsko direktivo določa nov obrazec vozniškega dovoljenja v obliki polikarbonatne kartice z ustreznimi zaščitnimi elementi. Obrazec vozniškega dovoljenja bo za imetnike bolj praktičen, saj bo v velikosti večine drugih dokumentov (npr. bančne kartice, osebne izkaznice) in zaradi tega bolj prijazen.

Nov obrazec bo predvidoma možno zamenjati za staro vozniško dovoljenje po 1. septembru 2008. Za vse bo zamenjava obvezna v roku 10 let po uveljavitvi tega zakona, to je do leta 2018. Za državljanje je pomembno, da tudi po zamenjavi obrazca obdržijo vse pravice, ki izhajajo iz vozniškega dovoljenja, torej tudi pravico voziti do 80. leta starosti, če je vozniško dovoljenje upravičencu že izdano do starosti 80. leta.



24 Zakon o varnosti cestnega prometa 2008.

Zakon omejuje, da varuje. 25



27



BENCINSKI SERVIS

Od izuma prvega vozila na motorni pogon je preteklo dobrih sto dvajset let. Tako kot motorna vozila so se razvijali tudi načini natakanja in prodaje goriv. Šele po nekaj desetletjih so prodajalci začeli gorivo prečrpavati z ročnimi črpalkami, ki so bile na začetku mobilne, v času med vojnami pa so začeli postavljati stabilne črpalke. Najprej so goriva prodajali trgovci pred svojimi trgovinami, kasneje so posel v našem prostoru prevzela novoustanovljena velika podjetja. Današnje bencinske servise ponovno vodijo zasebniki. Med njimi je tudi gospod Matej Povše. Pravi, da je upravljanje bencinskega servisa primerljivo z vodenjem katerega koli drugega podjetja. Marsikdaj je lahko bolj naporno in odgovorno.

Še nedavno jih ni bilo toliko kot danes. Tudi ni bilo konkurence. Danes pa je na eni strani ceste bencinski servis enega podjetja, na drugi strani ceste dveh drugih. Povsod je ponudba podobna. Kam bo kdo zavil po gorivo ali kaj drugega, je odvisno od tega, kaj kdo potrebuje, kje je večja kvaliteta in ponudba izdelkov, prijaznost in usposobljenost zaposlenih, od lokacije. Kajti dandanes se na bencinske servise ne gre več le po gorivo. To je prostor, kjer se ljudje tudi zbirajo, klepetajo v gostinskih lokalih, tovorni prevozniki si na počivališčih, ki so poleg, vzamejo čas za počitek, avtobusni prevozniki ustavljajo potnikom, da si pretegnejo noge.

Kupec lahko danes na bencinskem servisu poleg nakupa goriva opravi še vrsto drugih stvari. Lahko mu operejo in očistijo avto ali pa to stori sam. Zaposleni na vašem vozilu opravijo že skoraj mali servis – zamenjajo žarnico, svečke, brisalec, pnevmatiko, jih napolnijo z zrakom, dolijejo motorno olje, hladilno tekočino, tekočino za pranje stekel ...

Vse naštetu in še mnogo več lahko kupi v njihovi trgovini. Morda še šopek ali drobno darilo za bližnjega, igračo za otroka, blazino za na morje ... In seveda opremo in pripomočke za svojega jeklenega konjička. Med tem si lahko privoščijo prigrizek, topel ali hladen, spiše sok, vodo, kavo, prebere časopis – lahko zunaj ali v gostinskem lokalu. In trgovine na bencinskih servisih, predvsem tistih, ki so odprti vso noč, nemalokrat marsikoga rešijo iz zadrege, ko je doma prazen hladilnik, pa se napovejo obiski.

Da bencinski servis lahko začne obratovati, mora njegova gradnja zadostiti številnim predpisom. Pomembna je sama lokacija, ne le glede frekvence prometa in možnosti uspešne prodaje. Ne sme npr. stati na območju vodovarstvenega pasu. Gradnja mora ustrezati vsem standardom, ki jih predpisuje zakonodaja. Pomembna je pridobitev koncesije od države za prodajo motornih goriv.

Ko so izpolnjeni vsi pogoji za obratovanje in je pridobljeno uporabno dovoljenje, ga podjetje – lastnik preko razpisa odda v najem. In sicer na-



jemnik lahko najame le servis in prodaja svoje blago, ali pa v obliki franšiznega najema.

Za najem bencinskega servisa je potrebna ekonomsko-komercialno trgovska izobrazba, izpolnjeni zahtevani finančni pogoji, ki omogočijo nakup blaga. Na razpis se prijavi od trideset do štirideset kandidatov. Komisija s kandidati opravi tudi razgovore in se potem na podlagi svoje strokovne ocene odloči za najustrenejšega.

Tako kot v vsakem podjetju se morajo tudi na bencinskem servisu izvajati vsi predpisani ukrepi. Zaposlene je treba izobraževati na področju varstva pri delu, požarne varnosti pri delu z gorivi, strokovna služba, običajno je to najeto podjetje, skrbi za požarno varnost, HACCAP program in drugo.

Na bencinskih servisih je zelo pomembna varnost. Varnostni standardi so zelo visoki, zato so možnosti za kakršnekoli nesreče in nesreče večjih razsežnosti in katastrof zelo majhne. Javljalci požara in alarmi so na vseh prodajnih mestih, na podzemnih rezervoarjih, skratka, bencinski servis je dobro opremljen s tovrstno tehniko. Danes servisi stojijo sredi stanovanjskih naselij. Na servisih in v njihovi okolici še smrdi ne več po gorivu, kot je včasih.



Vsak servis je sestavljen iz treh delov: trgovinskega, otoka za prodajo goriva in podzemnih rezervoarjev z napeljavo. Trgovinski del mora zadostiti predpisom kot vsaka trgovina, ki prodaja podobno blago. Ravno tako za skladiščenje blaga, ki se prodaja v trgovini. Prodaja in skladiščenje hrane zahtevata primerno shranjevanje, hladilne omare kot tudi npr. vnetljive snovi. Pri delu s temi artikli je vsekakor pomembno ustrezno ravnanje zaposlenih.

Na otoku za natakanje goriva so črpalke, ki so povezane s podzemno napeljavo v rezervoarje z gorivom. Otok je opremljen z gasilnimi aparati, agregati za črpanje goriva (črpalke) s protipožarnimi ventili. Vsaka črpalka je opremljena z enim gasilnim aparatom, na samem otoku pa je vsaj še en 50 kilogramski gasilni aparat. Črpalka je sestavljena iz mehanskega dela za črpanje in merilnega dela. Če bi se karkoli zgodilo, npr. nalet avtomobila v sam agregat za točenje goriva ali izpulitev cevi, se varnostni ventili avtomatično takoj zaprejo in dotok goriva je onemogočen. Izpulitev se dogaja, ker kupci pred speljevanjem pozabijo iztakniti ročko iz rezervoarja svojega avtomobila.

Rezervoarji so dvoplastni, povezani z varnostnimi merilnimi aparaturami, ki v vsakem trenutku v stavbnem delu servisa obveščajo o kakršnihkoli spremembah. So zaklenjeni, zavarovani s protipožarnimi ventili, z alarmnimi napravami. Električna napeljava se izklopi ob pojavu napake ali situacije, ki ni v skladu z normalnim delovanjem in v času zaprtja bencinskega servisa. Računalniško je vse tako programirano, da se črpalke ob morebitnih napakah ustavijo. Možnost požara je torej minimalna. Če bi na otoku za točenje goriva prišlo do po-



komu uspelo priti do podzemlja, bi naletel le na eno cev. V tej je sonda, ki je povezana z napravami v stavbi, ki take spremembe takoj javi v center za obveščanje. V samo jedro bencinskega servisa se težko pride nenadzorovano in po legalni poti. Za takšno dejanje bi potrebovali tudi kakšen večji delovni stroj.

Verjetno se je že kdo kdaj vprašal, če bi bil za napadalce, ki bi želeli povzročiti nesrečo večjih razsežnosti, bencinski servis zanimiv. Prej ne kot da. Uporabiti bi morali izredno močno in zelo natančno orožje.

Veliko se govori o različni kvaliteti goriva. To se razlikuje glede na izvor, npr. iz Rusije ali iz arabskih držav, potem tudi glede na vsebnost žvepla in svinca ter uporabe biodizla, odločitev o mestu nakupa pa je v rokah kupca.

Mira Vidmar Kuret

žara, npr. da bi gorel avtomobil, bi zgoreli plastični deli agregatov za točenje goriva, na notranjo napeljavo pa ta ogenj ne bi prešel.

Talne površine otoka so opremljene z lovilci maščob. Vsako izlitje goriva na servisu je obravnavano zelo skrbno. Manjše madeže se takoj posuje s praškom oz. absorberjem za vpijanje nafte. O večjih izlitjih na servisu se takoj obvesti službo za obveščanje.

Za iztekanje goriva iz cisterne v podzemni rezervoar ravno tako veljajo zelo strogi varnostni ukrepi. Včasih je moral biti v tem času celoten bencinski servis zaprt, danes pa lahko obratuje, ker je mogoče posamezno izklapljanje dela rezervoarja in napeljave. Ostala goriva se med tem lahko točijo, kar dovoljuje tudi zakonodaja.

Podzemni rezervoarji so vkopani od 3 do 5 metrov globoko. V njih je na srednje velikem servisu shranjenega približno od 50 000 do 100 000 litrov goriva. Nekdaj je bila ta količina, za polovico manjša. Stalna zasedenost rezervoarjev z gorivom naj bi bila nekje najmanj eno tretjino. Dnevna količina prodaje ravno tako na srednje velikem servisu, ki stoji v mestu, je od 10 000 do 20 000 litrov goriva.

V trgovini na servisu so možne kraje in ropi tako kot povsod drugje. Vse posname kamera, sledi policijski pregon. Pri delu z gotovino obstajajo predpisi. V samem servisu je vedno minimalna vsota gotovine, po zakonu v eni blagajni od 1000 do 2000 evrov. Preostali denar je shranjen v trezorju, katerega ključ ima le pooblaščen oseba, odpelje pa ga pooblaščenno podjetje, to je varnostna služba. Servisi so opremljeni tudi z napravami za odkrivanje ponarejenih bankovcev.

Za nasilen vdor v podzemne rezervoarje za gorivo so možnosti izredno majhne. Tudi če bi ne-



POLICISTI PU LJUBLJANA SVOJE MOTORISTIČNE IZKUŠNJE DELILI Z MOTORISTI

Kot že nekaj let do sedaj so policisti PU Ljubljana tudi letos izvedli preventivno prireditev, namenjeno motoristom. Z veseljem smo se odzvali povabilu predsednika Motokluba Mak, Matjaža Kuhteta iz Vodice, za skupno izvedbo preventivne prireditve z delovnim naslovom **VARNO V PROMET – POLICIJSKA IZKUŠNJA KOT NASVET**.



V nedeljo, 20. aprila 2008, med 8. in 14. uro so vozniki motornih koles na parkirišču pred občino Vodice izpopolnjevali svoje znanje in spretnosti v izogibanju oviram na cesti, v vožnji slaloma med stebrički in v vožnji v majhnem krogu in osmici. Policisti inštruktorji Postaje prometne policije Ljubljana so prikazali vaje, ki so jih vozniki nato tudi sami izvedli. Policist inštruktor je med vajo, ki jo je izvajal posameznik, pozorno spremljal njegovo vožnjo, kretnje in gibe ter vsakemu posebej svetoval, kako se posamezne napeke odpravi.

Na prireditve se je pripeljalo približno 400 motoristov. Vožnje na poligonu se je udeležilo 40 voznikov, ki so vaje izvajali z različnimi motorji; športni, chopper/cruiser, enduro, potovalni, naked bike in fun bike. Ostali motoristi so z zanimanjem spremljali izvajanje vaj in v pogovoru dejali, da bodo tudi sami na primernih mestih izvedli podobne vaje. Z veseljem smo si ogledali izvedbo vaj motorista s sopotnico, ki je vaje odlično izvedel in dokazal, da se z vajo in seveda s pravilno »držo« sopotnika med vožnjo, lahko tudi na motorju pelje varno. Policisti so se pri vsakem udeležencu na poligonu trudili, da je ne glede na različne vrste motorjev vaje izvajal na

njemu prilagojenem poligonu.

Udeleženci prireditve so lahko svoje vozniške spretnosti preizkusili tudi na trenažerju motornega kolesa znamke Honda, na katerem vadijo tudi policisti. Na trenažerju se je preizkusilo približno 60 obiskovalcev različnih starosti, od osnovnošolcev, do tistih malo manj mladih. Mnogi med njimi so si delili mnenje, da je bila to zelo dobra »suha« šola za vožnjo na cestah.

Prireditve sta dodatno popestrila reševalca-motorista iz Reševalne postaje Ljubljana, ki sta praktično prikazala nudenje nujne prve pomoči poškodovanemu motoristu. Prisotni so z velikim zanimanjem prisluhnili njuni predstavitvi, predvsem novostim pri oživiljanju.

Prireditve si je z zanimanjem ogledal generalni direktor Policije, Jože Romšek. Z obiskom sta nas počastila tudi vodja sektorja prometne policije Generalne policijske uprave, Robert Sušan in direktor Policijske uprave Ljubljana, mag. Stanislav Vrečar.

Dogodke na prireditvi je s komentarji, navesti in lastnimi izkušnjami o varni vožnji na motornem kolesu povezoval policijski inšpektor Milan Kotnik, ki je v prostem času tudi sam aktiven član družbe motoristov.

Zadovoljni smo z dejstvom, da so se tudi izkušeni vozniki pri izvajanju določenih vaj zavzdali, da se vožnje motornega kolesa učimo celotno življenje. S tovrstnimi prireditvami želimo tudi pokazati čim širši množici, da s skupnimi močmi lahko pripomoremo k zmanjšanju tragedij na cestah.

Vodstvu motokluba Mak Vodice in županu občine Vodice se zahvaljujemo za povabilo in organizacijo prireditve, vsem udeležencem v prometu pa želimo srečno in varno pot.

Milan Kotnik,
policijski inšpektor PU Ljubljana

XII. OBČINSKO TEKMOVANJE KAJ VEŠ O PROMETU

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana je pod pokroviteljstvom župana Zorana Jankovića 14. maja 2008 izvedel XII. občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu, ki je že postalo tradicionalno. Za učence ljubljanskih osnovnih šol je letos potekalo v Osnovni šoli Miška Kranjca. Na tekmovanju so sodelovali tudi učenci obljublanskih osnovnih šol.

Namen tekmovanja je preverjanje znanja o varni uporabi kolesa in kolesa z motorjem na prometnih površinah in poznavanje cestnoprometnih predpisov.

Tekmovalo se je v dveh kategorijah, in sicer:

- za učence s kolesi in
- kolesi z motorji.

Tekmovanje je potekalo posamezno in ekipno.

Obsegalo je:

- testiranje na posebnih testnih polah z vprašanji o cestno prometnih predpisih, opremi kolesa in etiki v prometu,
- spretnostno vožnjo po prometnem poligonu,
- ocenjevalno vožnjo po mestnih ulicah.

Vsi tekmovalci so uporabljali zaščitno čelado in odsevni telovnik, ki so jih zagotovili donatorji. Ocenjevanje so vodili inštruktorji avtošol in predstavniki Izpitnega centra Ljubljana.

Po tekmovanju je žirija razglasila najuspešnejše tekmovalce.

Zmagali so:

• **v kategoriji kolo**

JANKO ŽIGON RUDMAN	OŠ MIŠKA KRANJCA
ADAM TOMŠIČ	OŠ POLJE
ANA FLORJANČIČ	OŠ DRAVLJE
JERNEJ FILIPIČ	OŠ VALENTINA VODNIKA
JAKOB ROGELJ	OŠ SOSTRO

• **v kategoriji kolo z motorjem**

KLEMEN REGANCIN	OŠ KARLA DESTOVNIKA - KAJUHA
ANŽE TANC	OŠ KARLA DESTOVNIKA - KAJUHA
JAKA DOVJAK	OŠ VRHOVCI

Ekipno je v kategoriji kolo zmagala Osnovna šola Miška Kranjca, **v kategoriji kolo z motorjem** Osnovna šola Karla Destovnika - Kajuha.

Od obljublanskih osnovnih šol je v kategoriji kolo zmagal MIHA ŠČAVNIČAR iz OSNOVNE ŠOLE ŠKOFLJICA, **v kategoriji kolo z motorjem** URBAN ZUPANČIČ, prav tako iz OSNOVNE ŠOLE ŠKOFLJICA.

Zmagovalci so se uvrstili na državno tekmovanje Kaj veš o prometu, ki je bilo 31. maja 2008 v Novem mestu.

Za uspešno izvedbo tekmovanja so nam pomagali še naslednji: Osnovna šola Miška Kranjca, Policijska uprava Ljubljana, Upravna Enota Ljubljana – Izpitni Center Ljubljana, ZŠAM Dolomiti, ZŠAM POŠ-TEL, ZŠAM LPP, AMD Moste, Avto šola AMZS, Avto šola 3D, Avto šola Jaguar, Avto šola Brulc, Srednja poklicna in Strokovna šola Ježica, Ministrstvo za promet RS, Direkcije RS za ceste, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, MOL MU Oddelek za zaščito, reševanje in civilno obrambo, Mestno redarstvo, Mestni Odbor Rdečega križa, Reševalna postaja Ljubljana, Gasilska brigada Ljubljana.

Zvone Milkovič



DRŽAVNO TEKMOVANJE KAJ VEŠ O PROMETU

V soboto, 31. maja 2008, je v Novem mestu v OŠ Drska potekalo 17. državno tekmovanje KAJ VEŠ O PROMETU za učence osnovnih in srednjih šol pod pokroviteljstvom župana Mestne občine Novo mesto Alojzija Muhiča v soorganizaciji Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Novo mesto in Ministrstva za promet, Direkcije RS za ceste, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

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

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

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

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

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

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

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

- prvi trije tekmovalci zlato, srebrno ali bronasto odličje,

- vsi tekmovalci diplomo; od 1. do 15. mesta o uvrstitvi, od 16. mesta naprej za sodelovanje.

V kategoriji kolesarji je prvo mesto zasedel Nejc Vidrih, tekmovalec Mestne občine Ptuj, OŠ Ljudski vrt, **drugo mesto** je zasedel Domen Krnc, tekmovalec občine Sevnica, OŠ Blanca, **tretje mesto** je zasedel Matej Mohorič iz Mestne občine Kranj, OŠ Franceta Prešerna.

V kategoriji kolo z motorjem je prvo mesto zasedel Tomi Šeško, Srednješolski center Krško, **drugo mesto** Rudi Ficko iz OŠ Grad – Murska Sobota, **tretje mesto** Klemen Regancin iz OŠ Karla – Destovnika Kajuha, Ljubljana.

Tajnik
Zvone Milkovič



INFORMACIJA O MEDNARODNEM PROJEKTU VAMOS

Namen mednarodnega projekta VAMOS je spodbujanje preventivnega dela na področju prometne varnosti na lokalni ravni. V projektu sodelujejo poleg Slovenije, ki je z Direkcijo RS za ceste - Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu tudi koordinatori celotnega mednarodnega projekta, organizacije naslednjih evropskih držav: Belgija, Finska, Grčija, Slovaška, Portugalska ter svetovna organizacija za preventivo v prometu PRI. Kot modelna država, kjer je delo na lokalni ravni zelo dobro razvito je Nizozemska, organizacija, ki bo skrbela za vsebinski in metodološko strokovnost pa je Švicarska Bfu.

V Sloveniji v projektu sodeluje 22 slovenskih občin, od tega jih je približno 10 zelo aktivnih. Tako pripravljajo v posameznih občinah različne aktivnosti za razvijanje preventivnega dela na lokalni ravni ter vključevanje prostovoljcev v preventivne akcije s področja prometne varnosti. Vse aktivnosti bodo predstavljene po obsežni analizi in evalvaciji tudi kot primeri dobre prakse.

Na SPV Mestne občine Ljubljana so se med drugimi aktivnostmi odločili tudi za razvijanje projekta Šolske prometne službe. In sicer bosta pilotsko dve osnovni šoli z območja MO Ljubljana (OŠ Šmartno ter OŠ Trnovo) v naslednjem šolskem letu s pomočjo prostovoljcev zagotavljali večjo varnost otrok na poti v in iz šole. K sodelovanju v projektu bodo kot prostovoljce povabili starše otrok s šole, njihove stare starše, druge prebivalce šolskega okoliša, člane društev upokojencev in drugih z določenega področja.

Za učinkovito delovanje in izvajanje projekta bodo na SPV MO Ljubljana poskrbeli za usposabljanje prostovoljcev, strokovno podporo, opremo in druge potrebne pogoje. Koordinacija projekta in prostovoljcev bo potekala na sami šoli, tako da bo usklajevanje lažje in hitrejše.

Prostovoljci Šolske prometne službe pa bodo poleg varovanja otrok opravljali oz. sodelovali še v drugih preventivnih aktivnostih na šoli za večjo varnost otrok in ureditev šolskega okoliša z vidika prometne varnosti: usposabljanje za vožnjo kolesa, prometni dnevi na šolah, spremljanje otrok na izletih, predstavitev raznih dejavnosti in poklicev povezanih s prometno varnostjo, opozarjanje ostalih udeležencev na varno sodelovanje v prometu itd.

Mateja Markl Direkcija RS za ceste Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

23. EVROPSKO PROMETNO IZOBRAŽEVALNO TEKMOVANJE FIA

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je skupaj z AMD Moste in v sodelovanju z nosilcem tekmovanja Avto moto zvezo Slovenije, izvedel izbirno tekmovanje za ožji izbor v ekipo, ki bo tekmovala na 23. Evropsko prometno izobraževalnem tekmovanju FIA. Izobraževanje je potekalo 23. aprila 2008 na OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja.

Med 64 učenci, ki so tekmovali je bilo izbranih 10 dečkov in 10 deklic, ki bodo konec avgusta še enkrat tekmovali med seboj za izbor ekipe dveh dečkov in dveh deklic. Takšno ekipo bomo dokončno prijaviли za 23. Evropsko izobraževalno tekmovanje FIA, ki bo od 26. do 29. septembra 2008 na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani in bo predstavljala Republiko Slovenijo.

Sekretar
Zvone Mlkovič



V ožji izbor kandidatov za dokončni izbor ekipe so se uvrstili:

1.	KATJA ČERNE	OŠ BOŽIDARJA JAKCA
2.	NIKA HRIBERNIK	OŠ BOŽIDARJA JAKCA
3.	MIHA KLANČAR	OŠ VRHOVCI
4.	TEJAVRBNJAK ERBEŽNIK	OŠ VIŽMARJE BROD
5.	TINA LEKŠE	OŠ VIŽMARJE BROD
6.	JERNEJ MALENŠEK	OŠ DRAVLJE
7.	MAJA FLORJANČIČ	OŠ DRAVLJE
8.	DANIJEL VASILJEVIČ	OŠ MARTINA KRPANA
9.	TJAŠA JERANT	OŠ MARTINA KRPANA
10.	TILEN GALIČ	OŠ SOSTRO
11.	OŽBEJ KOROŠEC	OŠ IN VRTEC ŠKOF LJICA

12.	MARTIN VRHUNC	OŠ MIRANA JARCA
13.	MATIJA VRHUNC	OŠ MIRANA JARCA
14.	VALERIJA JORDAN	OŠ NH MAKSA PEČARJA
15.	LARA NOVAK	OŠ NH MAKSA PEČARJA
16.	NEŽA ĐUKIČ	OŠ NH MAKSA PEČARJA
17.	MARTIN BERIČ	OŠ SPODNJA ŠIŠKA
18.	IRENEJ KOLŠEK	OŠ SPODNJA ŠIŠKA
19.	GAŠPER MAJCEN	OŠ SPODNJA ŠIŠKA
20.	ANAMARIJA BALKOVEC	OŠ SAVSKO NASELJE



OTROŠKI KOTIČEK



Lara Dumešič, 2. a,
OŠ Karla Destovnika – Kajuha



Nejc Reiner, 2. a,
OŠ Karla Destovnika – Kajuha



Edin Mušović, 2. a,
OŠ Karla Destovnika – Kajuha



Nika Martinčič, 2. a,
OŠ Karla Destovnika – Kajuha



Benjamin Kajtazovič, 2. a,
OŠ Karla Destovnika – Kajuha



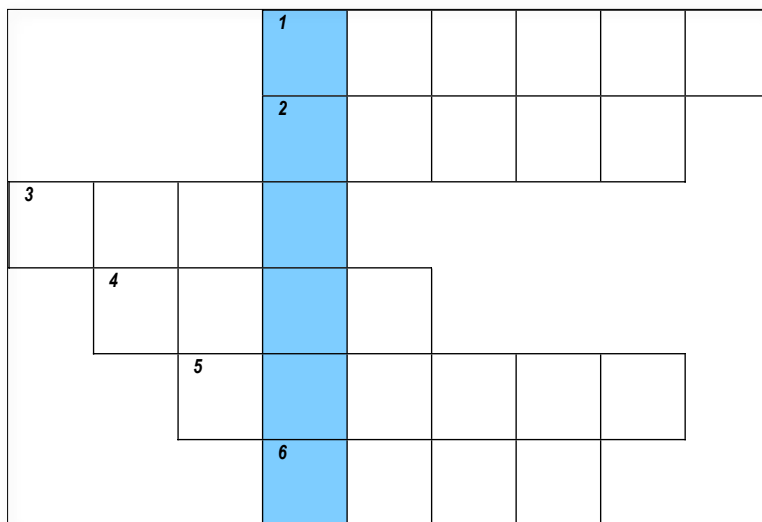
Anesa Šabič, 2. a,
OŠ Karla Destovnika – Kajuha

Petošolci devetletkarji osnovne šole Zalog iz Ljubljane so sestavili dopolnjevanke na temo promet. Uživajte v reševanju.

Mentorica: mag. Branka Škufca

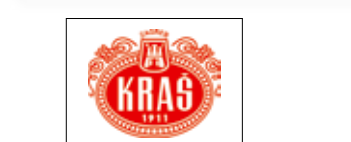
1. Pelje se v letalu, ampak ni pilot.
2. Če nam je v avtu dolgčas, ponavadi poslušamo _____.
3. Najbolj pogosto cestno prevozno sredstvo.
4. Pod avtom se _____ veselo vrtijo.
5. Leti po zraku in prevaža ljudi.
6. Železniški _____.

Manca Avsec 5.b/9



1.	AC MOBIL d.o.o.
2.	ANET d.o.o.
3.	AUTOCOMMERCE d.o.o.
4.	BANKART d.o.o.
5.	BAUHAUS Trgovsko podjetje d.o.o., k.d
6.	CASTROL SLOVENIJA d.o.o.
7.	Citypark d.o.o.
8.	DANFOSS TRATA d.o.o.
9.	DDC Svetovanje, inženiring d.o.o.,
10.	ENERGO PLUS d.o.o.
11.	GRAND HOTEL UNION d.d.
12.	HIDROTEHNIK d.d.
13.	HSE HOLDING SLOVENSKE ELEKTRARNE d.o.o.
14.	ISKRA SISTEMI d.d.
15.	ISKRA TELA d.d.
16.	KEMOFARMACIJA d.d.
17.	KRAŠCOMMERCE d.o.o.
18.	MAGISTRAT INTERNATIONAL d.d

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



Internet, ki dela. In to hitro!

MOBITEL, d.d., 1537 Ljubljana

Publicis + Ajax Studio

Slika je simbolična.

**NAJVEČJA
POKRITOST
SLOVENIJE**
z megabitnim
internetom

**Internet neomejeno
za samo 29€ / mesec in
USB modem za samo 1€***



USB Modem
ZTE MF622

Izberite hiter mobilni internet, ki deluje! Paket **Internet neomejeno** je nov podatkovni paket, ki vam za **samo 29 € na mesec** omogoča **neomejeno uporabo** paketnega prenosa podatkov v Mobitelovem omrežju in **brezžičnem omrežju NeoWLAN**. Nadgrajeno Mobitelovo omrežje z **daleč največjo pokritostjo Slovenije** omogoča megabitne hitrosti prenosa **do 7,2 Mb/s**. Ne verjamete? Oglasite se v najbližjem Mobitelovem centru in se dogovorite za **brezplačen preizkus**.

Za uporabo širokopasovnega interneta je potreben ustrezen signal Mobitela ali tujih pogodbenih operaterjev ter ustrezna podatkovna naprava. Dejanska hitrost prenosa podatkov je nižja od teoretične in je odvisna od stanja omrežja, radijskih razmer in drugih dejavnikov na prenosni poti.

* Velja ob sklenitvi/podaljšanju naročniškega razmerja Mobitel GSM/UMTS za 24 mesecev in hkratni 24-mesečni uporabi paketa Internet neomejeno/Poslovni Internet neomejeno. Velja za vse, ki nimate veljavnega aneksa UMTS št. 14/2005. Ponudba velja do odprodaje zaloga za vse naročniške pakete, razen za osnovni SOS paket, Enotni paket, paket Telemetrija in izbrani paket na pripadajoči številki v storitvi Avtotelefon. Vse cene so v EUR ter vključujejo DDV.

WWW.MOBITEL.SI

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

