

# 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 2008 ..... | 3  |
| XIII. Občinsko tekmovanje                                                                  |    |
| Kaj veš o prometu .....                                                                    | 9  |
| Državno tekmovanje                                                                         |    |
| Kaj veš o prometu .....                                                                    | 10 |
| Hitrost - preventivna akcija .....                                                         | 11 |

### ZGODOVINA CESTNEGA PROMETA

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| Gasilstvo na Slovenskem ..... | 12 |
|-------------------------------|----|

### AKTUALNO

|                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------|----|
| 28. Maraton Franja .....                                         | 14 |
| Izpit po petdesetem letu in Policija svetuje – motorno kolo..... | 15 |

### OSEBNI PORTRET

|                                                                                                        |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Mag. Bojan Žlender<br>Vodja SPVCP, Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste ..... | 16 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

### ŠOLA, VRTEC

|                                              |    |
|----------------------------------------------|----|
| Prometna vzgoja v skupini Muce .....         | 19 |
| Učitelji kolesarimo .....                    | 20 |
| Z varnostnim pasom privežete življenje ..... | 20 |

### ZNANO, NEZNANO

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| Avtoplin – zeleno gorivo za čistejši jutri..... | 22 |
|-------------------------------------------------|----|

### AKCIJE

|                                                          |    |
|----------------------------------------------------------|----|
| Poročilo VAMOS 2008-2009.....                            | 23 |
| Natečaj varno s kolesom v prometu.....                   | 30 |
| Projekt Pasavček – zaključna novinarska konferenca ..... | 32 |

|                       |    |
|-----------------------|----|
| OTROŠKI KOTIČEK ..... | 34 |
|-----------------------|----|

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| DONATORJI IN SPONZORJI..... | 35 |
|-----------------------------|----|



## Spoštovane bralke in bralci!

Končno poletje, sonce, brezskrbni dnevi poležavanja ob morju, jezerih, rekah, potepanja po hribih ali samo brezdelja doma. Predvsem nekaj juter brez zvonjenja budilke, gneče v kopalnici, opozarjanja na skorajšnje zamujanje šole, službe. Brez čakanja v kolonah na cestah v jutranji gneči. Prometne vpadnice so zjutraj, popoldne in ob vikendih tako polne, da promet na nekaterih mestih »stoji«. Stalni spremljevalec prometa je tudi delo na cesti. Vsi nergamo nad pogostostjo delnih zapor cest in se nam zdi, da jih je preveč. Upravičeno ali neupravičeno – o tem sodi naj kopitar! Lepo pa je videti delavce, ki delajo tudi popoldne, zvečer, ob vikendih in praznikih. Za nas, uporabnike, je ob tem pogledu občutek boljši. Vidimo, da se dela »dneve in noči«, da država skrbi in ji je mar za nas. Obenem si želimo, da ji je mar tudi za delavce, ki na vročem soncu delajo cele dneve. Tudi vozniki sami bi lahko prispevali k zmanjšanju zastojev s tem, da bi se v kolonah bolj posvečali vožnji.

Odzivanje je prepočasno, ne speljuje se pravočasno, stoji se na mestu v nedogled, ne upošteva se sistema »zadrge« ... In kolona v zelo kratkem času ob konici nabere več sto metrov dolžine, kilometer, dva, tri ... O voznikih, ki se jim tako mudi, da morajo nujno voziti, pravzaprav divjati po odstavnem pasu mimo vseh potrpežljivo čakajočih, ki se jim ravno tako mudi, ni vredno izgubljati besed. Popolnoma brez kulture, tako vozniške kot splošne.

Kakšen izpit po tridesetem, štiridesetem, petdesetem ... ne bi bil odveč za vsakega izmed nas. Da malo obnovimo vozniško znanje. Bi ga opravili? Meni se zdi, da bi ga – ampak verjetno tako misli vsak »star voznik«. Sicer pa, prihodnje leto se lahko v tem preizkusimo v akciji Izpit po petdesetem. Do takrat pa vsakič vozimo tako, kot da smo na izpitni vožnji.

Varno na cesti!

Mira Vidmar K.

## Glasilo VARNA POT

### Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

### Uredniški odbor

Slavko Slak  
Sekretar Zvone Milkovič  
Cvetka Škof  
Mira Vidmar Kuret

### Odgovorni urednik

Sekretar Zvone Milkovič

### Lektorica

Vanda Bedenk

### Tehnično urejanje in oblikovanje

PANCOPY printstudio

### Tisk

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

### Naklada

600 izvodov

### Naslov uredništva

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

### ISSN 1580-6995

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

## Navodila za pisanje člankov

Besedilo oddajte na CD - zgoščenki skupaj z natis-njenim besedilom ali ga pošljite po e-pošti. Navedite svoj točen naslov, tel. št. in naslov e-pošte. Zapišite nekaj stavkov povzetka besedila (kot uvod v članek). V besedilu označite mesto fotografij, slikovnega gradiva ... in podnapise (če so). Za naslov in podnaslove uporabite krepki tisk in različne velikosti črk. Nove odstavke označite z dvojnimi presledkom med vrsticami. Fotografije priprnite v jpg formatu ali pošljite original. Število fotografij k vsakemu članku je največ pet oziroma več, če dopušča prostor.

# Poročilo o delovanju sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL v letu 2008

*Poročilo o doseženih ciljih in rezultatih dela v letu 2008*

**Z**akonske in druge pravne podlage za delovanje so bile:

- 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 prevažajo 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 115.215,00 €, ki so bili popolnoma usklajeni s programom SPVCP MOL

so porabljeni namensko za izvajanje programa rednih dejavnosti (sodelovanje z vrtci, odsevni telovniki, rumene rutice, kresničke in odsevni trakovi, kolesarski izpiti, zagotavljanje potrebne opreme za osnovne šole – oprema šolskih kabinetov, oprema prometnih koticov v vrtcih, 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 36.163,00 €, prometno vzgojnih akcij (Vozimo pametno, Mladi v prometu, Bistvo glavo varuje čelada, 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 ter izobraževanje mladih kolesarjev tekmovalcev za 23. Evropsko tekmovanje FIA) v višini 60.087,00 € 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, Mednarodni projekt VAMOS, program varnosti cestnega prometa MOL, preventivni radar, sodelovanje s SPV občine Škofljica, Velike Lašče 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 18.965,00 €.

## Nastanek morebitnih nedopustnih ali nepričakovanih posledic pri izvajanju programa dela

Veljavni proračun se je v letu 2008 povečal za donatorska sredstva v višini 41.315,00 €.

## 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 proračunske postavke zara-

di dodatnih sredstev donatorjev in usklajevanje porabe po programski vsebini. Prerazporejenih je bilo sredstev v višini 27.072,50 € v aprilu in septembru 2008 ter v juniju z odprtjem novega konta v okviru proračunske postavke v višini 35.100,00 € za razvojne programe, namenjene preventivnim pripomočkom za prometne koticke v vrtcih (sredstva donacij).

## Ocena notranjega finančnega nadzora

Pregled delovanja in poslovanja s strani Službe za notranjo revizijo v letu 2008 ni bil opravljen.

## Pojasnila na področjih, kjer zastavljeni cilji niso bili doseženi

Zastavljene cilje smo dosegli v celoti, z donatorskimi sredstvi celo 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 mladostnih na območju MOL ter k globalnim ciljem zmanjševanja emisij toplogrednih plinov.

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 trinajsto leto v programu rednih dejavnosti, prometnovzgojnih akcijah in drugih nalogah.

V skladu s sprejeto Resolucija o Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011 »Skupaj za večjo varnost« 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 varnosti cestnega prometa.

Program varnosti cestnega prometa MOL je bil v skladu z upravo predviden, da se vključi v Program varnosti MOL, ki ga je izdeloval Inšpektorat Mestno redarstvo MOL.

Vse potrebne podatke smo posredovali Mestnemu redarstvu in pogodbenemu partnerju za izdelavo programa. Usklajevanje je potekalo samo po elektronski pošti in telefonu, kar se je izkazalo za pomanjkljivost, saj je bilo na koncu pri

sprejemanju Programa varnosti ugotovljeno, da Program varnosti cestnega prometa MOL, ki je bil posredovan, ni možno v takšni obliki vključiti kot sestavni del v Program varnosti MOL.

V kasnejših razgovorih je dogovorjeno, da se predvidi kot dopolnitev v Program varnosti MOL dodelan program varnosti cestnega prometa, ki ga imajo na Mestnem redarstvu in je narejen predvsem na delo in delovanje Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je eden od soustvarjalcev programa varnosti v cestnem prometu.

Ostale naloge iz resolucije so bile skozi izvajanje programa SPVCP MOL uresničene.

### Redne dejavnosti

**Kolesarski izpiti:** pod našim nadzorom so jih pripravili mentorji za prometno vzgojo za učence četrtih in petih razredov osnovnih šol. V teh razredih se otroci podrobneje seznajajo 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 avtomehaničarjev ljubljanske regije. Nekateri šole so usposabljanje za pripravo za kolesarski izpit izvedle na poligonu za avtošole na Centru varne vožnje na bivši depozitiji Barje – sedanji avtosejem.

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, odsevne kresničke, brošure, učbenike, knjige, poligone...

**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), prostovoljci in donatorji, izpeljal v času od 1. 9. do 15. 9. 2008 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.

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

Letos smo ponovno opozarjali voznike s plakatoma »Hej, spet smo tu«, ki je bil nameščen na 200 lokacijah v vitrinah City light (postajališča LPP).

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

- 20 prostovoljcev Mestne uprave
- 30 uniformiranih članov ZŠAM ljubljanske regije

- 10 članov Društva prijateljev mladine Zveze prijateljev mladine Moste
- policistov Policijske uprave Ljubljana
- 8 mestnih redarjev
- 7 članov AMD in Avtošol.

Že pet let smo zapovrstjo sodelovali z donatorji (Creativ Medija in Mercator) v akciji »Lumpi na poti v šolo« - pogodba se je iztekla, vendar smo sodelovanje uredili še za eno leto.

Začela smo v sklopu projekta VAMOS, pilotski projekt varovanja otrok na poti v šolo na OŠ Trnovo in OŠ Šmartno pod Šmarno goro s prostovoljci, in sicer z ZŠAM Dolomiti (odziv staršev in ostalih ni bil dober).

**Varno kolo:** na nekaterih osnovnih šolah smo preverili tehnično brezhibnost koles s pomočjo članov ZŠAM ljubljanske regije predvsem z ZŠAM Dolomiti in jih opremili z nalepko »varno kolo«.

**Kresnička, odsevni trak:** sta postala nepogrešljiva pripomočka otrokom v vrtcih, prvem in drugem razredu devetletke. Zagotovili so jo donatorji: Castrol – 3000, Grand Hotel Union – 1000, Nova Kuverta – 1000 in MMC – 500. Kresničke in odsevne trakove smo zagotovili tudi za druge udeležence v prometu – starejšim. Rumena rutica podnevi zagotavlja boljše 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 zagotovili 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 veš o prometu:** na Osnovni šoli Miška Kranjca smo izvedli 14. maja 2008 XII. Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu pod pokroviteljstvom župana MOL. Kolesarskega tekmovanja se je udeležilo 47 tekmovalcev iz 24 osnovnih šol, tekmovanja kolo z motorjem pa 4 tekmovalci iz 2 osnovnih šol. Sodelovale so tudi obljublanske občine s 4 tekmovalci za kolo in 2 tekmovalca za kolo z motorjem iz 2 osnovnih šol.

**Državno tekmovanje Kaj veš o prometu:** Pet naših najboljših tekmovalcev se je udeležilo 17. državnega tekmovanja Kaj veš o prometu v Novem mestu dne 31. maja. V kategoriji kolo smo dosegli slabše rezultate kot leta prej. Z uvrstitvijo tekmovalcev v drugo polovico med 54 tekmovalci smo bili v kategoriji kolo povprečni, v kategoriji kolo z motorjem pa smo bili odlični, saj smo se uvrstili na tretje mesto med 15 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 ter 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 Skopje.

### 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 odgovornosti pri zagotavljanju varnosti otrok v prometu.

**Drugi Evropski dan varnosti v cestnem prometu** 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 Svetovno zdravstvena organizacija razglasila 6. do 12. oktobra 2008 za Globalni teden Združenih narodov za varnost na cestah in 13. oktober za Dan prometne varnosti.

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 Vide Pregarc, OŠ Nove Jarše, OŠ Dravljje, OŠ Zadobrova. 13. oktobra pa še zapora ulic za predstavitev dejavnosti pred šolami Trnovo, Šmartno pod Šmarno goro, Brezovica, Notranje gorice. Prikazano je bilo vrsto aktivnosti na temo Otroci v prometu.

Pred nekaterimi 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.

**Bistro glavo varuje čelada:** 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, dodatno smo 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 ponažitev 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, kombinirano z akcijo Pasavček. Osnovni namen akcije je bil spodbujanje uporabe varnostnih pasov na sprednjih in zadnjih sedežih v avtomobilih pri voznikih tovornih vozil in avtobusov s poudarkom na uporabi pasov v taksi vozilih.

Po podatkih iz analize stanja na področju uporabe varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev so ključne ugotovitve bile, da je za leto nazaj v prometnih nesrečah umrlo 52 voznikov osebnih avtomobilov, ki med vožnjo niso uporabljali varnostnega pasu oz. 47,7% voznikov osebnih vozil ob prometni nesreči ni uporabljajo varnostnega pasu. Med vožnjo je varnostni pas uporabljalo 83,7% voznikov in 85% potnikov na sprednjih sedežih, na zadnjih sedežih je varnostni pas uporabljalo le 49 % potnikov (odrasli v povprečju 35 % in otroci 65,7 %). Izdelan je bil TV in Radijski spot Pripni svoje življenje.

Akcija Leseni semafor, ki je bila namenjena organiziranju prometnih koticov v vrtcih, 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 2008 v sklopu akcije Dan brez avtomobila – Teden mobilnosti, ki je potekal od 16. do 22. septembra 2008 na posebni prireditvi v Vrtcu Ledina. Podelil jih je predsednik SPVCP v prisotnosti predstavnikov donatorjev, medijev in seveda predstavnikov ljubljanskih vrtcev, katerim je akcija sploh bila namenjena.

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

Osnovna ciljna skupina so otroci 4 – 12 let 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 prvega triletja):

- 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 s cca 900 otroki in 20 osnovnih šol z 60 razredi in cca 1320 učenci.

Prometni dnevi na osnovnih šolah: pri obeleževanju Tedna prometne varnosti smo naredili večjo vsebinsko spremembo že leta nazaj. Letos smo spodbudili mentorje in vodstva osmih osnovnih šol (OŠ Vide Pregarc, OŠ Nove Jarše, OŠ Dravljice, OŠ Zadobrova, OŠ Trnovo, OŠ Šmartno pod Šmarno goro, OŠ Brezovica in OŠ Notranje gorice), 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, predstavitev tehnične opreme itd.).

V sklopu maratona Franja – kolesarske prireditve po Sloveniji smo soorganizirali v BTC Družinski maraton in zavarovali progo do Kresnic in nazaj ter delili udeležencem spominske kolajne. Pomagali smo na okrepitevalnih točkah dne 14. in 15. 6. 2008. Na Malem in Velikem maratonu s sodelavci ZŠAM Ljubljanske regije smo pomagali zavarovati 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, katere se je preimenovala v Akcija BODI preVIDEN in je namenjena učencem četrtilnih razredov, ki so svojim starim staršem, sorodnikom ali znancem poslali pismo, v katerem je bilo poleg sporočila priložena tudi razglednica, ki je obenem bila kupon za žrebanje, katero so starši, sorodniki ali znanci pošiljali na SPVCP RS.

Ena najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu so prav pešci, in sicer spadajo med ranljive udeležence, ki utrpijo kot posledice prometnih nesreč najhujše poškodbe. Tudi v letu 2008 je MP DRSC SPVCP izvajal že tradicionalno akcijo BODIpreVIDEN, s katero je opozarjal učence v šolah, njihove starše in stare starše na uporabo kresničk in drugih odsevnih materialov, ki zagotavljajo večjo varnost pešcev. Akcija BODIpreVIDEN je potekala 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 avtomehaničkov Slovenije.

Akcija je potekala po šolah do konca januarja 2009, 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 pri-

zadevanj 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 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 ovojnici, 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 odsevna telesa: kresničke, odsevne trakove, odsevne nalepke, s katerimi so pešci bolj varni v prometu.

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, kar smo s pridom izkoristili.

V sodelovanju z MP DRSC SPVCP smo pripravili na OŠ Danile Kumar in za uporabnike Doma starejših občanov Bežigrad posebno prireditev v okviru akcije BODIpreVIDEN, in sicer januarja 2008. Na prireditvi je sodelovalo 80 učencev in dvajset uporabnikov Doma starejših občanov. Učenci so pisali pisma svojim starim staršem in spoznavali oz. poglobljali znanja pravil varnega vedenja pešcev v prometu z demonstracijo pravilnega prečkanja ceste na prehodu za pešce ter hoje po levem robu vozišča izven naselja. Uporabnikom Doma so bila razdeljena odsevna telesa, vsi skupaj pa so si ogledali od znotraj napravo Vidko.

Isto zadevo smo ponovili po 14 dneh na Domu starejših občanov na Fužinah, kjer so se pridružili učenci OŠ Fužine.

Dan brez avtomobila: evropskemu dnevu brez avtomobila se je Ljubljana pridružila že enajstič. 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 pred-

stavitev in preizkus posebnih naprav (posebne tehtnice, mini vozilo za preizkus uporabe varnostnih pasov), ki nazorno prikazujejo fizikalne zakonitosti in možne posledice trkov v prometu.

Akcijo smo organizirali skupaj z JP LPT in Policijsko upravo Ljubljana še dodatno na Centru varne vožnje poligon za avtošole, sedanji Avto-sejem dne 20. septembra 2008, kjer so bile predstavljene podobne vsebine kot na Kongresnem trgu.

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

Slogan akcije v ETM in DBA je bil »zadihajmo s polnimi pljuči«

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

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

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

Na posvetu so bile predstavljene teme:

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

Posveta se je udeležil sekretar SPVCP MOL Zvone Milkovič, prisotne pa je pozdravil župan MOL Zoran Jankovič.

Razstava dve kolesi in par nog v muzeju Bistra: v mesecu maju smo bili udeleženci razstave, ki je pregledno prikazovala zgodovino koles od prvih začetkov do danes in predstavljala tudi proizvodnjo koles. Sodelovali smo v dodatnem programu, ki je dopolnjeval razstavo, in sicer tako, da smo organizirali kolesarski poligon in zagotovili kolesa ter svetovali o uporabi kolesarske čelade, primernosti koles in opreme le tega. Ob tem smo dodatno izobraževali skupaj z MP DRSC SPVCP vodiče in kustose.

Stop! Prednost ima življenje: ob koncu septembra in začetku oktobra smo bili vključeni v preventivno akcijo, namenjeno ozaveščanju glede varnosti na nivojskih prehodih ceste in žele-

zniške proge s sloganom »STOP! Prednost ima življenje«. Namen akcije je bil vplivati na voznike in udeležence v cestnem prometu s plakatom, da dosledno spoštujejo prometno signalizacijo še posebej na prehodih, zavarovanih z Andrejevim križem, ki je ključno pri prečkanju železniške proge.

Za večjo varnost motoristov: ena izmed najbolj ogroženih skupin voznikov so motoristi. V zvezi s tem je policija izvajala akcijo in nadzirala hitrost motornih enoslednih vozil. V sklopu tega je SPVCP MOL sodeloval skupaj s policijo na Centru varne vožnje – poligon za avtošole, kjer je bila pripravljena akcija Policijska izkušnja kot nasvet, kjer so policisti z motorji prikazali varno vožnjo z motorji. Akcija je potekala v okviru ETM. Vključeni smo bili tudi tako, da smo razdelili plakate udeležencem cestnega prometa predvsem enoslednih vozil.

Akcija Hitrost: vključitev v akcijo Hitrost je bila na ta način, da smo razdeljevali plakate Ministrstva za notranje zadeve, Generalne policijske uprave in na lokalni ravni zagotovili nekaj predstavitev TV in radijskih spotov. Pri tem smo udeležencem prometa zagotovili delitev knjižice Umirimo promet in pregledni kartonček o zavornih poteh pri različnih hitrostih Zveze ZŠAM.

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 Mestni hiši s sprejemom pri županu in direktorju Policijske uprave Ljubljana.

40 dni brez alkohola: Slovenska Karitas je v sodelovanju z MP DRSC SPVCP in Zavodom med.over.net pripravila akcijo 40 dni brez alkohola, v katero se je vključil tudi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL. Akcija 40 dni brez alkohola je bila 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 6. februarja do 22. marca 2008.

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.

Pripravljen je bil material v obliki plakata, zloženka, letaka in solzice, ki smo ga na SPVCP MOL razdelili šolam, združenjem, zavodom in širši javnosti.

Otroški bazar: med 11. in 14. septembrom je na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani potekal 4. 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 tehtnice za prikaz naletne teže pri določenih hitrostih in zakaj moramo biti med vožnjo pripeti z varnostnim pasom, ustrezna in varna uporaba otroških varnostnih sedežev z možnostjo preizkusa različnih sedežev, omogočeno je bilo otrokom, 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. Poligon so zavzeto izkoristili tudi učenci, ki so se pripravljali na 23. Evropsko izobraževalno prometno kolesarsko tekmovanje.

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

Svet se je na Študentski areni predstavil z demonstracijskimi napravami (tehtnice za prikaz naletne teže, alkioskopi, 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 spominjamo in prosimo, da jih sproti vsako leto tudi dopolnijo; pri tem jim pomagamo s strokovnega in vsebinskega vidika. Novost je, da je načrte varnih poti Mestna občina Ljubljana OPVI skupaj s SPVCP objavila na spletni strani MOL-a pod domeno:

[www.ljubljana.si/zemljevidi/izobrazevanje](http://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.

Potrebno je še v sklopu projekta izdelati seznam nevarnih mest z opisom nevarnosti. Aktivnosti so vključene v Evropski projekt CIVITAS.

Center varne vožnje

Prvi del centra – prva faza poligona za avtošole je bila zgrajena s strani JP Parkirišča, kjer je SPVCP MOL predstavljala 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.

Nekatere osnovne šole so uporabile poligon za pripravo na kolesarske izpite.

#### Program varnosti cestnega prometa MOL

V skladu z evropskimi usmeritvami je bilo potrebno pripraviti nov 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 pomanjkljive koordinacije med Mestnim redarstvom, ki je pripravljalo Program varnosti MOL in bi moralo pripravljati osnutek Programa varnosti cestnega prometa MOL, ki ga je pripravil Svet vključiti v Program kot sestavni del Programa MOL, pa se to zaradi nesporazuma ni zgodilo. Dogovorjeno je, da se nadaljuje s pripravo Programa varnosti cestnega prometa oz. z vključitvijo tega v Program varnosti MOL v letu 2009. Trenutno so podatki na Mestnem redarstvu.

#### 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 osmo leto.

#### CIVITAS MOBILIS

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je vključen v Evropski projekt z delom ukrepa, ki se nanaša na izdelavo načrtov varnih poti in zagotavljanje varnosti otrok na poti v šolo s prostovoljci. Zraven je vključen tudi Oddelek za predšolsko vzgojo in izobraževanje. Pri projektu gre za posodobitev obstoječih načrtov varnih poti z interaktivnim načrtom na spletnih straneh.

#### 23. evropsko prometno izobraževalno tekmovanje FIA

Avtomoto zveza Slovenije je bila gostiteljica in organizatorica 23. Evropskega prometnega izobraževalnega tekmovanja FIA.

Tekmovanje je bilo od 26. 9. do 29. 9. 2008 na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani.

Udeležilo se je 25 ekip iz evropskih držav oz. avtoklubov. Ekipo sta sestavljala dva dečka in dve deklici, stari med 10 in 12 let, ter dva spremljevalca.

Tekmovanje je potekalo pod vodstvom tehnične komisije FIA (mednarodna organizacija za področje avtomobilizma), in sicer v dveh kategorijah: teoretični del – testiranje iz CPP, simulacije in risbe ter praktični del – preizkus vožnje s kolesom na spretnostnem poligonu.

Za pripravo in izbor ekipe iz Slovenije je AMZS zaprosila SPVCP MOL in Avtomoto društva, od katerih se je odzvalo AMD Moste Ljubljana.

Za izbor ekipe je bilo dogovorjeno, da mentorji prometne vzgoje na osnovnih šolah prijavijo zainteresirane učence – dečke in deklice, kateri obvladajo cestnoprometne predpise, vezano na vožnjo kolesa in spretnosti na kolesu. Prijavo in izbor učencev povežejo s prometno vzgojo na osnovnih šolah in pripravi na kolesarske izpite ter kolesarsko tekmovanje, ki ga organizira SPVCP MOL »Kaj veš o prometu«. Imeli smo prijavljenih 56 učencev iz 16 osnovnih šol, približno polovica dečkov in deklic.

Med prijavljenimi smo na izbirnem tekmovanju dne 23. aprila 2008 na OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja v teoretičnem in praktičnem delu izbrali ožjo ekipo 10 dečkov in 10 deklic (učencev), katere smo na AMD Moste usposabljali in izobraževali za septembrsko tekmovanje.

Treninzi ožje ekipe na spretnostnem poligonu in učenje teorije so bili maja in junija, ko smo ob koncu ekipo še bolj zožili na 4 do 5 dečkov in deklic ter dogovorili treninge ob času počitnic. Konec avgusta oz. v začetku septembra so potekali intenzivnejši treninzi in dokončni izbor ekipe dveh dečkov in deklic, dogovor o opremi ekipe in predstavitev ekipe na tiskovni konferenci s poprejšnjim sestankom z odgovornimi in starši učencev, ki so bili v ekipi.

Na tekmovanju smo zmagali mladi tekmovalci iz Litve, drugo mesto so zasedli mladi Madžari, tretje pa Čehi. Naša ekipa je dosegla sedmo mesto med 22 ekipami iz 21 držav. V ekipi so sodelovali: Maja Florjančič, OŠ Dravje, Teja Vrtnjak Erbežnik, OŠ Vižmarje Brod, Daniel Vasiljevič, OŠ Martina Krpana in Tine Galič, OŠ Sostro. Mentorstvo in usposabljanje tekmovalcev so izvajali Brigita Horvat, Darja Primic, Irena Petrovič in Jože Drab.

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

Prisotnih je bilo 38 osnovnih šol in sicer: Bičevje, Božidarja Jakca, Danile Kumar, dr. Vita Kraigherja, Dragomelj, Dravljica, Franca Rozmana Staneta, Franceta Bevka, Hinka Smrekarja, Jožeta Moškriča, Karla Destovnika - Kajuha, Ketteja in Murna, Kolezija, Koseze, Ledina, Livađa, Majde Vrhovnik, Martina Krpana, Milana Šuštaršiča, Miška Kranjca, Nove Fužine, Nove Jarše, Oskarja Kovačiča, Poljane, Prežihovega

Voranca, Riharda Jakopiča, Savsko naselje, Sostro, Spodnja Šiška, Šmartno pod Šmarno gor, Valentina Vodnika, Vide Pregarc, Vižmarje Brod, Vodmat, Vrhovci, Zadobrova, Zalog in ZU Janez Levce.

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

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

#### 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 3. oz. 4. letnika srednjih šol. Uspešno smo delovali s projektom na nekaj srednjih šolah v Ljubljani. Akcijo smo nadgradili oz. obogatili z delavnicami, ki jih izvaja Zavod varna pot. Delavnice so bile uspešno izvedene na 5 srednjih in 5 osnovnih šolah.

#### Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč

V začetku novembra je 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 Tromo-

stovju v Ljubljani dne 15. novembra 2008 organizirali prižiganje svečk s krajšim predstavitevним programom kot obeležitev Svetovnega dne spomina žrtev prometnih nesreč. Dan je bil posvečen spominu na številne sorodnike, prijatelje in znanke, 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.

#### Alkohol ubija – največkrat nedolžne

S strani Ministrstva za zdravje in MP DRSC SPVCP smo dobili plakate, letake in radijske ter TV spote, ki so bili namenjeni spodbujanju celovitega pristopa v zvezi s problemi zlorabe alkohola, ki bistveno vpliva na varnost cestnega prometa. Z akcijo se je želelo zmanjšati porabo oz. zlorabo alkohola in je potekala v jesenskem delu novembra in decembra, ko je prisotnost alkohola povečana. Akcija je potekala s sloganom »ALKOHOL UBIJA – NAJVEČKRAT NEDOLŽNE«

#### Knjižica Prvi koraki v svetu prometa

V sodelovanju z MP DRSC SPVCP smo poslali vsem osnovnim šolam prenovljeno knjižico PRVI KORAKI V SVETU PROMETA, katera je namenjena staršem in učencem, ki so v jeseni prišli v prvi razred devetletke.

#### Sodelovanje med SPVCP MOL in SPV Velike Lašče, 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 šesto leto podpisali pogodbo o sodelovanju in četrto leto pogodbo z občino Škofljica ter eno leto z SPV Velike Lašče. V pogodbi smo opredelili naše aktivnosti in potrebna finančna sredstva. Na ta način smo vključili dve osnovni šoli občine Brezovica, eno osnovno šolo občine Škofljica in eno OŠ Velike Lašče v naše aktivnosti, ki jih izvajamo na osnovnih šolah MOL.

Skupaj z Junicar Slovenija smo na osnovnih šolah izvedli nekaj akcij, ki so spodbujale otroke k večji rabi zaščitnih sredstev. Predstavljala so 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, 15 preventivnih radarjev je dodatno kupila uprava (OGDP), eno je še posebno zagotovil donator, ki je stalno locirana v centru mesta, pet radarjev pa 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 in prometnih koticov v vrtcih

Na posvetu z ravnateljki osnovnih šol smo leta nazaj predstavili med drugimi tudi idejo o opremljenosti šolskih prometnih kabinetov, v katere-

ga 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, stola za servis koles in priročnike za mentorje ter zgoščenke za učne vsebine za učence, 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.

Letošnja novost je oprema prometnih koticov v vrtcih. Ob tej priliki smo zagotovili s pomočjo donatorjev za vse vrtce leseni semafor Primotehne, ki smo ga podelili vrtcu Ledina.

Mednarodni projekt VAMOS (Volunteers always on 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 se je začel na Brdu pri Kranju leta 1997 in je zajemal prostovoljno delo, ki je bilo namenjeno koordiniranjem 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. Seminar je bil v dveh delih.

V sklopu spodbujanja delovanja šolske prometne službe učencev in starejših, ki na manj varnih mestih v okolici osnovne šole pomaga učencem na poti v šolo predvsem pri prečkanju ceste, smo v sklopu tega organizirali pilotski projekt, ki je temeljil na projektu VAMOS na dveh osnovnih šolah – OŠ Trnovo in OŠ Šmartno pod Šmarno goro s pomočjo ZŠAM Dolomiti. Šlo je za zgodovinski del projekta, saj se je uvedla šolska prometna služba skozi celo šolsko leto s pomočjo prostovoljcev. Na OŠ Trnovo je projekt zaživel v dopoldanskem in popoldanskem času, na OŠ Šmartno pod Šmarno goro pa se je projekt za nekaj časa ustavil. Po krajšem usklajevanju projekta je spet zaživel na obeh osnovnih šolah, in sicer tako, da smo prostovoljno prometno službo organizirali v dopoldanskem času in predvidevamo, da bo trajala do konca šolskega leta 2009 z možnostjo razmisleka o uvedbi stalne šolske prometne službe tudi na ostalih osnovnih šolah v naslednjem šolskem letu.

V sklopu tega je potekal mednarodni dan prostovoljstva dne 5. decembra, kjer smo se zahvalili požrtvovalnim prostovoljcem ZŠAM Dolomiti. Sodelovali smo tudi na forumu prostovoljstva, ki ga je organizirala Slovenska filantropija.

#### Predstavitev Evropske listine o varnosti v prometu

26. junija 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. Predstavitve 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

Bili smo udeleženci strokovnega posveta predsednikov in tajnikov občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je bil 17. junija v BTC. Posveta se je udeležilo 90 predstavnikov občinskih svetov. Na posvetu smo obravnavali predvsem tematiko: izvajanje Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa na lokalni ravni – primeri programov za mestne občine, srednje, velike in manjše občine; izvajanje projekta VAMOS in revitalizacija občinskih svetov na lokalni ravni; primeri dobre prakse za večjo varnost prometa na lokalni ravni, katerih nosilci so različni organi, organizacije, društva in podjetja

#### Posvet z mentorji in zaključek leta

Organizirali smo posvet z mentorji, kjer smo predstavili vsebine pri prometni vzgoji in sicer:

Evropski Projekt VAMOS, Prometna varnost na področju MOL v letu 2007 in prvi polovici 2008, predstavitev prometne problematike v zvezi z opravljanjem kolesarskih izpitov in tekmovanja Kaj več o prometu, predstavitev simulatorja varne vožnje za H kategorijo, pregled opravljenega dela v letu 2008 in program dela za leto 2009 s poudarkom na večjih projektih.

Na koncu smo se zahvalili mentorjem, članom sveta in ostalim sodelavcem za pomoč pri realizaciji programa v letu 2008, 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 na OŠ Nove Fužine in bili partnerji v akciji Prva pomoč – Pomagaj prvi.

#### Podelitev priznanj

Predlagali smo podelitev nekaj priznanj »vzornik voznik«, ki so bila podeljena kasneje zaradi reorganizacije MP DRSC SPVCP 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.

Sklicana je bila Komisija za tehnična vprašanja, in sicer trikrat, kjer se je predlagalo upra-

vi precej rešitev za urejanje prometa, predvsem umirjanje in izboljšanje prometnih situacij.

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

Cilj izvajanega programa 2008 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, učinkovito in usklajeno delo ter nadzor na področju prometne varnosti v Mestni občini Ljubljana.

Glede na sprejete cilje nam je v letu 2008 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. Vse donatorje smo v skladu s prispevki in pogodbami redno objavljali 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, Velike Lašče), vse več je želja, da se to sodelovanje razširi še na ostale občine, strokovne organizacije in ustanove.

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 115.215,00 €; od tega je bilo pridobljenih donatorskih sredstev v višini 41.315,00 €.

Sekretar  
Zvone Milkovi

## XIII. Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu

*Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana je pod pokroviteljstvom župana Zorana Jankovića izvedel dne 15. maja 2009 XIII. Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu, ki je že postalo tradicionalno. Za učence ljubljanskih osnovnih šol je letos potekalo na Osnovni šoli Oskarja Kovačiča, Ob Dolenjski železnici 42.*

**T**ekmovalo se je v dveh kategorijah, in sicer za učence s kolesi in kolesi z motorji.

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

Tekmovanje je potekalo posamezno in ekipno ter je obsegalo testiranje na posebnih testnih polah, o vprašanih cestno prometnih predpisov, opremi kolesa in etiki v prometu; spretnosti vožnji na prometnem poligonu in ocenjevalni vožnji po mestnih ulicah.

Vsi tekmovalci so uporabljali zaščitno čelado in odsevni telovnik. Ocenjevanje so vodili inštruktorji avtošol in predstavniki Izpitnega centra Ljubljana. Na tekmovanju so sodelovali tudi učenci ljubljanskih osnovnih šol. Po tekmovanju v obeh kategorijah »kolo« in »kolo z motorjem« so bili objavljeni rezultati:

### V kategoriji »KOLO Z MOTORJEM«:

1. mesto ADAM TOMŠIČ - OŠ Polje
2. mesto ŽIGA PEHLIČ - OŠ Oskarja Kovačiča

Ekipno je v kategoriji kolo zmagala Osnovna šola Polje. V kategoriji kolo z motorjem ni bilo podeljene nagrade. Od ljubljanskih osnovnih šol je v kategoriji kolo zmagal Žiga Tavčar, OŠ Škofljica, drugo mesto je zasedel Blaž Šušteršič iz OŠ Preserje, tretje mesto je zasedel Andraž Lipovec iz OŠ Preserje. V skladu s razpisom tekmovanja so bile podeljene nagrade zlata, srebrna in bronasta medalja za kategorijo kolo in kolo z motorjem ljubljanskim in ljubljanskim tekmovalcem, praktične nagrade in diplome do 10 mesta o uvrstitvi, ostali so prejeli diplome o sodelovanju.

Ekipno je bil podeljen prehodni pokal in kolo v kategoriji kolo ljubljanski Osnovni šoli Po-

V kategoriji »KOLO« so zmagali:

|          | IME in PRIIMEK  | Osnovna šola     | Mentor/ica             |
|----------|-----------------|------------------|------------------------|
| 1. mesto | DOMEN URBANČ    | POLJE            | Marcel Theuerschuh     |
| 2. mesto | BOR KISWARDAY   | BIČEVJE          | Milena Zrimšek Košorog |
| 3. mesto | ŽAN MALENŠEK    | OSKARJA KOVAČIČA | Helena Vindiš          |
| 4. mesto | MAJA FLORJANČIČ | DRAVLJE          | Brigita Horvat         |
| 4. mesto | KLEMEN JAKLIČ   | OSKARJA KOVAČIČA | Helena Vindiš          |

lje, prehodni pokal in motoristična čelada ekipi kolo z motorjem ni bila podeljena, ker ni bilo prijavljenih ekip, ravno tako ljubljanskim osnovnim šolam, ker ekipno niso tekmovali.

Zmagovalci so se uvrstili na državno tekmovanje Kaj veš o prometu, ki je bilo 30. maja 2009 v občini Krško, Osnovna šola Leskovec pri Krškem.

Za uspešno izvedbo tekmovanja se zahvaljujemo naslednjim: Osnovni šoli Oskarja Kovačiča, Policijski upravi Ljubljana, Upravi Enoti Ljubljana – Izpitnemu centru Ljubljana, ZŠAM Dolomiti, ZŠAM POŠ-TEL, ZŠAM LPP, AMD Moste, Avto šoli AMZS, Avto šoli 3 D, Avto šoli Jaguar, Avto šoli Brulc, Srednji po-

klicni in Strokovni šoli Ježica, Ministrstvu za promet, DRSC, Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, MOL MU Oddelku za zaščito reševanje in civilno obrambo, MOL MU, Mestnemu redarstvu, Mestnemu Odboru Rdečega križa, Reševalni postaji Ljubljana in Gasilski brigadi Ljubljana.

Številnim donatorjem med katerimi posebej izpostavljamo: BAUHAUS Trgovsko podjetje d.o.o.; BTC d.d.; BUTAN PLIN d.d. Ljubljana; CASTROL Slovenija d.o.o.; CESTNO PODJETJE LJUBLJANA d.d.; FAMILY FROST d.o.o.; GRADBENO PODJETJE BEŽIGRAD d.d.; KPL d.d.; MOBILTEL d.d.; NOVA KUVERTA d.o.o.; ORBICO d.o.o.; VELO d.d.;



Sekretar Zvone Milkovič

# Državno tekmovanje

## Kaj veš o prometu

*V soboto, 30. maja 2009, je potekalo v Krškem v OŠ Leskovec pri Krškem, Pionirska ulica 4, 18. državno tekmovanje KAJ VEŠ O PROMETU za učence osnovnih in srednjih šol pod pokroviteljstvom župana Občine Krško Franca Begoviča ter v organizaciji Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Krško in Ministrstva za promet, Direkcije RS za ceste, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.*

**T**ekmovanje je potekalo v treh kategorijah: učenci na kolesih in učenci oz. dijaki na kolesih z motorjem ter letošnje leto poizkusno učenci oz. dijaki na skuterjih.

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, opreми kolesa in kolesa z motorjem ter etiki v prometu,

- ocenjevalno vožnjo na prometnih površinah,
- 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 diploma, od 1. do 15. mesta o uvrstitvi, od 16. mesta naprej za sodelovanje.

V kategoriji kolesarji je prvo mesto zasedel David Erman, tekmovalec Občine Sevnica, drugo mesto je zasedel Matjaž Kramar, tekmovalec občine Črenšovci, tretje mesto je zasedel Dejan Zajc iz občine Žetale.

V kategoriji kolo z motorjem – mopedi je prvo mesto zasedel Boris Menič, Občina Krško, drugo mesto Klemen Petelin iz Občine Krško, tretje mesto Rok Hamer iz občine Murska Sobota.

V kategoriji kolo z motorjem – skuterji je prvo mesto zasedel Kristjan Revinšek iz občine Krško, drugo mesto je zasedel Nejc Krautberger iz občine Slovenj Gradec, tretje mesto je zasedel Davorin Škrabar iz občine Krško.



Tekmovalci Mestne občine Ljubljana so se uvrstili v kategoriji kolo: Maja Florjančič je zasedla 11. mesto, Klemen Jaklič in Žan Malenšek pa v zgornjo polovico tekmovalcev.

V kategoriji kolo z motorjem je Adam Tomšič zasedel 12. mesto.

Sekretar  
Zvone Milkovič



# Hitrost

## - preventivna akcija

*Leta 2008 se je prometna varnost zelo izboljšala. Na to je po oceni policije vplivalo več dejavnikov, in sicer odprtje novih odsekov avtocest, uvedba vinjetnega sistema, ki je preusmeril velik del prometa z nižje kategoriziranih cest na varnejše avtoceste, strožje sankcije novele Zakona o varnosti cestnega prometa (34,6% manj prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami, ki so jih povzročili alkoholizirani vozniki) in učinkovit policijski nadzor.*



**N**edvoumno je izguba življenja najhujša posledica prometnih nesreč. Zavedati se moramo, da so tudi hudo in lahko telesno poškodovani ter velika materialna škoda nacionalni problem. Med prioritetskimi področji je treba na prvem mestu izpostaviti problematiko hitrosti.

Hitrost je na slovenskih in tudi evropskih cestah poglavitni dejavnik prometnih nesreč, predvsem tistih z najhujšimi posledicami. Tudi v letu 2008 se je ponovno potrdilo dejstvo, da stopnja poškodb v prometnih nesrečah narašča sorazmerno s hitrostjo. V Sloveniji so se v preteklosti različni organi ukvarjali s problematiko hitrosti, zlasti pa Policija, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in Ministrstvo za promet. Poleg represivnega ukrepanja zoper voznike, ki svoje vožnje niso prilagodili omejitvam oziroma razmeram na cesti, pa je bilo ogromno dela, truda in sredstev vloženega v preventivno delovanje in izboljšanje cestne infrastrukture. S podobnimi metodami dela se ukvarjajo tudi v drugih evropskih državah, rezultati umirjanja hitrosti pa so različni in predvsem odvisni od vozniške kulture.

Glede na namen akcije sta opredeljena naslednja cilja:

### 1. ZMANJŠANJE ŠTEVILA MRTVIH ZARADI NEPRILAGOJENE HITROSTI NA SLOVENSKEH CESTAH

Na slovenskih cestah so v letu 2008 zaradi neprilagojene hitrosti umrle 103 (128-07) osebe, kar je za 12% manj kakor letu 2007, 408 (491-07) ali 6% manj jih je bilo hudo, 2.695 (3873-07), ali 8% manj pa lahko telesno poškodovanih (vir: Policija). Najpomembnejši cilj akcije je zmanjšanje najhujših posledic prometnih nesreč zaradi hitrosti.

### 2. POVEČANJE SPOŠTOVANJA PREDPISOV O OMEJITVI HITROSTI

Glede na posledice prometnih nesreč je prioriteta naloga po zmanjšanje povprečnih hitrosti. Po podatkih DRSC se povprečne hitrosti na državnih cestah niso bistveno spremenile. Po podatkih DARS-a pa so se povprečne hitrosti na nekaterih odsekih avtocest zmanjšale, kar je gotovo posledica uvažanja meritev hitrosti policije na avtocestnem omrežju s stacionarnimi merilniki hitrosti ter povečanje nadzora hitrosti s sistemi »Provida«.

Edini pravi način za doseg zmanjšanja povprečne hitrosti, je doslednejše spoštovanje omejitev hitrosti in ustrezna prilagoditev vožnje razmeram na cesti. S tem bi obvarovali marsikatero življenje ob morebitni prometni nesreči. Z akcijo se želi vplivati na zavest ljudi, da lahko za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v prometu največ storimo sami.

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

- Zaradi neprilagojene hitrosti so na slovenskih cestah v letu 2008 umrle 103 osebe (ali 48% vseh umrlih).
- Zaradi neprilagojene hitrosti je bilo na slovenskih cestah v letu 2008 hudo telesno poškodovanih 408 ljudi (ali 38% vseh hudo telesno poškodovanih).
- Neprilagojena hitrost je pogosto povezana tudi z nekaterimi vzroki prometnih nesreč, kot so nepravilna stran oziroma smer vožnje, nepravilnosti pri prehitevanju in izsiljevanje prednosti.
- Pogosti so primeri, da so prehitri vozniki pod vplivom alkohola. V letu 2008 se je trend alkoholiziranih voznikov v prometnih nesrečah, ki jim je botrovala hitrost, zmanjšal za 14,7%.

V lanskem letu je bila hitrost dejavnik nastanka 4173 prometnim nesrečam, kar je 12% manj kot v enakem obdobju leta 2007 (5720). V zvezi s tem je potrebno omeniti, da je hitrost pogosto

povezana tudi z nekaterimi drugimi dejavniki, kot so nepravilna stran in smer vožnje, nepravilnosti pri prehitevanju in neupoštevanje pravil o prednosti. Število hudo poškodovanih je manjše za 6%, število lahko poškodovanih pa za 8%. Delež prometnih nesreč zaradi hitrosti glede na število vseh prometnih nesreč pa je bil v tem obdobju 18,3% (vir: Policija). Opazno je precejšnje nihanje v številu mrtvih in poškodovanih v prometnih nesrečah zaradi hitrosti.

Razmerja med starostnimi kategorijami se v analiziranih letih načeloma ne spremenjajo. Največkrat so povzročitelji prometnih nesreč stari od 18 do 44 let. Vrsta povzročitelja prometnih nesreč je neposredno odvisna od števila teh vozil na cestah. Prav zato je največ povzročiteljev voznikov osebnih avtomobilov, tovornih vozil in motornih koles. V zadnjih letih je bil opazen trend povečevanja deleža prometnih nesreč zaradi hitrosti na avtocestah in hitrih cestah. V letu 2008 se trend bistveno ni spremenil, še vedno pa se jih zgodi največ na cestah v naseljih (18%), na glavnih cestah I. in II. reda (12%), na avtocestah (10%) in na lokalnih cestah (7%).

Analize kažejo, da se je v letu 2008 zgodilo zaradi hitrosti manj prometnih nesreč kot v letu 2007, občutno pa so se zmanjšale tudi posledice teh nesreč.

Akcija, katere nosilka je v skladu z resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 - 2011 Policija, se je pričela v ponedeljek, 20. aprila, in sicer po vsej Sloveniji. Različni državni organi in civilne organizacije so pripravile številne ukrepe za zmanjšanje hitrosti na slovenskih cestah.

Na DRSC - Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu so pripravili medijsko kampanjo s televizijskim, radijskimi spoti, gigant plakati, plakati 100 x 70 za delo na lokalni ravni.

V okviru akcije bodo sodelovali tudi na številnih prireditvah po različnih okoljih, kjer bodo s pomočjo demonstracijskih naprav približali problematiko prehitre vožnje udeležencem v prometu. Prav tako bodo v okviru izvedbe prometnih delavnic na srednjih šolah hitrost izpostavili kot enega ključnih problemov prometne varnosti mladih.

Hitrost je namreč na slovenskih in tudi evropskih cestah najpogostejši vzrok prometnih nesreč, predvsem tistih z najhujšimi posledicami. S poostrenimi nadzori so ta teden tako začeli tudi povsod po Evropi, v okviru vseevropske policijske akcije za umirjanje hitrosti, ki jo koordinira Evropska zveza prometnih policij. Hitrost ubija, je njeno glavno sporočilo.

Končni namen pa je prispevati k večji varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu. Umiritev hitrosti je posebej pomembna v tem pomladnem času, saj so vozniki različnih motornih vozil zaradi toplejšega in suhega vremena začeli voziti precej hitreje in manj previdno, kot so vozili še pozimi, poleg tega je na cestah sedaj tudi več udeležencev.

Prevelika in neprilagojena hitrost sta še vedno največji slovenski prometni in varnostni problem. Nekateri vozniki pozabljajo, da promet in cesta napak ne oprostata. Dovolj je zgolj trenutek nepazljivosti, ki lahko posamezniku popolnoma spremeni življenje. Celó samo nekoli-



Akcija Hitrost se bo letos izvajala še med 11. in 17. majem, 29. junijem in 5. julijem ter med 27. in 23. avgustom.



ko prehitra vožnja lahko pomeni razliko med varnim potovanjem in katastrofo.

Glede na posledice prometnih nesreč je prednostna naloga policije zmanjšanje prevelikih hitrosti v cestnem prometu. Tudi lani se je po-



novno potrdilo dejstvo, da teža poškodb v prometnih nesrečah narašča sorazmerno s hitrostjo.

Edini pravi način za zmanjšanje povprečne hitrosti je doslednejše spoštovanje omejitev hitrosti in ustrezna prilagoditev vožnje razmeram na cesti. S tem bi obvarovali marsikatero življenje ob morebitni prometni nesreči. Z akcijo želimo vplivati na zavest ljudi, da lahko za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v prometu največ storijo sami. Vožnja znotraj hitrostnih omejitev lahko na evropskih cestah reši na tisoče življenj.

Sekretar  
Zvone Milkovič



Fran Barle,  
utemeljitelj  
Ljubljanske gasilske  
in reševalne službe  
(vir: [http://www.google.  
images.si](http://www.google.images.si), 21. 6. 2009)

## Gasilstvo na Slovenskem

Čeprav je Slovenija majhna država, so bile naravne nesreče na njenem ozemlju pogoste že v preteklosti. Poplave, neurja s točo, plazovi, suša in požari so ljudi prisilili, da so začeli organizirati različne oblike varstva pred njimi. Že v sedemnajstem stoletju so se pojavile prve organizirane oblike požarnega varstva. V Metliki, kjer je danes Slovenski gasilski muzej dr. Branka Božiča, pa je bilo 18. septembra 1869 ustanovljeno prvo prostovoljno gasilsko društvo v Sloveniji.

V preteklosti so se ljudje bali ognja zlasti v času, ko so bile hiše še lesene in krite s slamo. V primeru požara so si znali le malo in težko pomagati. Zaveznitvo oz. varstvo so iskali tudi pri svetnikih. Molitvam za dober pridelek in dež so se pridružile še prošnje za zaščito pred ognjem. Zaradi povezave z vodo je bil za zaščitnika pred ognjem izbran sv. Florijan. Na starih slikah je upodobljen z vedrom za vodo, zastavo in gorečim poslopjem. Kot najbolj čaščenega svetnika sv. Florijana omenja že Primož Trubar, ki pravi, da skupaj s sv. Agato varujeta ljudi in njihovo imetje pred ognjem. V eni od okrožnic Gasilske zajednice Dravske banovine, izdane leta 1939, so gasilci imenovani vitezi sv. Florijana.

V srednjem veku je pogosto gorelo tudi v mestih. Dovolj je bila le majhna nepazljivost, le ena sama majhna iskra, ki je skočila z ognjišča.



Lesena ročna brizgalna iz leta 1836 – najstarejša ohranjena brizgalna iz tega obdobja. Graščak gradu Snežnik jo je daroval vaščanom Grahovega pri Cerknici.  
(vir: <http://www.gasilec.net>, 21. 6. 2009)

Hiše so bile do konca 15. stoletja lesene, krite s slamo ali škodlami. Le hiše premožne gospode ob gradovih, cerkvah ali ob mestnem obzidju so bile kamnite. Ker so se hiše držale ena druge, so v primeru požara ponavadi zgorele vse. Če je prišlo do požara, so ljudje rekli, da je skočil na streho rdeči petelin. Njegovi rdeči zublji so nekajkrat uničili tudi ljubljanske strehe. Po vsakem požaru so bili ljudje nekaj časa bolj previdni. Bolj previdno so si svetili, bolj natančno ugašali bakle in odganjali mačke in pse od odprtih ognjišč. Organizirane gasilske službe še ni bilo. V primeru požara so morali pomagati vsi meščani; oboroženi le z vedricami so morali vsi, brez izjeme, pomagati gasiti. Strogo so kaznovali tiste, ki so se temu izognili, še strožje pa tiste, ki so požar podtaknili. Obvezne gasilske vaje so imeli Ljubljanci že v sedemnajstem stoletju pred Rotovžem, in sicer vsake tri mesece. Med največje požare štejemo požar iz leta 1371, ki je prizadel Gornji, Stari in Mestni trg. Zgorelo je tudi mnogo pomembnih listin. Leta 1660 je zagorelo na Gornjem trgu v bližini cesarskega smodniškega stolpa. Meščani so brezglavo bežali iz mesta. Smodnik se ni vnel in meščani so sv. Florijanu v zahvalo postavili cerkev. Kljub temu je čez nekaj let strela udarila prav v grajsko smodnišnico. Leta 1774 je znova prišlo do hudega požara, v katerem je zaradi vetra zgorelo pol Ljubljane. Meščani in vojaki so prestrašeni bežali iz mesta.

Ogenj v ljubljanski cukrarni leta 1858, ki je gorrel cel teden in po katerem si cukrarna ni opomogla, je prisilil mestne oblasti k prvim resnim poskusom organiziranja gasilske službe. Že leta 1863 je prevzel vodstvo gašenja v Ljubljani takratni župan Miha Ambrož. Za pomoč je določil dva magistratna uradnika, osem slug in devet mestnih delavcev. Ta služba je imela določene pomanjkljivosti, npr. sluge in pomočniki so prepozno prihajali k ognju, orodje za gašenje se je polomilo ali celo zgubilo. Še istega leta se je magistrat obrnil na telovadni društvi Južni sokol in Turnverein s prošnjo po prevzemu gasilskega opravila v Ljubljani. Prošnji se je pritrnilo odzvalo društvo Južni sokol, ki je takrat štelo sto članov. Še istega leta je kasnejši župan dr. Gosta izdal gasilski red, ki je določal, da prostovoljno požarno obrambo društva Južni sokol sestavljajo člani omenjenega društva ter pomožna osebje (hlapci, pomočniki). Taki požarni službi je društvo Turnverein močno nasprotovalo, zato se ni obdržala. Župan dr. Josip Suppan je leta 1869 ustanovil pripravljalni odbor za ustanovitev prostovoljnega gasilskega društva, ki je bilo ustanovljeno naslednje leto (1870).

Ideja prostovoljnega gasilstva se je širila, saj so bili ljudje v primeru požara pogosto brez moči in ga niso mogli omejiti oz. pogasiti. K nadaljnjemu razvoju prostovoljnega gasilstva na Kranjskem in tudi v drugih slovenskih deželah je pripomogla tudi Postava o požarni policiji in gasilskih stražah, ki sta jo leta 1881 izdala cesar Franc Jožef in ministrski predsednik Taaffe. Pravno urejanje požarnega varstva, praktične izkušnje prvih gasilskih društev in pripravljenost ljudi pomagati v nesreči je prav tako pripomoglo k ustanavljanju vedno novih požarnih obramb. Tako je bilo do 1. svetovne vojne ustanovljenih več kot 380 društev. Za gasilsko opremo je bila dolžna poskrbeti občina, a kljub temu so bila društva slabo opremljena. Zato so člani z različnimi zbiralnimi akcijami

in prireditvami pa tudi s podporo premožnih sami zbirali denar za nakup orodja, brizgaln in cevi. Zaradi velikega števila društev so se le-ta začela povezovati v deželne gasilske zveze; do začetka 1. svetovne vojne jih je delovalo že osem.

Razlike med društvi so bile predvsem v številu članov ter v orodju in opremljenosti. Le-to so društva kupovala najpogosteje na Nemškem, Češkem in pri Albertu Samassi v Ljubljani. Skupno geslo vseh takratnih gasilcev je bilo Bogu na čast, bližnjemu na pomoč! in je poudarjalo plemenitost njihovega dela. Pripadnost gasilskemu društvu je pomenila pohiteti na kraj nesreče in pomagati bližnjemu, kar je bilo pomembnejše tudi od nacionalne in politične pripadnosti.

Po razpadu Avstro – Ogrske in ustanovitvi Kraljevine SHS se je ponudila priložnost za ureditev enotnega slovenskega gasilstva, ki jo je podpirala zlasti Slovenska deželna zveza prostovoljnih gasilskih društev na Kranjskem.



Ročna brizgalna brentača, kakršne so imela gasilska društva pred 2. svetovno vojno in tudi po njej.

(vir: <http://www.gasilec.net>, 21. 6. 2009)

Tako je bil leta 1919 v Ljubljani prvi občni zbor Jugoslovanske gasilske zveze Ljubljana. Stare deželne zveze so bile ukinjene, sprejeta nova pravila ter izvoljen odbor brez predstavnikov nemško usmerjenih zvez. Novoustanovljena zveza je imela manj društev, kot jih je bilo v času pred 1. svetovno vojno, a je število članov hitro naraščalo. Leta 1927 jih je bilo nad 20 000. Kralj Aleksander je leta 1933 podpisal zakon o organizaciji gasilstva. Gasilska društva so bila ukinjena; zakon je dovoljeval le gasilske čete. Ravno tako je bila ukinjena samostojnost gasilskih organizacij. Upravo Gasilske zveze Jugoslavije je imenoval minister za telesno vzgojo naroda. Spremenjeni sistem gasilstva je izzval številne spore. Ko se je leta 1941 na ozemlju Jugoslavije pričela 2. svetovna vojna, gasilska organizacija ni bila pripravljena na obrambo civilnega prebivalstva pred napadi okupatorja. Ko je okupator prevzel oblast v državi, je po svoje uredil tudi gasilsko službo. Italijani so v Ljubljani razpustili prostovoljne gasilske čete.

Gasilsko službo je opravljala poklicna gasilska četa v Mestnem domu v Ljubljani. Štela je okoli 100 poklicnih gasilcev, med katerimi je bilo vedno več Italijanov, predvsem Tržačanov. V Kočevju, Novem mestu, Grosupljem, Metliki in Logatcu so bile pomožne gasilske čete pod vodstvom italijanskih gasilcev. Nemci so na zasedenem ozemlju gasilsko službo podredili policiji oz. protiletalski zaščiti. V četah so bili predvsem starejši člani. Po kapitulaciji Italije so Nemci obnovili gasilske čete v Ljubljani in njeni okolici. Vključili so jih v protiletalsko zaščito.

Zanimiv je podatek, da je bilo med okupacijo slovenskega ozemlja uničenega okrog 75% gasilskega orodja ter 90% gasilskih cevi. Po osvoboditvi je bilo tako potrebno gasilstvo, ki je vključevalo zaščito in pomoč v požarih, eksplozijah ter elementarnih nesrečah, organizirati na novo. V poklicno gasilsko četo v Ljubljani so se vrnili pregnani in internirani gasilci. Tudi v prostovoljnih gasilskih četah je delo zažvelo že junija 1945, ko je prišlo do požara zaradi eksplozije letalskih bomb in topovskih granat na glavnem kolodvoru. Pri ljudskih odborih so bili imenovani referenti za gasilstvo in ustanovljena gasilska poveljstva. Dodeljena so jim bila tudi finančna sredstva za nakup obleke, orodja in opreme. Gasilci so stare avtomobile vseh mogočih znamk predelovali v gasilska vozila. Najtežje je bilo na Dolenjskem, Notranjskem in Kočevskem, kjer ni bilo ne domov, ne orodja in ne oblek. Preživeli gasilci so iskali skrito, zakopano opremo. Vse, kar so imeli, sta bili trdna volja in pripravljenost za delo. Gasilci so opravili milijone prostovoljnih delovnih ur in obnovili gasilske domove, preuredili in popravili vozila, skrbno vzdrževali opremo in orodje. Gasilstvo je znova oživel. Leta 1948 je bil sprejet tudi zakon o gasilskih društvih. Gasilska zveza Ljudske republike Slovenije je krepila delo društev in zvez, pripravljala aktivnosti operativnega in preventivnega značaja, organizirala strokovna izobraževanja, privabila v svoje vrste tudi ženske in mladino. Spremembe, ki so nastale po osamosvojitvi Slovenije leta 1991, so zahtevale tudi ureditev politike na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Gasilstvo je po zakonu obvezna lokalna javna služba in sodi v pristojnost Ministrstva za obrambo. Ko je bila Republika Slovenija sprejeta v OZN, je gasilska organizacija postala članica CTIF (Mednarodno združenje gasilskih in reševalnih služb). Gasilska društva se povezujejo v gasilske zveze, te pa združuje Gasilska zveza Slovenije.

Za razvoj prostovoljnega gasilstva na Slovenskem je zaslužnih kar nekaj mož. Fran Doberlet je bil leta 1870 izvoljen za načelnika gasilskega društva, ustanovljenega v Ljubljani, leta 1888 pa ustanovni načelnik Deželne zveze gasilskih društev na Kranjskem. Znan je bil po načelu, da za politiko v požarni obrambi ni prostora. Kljub temu je bilo v njegovem delovanju čuti večjo podporo društvom, kjer je bilo nemško govoreče članstvo in kjer se je poveljevalo nemško.

Josip Turk (1865 – 1937) je kot gasilec deloval že pred 1. svetovno vojno, leta 1928 pa je bil izvoljen za starostar Jugoslovanske gasilske zveze Ljubljana. Na svojih govorih je navadno rekel: »Mi ne vprašamo, komu gori, ampak kje gori. To je naše geslo in v to vam kličem: Na pomoč!«



Sv. Florijan, zaščitnik ljudi in imetja pred požari in poplavami; tudi zaščitnik gasilcev v Sloveniji (vir: <http://zupnije.rkc.si>, 21. 6. 2009)

Fran Barle (1899 – 1928) je zaslužen, da se je Ljubljanska požarna bramba razvila v Ljubljansko prostovoljno gasilsko in reševalno službo. Nekaj let je urejal publikacijo *Gasilec*. Opozarjal je na škodljive pojave v gasilstvu (beračenje in prepričevanje za prispevke in dobitke). Določil je gasilski pozdrav »Zdravo!« in geslo »Na pomoč!« Njemu je posvečen vsakoletni Barletov memorial, posebno tekmovanje gasilskih društev, ki ga organizira PGD Cerklje.

Matevž Hace (1910 – 1978) je sprva deloval v lovskem svetu LR Slovenije, leta 1948 pa je bil predlagan za predsednika pripravljalnega odbora, zadolženega za pripravo ustanovne skup-

ščine Gasilske zveze LR Slovenije. Postal je tudi delegat slovenskih gasilcev na ustanovni skupščini Gasilske zveze FLRJ v Beogradu. Najpomembnejša se mu je zdela utrditev gasilskih društev ter družbena vloga gasilske organizacije.

Srečko Dimec, po poklicu učitelj, je bil kar štiri desetletja urednik *Gasilskega vestnika*, organizator povojnega gasilskega tiska in tudi avtor številnih pravilnikov o delu gasilske organizacije.

Stane Urbančič, učitelj za telesno vzgojo, je bil idejni pobudnik gasilskega dela z mladino v osnovnih šolah (Mladi gasilec). Napisal je priročnik za delo mentorjev z mladimi gasilci ter bil pobudnik za postavitev centra za rekreacijo in izobraževanje gasilcev na Travnici gori. Milan Vrhovec je deloval v gasilski organizaciji od leta 1945. Bil je prvi gasilski inšpektor, od leta 1960 do leta 1967 pa tudi poveljnik Poklicne gasilske brigade v Ljubljani. Deloval je kot svetovalec pri gradnji gasilskih domov, pisal članke v reviji *Gasilec* ter organiziral številna državna gasilska tekmovanja.

Dr. Branko Božič se je vključil v gasilsko društvo kot 12-letni deček. Študiral je zgodovino in zagovarjal doktorsko disertacijo *Razvoj gasilskih organizacij in njihovo delovanje na Slovenskem*. Bil je dolgoletni predsednik Gasilske zveze Slovenije, pomemben pa je tudi kot avtor številnih knjig o razvoju gasilstva na Slovenskem. Po njem se imenuje Slovenski gasilski muzej dr. Branka Božiča v Metliki.

Tudi Metod Rotar se je vključil v domače prostovoljno gasilsko društvo že kot mlad deček in z leti postal uspešen gasilski funkcionar. Svoje delovanje je usmeril v kadrovsko rast, strokovnost in opremljenost prostovoljnega gasilstva, pa tudi v sodelovanje med gasilci posameznih republik.

Tone Sentočnik je kmalu po vstopu v gasilsko društvo sodeloval v pionirski tekmovalni desetini. Kasneje se je v Gasilski zvezi Slovenije zavzemal za razvoj gasilske tehnike oz. gasilske zaščitne in reševalne opreme ter strokovno vzgojo. Vzpodbujal je tudi mednarodno sodelovanje gasilcev.

Kar 140 let je že minilo od ustanovitve prvega gasilskega prostovoljnega društva v Sloveniji. Ob praznovanju stoletnice tega pomembnega dogodka je Gasilska zveza Slovenije odprla v Metliki Slovenski gasilski muzej dr. Branka Božiča. V treh razstavnih prostorih je postavljena stalna razstava *Razvoj gasilstva na Slovenskem* in tako predstavljena dediščina gasilstva. Razstava nam prikaže različno zgodovinsko gradivo s celotnega slovenskega ozemlja, zanimivo gasilsko opremo in orodje, odlikovanja, uniforme, makete najstarejših brizgaln, dragocene gasilske prapore... V razstavnih prostorih lahko spoznamo življenje in delo utemeljiteljev slovenskega gasilstva. Muzej hrani tudi najstarejšo brizgalno iz Grahovega pri Cerknici, in sicer iz leta 1836.

Tako kot dimnikarji tudi gasilci ob izteku starega leta obiščejo domove, zaželijo ljudem mirno leto ter jih obdarijo z gasilskim koledarjem. Po tradiciji se ne branijo prostovoljnih prispevkov, ki jih porabijo za nakup opreme, vozila ali celo gradnjo gasilskega doma. A ta denar je le skromen prispevek za njihovo požrtvovalnost, nesebično pomoč ljudem v nesrečah in številne ure prostovoljnega dela.

Cvetka Škof

#### Viri:

*Grafenauer, Niko. Lomberger, Janez. Kovič, Breda. 1992. Stara Ljubljana.*

*MIK trade d.o.o. & Niko Grafenauer.*

*Tomat, Vili. Sveti Florijan, zaščitnik gasilcev v Sloveniji. Dostopno: <http://www.gasilec.net>, 21. 6. 2009*

*Tomat Vili. Veliki gasilci.*

*Dostopno: <http://www.gasilec.net>, 21. 6. 2009*

*Gasilstvo na Slovenskem.*

*Dostopno: <http://www.gasilec.net>, 21. 6. 2009*

*Slovenski gasilski muzej dr. Branka Božiča.*

*Dostopno: <http://www.gasilec.net>, 21. 6. 2009*

## 28. Maraton Franja

*Maraton Franja je priznana mednarodna prireditev, saj je že dolgo let vpisan v koledar mednarodne kolesarske zveze UCI. Maraton Franja je s svojo izbiro kolesarskih prog namenjen vsakomur, tako najboljšim kolesarjem kot povprečnim rekreativcem, družinam in tistim, ki si za kolo bolj poredko najdejo čas. To je rekreativno-tekmovalna prireditev, ki v dvodnevnem dogajanju povezuje kolesarje vseh starosti ter jih vključuje v pester kolesarski program.*

V sklopu maratona Franja je potekal Družinski šolski maraton kluba Polet za vsakogar, otroška preizkušnja in spretnostni poligon dne 13. in 14. junija 2009, katerega je bil soorganizator, med drugimi tudi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL skupaj s Slovenijalesom.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je skupaj z ZŠAM Ljubljanske regije na Maratonu Franja in Družinsko šolskem maratonu kluba Polet za vsakogar zagotavljal delno varovanje prog na področju MOL in pomoč na okrepčevalnih točkah ter delitev spominski kolajn na cilju.

Družinski šolski maraton Klub Polet za vsakogar

Družinski šolski maraton za vsakogar je bil namenjen družinam z otroki, šolski mladini ter kolesarjem začetnikom. Proga je bila dolga 28 km in je bila popolnoma nezahtevna, brez vzponov. Potekala je ob popolni zaporosti cest, tako da so se lahko udeleženci sproščeno podali na vožnjo po Ljubljani in okolici. V želji, da bi se udeležilo kar največje število kolesarjev, startnine ni bilo. Ob tem so udeleženci dobili še brezplačno okrepčilo ob progi ter malico in spominsko kolajno na cilju.

Družinski šolski maraton za vsakogar je tako prava promocija rekreacije in kolesarstva in

je del posebnega projekta, namenjenega učencem osnovnih šol. Letos se je ponovno številčno vključila v projekt OŠ Sostro z ravnateljico in več kot 100 učenci. Temeljni cilj projekta je bil spodbujati otroke za kolesarjenje in aktivno preživljanje prostega časa s starši. Osrednji del projekta je bila udeležba cele družine na maratonu. Najštevilnejše družine so štejele do 6 članov. Projekt je bil deležen tudi precejšnje medijske pozornosti, ki je prispevala k ukvarjanju s športom, zlasti kolesarstvom.

Družinski šolski maraton je potekal v soboto, 13. junija 2009, ob 16. uri v BTC City Ljubljana. Pot je udeležence vodila proti Sneberju, Šentja-

kobu, Dolu in Dolskem ter nazaj po isti trasi do cilja v BTC, kjer jih je čakala spominska kolajn, malica in pijača.

Pogoji za udeležbo so bili naslednji:

- zaščitna čelada je bila obvezna, potrebno je bilo voziti po cestnoprometnih predpisih,
- obvezna je bila uporaba štartne številke,
- udeleženec družinsko šolskega maratona je bil vsakdo, ki se je prijavil, plačal startnino in priložil izpolnjeno prijavnico,
- ob dvigu štartne številke so udeleženci maratona s podpisom potrdili, da so seznanjeni s pogoji razpisa in se z njimi strinjajo,
- vsi udeleženci maratona so vozili na lastno odgovornost,
- organizatorji so prosili udeležence, da spoštujejo naravo in ne odmetavajo ovojev energetskih ploščic in pijač na cesto,
- udeleženci maratona so startali ob 16. uri in vozili skladno s svojo stopnjo pripravljeno; maraton se je zaključil okoli 18.30 ure

Otroška preizkušnja

Otroška preizkušnja je bila namenjena otrokom od tretjega do sedmega leta starosti in je potekala krožno po BTC v dolžini 1450m ter je bila označena z modro črto. Start otroške preizkušnje je bil ob 16.30 pred centralno prireditvijo. Udeleženci so vozili na lastno odgovornost, po prometnih predpisih in obvezne so bile zaščitne kolesarske čelade. Startnine se ni plačevalo, organizator je zagotovil vsem udeležencem spominsko medaljo, napitek in malico na cilju ter za najmlajše sladoled.

Spretnostni poligon

Spretnostni poligon je bil organiziran v soboto 13. 6. 2009 od 14. do 19. ure in v nedeljo 14. 6. 2009 od 10. do 17. ure.



Spretnostni poligon je bil namenjen vsem, ki so se želeli pomeriti v spretnostni vožnji in spoznati svoje sposobnosti pri vožnji s kolesom. Organizatorji maratona Franja so ga pripravili skupaj s pokroviteljem prireditve, podjetjem Slovenijales, d. d., in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL. Tako organizatorji kot oba partnerja sta želela s to akcijo poudariti, da je spretnost za varno vožnjo na kolesu izjemno pomembna, hkrati pa se zavedati, da je treba otroke k rekreaciji nagovoriti tudi prek zabave, kar pa vožnja na tovrstnem spretnostnem poligonu vsekakor je. Skupaj smo se potrudili, da so otroci na poligonu doživeli čim bolj nepozabno kolesarsko dogodivščino. S to aktivnostjo smo želeli prispevati k te-



mu, da se bodo otroci že sedaj, kasneje pa tudi kot odrasli, zavedali pomena gibanja za zdravje in kakovostno življenje ter da bodo gibanje povezovali tudi z zabavo.

Vsak udeleženec je dobil darilo podjetja Slovenijales, poleg tega je bilo v soboto in nedeljo izvedeno nagradno žrebanje.

Vsi udeleženci so vozili na lastno odgovornost; s podpisano prijavnico je udeleženec potrdil, da je seznanjen s pogoji udeležbe na spretnostnem kolesarskem poligonu. Zaščitne kolesarske čelade so bile obvezne. Prijavnine ni bilo. Skupaj je na preizkušnjah, po ocenah organizatorja, nastopilo več kot 2000 udeležencev.

Sekretar  
Zvone Milkovič

## Izpit po petdesetem letu in Policija svetuje – motorno kolo

*Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, Policijska uprava Ljubljana, Izpitni center RS, UE Ljubljana, Avtošola AMZS, Reševalna postaja Ljubljana, Družba SimuTeh so pripravili na Centru varne vožnje poligon za avtošole na Cesti dveh cesarjev, bivša deponija Barje, sedanji avtosejem, prireditve – akcijo Izpit po petdesetem letu in Policija svetuje – motorno kolo.*

V akciji Izpit po petdesetem je sodelovalo kar lepo število kandidatov, ki se je odločilo za preverjanje svojega znanja v prvi pomoči, cestno prometnih-predpisih in vožnji po programu Izpitnega centra po prometnih površinah. Kandidati so opravljali A- in B-kategorijo v sodelovanju z avtošolami. Nekaj kandidatov se je na preizkusu odrezalo dobro in »ponovno« opravilo vozniški izpit, čeprav je šlo v tem primeru bolj za sodelovanje in preverjanje svojih znanj iz tega področja.

Motoristi Policijske uprave Ljubljana so prikazali vaje varne vožnje na poligonu in skupaj z Izpitnim centrom Ljubljana vaje za opravljanje izpita A-kategorije. Preventivne aktivnosti na poligonu so bile podprte z izkušnjami policistov inštruktorjev, ki so dodatno opozarjali in svetovali, kako se pravilno vozi motorno kolo in v zvezi s tem vse pasti takšne vožnje.





Na prireditvi se je poleg centralnih prireditev odvijalo še prikazovanje reševanja poškodovanih v prometnih nesrečah Reševalne postaje Ljubljana, naprave za preizkus fizikalnih zakonitosti ob prometnih nesrečah, MP DRSC SPV-CP, zaletavčka za preizkus varnostnega pasu, simulatorja vožnje za A- in B-kategorije SimuTeh in Avtošole AMZS, nudenje prve pomoči – Rdeči križ Slovenije Območna enota Ljubljana, prikaz policijske opreme in svetovanje o varni uporabi koles z motorjem in na koncu popestritev prijetnega in koristnega dne Kluba starodobnih avtomobilov, ki so pripeljati svoje lepote in pritegnili veliko pozornost ter naklonili nekaj poskusnih voženj z njimi.

Sekretar  
Zvone Milkovič

## Mag. Bojan Žlender Vodja SPVCP, Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste

*Njegova profesionalna pot je tesno povezana s preventivo in varnostjo na cesti, z raziskovanjem možnosti in iskanjem poti, ki peljejo k zmanjšanju števila prometnih nesreč in žrtev. Delo, ki od človeka zahteva veliko nenehnega izobraževanja in raziskovanja, ki kdaj terja tudi zapisano besedo. Kot avtorja ali soavtorja ga najdemo v mnogih publikacijah, čeprav pravi, da pisanja ne mara. Veliko ljubše mu je pripovedovanje. Ljube so mu tudi gore, v katerih je preživel večino časa nekega obdobja svojega življenja.*

**A**li smo narod, ki v spreminjanju stališč do najpomembnejših problemov v cestnem prometu napreduje počasi?

Nič drugačni nismo kot ostali, spremembe se dogajajo počasi. Stališča se spreminjajo na dva načina. Z izobraževanjem in prepričevanjem, lahko pa s spreminjanjem zakonodaje. Tobačni zakon je pokazal, kako se stališča do kajenja v javnih prostorih lahko v kratkem času spremenijo. Spremenjena stališča pa nujno ne pomenijo tudi spremembe vedenja. Ljudje vedo, da je kajenje škodljivo, kadijo pa še vedno. Vsekakor je spreminjanje stališč dolgotrajen proces. V prometu imamo veliko stvari, do katerih smo oblikovali pozitivna stališča, kot je na primer uporaba varnostnih pasov, otroških varnostnih sedežev, čelad in celo za prepoved uživanje alkohola. A pozitivna stališča o enem dejavniku varnosti še ne pomenijo, da enako razmišljamo, ko gre za hitrost. V prometu se vedno pojavljajo nove stvari in vsebine, do katerih moramo oblikovati nov odnos.

Vizija o predvideva, da smo kot družba sposobni oblikovati tak prometni sistem, kjer ne bo nesreč s smrtnimi posledicami. Ni to utopija?

Vizijo vsak človek potrebuje za svoje osebno življenje, družino, službo in jo potrebuje tudi družba. Da veš, kam greš. Isto velja za področje prometne varnosti. Družba mora imeti tak prometni sistem, v katerem prihaja do čim manj žrtev. Vizija o je uresničljiva, ker natančna analiza vsake posamezne nesreče pokaže, kateri dejavniki so prispevali k njenemu nastanku. In če jih poznamo, jih lahko popravimo. Predvsem pa potrebuje

Vizijo o preventivna dejavnost. Sicer bi rekli, da so žrtve nekaj normalnega. Če je bilo lani npr. 215 mrtvih in letos želimo, da jih bo 10% manj, lahko to pomeni, da se preostanek mrtvih kar sprejme oz. se ga odpiše. Vizija o vsakogar sprašuje, kaj lahko na svojem področju naredi bolje, kaj lahko naredi, da bo varnost v prometu boljša. Prihaja iz skandinavskih držav, nosilka je Švedska. Predvsem terja veliko osebno odgovornost za vse, kar počneš. V tem delu izhaja iz drugačne miselnosti, kot je pri nas. Ni odpustkov za grehe. Vsakdo izmed nas mora prispevati svoj košček k uresničevanju vizije o.

Glede na število hudih prometnih nesreč, katerih povzročitelji so mladi vozniki, se poraja dvom, da so otroci prometno izobraženi. V procesu vzgoje in izobraževanja od vrtca do konca srednje šole je predpisanih prometnih vsebin zelo malo, zato je tovrstno izobraževanje bolj ali manj prepuščeno dobri volji, odgovornosti in iznajdljivosti vzgojiteljev in učiteljev. V srednjih šolah pa tega sploh ni, razen prometnih delavnic na prireditvah s poudarkom na problematiki prehitre vožnje in možnih posledic. Kaj načrtujete na tem področju?

V vrtcih in nekje do petega razreda imamo dobre programe in veliko vsebin prometne vzgoje. Program usposabljanja za vožnjo kolesa z građivi, ki so na voljo učiteljem, je celo eden najbolj sodobnih in kvalitetnih. Od šestega razreda naprej pa formalno skoraj ni več ur, namenjenih prometni vzgoji. A dober učitelj fizike, tujega jezika ali drugih predmetov lahko pri obravnavi snovi poudari tudi pomen prometne varnosti. Lažje je to de-



lati z mlajšimi otroki, z mladostniki je bistveno težje. Na spremembo stališč in vedenja imajo pri slednjih močan vpliv vrstniki. Pomembno je, da se drobna sporočila kontinuirano ponavljajo skozi vsa leta šolanja, kajti iluzorno je pričakovati, da nekdo pride z nekim programom, spelje stvar v obliki enkratnega dogodka in reši problem nasilja, varnosti, droge ... Za prometno vzgojo kot predmet v šoli z določenim številom ur bi težko rekel, da bi ga bilo smiselno vpeljati. Vsaka šola mora, glede na zahteve prometnega okolja poskrbeti in vzpostaviti sistem, ki bo otroke in mladostnike vzgajal in izobraževal tako, da bodo ti varno ravnali v prometu. Tega se mora lotiti z visoko stopnjo odgovornosti.

Voziti avto, motor je odgovornost, ki jo mlademu človeku, prepolnemu adrenalina, naložimo, ko opravi izpit za avto ali motor. Kaj pogrešate v izobraževanju mladih voznikov?

Najbolj to, da je premalo mladih vključenih v sistem vožnje s spremljevalcem, ki je v Sloveniji v veljavi že od leta 2005. Ta sistem zagotavlja, da mladostnik eno leto nabira izkušnje in prevozi od štiri do pet tisoč kilometrov, kar je od sto do sto dvajset ur vožnje pod nadzorom odrasle osebe. Tako se izogne pritiskom vrstnikov, ni se mu treba dokazovati. Eno leto ne sede za volan pod vplivom alkohola ali drugih opojnih substanc in ne divja. Prevzeti mora odgovornost do sebe in družine. Škoda je tudi, da v teh štirih letih še nismo uspeli z obvezno uvedbo programa varne vožnje za voznike začetnike. Tak tečaj bi moral biti obvezen tudi za voznike z izkušnjami po določenem obdobju. Kajti sporočilo teh programov je, da v kritičnih situacijah ne znamo in ne zmoremo reagirati. Mladostniki pa so tam do štiriindvajsetega leta še posebej občutljivi za taka sporočila.

Sicer pa se moramo zavedati, da avtošole ne morejo nadomestiti staršev in vseh, ki skrbijo za vzgojo in izobraževanje otrok in mladostnikov. Na Finskem so želeli ugotoviti, katere avtošole so najboljše. V raziskavi je bil zajet velik vzorec voznikov, ki so jih spremljali tri leta po opravljenem vozniškem izpitu. Rezultati so pokazali, da je najmanj nesreč povzročila skupina mladih voznikov, ki ni nikoli »videla« avtošole. Finska zakonodaja namreč omogoča, da starši s primerno izobrazbo sami učijo voziti svoje otroke. To pomeni, da osemnajst let vzgoje daje dobre rezultate, predvsem je tu vključen zgled. Podobne rezultate je pokazala tudi neka ameriška raziskava. Manj nesreč so taki vozniki povzročili, ker so bili še dodatno previdni tudi zaradi občutka, da nimajo dovolj znanja, ker se vožnje niso učili v avtošoli. Vendar ta primera ne govori, da sem proti temu, da bi se vozniku usposabljal v avtoolah. Želim, da bi te kandidatu dale poleg znanja in tehnike vožnje še nekaj več. Predvsem ustrezen odnos do šibkejših, do drugih udeležencev v prometu, da bi gradile na sodelovanju in predvidevanju.

O kaznovalni politiki je bilo povedanega že veli-

ko, vsaka stran ima svoje argumente za in proti, nesreče, poškodovani in mrtvi pa so naš vsakdan. Torej kazni, take kot so, morda niso tisto pravo?

So prave, čeprav zakonodaja dopušča plačilo le polovice kazni, če se jo plača v določenem roku, kar ni sprejemljivo z vidika varnosti. S tem se je izboljšala le plačilna disciplina. Taka sporočila so slaba. Z avtomobilom pridivjaš mimo šole, potem pa dobiš »odpustke«, če plačaš takoj. Če si dober plačnik, se to sliši, kot bi bilo tvoje ravnanje pol manj nevarno. A ustrezne kazni še niso dovolj. Potreben je učinkovit nadzor in neprestano iskanje poti do človekovega zavedanja o pomenu varnega ravnanja. Za to je potrebna prijazna vzgoja, v ozadju pa neizprosni nadzor, ki ima sodelovalno vlogo.

Število mrtvih otrok na naših cestah se zmanjšuje – leta 94 jih je na naših cestah umrlo kar 34, kar je srbljivo. Večinoma so v nesrečah udeleženi kot sopotniki. O dobrem zgledu torej težko govorimo.

V tem času je bilo veliko narejenega na tem področju. Otroci morajo imeti do konca prvega razreda obvezno spremstvo na poti v šolo in iz nje. Lahko je to tudi otrok, ki dopolni deset let. Smatra se, da so razvojne sposobnosti desetletnika že tolikšne, da lahko kot pešec samostojno sodeluje v prometu. Izdelali so se načrti varnih šolskih poti, uvedla pravica do brezplačnih šolskih prevozov. V okolici šol in vrtcev se izvajajo tehnični ukrepi za večjo varnost, kot so grbine, omejitve hitrosti ipd. Imamo zelo dobro razvit sistem priprave otrok na kolesarski izpit, veliko vsebin, ki jih prispevajo organizacije civilne družbe, prostovoljnega dela. Lahko trdimo, da je stroka resno pristopila k vsem vidikom varnosti otrok in iz katastrofalne države smo postali najbolj varna država v Evropi kar se tiče varnosti otrok.

Če bi staršu, ki otroka nima pripetega med vožnjo v avtomobilu ali otroku dovolijo vožnjo kolesa brez čelade ipd., naložili res visoko kazen, potem še obiske pri psihologu oz. v terapevtskih skupinah skupaj z družino, mislite, da bi se kaj spremenilo na bolje? Bi bili ti otroci kot odrasli bolj odgovorni?

To je zelo občutljivo področje. Menim, da pozi-

tivno nagrajevanje in prijazna vzgoja dajeta dobre rezultate na dolgi rok, močna represija pa trenutne. Pri čeladi in varnostnem pasu sem bolj naklonjen prijaznim spodbudam. Pri alkoholu seveda ne gre drugače kot s takojšnjimi in najstrožjimi ukrepi.

Ko smo že pri kaznovanju: mnogokrat se zdi, da so radarske kontrole na mestih, kjer ljudje ne opažajo prehitre vožnje, nesreč, kakršnihkoli problemov v prometu, jih pa pogrešajo na lokacijah, kjer bi lahko merili hitrosti vozil ure in ure in bi imeli dovolj dela. Zakaj je temu tako?

Na vsakem pravem mestu bi moral biti postavljen stacionarni radar. Anglija jih ima skoraj 12 000, Nizozemska 2500, ki merijo hitrost tiriindvajset ur na dan. Pri nas tega »nismo vzeli«. Zakaj Skandinavci ne »blendajo« z lučmi, če vidijo kontrolo? Ker tisti, ki vozijo varno, ne potrebujejo takih obvestil, ostale pa naj se kaznuje, ker so nevarni. Najbolj varne države so dokazale, da mora biti postavljen dober sistem nadzora hitrosti. Nizozemska policija je leta 2007 izdala 1,5 milijona glob zaradi prehitre vožnje, stacionarni radarji so naredili 9,5 milijona meritev hitrosti, prebivalcev pa je okoli 16 milijonov.

Danes je kolesarjenje zelo razširjeno. Zato bi Slovenci potrebovali obsežnejše omrežje kolesarskih povezav med posameznimi naselji kakor tudi ureditev celotnega državnega omrežja.

Kolo je prevozno sredstvo prihodnosti. Če bomo želeli sprostiti mesta prometa, bomo morali spremeniti način prevoza. Danes hočemo z avtomobilom povsod, hkrati bi pa radi imeli mestna središča, namenjena pešcem. Imamo malo daljšinskih kolesarskih poti, kar je posledica našega načina življenja in razmišljanja v preteklosti, ko smo vse gradili le za avtomobile. Do danes teh poti ni bilo treba za nikogar graditi. Kolesarski osveščenosti pa sledijo spremembe. Proces se bo obrnil: ulice zdaj za avtomobile, kmalu za kolesarje in pešce.

Zakaj ni predpisana obvezna uporaba zaščitne čelade za vožnjo kolesa tudi za odrasle? Kako naj otrok verjame, da je nošenje čelade pomembno, če je pa njegovim staršem ni nujno potrebno uporabljati? Ali v mnogih stvareh nismo površni?

Kolesarska čelada je za otroke obvezna, ni pa predpisana globa za njeno neuporabo. Ta vzgoja je moralna obveza staršev. Otroku je treba odnos do čelade privzgojiti na prijazen način. Vsi mi jo moramo uporabljati zato, ker čutimo, da je potrebna zaradi naše varnosti ne pa zaradi zakona. Kolesar vedno pade na glavo, ker do konca ne izpustiš krmila in tako ne zaščitiš glave vsaj z rokami, kot to običajno narediš pri drugih nevarnih situacijah. Jaz uporabe čelade ne bi uvajal na silo. Jo pa z veseljem uporabljam tudi za čisto običajne vožnje po mestu.

Slovenija se uvršča med države, v katerih imajo ljudje do uživanja alkohola pozitiven odnos. Po količini popitega alkohola smo na prebivalca v Evropi v samem vrhu. V bistvu to početje ni vrednoteno kot negativna navada. V Sloveniji je alkohol legalna droga. Z njeno, do določene mere, prisotnostjo v krvi lahko tudi vozimo. Ali je to prav?

Sem za absolutno prepoved alkohola pred in med vožnjo. Trenutno dovoljena količina le-tega v krvi (0,5 g/kg) ti dovoli, da padeš v past. Mirno spiš in kozarec alkohola ali dva – naslednje kozarce pa kliče popiti alkohol. Če spiš eno enoto alkohola, to je npr. en deciliter vina, en kozareček žganja, ali eno malo pivo, se voznike sposobno-



sti ne zmanjšajo tragično, se pa spremenijo. Na začetku učinkuje alkohol kot poživilo, da ti pogum, naredi te manj kritičnega. Spremeni se tvoj odnos do alkohola in v trenutku pozabiš dobre misli, da vožnja in alkohol ne gresta skupaj. Tudi zato imamo v Sloveniji 5% voznikov, ki vozijo nad dovoljeno mejo popitega alkohola in 20% tistih, ki so nekaj popili in nato vozijo, vendar ne presežejo dovoljene meje. A alkohol ni le problem prometne varnosti. Pridelamo približno 96 milijonov litrov vina. Če bi vsak polnoletni prebivalec užival vino kot za varno pitje, ki ne vodi v alkoholizem, pravi stroka: to je dve merici na dan moški in eno na dan ženska, bi ga spili le 40 milijonov litrov. Kam s preostalimi 56 milijoni? Pa to je le vino. Kje so še pivo in žgane pijače? Tu se vidi pekel slovenskega odnosa do alkohola. To se pozna tudi na cesti.

Z alkoholom pa lahko povežemo tudi telefoniranje med vožnjo. Telefonski pogovor med vožnjo te miselno bremeni tako kot tistega, ki ima 0,8 promila alkohola na kilogram krvi. To pomeni, da če voziš, ne »telefoniraš«, če telefoniraš, »ne voziš«.

Zadnja leta je skokovito naraslo število hudih nesreč med motoristi. Veliko je moto klubov, ki obstajajo, imajo svoje prostore, člani se družijo, ni pa slišati o izobraževanjih, tečajih varne vožnje ipd. »Žegnana« motoristov in motorjev očitno niso dovolj. Na kakšen način država podpira klube, društva, ki organizirajo izobraževanja in opozarjajo na pomanjkljivosti, npr. cestne infrastrukture?

Absolutno podpiramo taka dejanja in namenjamo denar dobrim projektom in organizacijam, ki delujejo na tem področju. Imamo dobre primere, ko motoklubi skrbijo za prenašanje izkušenj, organizirajo vadbe varne vožnje in skupinske vožnje.

Podatki kažejo, da se v poletnih mesecih prometna varnost poslabša. Zaradi tega poteka projekt Varno poletje na slovenskih cestah, ki daje največji poudarek ukrepom glede prehitre vožnje ter vožnje pod vplivom alkohola. Potekale bodo številne prireditve, na katerih bodo predstavljene prometno-varnostne vsebine za večjo osveščenost širše javnosti. Med ostalimi ukrepi bodo tudi represivni ukrepi, in sicer povečan nadzor s strani Policije ter raznih inšpekcijskih služb. Kaj se bo dogajalo?

Gre za poskus vzpostavitve bolj skoncentrirane preventive. Nekaj podobnega je potekalo že prejšnja leta, vendar ni bilo tako intenzivno oglaševano. Statistično je namreč dokazano, da so ti meseci bolj nevarni, saj prinašajo skoraj polovico žrtev na naših cestah. V tem obdobju smo več zunaj, na cesti; te so suhe, »lepe«, bolj požre nemo in tako se poveča število prometnih nesreč. Samo za 10 km/h prehitra vožnja povzroči 20% več nesreč, 25% več poškodovanih in 50% več mrtvih.

Dolgo ste že prisotni v preventivi v cestnem prometu, že od leta 1984. Kaj vse se je spremenilo od takrat na tem področju?

Začetki segajo v osnovno šolo, v kateri sem bil učenec prometnik. V Sevnici, od koder sem doma, smo imeli izjemno dejaven avto-moto klub, v katerem so me »zastropili«. Temeljno znanje sem dobil tam. Izpit za avto sem šel delat z znanjem, ki sem ga pridobil od desetega do štirinajstega leta starosti, poučil sem se le o novostih. Vse to me je verjetno leta 1984 pripeljalo sem. Na takratnem Svetu so iskali tajnika, šel sem na razgovor k predsedniku Winklerju in odločitev je

padla.

Spremenilo se je veliko. Najboljše od vsega je, da nas danes ljudje kličejo in opozarjajo, da je treba nekaj narediti, da bi bila varnost boljša. Opozarjajo na narobe postavljene znake, na slabo urejene šolske poti, na napačno ravnanje posameznih strokovnih služb na občinski ali državni ravni. To je res dobro. Pred samo 25 leti smo bili s policijo in učitelji ter nekaterimi organizacijami civilne družbe (AMZS, ZZŠAM, RKS) zelo osamljeni in opozorila, da je 550 mrtvih za Slovenijo prava katastrofa, ni slišalo veliko ljudi. Danes varnost ni več le stvar strokovnjakov, ampak postaja temeljna vrednota nas vseh. Želeli smo, da ljudje postanejo občutljivi za ta problem. V tem je bistvo razvoja, to je ključna sprememba.

Kašni vozniki se vam zdijo Slovenci? Kakšen voznik ste vi?

Slovenci smo dobri vozniki takoj, ko pridemo čez mejo. V tujini nisem slišal pripomb čez nas. Za sebe mislim, da sem dober. Upoštevam pravila, izjemno pazim v naseljih, mimo šol, vrtcev in podobnih ustanov. So pa situacije, ko pravila, žal, kršim. To so situacije, kot je na primer vožnja po avtocesti v koloni, ki pelje 140 km/h in jaz vozim tako kot drugi, ker se mi zdi, da peljem tako bolj varno, kot pa da zmanjšam na 130 km/h, ker se takoj prične prehitavanje. Ali pa vožnja s kolesom. Do svojega bloka se ne morem pripekljati s kolesom, ker mi to preprečuje prometni znak, je pa to edini dostop do doma. Pa vožnja s kolesom po pločniku, ki je včasih mnogo varnejša kot po cesti. Pločnik je večino dneva brez pešcev, cesta ozka, po njej vozijo mestni avtobusi in druga vozila. Kaj je varnejše? Take stvari niso »hud greh«. Včasih je vidik varnosti pomembnejši, čeprav zakon takih stvari ne dopušča. Morda bi bilo že treba sprejeti zakonska določila, ki bi dovoljevala določena ravnanja. Npr. tako kot imajo Skandinavske države, da sme pešec prečkati cesto pri rdeči luči, če je cesta prosta, da sme voznik zaviti na desno pri rdeči luči, če je cesta prosta. A takšne spremembe zahtevajo zelo odgovorno ravnanje in bojim se, da za to še nismo dovolj zreli.

Ste oče dveh otrok. Danes biti starš ni lahko. Kako sta se s soprogo spoprijemala s težavami in radostmi vzgoje?

Bila sva zahtevna starša z ostrimi pravili. Včasih so bile nekatere najine zahteve merilo za celo našo ulico. Kdaj je bilo treba biti zvečer doma, je že ena izmed njih. Neizprosno smo se pogajali za vsak izhod in za upoštevanje pravil. Oba sta tudi že voznika. Dobra. In kolesarja.

Sevnica, vaš rojstni kraj?

Tam še živi moja mama, tudi žena ni bila daleč stran doma, zato se pogosto vračava na tisti konec.

Pol svojega življenja ste tako rekoč prisotni v javnosti, pa o vas ne vemo skoraj nič. Kaj radi počnete, berete, vozite, gledate na TV, kateri športi so vam všeč, kje radi preživljate dopust, kaj bi spremenili, če bi bili še enkrat mladi, pa bi imeli današnjo pamet in izkušnje?

Pred leti sem sodeloval v otroški televizijski oddaji Klub klobuk, ki je potekala v živo. Pet minut oddaje je bilo namenjene prometnim vsebinam. V studiu smo pokazali različna ravnanja in situacije, kar je imelo veliko možnost sporočanja.



Oddaja je bila zelo gledana. Bilo je zelo naporno, predvsem to, da te ljudje na cesti prepoznajo. To mi je šlo na živce, prav tako mojim domačim. Zato ne zavidam znanim obrazom, ki so stalno prisotni v medijih. Ženi tudi danes včasih predsedam moje pojavljanje v javnosti.

Še vedno sem planinec po duši. V bistvu sem živel dve življenji. Od šestnajstega pa do okoli šestindvajsetega leta svoje starosti sem bil le planinec, po 150 dni na leto sem preživel v hribih, vodil otroške taborje, bil inštruktor, vodnik. Zdaj se planinstvu posvečam malo manj. Ampak z ženo še obiskujemo naše gore. Sem tudi navdušen turni smučar, zdaj že bolj teoretično, je pa to številka ena od vseh mojih športov, nasploh smučanje kot oblika rekreacije.

Kljub temu da sem napisal ali bil soavtor kar nekaj publikacijam, moram povedati, da ne pišem z veseljem. Rad pripovedujem, pisanje pa mi res ni ljubo. Pisatelj ne bi bil, lahko pa radijski voditelj. Radio se mi zdi najbolj prijazen medij. S tonom, melodijo glasu, načinom govorjenja vzpostavljaš odnos s poslušalci. Na televiziji te gledalci vidijo, ti njih ne. Na radiu se tudi ne vidijo poslušalci in voditelj, je pa sproščenost lahko zato večja.

Splet je tudi nekaj posebnega, ni mi pa všeč, da ljudje prestopajo meje normalnega komuniciranja, ki jih sicer ne bi nikoli. Prevečkrat ga izrabljajo. Njegova uporaba zahteva veliko mero odgovornosti.

Kaj bi bilo, če bi bilo ... S tem se nikoli nisem ukvarjal.

Anekdoti?

Nekega lepega sobotnega dneva sem na Viču v avtomobilu na semaforju čakal zeleno luč. Na sosednjem pasu kar naenkrat nekdo stopi iz avtomobila in mi potrka po oknu. Odprem, on pa: »Vem kdo ste. Ali lahko izkoristim to priložnost in vas vprašam, kaj zahteva zakon v .... takšnih primerih?«.

Mira Vidmar K.



# Prometna vzgoja v skupini Muce

*V skupini otrok, starih od tri do štiri leta, smo v tem šolskem letu pričeli z izvajanjem različnih dejavnosti, ki se navezujejo na vsebine prometne vzgoje.*

**O**b krajših sprehodih po bližnji okolici vrtca smo se vključevali v promet, opazovali prometne situacije, simbole, znake, se pogovarjali o prometni varnosti in tudi o nevarnostih, na katere moramo paziti. Pri tem smo naleteli na težave. Večina cest v okolici našega vrtca ni primerna za sprehode, saj so brez pločnikov in zelo ozke. Če pa že imajo pločnik, le-ta žal ne služi svojemu prvotnemu namenu, ampak parkiranju avtomobilov.

Metoda neposrednega opazovanja je otroke vzpodbujala k samostojnemu razmišljanju in razlikovanju med pravilnim in nepravilnim ravnanjem v prometu. Lahko rečem, da so otroci pametno in realno razmišljali o vsem, kar so videli na sprehodih. Našteli so mnogo idej o tem, kako urediti cestišča v okolici vrtca. Pogovarjali smo se tudi o prometnih pravilih, ki so razumljiva otrokom te starosti.

Prometna vzgoja se je začela že pred odhodom na sprehod, saj smo se za vsakega ustrezno pripravili. Okoli vratu smo si zavezali rumene rutice, prva in zadnja dva otroka pa sta oblekla odsevni brezrokavnik. Ker je nekaj otrok v skupini manj spretnih, smo uporabili držalno vrv, ki ji otroci rečejo kača. Pred odhodom smo se tudi natančno pogovorili o konkretnih nalogah:

- kaj bomo opazovali,
- kje bomo hodili,
- kje se bomo ustavili,
- kako se bomo na sprehodu obnašali,
- na katere stvari bomo še posebno pozorni.

Kljub natančnemu dogovoru in utrjevanju letga je vsaka nepredvidena situacija otrokom hitro odvrgla pozornost (kolesar s kužkom, prodajalec časopisov, poštar na motorju). Vedno znova sem ugotavljala, kako pomembno je držanje otrok za vrv, sicer bi morda kdo od njih celo stekel za kužkom.

V tej starosti otroci še niso sposobni predvidevati (presojati) ali celo sklepati, kaj vse se lahko v prometu nenadoma zgodi. Zato sprehodi s skupino otrok zahtevajo od vzgojiteljice in njene pomočnice toliko večjo pozornost in previdnost. Ta mora biti usmerjena ne le na prometno dogajanje, ampak tudi na otroke oz. njihovo varnost. Obe morata biti oblečeni v odsevni brezrokavnik; ena hodi na čelu, druga na koncu skupine. Ker sta večji od otrok, na nek način tudi s svojo velikostjo opozarjata ostale udeležence na prisotnost otrok v prometu.

Kako pa ob pogledu na skupino malčkov ravna vozniki? Naše izkušnje z njimi so pozitivne, saj so bili do nas strpní oz. so nas upoštevali kot udeležence v prometu. Ali pa smo morda imeli le srečo? So vedno vsi vozniki tako prijazni in upoštevajo pešce (otroke)? Lahko se vprašamo tudi, ali smo odrasli pešci s svojim ravnanjem v prometu vedno vzor otrokom. Žal ne vsi. To smo izkusili tudi mi, saj sta odrasel moški in njegova spremljevalka prečkala cesto, ko je na

semaforju gorela rdeča luč, mi pa smo ravnali pravilno in čakali. Tudi mamica z vozičkom je tekla čez cesto na mestu, kjer ni bilo označenega prehoda. Najbrž se odrasli še vedno premalo zavedamo, da s svojim dobrim zgledom pozitivno vplivamo na ravnanje otrok v prometu in tako pripomoremo k uresničevanju ciljev prometne vzgoje. Ti pa še zdaleč niso le poznavanje prometnih znakov, pravil, vrst prometa..., temveč tudi priprava otroka na varno in kasneje samostojno vključevanje v promet in upoštevanje prometnih pravil.

Omenila sem že, da so otroci o videnem razmišljali, po vrnitvi v vrtec pa o tem tudi pripovedovali. Njihove pripovedi so zapisane v otroškem jeziku, ki še ne pozna vseh pravilnih izrazov, pa vendar lahko iz njih razberemo, da so njihova razmišljanja natančna in pravilna.

## CESTA

Cesta je za avte, ki vozijo po njej. Poznamo avtoceste, navadne ceste in ozke ceste. Po ozki cesti vozimo počasi. Ljudje ne smejo hoditi po cesti, ampak le po pločniku. Da je cesta v redu, skrbita policist in semafor. Na cesti je tudi veliko prometnih znakov.

Ko smo šli mi na sprehod, smo hodili po pločniku. Držali smo se za kačo. Enkrat je bilo veliko avtov tudi na pločniku, čeprav ne smejo stati tam. Če bi bil jaz policist, bi te avte ustavil in šoferje tako operiral, da bi bili ustavljene. Mi gremo kar velikokrat na sprehod. Ponavadi gremo čez zebro do knjižnice. Ta cesta je ozka. Ima znak stop in pločnik. Za avte so narjene tudi avtoceste. Po njih pridemo do Korčule, v Slavonijo in na Vič. Po avtocesti vozijo avtomobili hitro. Tam ni pločnika, zato ne hodimo peš.

Josip, starost 3,9 let

## POLICIST

Policist je policaj. Zadolžen je za avte. Ima stop znak. To pomeni, da moraš takoj ustaviti, če ti ga pokaže. Ponavadi je moški in močan kot Martin Krpan. Opazuje, če avti lepo vozijo. Stoji pri znaku v križišču in gleda promet. Prevaža se s policijskim avtom ali motorjem. Če se mu mudi, vključi sireno: viuu, viuu, viuu in takrat lahko gre zelo hitro.

Policist ima močne roke, da lahko lopova vrže v zapor. Okoli pasu ima pištolo in pet palic, da lopova po riti. Do pridnih ljudi pa je priazen. Rad pomaga stari gospe, ko gre čez cesto. Lahko si jo da kar na rame in jo nese čez!

Tilen, starost 4 leta

## PROMET

Promet je lahko zaprt. Takrat ne smeš predolgo čakati doma, ker nikamor ne prideš. Promet se zapre, če je gužva. Promet lahko zaustavi tudi stric, če spusti zapornico. Ko jo odpre, je promet spet odprt. V prometu so avti, policisti, reševalci, ljudje in avtobusi. Vsi se morajo v prometu lepo obnašati. Če se ne, jih ustavi policist. Plačajo kazen ali pa gredo v zapor.

Tai, starost 3,6 let

## JAZ BI BIL POLICIST

Bil bi policist. Ustavil bi avte, če bi šli v rdečo luč. Imel bi stop znak, policijsko kapo, značko in pas. Vozil bi se v policijskem avtu, ki ima lučke in dela lilo, lilo, lilo. Če bi bil policist, bi pomagal ljudem. Če bi stari gospod padel v luknjo, bi ga rešil z lojtro. Če bi uboga starka padla v luknjo, bi jo privezal na vrv in povlekel na travo. Ko bi šli otroci čez cesto, bi avtom pokazal znak stop in jim pomagal čez cesto. Rad bi bil policist, vsaj za maskare.

Luka, starost 3,6 let

Jana Flere, vzgojiteljica

Vrtec Mladi rod, Enota Čira čara  
Ljubljana



# Učitelji kolesarimo

Počitnice se bližajo, učitelji smo preutrujeni in potrebujemo sprostitev. Ali je to morda kolesarjenje? Le veseli in zadovoljni učitelji bomo lahko prenašali znanje na učence.

**B**liža se zaključek šolskega leta, napišemo še spričevala, uredimo dnevnike, pospravimo razrede... Ali bo že kdaj konec? Zaključek šolskega leta na tridnevnem taboru v Rakovem Škocjanu pa je prijetna sprostitev, kolesarjenje, pohod, predavanje o pozitivni samopodobi, druženje s sodelavci na drugačen način. Naša ravnateljica že ve, da nas mora pred počitnicami sprostiti.

Tri dni smo preživeli v CŠOD Rakov Škocjan. Učitelj športne vzgoje je pregledal kolesa iz CŠOD in poskrbel, da so delovala brezhibno. Seveda, varnost je zelo pomembna! Učitelji smo se primerno oblekli, obuli in seveda nismo pozabili na čelade, saj glava je le ena. Vsak dan nas je več odraslih, več učiteljev, ki se zavedamo, da je uporaba čelade zelo pametna in potrebna. Učimo drug drugega. Seveda pa smo le tako najboljši zgled našim učencem. Preizkusimo delovanje zavor na travniku pred hišo, kjer so bila kolesa shranjena. Nastavimo še višino sedeža in preizkusimo delovanje prestav, saj so kolesa izposojena in malo drugačna od naših domačih. Vse je pripravljeno. Od doma CŠOD Rakov Škocjan se odpeljemo proti hotelu v Rakovem Škocjanu in potem do Cerkniškega jezera. Pot je prijetna, predvsem pa brez avtomobilov. Poslušamo navodila našega sodelavca in varno prispemo na cilj. Naredimo skupinsko fotografijo, se oddejamo v gostilni in nadaljujemo pot nazaj. Kolesarila nas je skoraj polovica kolektiva. Upam, da se nam bodo naslednje le-



to pridružili še ostali. Naslednji dan smo se po daljši poti čez Unec do Cerknice in ob Cerkniškem jezeru nazaj odpeljali le posamezniki.

Kolesarjenje nas je spravilo v dobro voljo, saj smo bili ob lepem vremenu, čudoviti okolici in premaganem naporu prijetno utrujeni, a polni energije. Veselo na kolo za zdravo telo so de-



jali že nekoč, jaz pa še dodajam: Za boljše samopodobo!

Šolsko leto smo prijetno zaključili. Upam, da bomo kolesarjenje še kdaj ponovili, morda tudi skupaj z učenci.

Blanka Peršin,  
OŠ Savsko naselje, Ljubljana

## Z varnostnim pasom privežete življenje

Preventivna akcija o uporabi varnostnega pasu, ki jo je v času od 6. 2. do 22. 2. 2009 izvajalo Ministrstvo za promet, je k razmišljanju spodbudila tudi učence, da so sodelovali pri ustvarjanju na aktualno temo.

**M**inistrstvo za promet in Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije vseskozi opozarjata na to, kako pomembna je varnost na cesti. Tokrat so v okviru akcije, ki so jo poimenovali "Pripni svoje življenje", sodelovali s Policijo, ki je izvajala intenzivnejše in podrobnejše kontroliranje voznikov in potnikov pri uporabi varnostnih pasov med vožnjo.

Po ugotovitvah preventivnih akcij in štetij iz prejšnjih let se pripenja še premalo ljudi. Tako so se letos odločili za to akcijo, saj je varnostni pas še vedno najučinkovitejši pripomoček za zaščito vseh potnikov v osebnih in lahkih dostavnih vozilih. Z uporabo varnostnega pasu se po mednarodnih raziskavah zmanjša število žrtev in hudih poškodb za najmanj 40 odstotkov.

Vsem, ki ljudi ozaveščajo o prednostih uporabe varnostnega pasu, jim jih očitno še ni uspelo popolnoma prepričati, da pas obvaruje marsikatero življenje in prepreči ali omili poškod-



Lara Šoba, 4. c

be. Ugotovili so, da se pripenja več žensk kot moških, zelo malo pa se privezuje potnikov na zadnjih sedežih – kar pa je tudi zakonsko obvezno – in vse premalo otrok starši ustrezno pripenjajo (le 65 odstotkov).

Varnostni pas je še vedno eden izmed najpomembnejših izumov za varnejšo vožnjo. Že dolgo časa so v vozilih nameščeni avtomatski varnostni pasovi, ki se kar najbolj prilegajo telesu in s tem zmanjšujejo verjetnost poškodb. Pred začetkom vožnje se moramo pripeti vsi potniki v vozilu, tako na sprednjih kot tudi zadnjih sedežih, še posebej pa moramo biti pozorni na to, če smo pripeli in zavarovali otroke na zadnjih sedežih. Naj bo njihova vožnja varna.

Za otrokovo varnost poskrbimo z uporabo ustreznega otroškega varnostnega sedeža, ki ga namestimo v avto. Sedeži so različni po obliki in velikosti glede na otrokovo težo in starost. Obvezna uporaba teh sedežev je do 12. leta otrokove starosti. Otroke pripenjamo z običaj-



Luka Bizjak, 4. c



Ana Vičič, 4. c



Neža Kocijan, 4. c



Klemen Anbrož, 4. c

nim varnostnim pasom in varnostnim pasom otroškega sedeža hkrati. Za večje otroke (od 3. leta naprej) se uporablja podstavek ali t.i. jahač. Ko otroci dosežejo višino 150 cm, lahko sedijo na običajnih sedežih in so pripeti z običajnim varnostnim pasom. Starši bi se morali zavedati dobrih lastnosti in predvsem prednosti uporabe varnostnih sedežev in pasu ter prav tako tudi velikega tveganja za poškodbe otrok pri ne-uporabi le-teh. Z uporabo ustreznega varnostnega sedeža in pasu v veliki meri povečamo varnost in zmanjšamo verjetnost poškodb ob morebitnih prometnih nesrečah, ob ostrih zaviranjih, saj sedež nudi še dodatno zaščito. Pozitivna lastnost varnostnega sedeža je navsezadnje tudi ta, da omogoča otroku višjo lego sedenja v vozilu, tako da lahko med vožnjo enostavno vidi skozi okno.

Starši so s tem, ko sami vestno uporabljajo varnostni pas, najboljši zgled za otroke, da potem, ko odrastejo, postanejo starejši, pa tudi sami postanejo vozniki, tudi oni redno in vestno uporabljajo varnostni pas. Če bo otrok opazoval starša, kako se vedno pripneta, ko gredo na pot, bo kasneje najverjetneje tudi njemu pripet pas nekaj povesle običajnega in samoumevnega. Tudi mladostniki so skupina voznikov in potnikov, ki kljub številnim opozorilom pre-

večkrat opuščajo uporabo varnostnega pasu. S takim dejanjem prav nič ne dokazujejo svoje odraslosti, še manj pa odraslosti v prometu! Čeprav mnogi izmed njih mislijo tako. Mladi bi se morali bolj zavedati nevarnosti ob ne-uporabi varnostnih pasov.

Na temo varnostnih pasov sem v oddelku podaljšanega bivanja pripravila manjšo delavnico. Z mano je sodelovala skupina učencev 4. razreda. Najprej sem učence vprašala, če so slišali za akcijo, ki je v tistem času potekala, nato pa jim razložila, za kaj pri tej akciji gre. Ena učenka je povedala, da je ob cestah opazila plakate, na katerih akcija predstavlja svoje sporočilo. Vprašala sem jih tudi, kako redno in kdaj se privežejo oni in njihovi starši, nato je stekel pogovor o tem. En učenec je omenil tudi to, da uporablja jahača, nekateri pa sedijo že na običajnih sedežih. En učenec je vedel, da so varnostni sedeži za otroke obvezni do 12. leta starosti. Učence sem k razmišljanju in ustvarjanju na to temo pozvala zato, ker se mi je zdela akcija zelo primerna in poučna tudi za njih. Zdelo se mi je, da bodo radi in z zanimanjem sodelovali pri pogovoru in prav tako tudi pri ustvarjanju risb. Prav tako se je tudi zgodilo.

Pogovarjali smo se o tem, kdaj se oni privežejo v avtu in kako vestni so pri tem. Če gredo na daljše potovanje, se pripenjajo vsi v družini, če pa se peljejo na primer le do bližnjega centra mesta, pa se nekateri že ne privežejo. Prav tako se nekateri ne pripenjajo, če gredo z avtom le od ene do druge ulice. Povedali so tudi, da se njihovi starši ne pripenjajo ravno vestno. Večkrat se pripenjajo njihove mame kot očetje. Mame skupaj z otroki večkrat opozarjajo očete, naj se pripnejo. Učenci so mi zaupali, da se včasih pripnejo le navidezno, ko opazijo, da so v bližini policisti. Kar pa seveda ni ravno vzor, pa tudi tako nepopolno pripenjanje prav nič ne koristi.

Učencem sem povedala tudi, kako in kdaj se

pripenjam jaz. Opisala sem jim, kakšen je občutek, ko za trenutek nisem pripeta, in da se pripenjam vedno. Občutim, kot da nekaj manjka, in mislim, da bi to moralo biti vodilo za vse voznike in potnike.

Učenci so po pogovoru o uporabi varnostnega pasu izdelali še risbe in jih nekateri opremili še s kratkimi komentarji. Z uporabo domišljije so risbe prav hitro nastale. Prikazujejo, kako si otroci razlagajo varno vožnjo z varnostnim pasom in kaj se lahko zgodi, če ga ne uporabljamo. Otroci so radi razpravljali in risali. Nastali so zanimivi izdelki, ki jih tudi predstavljam.

Ljudje bi morali ozavestiti to, da je prva stvar, ki jo naredimo, preden se začne avto premikati, da si pripravimo varnostni pas. Prav gotovo je dobro upoštevati tudi slogan ene prejšnjih akcij "red je vedno pas pripet", ki naj ne velja le za otroke. Pripenjanje varnostnega pasu ne bi smelo biti nekaj, na kar bi pozabili in imeli za vnmara, saj nam vzame le trenutek časa. Pomislimo na to, da nam ta trenutek lahko močno pomaga pri ohranitvi življenja v primeru nesreče. Ljudje še premalo resno jemljemo prednosti in opozorila uporabe varnostnega pasu pri vožnji, pa tudi zakone in akcije, ki opozarjajo na to.

S še večjim ozaveščanjem otrok, mladostnikov in odraslih bi morda dosegli, da bi se vozniki in potniki v večjem številu redno pripenjali z varnostnimi pasovi. Predstavljajmo si navaden pas za hlače, ki ga lahko primerjamo z varnostnim pasom. Z njim se počutimo bolj in varneje. Prav tako kot ta, nam tudi varnostni pas predstavlja občutek neke trdnosti in večje varnosti v avtomobilu med vožnjo.

Zakaj bi z opuščanjem drobnih zahtev varnosti in z brezbrzičnostjo tvegali svoja življenja in ne raje stremeli k temu, da bi pripenjanje z varnostnim pasom postala rutina, avtomatizem in stvar dobre navade in to pri vseh ljudeh?

Jasna Habjan, dipl. pedagoginja,  
OŠ Riharda Jakopiča, Ljubljana



# Avtoplin – zeleno gorivo za čistejši jutri

Avtoplin je okolju prijazno in ekonomično gorivo. To je utekočinjen naftni plin (UNP), posebej prilagojen za uporabo v vozilih. Mednarodna oznaka za to gorivo je LPG (liquified petroleum gas), označujemo pa ga tudi z izrazi butan-propan, UNP, GPL. Zaradi boljše ekonomike in tudi zaradi okolju dobrih lastnosti velja danes za najpomembnejšo in najbolj razširjeno alternativno pogonsko tehnologijo.

Poskusi uporabe plina kot goriva so se pojavili v začetku 19. stoletja. Vendar pa je izum bencinskega motorja pospešil uporabo bencina kot goriva, pa tudi postopki stiskanja avtoplina v tistem času še niso bili znani, kar je oteževalo transport tega goriva. Povečano uporabo motorjev na plin beležimo v zgodovini v času gospodarske krize med letoma 1920 in 1940, k čemur je pripomogla predvsem nizka cena plina. Večjo porabo avtoplina pa znova zaznamo od leta 1960 dalje. V Evropi je uporaba avtoplina najbolj razširjena v Franciji, Italiji, na Nizozemskem in v Veliki Britaniji. Tudi v drugih državah po svetu si zaradi večje ekonomičnosti uporabe in večje okoljske osveščenosti uporabnikov prizadevajo za širitev uporabe avtoplina. Tako so npr. v Španiji testirali uporabo avtoplina v javnem prevozu in skladno s tem tudi poskrbeli za predelavo avtobusov na plinski pogon. Tudi na Dunaju že več kot trideset let uporabljajo plin v javnem prevozu, na Japonskem pa imajo vsi taksijski pogon na plin. Na svetovnem avtomobilskem trgu imamo že izdelana vozila, serijsko prirejena za uporabo plina, še vedno pa je najbolj razširjena dodatna vgradnja naprav za uporabo avtoplina v vozila na bencinski pogon.



Moderni plinski rezervoar se lahko vgradi pod prtljažni pokrov namesto rezervnega kolesa (vir: <http://www.avtonapljin.si>, 26. 6. 2009)

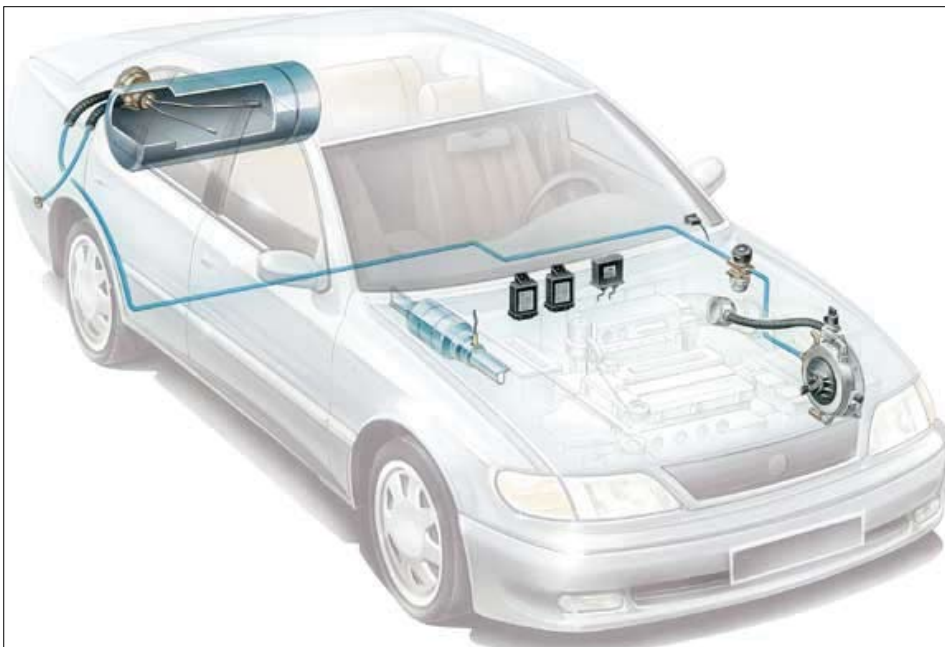
Uporaba avtoplina ugodno vpliva na naravo in okolje, zaradi svojih značilnosti pa ima tudi ugoden učinek na avtomobilski motor. Prednosti uporabe avtoplina so naslednje:

- visoko oktansko število goriva (čez 100),
- daljša življenjska doba motorja, katalizatorja in lamda sonde,
- popolnejše izogrevanje zmesi plin-zrak in zato občutno zmanjšanje škodljivih emisij v okolje (34% znižanje dušikovega oksida, 15% znižanje ogljikovega dioksida, 50-60%

znižanje ogljikovega monoksida, 30 - 40% znižanje smoga...),

- tišje delovanje motorja in manjša obraba cilindrov,
- boljša ekonomika (znižanje stroškov goriva),

- enostavna in hitra vgradnja naprav za uporabo avtoplina,
- kratek rok povrnitve investicije,
- enostavno preklapljanje med plinskim in bencinskim pogonom,
- doseganje večjih razdalj z enkratno polnitvijo (ob uporabi plina in bencina).



Vgradnja pogona na avtoplin je hitra in enostavna (vir: <http://www.zaverski.com>, 26. 6. 2009)

Novejša tehnologija omogoča vgradnjo naprav za plinski pogon skoraj v vsa vozila na bencinski pogon. S tem seveda v vozilu izgubimo nekaj (20 - 30%) prtljažnega prostora. Rezervoarji, ki imajo obliko avtomobilske gume, se vgrajujejo v prostor, namenjen rezervni gumi, pri čemer ostane prtljažni prostor prost. V vozila se vgrajuje oprema svetovno znanih proizvajalcev, kot so Tartarini, OMVL, Autogas Italia, Lovato, HL Propan, ki je ustrezno homologirana in atestirana. Po vgradnji opreme je potrebno opraviti še atestiranje in homologacijo vozil v Sloveniji. Cena vgradnje ustrezne opreme in atestiranje seveda nista poceni, kar je prva od slabosti uporabe avtoplina. Je uporaba avtoplina varna? Lahko pride do eksplozije, če je vozilo parkirano na soncu in zaradi toplote naraste pritisk? Ravno zato je možno rezervoar napolniti le do 80%, poleg tega pa proizvajalci opravijo testiranje rezervoarjev pod pritiskom 30 barov in zagotavljajo, da ne bi eksplodirali, tudi če bi bili napolnjeni. Kljub temu vozil s plin-

skim pogonom ni dovoljeno parkirati v zaprtih podzemnih garažnih hišah, kar je druga od slabosti uporabe avtoplina. Omeniti je potrebno, da ima vsak rezervoar vgrajen poseben varnostni ventil, ki v primeru visokega tlaka tega razbremeni, v vozilu pa so še drugi varnostni elementi, ki bi v primeru nesreče preprečili nekontroliran izpust ali eksplozijo plina. Do predrtja rezervoarja in vžiga plina bi lahko prišlo ob zelo močnem trku, vendar je plinski rezervoar izdelan iz jekla in zagotavlja dobro mehansko zaščito. Če bi se to zgodilo, je usmerjeni plamen, s katerim zagori plin, veliko lažje ukrotiti kot nekontrolirani ogenj, ki ga povzroči gorenje razlitnega bencina. V primeru prometne nesreče moramo zapreti izhodni ventil na rezervoarju plina oz. se dotok plina izključi avtomatsko ob izključitvi kontakta.

Zaradi svojih tehničnih lastnosti avtoplin ugodno vpliva na motor. Življenjska doba motorja se lahko poveča tudi za 35% v primerjavi z motorjem, ki za pogonsko gorivo uporablja ben-

cin. Vendar pa vozilo pri vgradnji plinske instalacije izgubi približno 5% na hitrosti in 10% na moči. Še tretja od slabosti uporabe avtoplina. Ker je prednosti uporabe avtoplina veliko več, se najbrž ne bo težko odločiti. Če ste okoljsko in ekonomsko osveščeni, želite storiti nekaj dobrega za naravo ter ob tem prihraniti, uporabljajte avtoplin – zeleno gorivo za čistejši jutri.

Cvetka Škof

#### Viri:

- *Že potujete na avtoplin? Dostopno:*  
<http://www.petrol.si>, 26. 6. 2009
- *O avtoplinu. Dostopno:*  
<http://www.sigas.si>, 26. 6. 2009



Izbira je vaša

(vir: <http://www.theage.com.au>, 26. 6. 2009)



## Poročilo VAMOS 2008-2009

### Prostovoljci na poti v šolo 2008/09

#### Osnovna izhodišča

V Sloveniji v projektu sodeluje 22 slovenskih občin, od tega jih je 10 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.

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

Med prometno-preventivnimi akcijami, ki potekajo v osnovnih šolah, je ena najpomembnejših prav akcija Začetek šolskega leta – Varna pot v šolo. V zadnjih letih se je uveljavila kot skupna akcija vrste sodelujočih od šol, Policije, lokalnih skupnosti, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, združenj šoferjev in avtomehaničnikov ljubljanske regije (Dolomiti, POŠTEL, LPP, SAP Ljubljana in BTC Logistični center) AMD, društev upokojencev, zavarovalnic in drugih podjetij in ne nazadnje staršev otrok. Celoten sklop ukrepov ob začetku šolskega leta je razdeljen na:

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

V akciji se posebna pozornost daje začetnikom, ki prvič stopajo na šolske poti in ne poznajo

vseh nevarnosti, pa tudi skrb za ostale učence, ki se po dolгих počitnicah vračajo v šole razigrani in je potrebno kar nekaj dni, da ponovijo pravila in zahteve za varno ravnanje v prometu.

#### Varne šolske poti

Varna šolska pot je eden izmed pogojev za večjo varnost otrok v cestnem prometu. Prometna varnost učencev je predvsem skrb staršev ali zakonitih zastopnikov, ki morajo poskrbeti, da znajo njihovi otroci varno sodelovati v prometu in dokler tega še ne zmorejo, jih spremljati ali jim zagotoviti spremstvo v prometu, tudi na šolskih poteh. Lokalna skupnost, šole, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter drugi strokovni organi in organizacije pa morajo poskrbeti za zagotavljanje pogojev za varno sodelovanje otrok (varne prometne površine, izvajanje prometne vzgoje in drugih preventivnih dejavnosti, vzgojne akcije in pomoč pri prečkanju cest na najnevarnejših mestih na šolskih poteh).

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



Vsako leto pozovemo šole, da še pred začetkom pouka pregledajo šolske poti, prometno situacijo v njihovem okolju ter na podlagi ugotovitev izpeljejo vse potrebno za večjo varnost otrok. Največkrat je potrebna postavitve oziroma obnova prometne signalizacije, izvedba različnih tehničnih ukrepov za umirjanje prometa, odstranjevanje ovir za dobro preglednost v križiščih ali pred prehodi za pešce ter izvedba drugih tehničnih ukrepov za večjo varnost pešcev.

Na podlagi pregleda varnih šolskih poti se ugotovi potreba po večjem nadzoru vedenja otrok v prometu in njihovo zavarovanje na šolskih poteh. Eden izmed pogojev za večjo varnost otrok v cestnem prometu je zagotovitev varne šolske poti. Zakon o varnosti cestnega prometa pravi, da smejo otroci samostojno sodelovati v prometu šele, ko so se starši oziroma drugi zastopniki otroka prepričali, da so otroci sposobni razumeti nevarnosti v prometu in da so seznanjeni s prometnimi razmerami na prometnih površinah.

#### Delo prostovoljcev ob začetku šolskega leta

Aktivnosti ob začetku šolskega leta vsako leto vključujejo tudi izjemno pomembno varovanje otrok na šolskih poteh. Prostovoljci pomagajo učencem pri prečkanju ceste na nevarnejših odsekih in s svojo prisotnostjo opozarjajo voznike na posebej previdno vožnjo v okolici šolskih poti. S svojim delom pomagajo policiji pri zagotavljanju varnosti otrok in prispevajo, da so začetki šolskega leta še vedno varni kljub večji rizičnosti, saj so otroci po daljših počitnicah



še vedno razigrani, spremenijo se prometni tokovi, poleg tega pa so na poteh začetniki, ki ne poznajo vseh pasti šolskih poti in zaradi starosti ne zmorejo vseh zahtev sodobnega prometa.

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

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

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

## Zastavljeni cilji

Osnovni cilji so zagotovitev večje varnosti otrok na poti v šolo in domov, zlasti najmlajših. Zagotavljanje varnosti otrok je bilo usmerjeno predvsem v sodelovanju staršev, starih staršev, občanov, ki prebivajo v šolskem okolišju in učiteljskega zbora oz. zaposlenih na osnovnih šolah, kjer se je izvajal pilotski projekt šolske prometne službe, in sicer na OŠ Trnovo in OŠ Šmartno pod Šmarno goro.

Na SPVCP Mestne občine Ljubljana smo se med drugimi aktivnostmi odločili tudi za razvijanje projekta celoletne Šolske prometne službe. In sicer so pilotsko dve osnovni šoli z območja MO Ljubljana (OŠ Šmartno ter OŠ Trnovo) v šolskem letu 2008/09 s pomočjo prostovoljcev zagotavljali večjo varnost otrok na poti v šolo in iz nje. K sodelovanju v projektu smo kot prostovoljce

povabili starše otrok s šole, njihove stare starše, druge prebivalce šolskega okolišja, člane društev upokojencev in drugih z šolskega okolišja. Za učinkovito delovanje in izvajanje projekta smo na SPV MO Ljubljana v sodelovanju z MP DRSC SPVCP poskrbeli za usposabljanje prostovoljcev, strokovno podporo, opremo in druge potrebne pogoje. Koordinacija projekta in prostovoljcev je potekala na sami šoli, tako da je bilo usklajevanje lažje in hitrejše.

Prostovoljci Šolske prometne službe so poleg varovanja otrok opravljali oz. sodelovali še v drugih preventivnih aktivnostih na šoli za večjo varnost otrok in ureditev šolskega okolišja z vidika prometne varnosti: usposabljanje za vožnjo kolesa, prometni dnevi na šolah, opozarjanje ostalih udeležencev na varno sodelovanje v prometu.

## Ciljna skupina za prostovoljce

Pri ciljni skupini za zbiranje prostovoljcev je bilo potrebno imeti v vidu, da morajo imeti prostovoljci, ki bodo sodelovali v šolski prometni službi določeno znanje in veščine, da bodo lahko opravljali to zahtevno nalogo, ki je pogojena tudi z zakonsko določeno starostjo. Zbiranje prostovoljcev smo usmerili predvsem na starše in stare starše učencev osnovnih šol, učiteljski zbor osnovne šole, študente, ki so aktivni na področju prometa, upokojence, in sicer mlajše, ki so sposobni še prispevati s svojo prisotnostjo več varnosti na poti v šolo in domov ter ostalih občanov združenj in društev, ki delujejo v šolskem okolišju osnovne šole.

V zvezi s tem smo se pogovarjali tudi z Slovensko filantropijo, ki lahko delegirano (po naročilu) zbira prostovoljce, da bi se na ta način olajšal ta proces. Zbiranje prostovoljcev iz članstva društev, združenj in drugih ustanov je bilo veliko olajšanje saj so nekatere stanovske organizacije prisluhnile potrebam po prostovoljcih in se vključile v projekt. Iz vrst društev in združenj so tudi v projektu sodelovali od samega začetka in bili pripravljeni uvajati prostovoljno delo za starše, stare starše in upokojence ter na ta način zagotoviti osnovni namen prostovoljstva na poti v šolo in domov. Kot se je kasneje izkazalo, da interesa staršev, starih staršev in upokojencev ni bilo so člani društev in združenja bili pripravljeni za sodelovanje celo šolsko leto z možnostjo sodelovanja tudi vnaprej, s tem da je

bilo potrebno opredeliti minimalno nagrado in povrnitev stroškov.

## Opis akcije s prostovoljci

Delo prostovoljcev urejata v Sloveniji Zakon o varnosti cestnega prometa, v nadaljevanju ZVCP UPB5 (Ur. list 56/2008), ki omogoča takšno organiziranost, in Pravilnik o prometni signalizaciji in opremi na javnih cestah (Ur. list 46/2000 in dopolnjenem Pravilniku Ur. list 110/2006), ki določa opremo.

ZVCP v svojem 91. členu omogoča, da šole, organizirane skupine staršev, organizacije za varnost cestnega prometa ali druge institucije organizirajo in izvajajo varnost otrok v cestnem prometu. Zakon zahteva, da morajo biti osebe, ki varujejo otroke pri prečkanju vozišča stare najmanj 21 let, oblečene v oblačila živo rumene barve v vdelenimi odsevnimi trakovi bele barve in morajo uporabljati predpisani prometni znak »ustavi«. Zakon omogoča, da prostovoljci z znakom »ustavi« ustavijo prometni tok in omogočijo otrokom varno prečkanje ceste. Njihovo delo v ničemer ne spreminja obvez voznikov, da pred vsakim preходом za pešce ustavijo in dajo prednost pešcem, zlasti otrokom in starejšim, ki želijo prečkati cesto.

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

## Ustavitev prometa in prečkanje ceste

Ko se prostovoljec odloči, da je vozilo dovolj oddaljeno, da lahko pravočasno in varno ustavi,

stopi z roba pločnika na levi rob prehoda za pešce - na sredo voznega pasu, se obrne proti voznikom in znak »ustavi« obrne proti vozniku. S tem znakom ustavi promet in dovoli pešcem prečkanje ceste. Na cesti, kjer so širši vozni pasovi, se postavi na levi rob prehoda za pešce v smeri hoje pešcev na sredo voznega pasu. Pri presoji in odločitvi sodeluje s svojim partnerjem na drugi strani prehoda, da dajeta enotne in skladne znake.

V tem položaju vztrajata, dokler vsi pešci ne zapustijo vozišča, nato pa se umakneta nazaj na izhodiščno mesto in postavita znak v položaj, ki otrokom prepoveduje prečkanje ceste.

Če je promet na cesti, kjer delata prostovoljca, izjemno gost in ni možno izbrati trenutka, ko so vozila dovolj oddaljena, da lahko varno ustavita promet z znakom »ustavi« pokažeta namero, da želita pešcem omogočiti prečkanje ceste. Znak »ustavi«, v tem primeru postavita na rob pločnika, ga obrneta proti voznikom in nagneta proti vozišču ter počakata, da se vozila ustavijo. Na prehod za pešce stopita, ko se vozila ustavijo.

## Viri za razvijanje prostovoljnega dela

Za izbiro prostovoljca je pomembno, da ugotovimo kakšna znanja, izkušnje in osebne lastnosti ima prostovoljec, kakšna je njegova motivacija in njegove zmožnosti za opravljanje prostovoljnega dela ter v zvezi s tem opredelitev časa in kraja izvajanja prostovoljnega dela. Pri človeških virih smo izhajali iz predpostavke, da je prostovoljec lahko vsak, vendar v primeru šolske prometne službe so omejitve in specifičnosti, ki smo jih morali upoštevati (znanje, starost). Oblikovanje prostovoljnega dela v obliki šolske prometne službe je potrebno organizirati tako, da se za prostovoljca nenehno skrbi, se ga izobražuje, vodi in usklajuje njegovo delo za kar je bilo mišljeno vzpostaviti sistem koordinatorjev in sicer koordinator šolske prometne službe na osnovni šoli, ki je nosilka projekta in koordinator prostovoljcev, mišljen kot mentor, ki skrbi za bazo prostovoljcev, nenehno dopolnjevanje le teh, zamenjave ob raznih izpadih opravljanja šolske prometne službe, ki mu rečemo tudi zunanji koordinator.

Skrb koordinatorja je tudi nenehno izobraževanje v smislu medsebojnega spoznavanja prostovoljca in osnovne šole, motivacij prostovoljcev, selekcije le teh, če ugotovi, da nekateri prostovoljci ne izpolnjujejo pričakovanj ter opravljeni pogovori s potencialnimi prostovoljci za njihovo pripravljenost in njihovo sposobnost opravljanja šolske prometne službe ter na koncu dogovor in vključevanje v delo šolske prometne službe. Mentor oz. koordinator je odgovoren, da bo vse pripravljeno tako, da bo šolska prometna služba delovala v skladu s cilji in nalogami.

Materialni viri v šolski prometni službi so pomembni, ker morajo biti usklajeni s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremljenosti javni cesti in se nanašajo predvsem na opremo prostovoljca, ki v nekaterih primerih ima pooblastilo, da ustavi in zadrži promet ter zagotovi prosto prečkanje učencem na zaznamovanem peš prehodu in to praviloma v paru ter v zvezi s tem mora imeti ustrezne prometne znake »USTAVI« na drogu do višine 2 metra. Mora biti obeljen v svetlo oblačilo, in sicer živo rumeno oblačilo z vdolanimi odsevnimi trakovi bele barve, pri tem pa pravilnik ne opredeljuje, ali je ostali del opreme oz. oblačila sestavljen iz uniforme ali drugega dela oblačila.

Finančni viri na SPVCP MOL in šolah so zelo omejeni in skromni, saj gre za organizacijo oz. ustanove, ki so financirane iz občinskega proračuna, in nimajo lastnih virov sredstev. Opredelitev sredstev mora biti nakazana že v osnutku proračuna kar je včasih težko zagotoviti, saj gre pri tem za poprejšnja usklajevanja, ker je možno, da se zaradi ekonomskih in drugih razlogov proračun zmanjšuje, kar posledično pomeni tudi zmanjševanje sredstev za projekte in akcije. Kljub temu smo zagotovili v mestnem proračunu na postavki SPVCP MOL minimalna sredstva za povrnitev stroškov pri opravljanju šolske prometne službe, kot so potni stroški in minimalna nagrada. Pri zagotavljanju finančnih sredstev je bil prispevek javnih podjetij z donacijo letne vozovnice za prostovoljce pomemben prispevek pri zagotavljanju finančnega vira. Osnovne šole pa so prispevale minimalni strošek za zagotovitev osvežilnih napitkov pri opravljanju šolske prometne službe.

Pomemben prispevek pri zagotavljanju sredstev je bil tudi iz Evropskega projekta VAMOS s strani MP DRSC SPVCP za zagotovitev potrebne opreme, kot so odsevni telovnik, dežni plašč, odsevna vetrovka. Sredstva, ki niso bila sistemsko zagotovljena so s pomočjo donacije zagotovile uspešne ljubljanske družbe (prometni znak in javni prevoz).

## Časovni in prostorski dejavniki

Pri opravljanju šolske prometne službe smo opredelili čas, v katerem je le-ta potreben, in sicer kot pilotski projekt v trajanju celega šolskega leta od začetka 1. 9. 2008 do 24. 6. 2009 s prekinitvami ob šolskih počitnicah in praznikih. Najbolj idealno bi bilo, da bi šolsko prometno službo opravljali na šoli celo šolsko leto in polni delovni čas, vendar je bilo težko vezati prostovoljca na polni delovni čas. Sploh je to bilo nemogoče ob predpostavki, da bi v šolski prometni službi delovali starši, ki so redno zaposleni v drugih delovnih organizacijah. V skladu z možnostmi prostovoljcev iz vrst ZŠAM Dolomiti



se je opredelil čas za šolsko prometno službo po dve uri ob začetku šole (prijem v šolo) in 2 uri ob koncu šole (odhod iz šole). Prostorsko se je šolska prometna služba izvajala na Osnovni šoli Trnovo in OŠ Šmartno pod Šmarno goro, in si-



cer na manj varnih prehodih za pešce, ki niso semaforizirani in imajo ustrezno vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo in je na njih ugotovljena šolska pot. Prostovoljci so prihajali opravljati šolsko prometno službo na obe šoli s predhodnim dogovorom in vpisom prisotnosti v knjigo prisotnosti, in sicer na dogovorjena manj varna mesta. Ravno tako so z dogovorom med vodstvom šole in SPVCP MOL zapuščali šolsko prometno službo s tem, da so bili pripravljeni sodelovati v ostalih šolskih aktivnostih, ki so se izvajale v šoli in so imele osnovo v zagotavljanju več varnosti in pomoč pri izvajanju prometnega dela na osnovni šoli (kolesarski izpiti, prometni dnevi, organizirani prevozi in priprave na kolesarski izpit ...).

## Izvedba

### OŠ TRNOVO

Kordinatorica: Barbara Ogrin – pomočnica ravnateljice

Preventivna dejavnost za najmlajše učence - 1. triletje

Sodoben cestni promet zahteva od udeležencev veliko znanja, pozornosti predvsem pa medsebojnega spoštovanja in sodelovanja. Stalen porast vozil, gostota prometa in nenehno hitenje povzročajo, da so med šibkejšimi skupinami udeležencev v prometu še vedno najbolj ogroženi pešci in kolesarji, predvsem otroci in starejši ljudje.

Ne glede na stalno posodabljanje prometnic v okolici šol, ki so vedno bolj urejene tudi z vidika varnosti, bo še vedno prisotna potreba, da otroke na najnevarnejših oz. nesemaforiziranih prehodih spremljajo ustrezno usposobljeni in opremljeni prostovoljci. Pomoč, ki jo lahko otroku pri prečkanju ceste nudi odrasla oseba, je neprecenljiva, saj ne zagotavlja samo varnosti temveč

otroku z dobrim vzgledom zagotavlja potrebno učenje in vajo za samostojno sodelovanje v prometu.

Prvošolce obišče policist - predstavnik Policijske postaje Vič in skupaj v šolskem okolju spoznajo varno pot do šole; skupaj prečkajo cesto, policist opozori na prometno signalizacijo, vlogo RUMENE RUTICE, ravnanje otrok v prometu otrokom približa s pomočjo POBARVANKE.

Kljub temu pa se srečujemo s primeri, ko otrokom dovolijo, da zaradi obiska glasbene šole v bližini šole zapustijo šolo (brez spremstva) in se potem vrnejo sami nazaj v šolo. V opisanem primeru želimo starše opozoriti, da so oni odgovorni za varnost otrok, udeleženi v prometu (ZVCP, 91. člen). Staršem so izročili v podpis soglasje, s katerim prevzemajo odgovornost nase v omenjenih situacijah.

## Sodelovanje šole v mednarodnem projektu VAMOS

V Sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je že od prvega šolskega dne aktivno teklo delo ŠOLSKE PROMETNE SLUŽBE. To pomeni, da smo želeli skozi celo šolsko leto s pomočjo prostovoljcev zagotoviti večjo varnost naših otrok na poti v šolo in iz nje (zlasti učencev 1. triletja). Varovanje učencev pri prečkanju Karunove ulice proti vходу v OŠ je potekalo s pomočjo prostovoljcev iz vrst starejših članov Združenja šoferjev in avtomehanikov Dolomiti. Naš namen je bil, da sčasoma k sodelovanju kot prostovoljce povabimo tudi starše otrok s šole, njihove stare starše, druge občane šolskega okoliša in drugih. V okviru vzgojnega načrta OŠ Trnovo smo želeli v projekt vključiti tudi starejše osnovnošolce, ki bi lahko z lastno aktivnostjo bili mlajšim vzoren zgled ravno z načinom ravnanja v prometu (npr. opozarjanje na kulturno vedenje na cesti, upoštevanje prometnih znakov, nošenje čelad, pravilno parkiranje koles, pomoč pri pripravi poligona za kolesarski izpit ...). Želeli smo, da bi s prostovoljci skupaj sodelovali tudi pri oblikovanju drugih preventivnih aktivnosti s področja prometne varnosti na šoli.

Že na prvih roditeljskih sestankih smo starše zelo podrobno seznanili s projektom VAMOS in z informativnim dopisom povabili potencialne prostovoljce k sodelovanju. Odzvali so se trije posamezniki, ki kljub pripravljenosti ne bi zmogli stalno opravljati svoje vloge zaradi naslednjih zadržkov: kot stari starši so aktivni pri varovanju svojih vnukov ali pa so še sami aktivni uslužbenci.

Tako sta nam kot prostovoljca pomagala člana Združenja šoferjev in avtomehanikov Dolomiti - mož in žena, ki sta že del skupnega kolektiva. Zdelo se nam je pomembno, da čutita pripadnost šoli. Ko smo imeli slavnostno otvoritev šolskega igrišča, smo ju povabili kot častna gosta. Prav tako sta sodelovala pri vseh organiziranih prometnih dejavnostih šole, ki smo jih izpeljali. Prostovoljci vsekakor potrebujejo potrditev svojega dela, tudi s strani staršev sta bila deležna pohval za izjemno odgovorno in požrtvovalno delo. Redno smo se srečevali na sestankih, kjer sta nam vestno posredovala svoja opažanja in tako pomembno prispevala k obli-

kovanju skupnih obvestil glede zagotavljanja prometne varnosti otrok. Naj poudarim, da sta kljub visoki starosti izkazovala izjemno požrtvovalnost in pripravljenost za sodelovanje.

Medijska potrditev se je uresničila tudi z objavo reportaže o izvedbi Prometnega dne ob Evropskem dnevu mobilnosti (13. oktober 2008) v glasilu VARNA POT.

## Prometni dan na OŠ Trnovo

V okviru Evropskega dneva prometne varnosti smo v ponedeljek, 13. 10. 2008, na OŠ Trnovo v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, organizirali prometni dan. Z akcijo ULICE OTROKOM smo si kot šola prizadevali poleg urejanja varnih šolskih poti, površin za pešce in kolesarje, spodbuditi večjo prometno varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti najmlajših otrok (izoblikoval se je skupni slogan: PROMETNA VARNOST ZA VSE).

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

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

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

Ob prometni zavori na območju Karunove ulice sta bila prisotna predstavnik-prostovoljca šolske prometne službe (g. Pavlič Anton in ga. Pavlič Marija), ki sta vestno skrbela za upoštevanje prepovedi. Prav tako smo z dvizno zaporico (rampo) omejili dostop na šolsko parkirišče. Na tem mestu je za upoštevanje zapore poskrbel šolski hišnik, kateremu sta bila v pomoč dva učenca prostovoljca, oblečena v ustrezno obarvane jopiče.

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

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

Predstavitev dejavnosti in opreme:

- policije : policist kolesar, voznik službenega psa in intervencijsko vozilo policije - marica,
- gasilcev (gasilski avto in oprema gasilcev),
- reševalne postaje (reševalec motorist, reševalni avto),
- predstavniki mestnega redarstva (s predstavitvijo vozila z napravami za priklepajne),
- preizkus spretnosti vožnje s kolesom (učenci 6. razred), kolesarski spretnosti, poligon pred vhomom v šolo in stranska pot do VVO Trnovo

Učenci 6. razreda (izbrana skupina demonstratorjev) je z ustrezno kolesarsko opremo sodelovala v vožnji s kolesom na pripravljenem poligonu. Predstavitev vožnje s kolesom je bila namenjena vsem učencem od 1. do 5. razreda kot uvod v pripravo na kolesarski izpit. Vožnja in ogled sta potekala pod nadzorom šolskih mentorjev.

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

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

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

- demonstracija naprav za preizkus fizikalnih zakonitosti pri trkih v prometnih nesrečah (tehtnice) - 3 demonstratorji, lokacija zunaj šole,
- demonstracija simulatorja vožnje H-kategorije (1demonstrator) za učence 5. razredov,
- predstavitev ČELADE (demonstrator - predstavnik podjetja TOPSTIL).

Učenci so v okviru novinarskega krožka (pod vodstvom mentorice Tanje Povše) budno spremljali dogajanje na terenu in pripravili pisno reportažo celotnega dogajanja. Opravili so tudi intervju s predstavniki ŠOLSKE PROMETNE SLUŽBE. Na ta način so približje spoznali njihovo pomembno vlogo.

Z vsakim dnem si skupaj želimo uresničiti želje zlasti otrok, da v ulice v okolici šol, vrtcev in v bivalnih naseljih vrnemo kvaliteto mirnega in varnega življenja.

Prometni dan smo tako zaključili z mislijo: NAJ POSTANE OBMOČJE UMIRJENEGA PROMETA OBMOČJE SPROŠČENEGA ŽIVLJENJA VSEH NAS.

29. januarja 2009 je 4. a razred sodeloval na prireditvi, ki je potekala v okviru preventivne akcije BODI previden. Prireditve je potekala v Domu starejših občanov Vič Rudnik enota Kolesarstva. Akcija je bila namenjena učencem druge triade in osnovnih šolah in starejšim nad 65 let in je potekala že od meseca oktobra 2008. V mesecu januarju pa jo je organizator Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana želel bolje predstaviti uporabnikom in javnosti, da bi na ta način prispevali k večji uporabi odsevnih teles in na ta način večji varnosti pešcev na cesti. Akcija je spodbujala uporabo odsevnih teles, ki so bolj vidna v temi, mraku ali ob slabši vidljivosti in so tako pešci hitreje opazni s strani voznika. Na prireditvi so preizkusili predvsem napravo MP DRSC, ki nazorno pokaže, kako so odsevna telesa bolj vidna v temi, ko jih osvetlijo luči avtomobila, ki mu na kratko rečemo VIDKO. Seveda je namen spodbuditi tudi večjo uporabo odsevnih teles pri pešcih.

Sodelovala sta tudi »naša dva« prostovoljca, ki sta pomagala pri simulacijah peš prehoda z opremo, kjer sta tudi starejše in otroke poučevala o varnem prečkanju vozišča.

## Opažanja spoštovanja prometne varnosti s strani učencev in staršev OŠ Trnovo

OŠ Trnovo je trenutno edina šola v Ljubljani, ki je staršem svojih učencev omogočila dostop do šole z možnostjo parkiranja na parkirišču,

ki je v omejenem času izključno namenjen samo staršem za varen prihod otrok v šolo in domov. Parkirišče je varovano z dvizžno zaporo. Kljub tej možnosti, se še vedno dogaja, da starši svoje otroke v jutranjih urah (ko je gostota pro-



meta najbolj intenzivna), odložijo na Barjanski cesti, in sicer otroci vpričo svojih staršev v času rdeče luči in tudi zelenega semaforja za voznike »skočijo« iz avtomobila na pločnik. Na omenjeni lokaciji smo imeli tudi že poškodovano varnostno ograjo, kar je bilo tudi posledica nepravilnega ravnanja staršev, ki so želeli svojega otroka dostaviti najbližje šoli, tako da so zapeljali vzvratno po varnostni ograji na pločnik.

Kot šola si prizadevamo za okrepitev prometne varnosti in v spomladanskem času načrtujemo postavitev varnostnih količkov ob Kolesijski cesti (ob jedilnici šole).



Vzgojno ukrepamo vedno in takoj, ko smo seznanjeni, da nesrečo na prometnih površinah ob šoli na žalost izzivajo tudi učenci. Tako smo bili nedavno seznanjeni, da učenci v zanosu užitek pri igri s snegom mečejo kepe na prometno cesto. Zgodilo se je tudi, da so učenci pod kolesa mimo vozečim avtomobilom na cesto metali vžigalnike. Ob tem ravnanju smo se



takoj odzvali in se pogovorili z učenci in njihovimi starši.

Tudi »naša« skrbna prometna prostovoljca sta nas dnevno obveščala o »jutranjem« nespoštovanju prometne varnosti zlasti s strani staršev,

ki prav tako vpričo njih, na sredini prehoda za pešce, lastnim otrokom dovolijo izstop iz avta.

Šolski hišnik g. Aleš Repar se je dnevno srečeval s starši, ki so svoje otroke v jutranjih urah pripeljali na mesto, ki ni predvideno za parkiranje (pred kuhinjski vhod šole ali na pločnik ob Kolesijski cesti) in jih prijazno usmerjal na parkirišče, ki je namenjeno staršem. Mogoče ni odveč, če poudarimo, da imajo s tem težave eni in isti starši, ki po tem opozorilu jezno in hitro vzvratno odpeljejo svoje vozilo. In s tem ponovno izzivajo nesrečo tudi vsem mimoidočim, pešcem kot tudi kolesarjem.

Vsakodnevno in vztrajno smo starše opozarjali, da je dostop do šole z avtomobilom s strani Barjanske ceste prepovedan. V nasprotnem primeru izzivajo hudo prometno nesrečo in ogrožajo svoje otroke, sebe in vse ostale udeležence v prometu. Tudi kovinska vrata so ob tej strani ceste zgolj v okras celotni podobi igrišča, nikakor pa niso namenjena vhodu, zato so tudi zaklenjena. Dostop z Barjanske strani je možen samo po pešpoti-po pločniku in mimo stopnic do vhoda (kovinska vrata z vrtljivim vhodom).

Tudi pobuda staršev, da učenci v šolo prihajajo s kolesi, je bila dobrodošla (zlasti v toplejših mesecih), saj se je s tem prav tako zmanjšala avtomobilska gneča in hkrati prispevalo k bolj zdravemu okolju (manj izpušnih plinov). Ob tem naj omenimo, da žal šola ni mogla prevzeti odgovornosti za morebitno krajo koles, tudi če bi učenci kolesa puščali na samem šolskem igrišču. Enako velja tudi za morebitno krajo kolesarskih čelad! K sreči se to ni dogajalo.

Vseskozi smo starše pozivali, naj upoštevajo našeta obvestila in naj bodo predvsem z lastnim ravnanjem vzgled otrokom. To je veljalo za vse nas odrasle, saj je učinkovitost vseh naših sporočil najboljša takrat, ko se sami zamislimo in ukrepamo takoj v prid varnosti naših otrok. Z doslednim upoštevanjem prometne kulture bomo obvarovali sebe, kot vse druge udeležence v prometu zlasti najmlajše kot pešce in kolesarje.

Aktivnosti za podporo prostovoljcem na Osnovni šoli Trnovo so bile naslednje:

- izobraževanje 18 prostovoljcev, pomoč prostovoljcev s strani Združenja šoferjev in avtomobilnikov ljubljanske regije
- zavarovanje prostovoljcev pri zavarovalnici s strani MP DRSC SPVCP
- oprema prostovoljcev: telovnik z vdelanimi odsevnimi trakovi, znak ustavi na 2 m drogu in pelerina ob slabem vremenu (donacija)
- zagotovitev opreme s strani SPVCP MOL in MP DRSC SPVCP
- delovanje po dva prostovoljca na vsaki osnovni šoli – delo v paru
- pomoč prostovoljcev iz vrst ZŠAM, predvidena mesec do dva oz. do vključitve staršev, starih staršev, društev upokojencev in drugih pripravljenih na sodelovanje
- večkratni koordinacijski sestanki na osnovni šoli, ki je nosilec prostovoljstva – šolske prometne službe
- centralno dogajanje je šola, koordinator na osnovni šoli in koordinator s strani ZŠAM – nepogrešljivi osebi

- vključitev študenta kot pomoč v projektu
- dogovor na šoli o uvajanju projekta: določitev lokacije in smeri prihodov, hranjenje opreme prostovoljcev na šoli, evidenca prisotnosti z vpisom v knjigo prisotnosti, skrb za prostovoljca s strani šole – pozitivno spodbujanje
- predstavitev projekta na roditeljskih sestankih, svetu šole, svetu staršev in domovih starejših, društvih, združenjih, ki delujejo v šolskem okolju
- poziv staršem, starim staršem, upokojencem, članom društev in učiteljskemu zboru za aktivno sodelovanje v projektu – šolski prometni službi kot prostovoljci. OSNOVNI NAMEN PROJEKTA JE BIL VKLJUČITEV STARŠEV, STARIH STARŠEV IN OSTALIH V DELO ŠOLSKE PROSTOVOLJNE SLUŽBE
- slab odziv s strani staršev, starih staršev in ostalih, ni bilo pripravljenosti razen posameznih vprašanj, kaj pomeni sodelovanje v šolski prometni službi – različni pogledi na prostovoljce
- težave z zagotavljanjem prostovoljcev pri zamenjavah in nadomeščanjih
- težave pri izvajanju šolske prometne službe na daljše obdobje – nepripravljenost vezati se na daljše časovno obdobje.

#### OŠ ŠMARTNO POD ŠMARNO GORO

Koordinatorica: Simona Turk – mentor prometne vzgoje

OŠ Šmartno pod Šmarno goro spada v ČS Šmartno pod Šmarno goro in ima razvejan šolski okoliš, ki je tipično primestni. V bližini šole poteka zelo prometna cesta Ljubljana – Vodice, na kateri ni urejenih peševih površin in ob prihodu v šolo in domov so učenci izpostavljeni prometnim nevarnostim, ker je promet na tej cesti zelo gost. Pred samo šolo je urejen promet z napravami za umirjanje prometa – grbinami z urejeno vertikalno signalizacijo, ki zmanjšuje hitrost na 30 km/h.

Posebej problematično je za učence ob prihodu v šolo in domov križišče Cesta vstaje z novo ureditvijo Ceste v Gameljne, ki je v bistvu servisni izvozni del iz avtoceste Ljubljana – Jesenice.

Že nekaj let je na šoli organiziran šolski prevoz iz smeri, kjer na lokalni in državni cesti ni zagotovljenih varnih peševih površin (Tacen, Gameljne in del Šmartnega pod Šmarno goro). Kljub temu smo v sodelovanju z lokalno skupnostjo želeli zagotoviti več varnosti na križišču Ceste vstaje – Cesta v Gameljne za učence, ki prihajajo iz naselja ob Cesti Cirila Kosmača. Ker je Cesta vstaje v upravljanju države, je bil potreben dogovor za zagotovitev večje prometne varnosti tudi s strani državne uprave. Z vključitvijo v projekt VAMOS smo želeli s šolsko prometno službo oz. s prostovoljci urejati promet na omenjenem križišču tako, da bi se zagotovila večja varnost otrok pri prihodu v šolo in domov. Pri tem je bilo osnovno vodilo, da v šolsko prometno službo vključimo starše, stare starše in občane, ki prebivajo v šolskem okolju, ki bi bili pripravljeni delovati kot prostovoljci v šolski prometni službi.

Obrnili smo se na starše, stare starše in druge prebivalce šolskega okoliša, ki delujejo v različ-



nih društvih in združenjih, in sicer na roditeljskih sestankih, svetu staršev in svetu šole. Poziv za sodelovanje prostovoljcev smo naslovili tudi lokalni skupnosti in nekaterim društvom. Učenci so dobili vprašalnike, ki so jih v sklopu projekta VAMOS izpolnjevali skupaj s starši za rekrutiranje in pridobivanje prostovoljcev. Odziv staršev je bil zelo slab, od cca 500 vprašalnikov je prišlo nazaj le 80 vprašalnikov, v katerih so anketiranci odgovarjali, da je projekt dober in pozitiven, vendar zaradi raznih zadržkov niso bili pripravljeni sodelovati v projektu Šolska prometna služba – Prostovoljci na poti v šolo in domov. Predvsem je bilo zaznati, da se v šolsko prometno službo težko zavežejo z delovanjem preko celega šolskega leta, čeprav je bila ta ponujena v obliki delovanja 4 ure, in sicer dve uri dopoldan (ob prihodu v šolo) in 2 uri popoldan (ob odhodu iz šole).

Ob začetku šolskega leta so nam pomagali v projektu kot prostovoljci člani ZŠAM Dolomiti, ki so bili v pomoč učencem na poti v šolo in domov na križišču Ulici Cirila Kosmača – Cesta v Gameljne, in sicer 2 uri ob prihodu v šolo in 2 uri ob odhodu iz šole po dva v paru na eni in drugi strani križišča.

Prostovoljca sta bila s strani SPVCP MOL opremljena z ustreznim prometnim znakom »USTAVI« in odsevnim telovnikom ter dežnim plaščem. Na šoli smo zagotovili, da so hranili potrebno opremo ter nastavili evidenčno knjigo prisotnosti, kjer sta se vpisovala ob vsakem prihodu in odhodu na križišče, kjer sta pomagala otrokom pri varnem prečkanju.

Na rednih sestankih z SPVCP MOL in koordinatorjem s strani ZŠAM ter predstavnikom MP DRSC SPVCP smo analizirali stanje ob začetku uvajanja šolske prometne službe z opredelitvijo nevarnih mest in možnostjo sodelovanja šolske prometne službe na le teh, dogovarjali potrebno logistiko za izvajanje šolske prometne službe, analizirali in usklajevali mnenja in pobude staršev in učencev ter prisluhnili predlogom prostovoljcev, ki sta na ta način hotela izboljšati prometno varnost za učence ob prihodu v šolo in domov.

V zvezi s tem je bilo dogovorjeno, da se zaradi manjšega števila otrok v šolo in domov in trimesečnega odmika od začetka šole razmišlja o drugačni ureditvi šolske prometne službe. Glede na slab odziv staršev in zasedenost prostovoljcev iz ZŠAM Dolomiti ter v skladu s pripombo, da se je število otrok na poti v šolo na varovanem mestu zmanjšalo, se je za nekaj časa šolska prometna služba ustavila, kar je bilo z vidika projekta in varnosti otrok na poti v šolo slabo.

V sodelovanju s SPVCP MOL in ZŠAM Dolomiti ter koordinacijskimi sestanki na osnovni šoli pri vodstvu šole se je šolsko prometno službo – prostovoljce ponovno animiralo in sicer so na istem prehodu in v istem križišču pomagali učencem na poti v šolo in domov samo v dopoldanskem času – prihod v šolo.

Aktivnosti za podporo prostovoljcem na OŠ Šmartno pod Šmarno s strani SPVCP MOL so bile:

- izobraževanje prostovoljcev ob začetku šolskega leta
- zavarovanje prostovoljcev pri Zavarovalnici v sklopu projekta VAMOS in zagotovitev opreme s strani SPVCP MOL in MP DRSC SPVCP
- koordinacijski sestanki na osnovni šoli z koordinatorjem na osnovni šoli in koordinatorjem s strani ZŠAM Dolomiti – prostovoljcev
- centralno dogajanje je na osnovni šoli, ki je imenovala koordinatorja in je nosilec prostovoljstva – šolske prometne službe
- dogovor in sklicevanje koordinacij za določitev lokacij smeri prihoda v šolo, opreme prostovoljcev, hranjenje opreme na šoli, evidenca prisotnosti z vpisom v knjigo prisotnosti, skrb za prostovoljce s strani šole in dogovor za zagotovitev minimalne nagrade za prostovoljce
- oblikovanje poziva staršem, starim staršem, upokojencem, članom društva in združenj za aktivno sodelovanje v projektu, kar je bil osnovni namen projekta (člani ZŠAM, prisotni naj bi bili samo toliko časa, dokler se za delo prostovoljcev ne najdejo drugi človeški viri)
- organiziran je bil prometni dan na osnovni šoli dne 13. oktobra 2008 z naslednjim programom oz. vsebinami: ogled opreme policije, gasilcev, reševalcev in mestnih redarjev, spretnostni kolesarski poligon in risanje na asfaltni površini na temo prometa, teoretični del opravljanja kolesarskega izpita v računalniški učilnici, predstavitev in terenski ogled varne šolske poti za učence od 1. do 5. razreda, na razdeljene letake v sklopu Evropskega dneva varnosti in Projekta Ulice otrokom učenci 6. do 9. razreda pišejo in rišejo svoje želje za večjo varnost v cestnem prometu in izboljšanje prometnih razmer v šolskem okolju. Prometni dan je potekel od 8. do 13. ure in se je odvijal na ulici Pot v Gameljne, ki je bila zaprta za ves promet. Na prometnem dnevu sta se predstavila tudi prostovoljca – Šolska prometna služba, ki sta pomagala učencem na poti v šolo in domov.

#### Evalvacija

Pri pilotskem projektu uvajanja celoletne šolske prometne službe na dveh ljubljanskih osnovnih šolah (Trnovo in Šmartno pod Šmarno goro) se je vložilo veliko energije s strani SPVCP MOL, obeh osnovnih šol, ZŠAM Dolomiti in MP DRSC SPVCP. Pomembna ugotovitev pri izvajanju pilotskega projekta je ta, da se s projektom ni v celoti uspelo, saj je bil ta namenjen oz. zamišljen tako, da se aktivira delo šolske prometne službe v osnovni šoli, ki bo temeljila na vključitvi staršev oz. starih staršev s centralnim dogajanjem na osnovni šoli. Kljub te-

mu lahko v projektu zaznamo nekaj pozitivnih in nekaj negativnih vsebin, katere bo potrebno skozi poglobljeno analizo dodelati oz. odpraviti ali dobre stvari obogatiti.

**Pozitivno pri uvajanju šolske prometne službe:**

- pomoč otrokom na poti v šolo celo šolsko leto
- delovanje na manj varnem prehodu čez cesto, ki ni semaforiziran oz. urejen s svetlobno napravo
- delovanje prostovoljcev v paru
- sprejem projekta in prostovoljcev na osnovni šoli
- pozitiven odnos staršev do šolske prometne službe
- zadolžena oseba na osnovni šoli – koordinator projekta
- zadolžena oseba za izvajanje projekta SPVCP MOL, ki je skrbela za izobraževanje, nadomeščanje in nemoteno delo prostovoljcev iz vrst ZŠAM Dolomiti - »drugi koordinator«
- predstavitev projekta s strani šole, staršem, starim staršem, društvom in prebivalcem v šolskem okolišu
- določitev lokacij varovanja otrok na poti v šolo in smeri prihodov učencev, skupaj z SPVCP MOL, šolo, policijo, ZŠAM
- pomoč policije pri uvajanju projekta – nadzor voznikov pri spoštovanju znakov prostovoljcev
- zavarovanje prostovoljcev tudi za tretjo osebo – skupna policia
- medijska podpora projektu, predstavitev na novinarski konferenci v medijih, TV, Radiu, časopisu in glasilu SPVCP MOL Varna pot
- sodelovanje s Slovensko filantropijo v smeri pomoči prostovoljcev iz njihovega nabora in v zvezi s tem sodelovanje na področju varnosti cestnega prometa
- hranjenje opreme prostovoljcev na osnovni šoli
- pomoč javnega prevoznika z donacijo letnih kart za prostovoljce
- minimalna nagrada za opravljeno prostovoljno delo
- podelitev potrdil za strokovno usposobljenost prostovoljcev
- povabilo prostovoljcev na prireditve, seje in seminarje SPVCP MOL
- sodelovanje prostovoljcev v ostalih šolskih aktivnostih (priprave na kolesarske izpite, kolesarski izpiti, prometni dnevi na osnovnih šolah, pomoč pri organiziranju šolskih prevozov)
- ureditev prometne signalizacije s obojestransko postavitvijo prometnega znaka v bližini izvajanja šolske prometne službe v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (prometni znak III-110, Šolska prometna služba).

## Negativno pri uvajanju šolske prometne službe:

- slab odziv staršev, starih staršev, članov društev in združenj, ki delujejo v šolskem okolišu
- razpršeni prihodi in odhodi v šolo – dopoldan in popoldan
- osebni prevoz kljub zagotovitvi letnih kart javnega prevoza – slaba izkoriščenost kart
- organizacija prevoza pri opravljanju šolske prometne službe na primestni osnovni šoli – slaba povezanost javnega prevoza
- prevelik znak "USTAVI" – ob slabem vremenu manipulacija otežena



- pomanjkljiva oprema v slučaju slabega vremena – dež, sneg (pelerina in odsevna vetrovka)
- kljub izobraževanju delno pomanjkanje znanj in spretnosti pri delovanju na prehodu
- več samoiniciativnosti in koordiniranega dela delujočega para prostovoljcev na mestu varovanja
- prešibka baza prostovoljcev in v zvezi s tem težave z zamenjavo in nadomeščanjem
- popoldanski odhod učencev preveč razpršen (kosilo, podaljšano bivanje, odhod otrok s strani staršev). V zvezi s tem manj otrok na poti iz šole domov
- varovanje otrok na poti v šolo in domov; po nekaj mesecih samo v jutranjem delu ob začetku šole (ukinitve popoldanskega varovanja), prekinitve varovanja na primestni osnovni šoli in ponovna

vzpostavitev šolske prometne službe (po zimskih počitnicah)

- neustrezna nagrada – zagotavljanje finančnih virov.

## Medijska pokritost

Predstavitev projekta na županovi novinarski konferenci ob začetku projekta (začetek šole), skupaj z MOL MU OPVI in MP DRSC SPVCP objava v sredstvih javnega obveščanja, dnevno časopisje, radio, televizija lokalno glasilo Varna pot.

Intervjuji organizatorjev, prostovoljcev, učencev, staršev in učiteljev s strani medijev in objava v dnevnikih in informativnih oddajah in časopisih.

Sodelovanje v kontaktnih oddajah na nacionalni in komercialni televiziji v informativnih oddajah in oddajah namenjenih najmlajšim - Dobro jutro.

Predstavitev prostovoljcev na Festivalu prostovoljstva v mestnem središču, ki ga je organizirala Slovenska filantropija ter predstavitev na šolskih prireditvah in šolskih dnevih.

## Nadaljevanje projekta

Z zagotovitvijo minimalnih finančnih pogojev in večjo pripravljenostjo staršev ter večjim interesom v društvih in združenjih bodo podani pogoji za širitev projekta na vse osnovne šole (46) v MOL in zavode, ki imajo osnovne šole.

S pričetkom šolskega leta 2008/2009 so začele delovati šolske prometne službe na OŠ Trnovo in OŠ Šmartno pod Šmarno goro. To zahtevno in lahko rečemo zgodovinsko nalogo so prevzeli člani ZŠAM Dolomiti s po dvema prostovoljcem na vsaki osnovni šoli. Upamo, da bo v šolsko prometno službo pritegnjeno nekaj staršev, starih staršev in druge zainteresirane javnosti. Stalna šolska prometna prostovoljna služba se je izvajala kot pilotski projekt v jutranjem in popoldanskem času. Podpora šolski prometni službi je zagotovljena predvsem s strani osnovne šole, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, MP DRSC SPVCP in nekaterih družb.

Načrtujemo projektno delo v okviru Mednarodnega projekta VAMOS nadaljevati še v novem šolskem letu 2009/2010 v enakem obsegu na istih osnovnih šolah oz. se dogovoriti o sodelovanju na dveh drugi šolah, če bo interes prostovoljcev večji pa na več osnovnih šolah Mestne občine Ljubljana. Materialne pogoje imajo vse ljubljanske osnovne šole (ustrezni znak, odsevne telovnike), potrebno je še dogovoriti človeške vire oz. animirati starše za sodelovanje v šolski prometni službi kot prostovoljcev.

Pripravil sekretar SPVCP MOL  
Zvone Milkovič

# Natečaj varno s kolesom v prometu

Za prijeten konec šolskega leta je tokrat poleg Mestne občine Ljubljana poskrbela tudi Policijska uprava Ljubljane, ki sta v mesecu maju razpisali nagradni likovni in literarni natečaj na temo Varno s kolesom v prometu. Sodelovali so učenci petih razredov ljubljanskih šol.

Izdelki učencev so se zbirali do sredine maja, ko jih je pregledala strokovna žirija v sestavi Zvone Milkovič, Ivan Mezek in Dušan Rogelja in izbrala najboljše.

## Nagrade za likovna dela so prejeli:

- |                     |                          |
|---------------------|--------------------------|
| 1. Rok Blažević     | - OŠ Mirana Jarca        |
|                     | - mentorica Marta Hvalec |
| 2. Nejc Žun         | - OŠ Martina Krpana      |
|                     | - mentorica              |
|                     | Petrina Faktor           |
| 3. Rebeka Gostinčar | - OŠ Zadobrava           |
|                     | - mentorica              |
|                     | Stanka Veršnik           |
| Frenk Torner        | - OŠ Toneta Čufarja      |
|                     | - mentorica Leja Lenček  |
| Irenej Pečenko      | - OŠ Toneta Čufarja      |
|                     | - mentorica Leja Lenček  |

## Nagrade za literarna dela so prejeli:

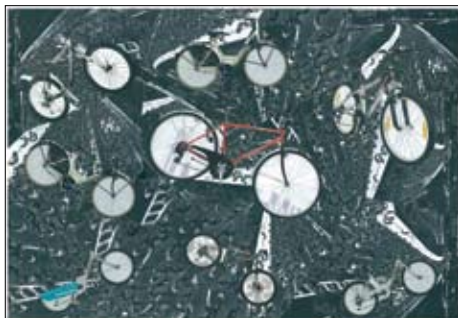
- |                     |                          |
|---------------------|--------------------------|
| 1. Ana Schwarzbartl | - OŠ Savsko naselje      |
|                     | - mentorica Zlatka Perme |
| Zala Stojan         | - OŠ Savsko naselje      |
|                     | - mentorica Zlatka Perme |
| Barbara Stjepanovič | - OŠ Savsko naselje      |
|                     | - mentorica Zlatka Peme  |
| 2. Kaja Markun      | - OŠ Nove Jarše          |
|                     | - mentorica Mojca Sovdat |
| Luka Bregar         | - OŠ Maksa Pečarja       |
|                     | - mentorica              |
|                     | Alenka Velkavrh          |
| 3. Julija Jogan     | - OŠ Dravljce            |
|                     | - mentorica              |
|                     | Vikica Hvalec Zibelnik   |

S tem nikakor še ni konec te prijetne zgodbe. Podelitev nagrad so pripravili na Prometni policijski postaji Ljubljana in Griču. Poleg nagradjenec so bili povabljeni tudi njihovi mentorji in sošolci ter ravnatelj šol. Tako se je policijska postaja za eno dopoldne spremenila v pravo mravljišče veselih in razigranih otrok.

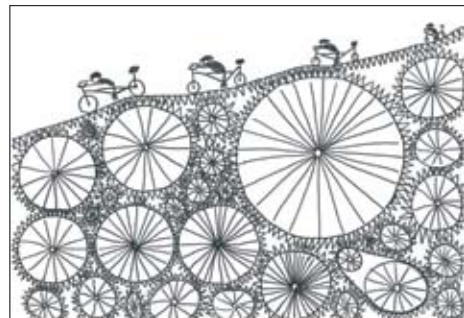
Nagrade sta podelila ljubljanski župan Zoran Janković in direktor Policijske uprave Stanislav Vrečar. Kako neverjetno je župan priljubljen pri učencih in kako jih ima tudi sam rad, se je pokazalo, ko so ga učenci kot kakšno medijsko zvezdo obkolili in prosili za avtograme. Po poučnem in zabavnem programu so si učenci lahko ogledali različna policijska vozila. Največ radovednosti in občudovanja sta bila deležna dva prečudovita Lipicanca, ki so ju otroci lahko tudi pobožali. Največje veselje je otrokom pripravil dresirani nizozemski ovčar, ki je s svojim znanjem in vragolijami navdušil tako mlado kot staro občinstvo.

Prehitro je minil čas, ko se je bilo treba posloviti. Kako prijetno dopoldne smo preživeli, so kazala nasmejana in zardela lica otrok, ko so vstopali v avtobuse.

Minca Peršič



1. nagrada, Rok Blažević



2. nagrada, Nejc Žun



3. nagrada, Rebeka Gostinčar



Luka Strgar



2. nagrada, Kaja Markun



3. nagrada, Julija Jogan



3. nagrada, Frenk Torner in Irenej Pečenko  
- OŠ Toneta Čufarja - mentorica Lea Lenček



# Projekt Pasavček

## – zaključna novinarska konferenca

*Zaščita otrok v avtomobilu je najpomembnejši ukrep za njihovo varnost. V zadnjih letih se je tudi s pomočjo projekta Pasavček zavest o varnosti otrok v avtomobilih dvignila.*

*Projekt se je pričel v okviru mednarodnega projekta EUCHIRES v letu 2004/2005, v katerem poleg Slovenije sodeluje še 13 evropskih držav. Z njim želi DRSC – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu spodbuditi pravilno uporabo varnostnih sedežev in varnostnih pasov. V tem projektu so sodelovali tudi učenci prvih razredov OŠ Oskarja Kovačiča v Ljubljani.*

V četrtek, 11.6.2009, je na OŠ Oskarja Kovačiča v Ljubljani, potekala novinarska konferenca kot zaključek vsakoletnega projekta Pasavček, katerega organizator je bil tudi SPV-CP MOL.

Uvodnemu pozdravu ravnateljice Olge Kolar je sledila razdelitev rumenih rutic z likom pasavčka. Učencem se je pridružil tudi minister za šolstvo in šport dr. Igor Lukšič, ki je po pevskem sprejemu naših prvošolčkov poudaril, da je zelo pomembno že zgodaj gojiti zavest o pomenu uporabe varnostnega pasu med vožnjo. Člani Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu so nam praktično prikazali pomen in način uporabe varnostnega pasu, otroškega sedeža in varnostne čelade na kolesu. Obiskala nas je tudi maskota Pasavček, ki so se je otroci zelo razveselili.

Kako pomemben je varnostni pas, so učenci poizkušali s trki avtomobilčkov, ki so jih spuščali po klančini. Uživali so v demonstraciji uporabe varnostnih sedežev, kjer so z veseljem demonstrirali njihovo uporabo. Preizkusili so tudi posebne tehcnice za prikaz naletne teže pri določeni hitrosti in bili presenečeni ob prikazu, kako narašča naletna teža skupaj s hitrostjo. Po razredih so potekale razne aktivnosti – risanje pasavčka, varne vožnje, igranje na prometnih prti in spoznavanje živali pasavec.

V prostorih šole je med potekom aktivnosti tekla novinarska konferenca.

Prisotne novinarje je nagovoril vodja Sveta za preventivo v cestnem prometu pri DRSC, mag. Bojan Žlender, sledil je nagovor ministra za šolstvo in šport, dr. Igorja Lukšiča.

Direktor Direkcije RS za ceste mag. Gregor Ficko je novinarjem predstavil njihove aktivnosti v omenjenem projektu. Prispevali so promocijski material in z demonstracijskimi napravami sodelovali na vseh večjih prireditvah.

Vodja projekta, ga. Mateja Markl, je predstavila izvajanje projekta v vrtcih in šolah ter poudarila, da ta temelji na pozitivni spodbudi, saj se otroke nagraduje. Za promocijo lika so pripravili tudi poseben kostum Pasavček, ki na prireditvah privablja otroke in jih motivira k preizkusu demonstracijskih naprav.

Sledil je prispevek strokovne sodelavke v projektu Pasavček, dr. Vlaste Zabukovec s Filozofske fakultete.

Po zaključku novinarske konference so gostje imeli možnost podaje izjav novinarjem.



Rezultati dosedanjih opazovanj kažejo, da se pripetost otrok med vožnjo iz leta v leto povečuje, kar se je pokazalo tudi pri tem projektu. Veseli nas, da smo imeli možnost sodelovanja in s tem pripomogli k varnosti dogajanja v prometu.

Zahvaljujemo se vsem sodelujočim in sponzorjem, ki so pripomogli k uspehu in uresničitvi projekta.

Mojca Trojar, prof. razrednega pouka  
Primož Jan, mentor prometne vzgoje  
OŠ Oskarja Kovačiča, Ljubljana



# Otroški kotichek

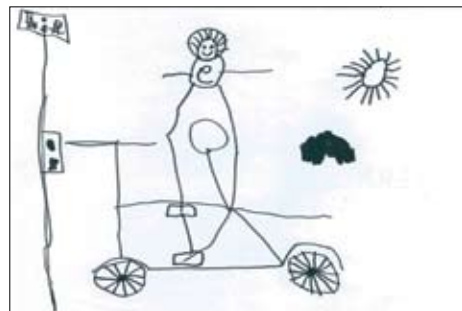
Avtorji risb so otroci iz Vrtca Ciciban, enota Pastirčki, Glinškova ploščad, Ljubljana, mentorici Martina Lipavšek in Valči oblak



Lin Primožič, 6 let:  
Kolesar se pelje po cesti



Tilen Bizant, 5 let:  
Kolesar se pelje v dežju



Jernej Logar, 6 let:  
Kolesar čaka pri semaforju



Timotej Šaver, 6 let:  
Kolesar in gosa v invalidskem vozičku čakata  
pri semaforju na zeleno



Ana Erjavec, 5 let



Sidonia Žigova, 6 let



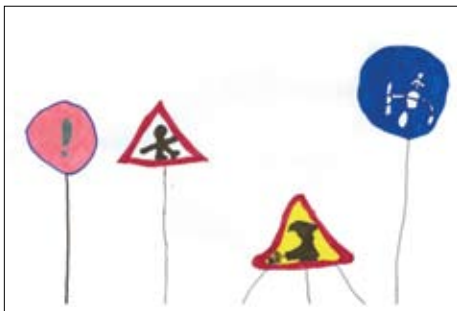
Andraž Jeromen, 6 let



Gašper Šinič:  
Kolesar v kolesarski opremi



Lana B. Dovč, 6 let



Dora Dundović, 6 let:  
Prometni znaki



|                                       |                                    |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| AGROKOR d.o.o.                        | MARAND d.o.o.                      |
| ANET d.o.o.                           | MAREMICO d.o.o.                    |
| BAUHAUS Trgovsko podjetje d.o.o. k.d. | MDM d.o.o.                         |
| BLAŽIČ, Robni trakovi d.o.o.          | MERCATOR d.d.                      |
| BUTAN PLIN d.d.                       | METRONIK d.o.o.                    |
| DANFOS TRATA d.o.o.                   | MLADINSKA KNJIGA TRGOVINA          |
| DDC, Svetovanje, inženiring d.o.o.    | NLB Leasing d.o.o.                 |
| DISS d.o.o.                           | NOVA KUVERTA d.o.o.                |
| ENERGETIKA LJUBLJANA d.o.o.           | PODRAVKA d.o.o.                    |
| ENERGO PLUS d.o.o.                    | RUJZ DESIGN d.o.o.                 |
| GEOPLIN d.o.o.                        | SCANIA d.o.o.                      |
| GRADBENO PODJETJE BEŽIGRAD d.d.       | TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA d.o.o.    |
| GVT d.o.o.                            | VZAJEMNA d.v.z.                    |
| ISKRA SISTEMI d.d.                    | ZAVAROVALNICA TILIA d.d.           |
| KPL GRADNJE, RAST INŽENIRING d.d.     | ZIL d.d.                           |
| KRAŠKOMERCE d.o.o.                    | ZVD ZAVOD ZA VARSTVO PRI DELU d.d. |
| LITOSTROJ JEKLO d.o.o.                | ŽALE JP d.o.o.                     |

|                                                                                                                                                               |                                                                                                                    |                                                                                                                                             |                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br>inženiring in zastopstva za klimatizacijo                                | <br>Danfoss Trata d. o. o.        | <br>hiša prijazne energije                                | <br>LECTUS<br>VRHUNSKÉ VODNE POSTELJE  |
| <br>gradnje - rast - inženiring d. d.                                       |                                  | <br>Zavarovalnica Tilia, d.d.<br>Članica skupine Sava Re | <br>SCANIA<br>Scania Slovenija d.o.o. |
|                                                                            | <br>Hiša dobrih zgodb           | <br>TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA LJUBLJANA                 |                                                                                                                           |
|                                                                            |                                 |                                                        |                                                                                                                           |
|                                                                            | <br>Okna naredijo dom           |                                                        |                                                                                                                           |
|                                                                            | <br>agrokor d.o.o.             |                                                        |                                                                                                                           |
| <br>slovenska plinska družba                                               | <br>Iskra Sistemi               | <br>VZAJEMNA<br>zdravstvena zavarovalnica, d.v.z.       |                                      |
| <br>povežujemo z znanjem                                                   |                                 | <br>POHIŠTVENI ROČAJI                                  |                                        |
| <br>ZVD Zavod za varstvo pri delu d.d.<br>Institute of Occupational Safety | <br>Napredna računalniška hiša | <br>ZIL inženiring d.d.                                | <br>The Heart for your Power         |
|                                                                            |                                                                                                                    |                                                                                                                                             |                                                                                                                           |

# Zmogljiv prenosnik, ki že vsebuje **Instant Internet.**



**Lenovo** | **249 €\***  
ThinkPad SL500+ L

**Na internetu ste takoj, ko odprete prenosnik. Doživite ga s paketom Instant Internet **neomejeno** za samo **29 €** mesečno.**

Odkrijte popolno Instant Internet izkušnjo s prenosnikom **Lenovo ThinkPad SL500+L**. Odslej lahko internet ves čas nosite s seboj. V prenosniku, ki ga odlikuje kar 3 GB delovnega pomnilnika in 250 GB diska ter varovanje vaših podatkov z vgrajenim bralnikom prstnih odtisov. Ob kavici v mestu lahko prebirate svoje e-maile, na klopici v parku klepetate s spletnimi prijatelji ali pa svojo pisarno preprosto prestavite ven. Izkoristite izjemno ponudbo in si privoščite podatkovni paket **Internet neomejeno**. Vključuje neomejeno količino prenesenih podatkov v Mobitelovem omrežju **za samo 29 € mesečno**. Izjemno mobilnost in visoke hitrosti pri uporabi interneta zagotavlja najboljše tehnično omrežje v Sloveniji!



Paket Internet neomejeno vam, za samo 29 EUR/mesec, omogoča neomejeno uporabo paketnega prenosa podatkov v Mobitelovem omrežju in brezžičnem omrežju NeoWLAN. Za uporabo širokopasovnega interneta je potreben ustrezen signal Mobitela ali tujih pogodbenih operaterjev. Dejanska hitrost prenosa podatkov je odvisna od stanja omrežja, radijskih razmer in drugih dejavnikov na prenosni poti. Za povezavo na Internet je potrebna aktivna naročniška SIM kartica, ki omogoča prenos podatkov in vzpostavljena podatkovna povezava.

\* Ponudba prenosnika velja ob sklenitvi/podajšanju 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 ali UMTS št. 14/2005 Povezani. Ponudba velja do odprodaje zaloga za vse naročniške pakete, razen za osnovni SOS paket, Enotni paket, paket Telemetrija in izbrani paket na pripadajoči številki v storitvi Avtotelefon. Vse cene so v EUR ter vključujejo DDV. Slike so simbolične.

Dodatne informacije na [www.mobitel.si](http://www.mobitel.si) ali na brezplačni številki za Mobitelove uporabnike 041 700 700.



041 700 700 • [WWW.MOBITEL.SI](http://WWW.MOBITEL.SI)

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