

Letnik XI, številka 2, junij, 2011

ISSN 1580-6995

Varna pot



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



Kazalo

Imenovanje članov sveta	3
Občinsko tekmovanje	4
Državno tekmovanje.	8
Varčno in varno.	12
O rolkanju	14
Bicike(LJ)	16
Ljubljana z okolico je najlepše mesto na svetu	17
Šola je trdo delo.	19
Borovniški viadukt	21
Prireditev ob zaključku preventivne akcije Varno s kolesom v prometu	23
o, o Šofer Trezna odločitev	24
Otroški kotiček	27
Donatorji.	30

Spoštovane bralke in bralci!

Spoštovane bralke, spoštovani bralci!

Čas teče tako hitro, da ga skoraj ne dohajamo. Komaj se je jeseni začelo šolsko leto, že so tu počitnice.

Pred vami je nova številka Varne poti in upam, da boste tudi v njej našli nekaj zase. Na področju prometa se vedno dogajajo spremembe, po mnenju strokovnjakov in mnogih udeležencev potrebne. Saj si vendar vsi želimo, da bi bilo na cestah veliko manj nesreč in da bi se v prometu počutili varne. A za to moramo nekaj storiti tudi sami: sleherni udeleženec bi moral ravnati tako, da ne bi ogrožal sebe in drugih. Ali nas bo k takemu vedenju res morala prisiliti vedno strožja prometna zakonodaja?

Prepričana sem, da se lahko na področju prometne vzgoje še marsikaj stori. To ni le poznavanje znakov, predpisov in pravil, ampak vključuje tudi obnašanje vsakega udeleženca v prometu. Vzgojiti bi morali strpnega, obzirnega, kulturnega, a vendar dinamičnega udeleženca, ki bi dobro poznal prometne predpise in se po njih tudi ravnal. Zahteven, a ne nedosegljiv cilj.

Veliko sončnih dni in varne poti!

Cvetka Škof

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

Glasilo VARNA POT

Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Boris Makoter

Tajnik Zvone Milkovič

Cvetka Škof

Mira Vidmar

Odgovorni urednik

Tajnik Zvone Milkovič

Lektorica

Mojca Marija Strmšek

Tehnično urejanje in oblikovanje

PANCOPY printstudio

Tisk

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

IMENOVANJE ČLANOV SVETA ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU MOL ZA NOVO MANDATNO OBDOBJE

Na podlagi 22. člena Zakona o varnosti cestnega prometa in 27. člena statuta MOL in 3. člena Odloka o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na 6. seji dne 30. maja 2011 sprejel Sklep o imenovanju predstavnika Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana, uporabnikov in izvajalcev nalog s področja preventive in vzgoje v cestnem prometu.

V Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu sta imenovana kot predstavnika Mestnega sveta:

- Boris Makoter, predsednik,
- Dragutin Mate, član.

Kot predstavniki uporabnikov:

- Mihaela Kerin, Zavod RS za šolstvo OE Ljubljana,
- Samo Belavič Pučnik, Zavod za zdravstveno varstvo Ljubljana,
- Bogomir Polajnar, Izpitni center za voznike vozil na motorni pogon Sektor za upravne notranje zadeve,
- Stane Žerovnik, ZŠAM Dolomiti,
- Janez Garbajs, Avtošola AMZS d.o.o.,
- Tatjana Furlan, predstavnica osnovnih šol mentorjev za preventivo in vzgojo v cestnem prometu,
- Miha Mandelj, JP Ljubljanski potniški promet d.o.o.

Kot predstavniki izvajalcev:

- Brane Gašparovič, KPL d.d.,
- Tadej Marinko, Cestno podjetje Ljubljana d.d.,
- Boštjan Štrukel,
- Aleksander Vrabič, Policijska uprava Ljubljana, Sektor uniformirane policije.

Podlage za imenovanje članov Sveta so: Zakon o varnosti cestnega prometa, Odlok o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana.

Svet sestavljajo predstavniki Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana, uporabnikov in izvajalcev. Svet ima 12 članov in

predsednika.

Način dela je opredeljen v Poslovniku. Naloge Sveta so naslednje:

- Ocenjuje stanje varnosti v cestnem prometu na ravni MOL.
- Predlaga Mestnemu svetu MOL v sprejem programe za varnost cestnega prometa in ustrezne ukrepe za njegovo izvajanje.
- Koordinira izvajanje nalog na podlagi programov za varnost cestnega prometa MOL, predvsem pa skrbi za izvajanje prometne vzgoje, dodatno izobraževanje in obveščanje udeležencev cestnega prometa.
- Izdaja in razširja prometnovzgojne publikacije in druga gradiva pomembno za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.
- Sodeluje z osnovnimi in srednjimi šolami ter vrtci v MOL.
- Na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu sodeluje z Ministrstvom pristojnim za promet.
- Organizira akcije, razprave, strokovna predavanja, delavnice, razstave in predstavitve s področja varnosti cestnega prometa.

Svet ima dve stalni komisiji: Komisijo za tehnična vprašanja in Komisijo za vzgojno delo.

Strokovne, tehnične in administrativne naloge za Svet opravlja organ MOL, pristojen za promet, sredstva za delovanje Sveta se zagotavljajo v proračunu in iz drugih virov.

Svet se sestaja na rednih sejah, katere se sklicujejo po potrebi, sprejema program dela in poročilo o delu ter finančni načrt.

Glede na novo sprejeto zakonodajo na področju Varnosti cestnega prometa in spremembo Zakona o varnosti cestnega prometa, ki se je razdelil na štiri zakone: Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrPCP), Zakon o voznikih (ZVoz), Zakon o motornih vozilih (ZMV), Zakon o cestah (ZCes-I), se je opredelil v Zakonu

o voznikih na novo tudi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v samoupravnih lokalnih skupnostih – občinah.

V 6. členu se predvideva ustanovitev Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na ravni lokalne skupnosti za načrtovanje in usklajevanje nalog preventive in vzgoje v cestnem prometu, ki deluje kot posvetovalno telo župana.

Svet sestavljajo predstavniki organov, organizacij in inštitucij, katera dejavnost je usmerjena k preventivi in vzgoji.

Svet lokalne skupnosti določi število članov na podlagi predlogov organizacij in inštitucij za mandatno dobo štirih let.

Po Zakonu o voznikih Svet ocenjuje stanje varnosti v cestnem prometu na lokalni ravni, predlaga organom lokalne skupnosti programe za varnost in ustrezne ukrepe za njihovo izvajanje, koordinira izvajanje nalog iz programov, sodeluje pri izvajanju prometne vzgoje, dodatnem izobraževanju in obveščanju udeležencev cestnega prometa o ukrepih za doseganje prometne varnosti, koordinira izdajanje in razširjenje prometnovzgojnih publikacij in drugih gradiv, strokovne naloge zagotavlja uprava lokalne skupnosti, svet sodeluje z Javno agencijo in Ministrstvom za promet.

Svet se lahko ustanovi za območje ene ali več lokalnih skupnosti. Sredstva se zagotovijo s proračunom lokalne skupnosti in iz drugih virov.

Glede na sprejeto novo zakonodajo bo treba uskladiti akte o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL po predhodni argumentirani strokovni razpravi.

XV. občinsko-kvalifikacijsko tekmovanje Kaj veš o prometu

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je organiziral **XV. občinsko-kvalifikacijsko tekmovanje Kaj veš o prometu** za učence osnovnih in dijake srednjih šol v četrtek, 12. maja 2011, na OŠ Sostro, Cesta II. grupe odredov 47, Ljubljana, pod pokroviteljstvom župana MOL-a.

Tekmovanje je potekalo po programu:

8.00–8.30	→ Prijava prevzem štartnih števil
8.30–9.00	→ Zbor tekmovalcev pozdravne besede ravnateljice osnovne šole Mojce Pajnič Kirn predsednika Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL Borisa Makoterja in župana MOL-a Zorana Jankovića → Kulturni program OŠ Sostro → Tehnična navodila: Zvone Milkovič..
9.00–9.10	→ Razgovor organizatorjev ocenjevalcev in mentorjev.
9.10	→ Ogled proge ocenjevalne vožnje po skupinah: ■ dve skupini kolo ■ ena skupina kolo z motorjem in skuter ■ ODSEVNI TELOVNIKI S STARTNO ŠTEVILKO SO OBVEZNI
9.45	→ Pred štartom je bil pregled opreme koles ali koles z motorjem in skuterjev ter kontrola kolesarske izkaznice voznškega izpita »AM« kategorije. → Kolo z motorjem – ocenjevalna vožnja (vožnja na prometni površini). → Kolo od štartne številke 1 do 40 – spretnostna vožnja na poligonu. → Testiranje v računalniški učilnici – 20 minut (kolo od štartne številke 41 do 60). → Štartno številko je moral imeti tekmovalec na sebi.
10.15	→ Kolo – ocenjevalna vožnja (vožnja na prometni površini): začne tekmovalec s štartno številko 1, start naslednjih tekmovalcev cca na 1 minuto. → Kolo – spretnostna vožnja na poligonu za tekmovalce s štartno številko 41 do 60. → Kolo z motorjem spretnostna vožnja na poligonu. → Štartno številko je moral imeti tekmovalec na sebi.
11.00	→ Kolo od štartne številke 1 do 20 – testiranje. → Kolo z motorjem – testiranje. → Štartno številko je moral imeti tekmovalec na sebi.
11.30	→ Kolo od štartne številke 21 do 40 – testiranje. → Štartno številko je moral imeti tekmovalec na sebi.
12.00	→ Predvideni zaključek izvedbe tekmovanja
10.00–12.30	→ Predstavitev opreme policije reševalcev, mestnih redarjev in Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa.
11.00–12.30	→ Kosilo ki ga je zagotovil organizator.

V letošnjem letu je bil pripravljen nov način izvajanja tekmovanja Kaj veš o prometu in sicer je preverjanje znanja potekalo izključno prek »on-line« sistema (centralizirana baza podatkov), prek računalnika.

Tekmovanja so se izvajala na treh nivojih in sicer šolsko tekmovanje, tekmovanje na posamezni osnovni šoli, ki je izvedla šolsko tekmovanje in se je prijavila na kvalifikacijsko ali občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu. Šola je lahko tekmovanje opravljala v različnih terminih do določenega razpisnega roka za prijavo na kvalifikacijsko-občinsko tekmovanje. Občinsko-kvalifikacijsko tekmovanje je vmesni nivo tekmovanja na državnem nivoju in ga je izvajal pristojni občinski svet za preventivo in vzgojo, tako kot je bilo do sedaj. Državno tekmovanje je organizirano enkrat

letno in se nanj uvrstijo tekmovalci iz kvalifikacijskih oz. občinskih ali medobčinskih ter regijskih tekmovanj. Občinskega tekmovanja in v zvezi s tem državnega se niso mogli udeležiti tekmovalci, ki niso tekmovali na šolskem tekmovanju, ker so se samo na šolskih tekmovanjih vnašali podatki o tekmovalcih, na ostalih tekmovanjih pa so se samo tekmovalci potrjevali, ali izbirali. Mentor šolskega tekmovanja (skrbnik šolskega tekmovanja) se je prijavil na kvalifikacijsko tekmovanje tako, da je ob prijavi označil tekmovalce za napredovanje (praviloma najboljši tekmovalci) in rezerve (ki uradno ne tekmujejo), kateri napredujejo na kvalifikacijsko-občinsko tekmovanje. Skrbnik kvalifikacijsko-občinskega tekmovanja (praviloma predsednik ali tajnik sveta) je ob pregledu prijav v sistemu tekmovanja le te potrdil, ali zavrnil. Po



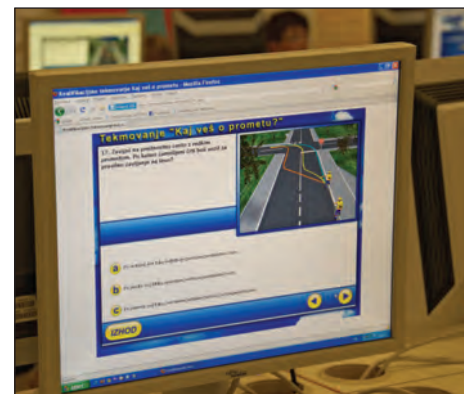
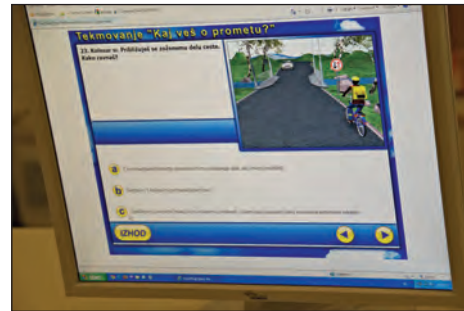
končanem občinskem tekmovanju je skrbnik tekmovanja označil tekmovalce, ki so napredovali na državno tekmovanje, iz Ljubljane smo imeli možnost prijaviti 4 tekmovalce v kategorij kolo in enega v kategoriji kolo z motorjem. Na občinskem tekmovanju so lahko sodelovale tudi ljubljanske občine, ki so med sabo izbrale tekmovalce za napredovanje na državni ravni. Organizatorji šolskega tekmovanja, ki je bila podlaga za napredovanje na občinsko tekmovanje so se morali prijaviti na obrazcu za registracijo novih uporabnikov na spletnem naslovu: <https://promet.kolesar.infoedtl>.

Ob prijavi v sistem so bila obsežna glasovna video navodila, ki so jih pripravili na Primotehni v Mariboru.

Za kolo z motorjem so se tekmovalci morali prijaviti na posebni prijavnici, ki je bila priložena razpisu tekmovanja. Rezultati za kolo z motorjem so se obdelovali ločeno od rezultatov za kolo.

Po začetnih težavah se je na občinsko-kvalifikacijsko tekmovanje prijavilo 65 tekmovalcev v kategoriji kolo iz 24 osnovnih šol in noben tekmovalec v kategoriji kolo z motorjem. Iz obljublanskih občin se je prijavilo 5 tekmovalcev iz dveh osnovnih šol.

Tekmovanje je potekalo v posamični in ekipni kategoriji, ekipo sta sestavljala 2 tekmovalca, ki sta morala pri sebi imeti kolesarsko izkaznico ali vozniško dovoljenje »AM« kategorije. Tekmovanje je obsegalo testiranje na računalnikih, spretnostno vožnjo na poligonu in ocenjevalno vožnjo na prometnih površinah v obeh kategorijah ter je potekalo v skladu s pravili za Republiško tekmovanje. Ustrezne sodnike je imenoval Organizacijski odbor, žrebanje startnih števil je bilo opravljeno s pomočjo računalnika, štartno številko je moral imeti tekmovalec na sebi ves čas tekmovanja, ravno tako kolesarsko čelado, ko je tekmoval na kolesu in voznik kolesa z motorjem – skuterjem zaščitno motoristično čelado. Organizator je zagotovil kolesa, kolesa z motorji ali skuterje.





Po končanem tekmovanju so bili razglašeni rezultati, in sicer:

Kategorija kolo – posamično

		Ime in priimek	Osnovna šola	Mentor
1.	mesto	JUŠ MLINAR	OŠ Vrhovci	Bojan Lipovec
2.	mesto	TIBOR JULIJAN JUHART	OŠ Vrhovci	
3.	mesto	KRIŠTOF KOGOVŠEK	OŠ N.H. Maksa Pečarja	Alenka Velkavrh
4.	mesto	MARCEL OŽBOLT	OŠ Oskarja Kovačiča	Jan Primož

Kategorija kolo – ekipno

Osnovna šola Vrhovci

Obljubljanske občine – kategorija kolo posamično

1. mesto Rok Gradišar, OŠ Škofljica
2. mesto Tilen Burnik, OŠ Vodice
3. mesto Andraž Klančar, OŠ Škofljica

Prvi trije tekmovalci posamično so prejeli: zlato, srebrno in bronasto medaljo in praktične nagrade. Vsi tekmovalci so prejeli diplome za sodelovanje, prvih 10 tekmovalcev pa diplomu o uvrstitvi. Ekipe je prejela praktično nagrado kolo in prehodni pokal.

Sodelujoči pri organizaciji in izvedbi občinsko-kvalifikacijskega tekmovanja so bili:

Osnovna šola Sostro, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Policijska uprava Ljubljana, Upravna enota Ljubljana – Izpitni center Ljubljana, ZŠAM Dolomiti, AMD Moste, Avto šola AMZS, Avto šola 3 D, Avto šola Jaguar, Avto šola Brulc, Srednja poklicna in strokovna šola Ježica, MOL MU, Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet, MOL MU Oddelek za zaščito reševanje in civilno obrambo, Mestna uprava MOL, Mestno redarstvo, Mestni odbor rdečega križa.

Organizacijski odbor ocenjuje, da je letošnje XV. občinsko tekmovanje Kaj več o prometu bilo zgledno organizirano in uspešno izvedeno, tekmovalci pa so pokazali boljše prometno znanje kot prejšnja leta. Novost, ki je bila izvedena z »on-line« sistemom, je bila dobro sprejeta in jo je potrebno v naslednjih tekmovanjih dodelati.

Zvone Milkovič
Fotografije: Jože Košak





XX. državno tekmovanje Kaj veš o prometu

28. maja 2011 je na OŠ Sostro v Ljubljani potekalo XX. državno tekmovanje Kaj veš o prometu v dveh kategorijah: za učence s kolesi in učence ali dijake s kolesi z motorji – skuterji pod pokroviteljstvom župana MOL-a Zorana Jankovića. Tekmovanje je organizirala Javna agencija RS za varnost prometa v soorganizaciji s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.

Na tekmovanju so sodelovali najboljše uvrščeni tekmovalci z občinsko-kvalifikacijskega tekmovanja in je bilo sestavljeno iz treh delov: preverjanje teoretičnega znanja na računalnikih (»on-line« sistem, novost letošnjega tekmovanja) z vprašanji o cestnoprometnih predpisih, opremi kolesa in etiki v prometu; vožnja na spretnostnem poligonu in ocenjevalna vožnja na prometnih površinah za kolesarje in skuteriste.

Pred začetkom tekmovanja je potekal kulturni program, ki so ga pripravili na OŠ Sostro in pozdravni nagovori ravnateljice Mojce Pajnič Kirn, predsednika SPVCP MOL-a Borisa Makoterja, direktorja Javne agencije RS za varnost prometa Ljuba Zajca in podžupana MOL-a Janija Möderndorferja.

Organizator je imenoval Organizacijski odbor, ki je skrbel za razpis, izvedbo in organizacijo tekmovanja v sestavi:

Boris MAKOTER	SPVCP MOL, predsednik
Mojca PAJNIČ KIRN	OŠ Sostro, članica
Stane ŽEROVNIK	ZŠAM Dolomiti, član
Bojan OBLAK	Javna agencija RS za varnost prometa SPV-CP
Janez GARBAJS	Avtošola AMZS, član
Jože DRAB	OŠ Sostro, član
Zvone MILKOVIČ	SPVCP MOL, član
Brane VRŠNIK	AMD Moste, član
Primož KADUNC	Policijska uprava Ljubljana, član
Bogomir POLAJNAR	UE Ljubljana Izpitni center, član
Tone VOGLER	OŠ Sostro, član



Za ocenjevalno in spretnostno vožnjo so bili imenovani sodniki, ki so na ocenjevalnih listih beležili negativne točke tekmovalcev.

Tekmovalci so morali imeti s seboj kolesarsko izkaznico za tekmovalstvo v kategoriji kolo in veljavno vozniško dovoljenje za kategorijo skuter – moped. Kolesa za ocenjevalno in spretnostno vožnjo je zagotovil organizator, ravno tako zaščitne kolesarske čelade, homologirane motoristične čelade pa so morali imeti tekmovalci s seboj. Pred štartom na ocenjevalni vožnji je organizator pregledal tehnično brezhibnost koles in skutarjev.

Zaradi novosti pri preverjanju znanja cestno prometnih predpisov, »on-line« sistem, je bilo nekaj organizacijskih težav, ki so bile uspešno razrešene, tako se je na tekmovalstvo prijavilo 47 tekmovalcev iz 29 osnovnih šol iz občinskih Svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Organizacijski odbor je imenoval častno razsodišče, ki je bilo zadolženo za nadzor nad potekom tekmovanja, diskvalifikacije, pritožbe in pripombe tekmovalcev in njihovih spremljevalcev. Organizator je zagotovil nagrade za prve tri tekmovalce: zlato, srebrno in bronasto odličje, za vse tekmovalce diplome o sodelovanju in diplomo o razvrstitvi od I. do 10 mesta. Organizator je skupaj z drugimi organizacijami zagotovil praktične nagrade za vse tekmovalce in njihove spremljevalce.

Ob koncu tekmovanja so bili razglašeni rezultati natečaja za najbolje pobarvano kolesarsko čelado. Žirija je odločila, da je prvo mesto dosegel Fare Vladimir Villca Šeme, drugo mesto Manca Birk in tretje mesto Nika Čepin, vsi iz OŠ Sostro.

*Tajnik Zvone Milkovič
Fotografije: Jože Košak*



Po končanem tekmovanju so bili razglašeni rezultati tekmovanja.

Kategorija – KOLO

Uvrstitev	Ime in priimek (tekmovalce)	Osnovna šola
1.	UROŠ ZAGRANSKI	OŠ Prežihovega Voranca Maribor
2.	VID JEROVŠEK	OŠ Milana Majcna Šentjanž
3.	LEON FIŠER	OŠ Artiče
4.	ANITA VRATNAR	OŠ Ljubno ob Savinji
5.	MARCEL OŽBOLT	OŠ Oskarja Kovačiča Ljubljana
6.	KRISTIAN JUHART	OŠ Partizanska bolnišnica Jesen Tinje
7.	TIM VIDMAR	OŠ Krmelj
8.	CLAUDIU CHIRITOIU	III. OŠ Celje
9.	TIBOR JULIJAN JUHART	OŠ Vrhovci Ljubljana
10.	KEVIN KUSTER	OŠ Gornja Radgona

Kategorija – SKUTER

Uvrstitev	Ime in priimek (tekmovalce)	Srednja – Osnovna šola
1.	KLEMLLEN TURŠIČ	Srednješolski center Krško – Sevnica
2.	ALEŠ ZAJC	Šolski center Ptuj – Biotehnična šola
3.	KLEMEN PETELIN	Srednješolski center Krško – Sevnica
4.	MIŠEL SKERBIŠ	Tehniški šolski center Maribor
5.	MARTIN PLANTEV	Srednja prometna šola Maribor
6.	JURE RETUZNİK	OŠ Pod Goro – Slovenske Konjice
7.	MATJAŽ OMAN	Tehniški šolski center Maribor





VARČNO IN VARNO

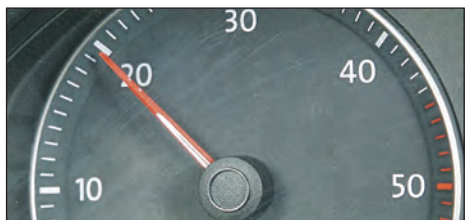
V zadnjem desetletju smo priča izrednemu razvoju avtomobilskih motorjev, ki omogočajo nov, varčen in okolju prijazen način vožnje. Takšna vožnja je bolj udobna in nenazadnje bolj varna. Z varčnim načinom vožnje lahko za 10–25 % zmanjšamo porabo goriva in izpust CO₂, zmanjšamo število nesreč, pomembno zmanjšamo hrup, zaradi manjše obrabe znižamo stroške vzdrževanja vozila in povečamo udobje vožnje. Kljub temu pridemo na cilj v praktično enakem času, kot če bi vozili agresivno.

Vse višje cene goriva nas vabijo, da s sprememnim načinom vožnje tudi varčujemo. V Sloveniji prevozimo z osebnim avtomobilom povprečno 15.000 km na leto. Če predpostavimo, da porabi avto 8 litrov goriva na 100 km, potem porabimo za gorivo na leto približno 1270 evrov.

Strokovnjaki priporočajo nekaj zelo pomembnih pravil za varčno vožnjo.

TEMELJNA PRIPOROČILA

- V višjo prestavo menjajte najkasneje pri 2500 vrtljajih pri avtomobilih z bencinskim motorjem in pri 2000 vrtljajih z dizelskim motorjem, vozite z nizkimi vrtljaji.
- Vozite umirjeno, upoštevajte varnostno razdaljo in predvidevajte potek vožnje.
- Idealno izkoriščajte zalet vozila, pri ustavljanju pustite vozilo v prestavi in dodatno zavirajte z motorjem, takrat ne trošite goriva.



Takoj, ko zaženete motor, odpeljite, ne ogrevajte motorja na mestu!

Že na začetku vožnje lahko veliko prispevamo k varčnejši vožnji in manjši obremenitvi okolja. Takoj po zagonu motorja odpeljemo. Pri delovanju motorja na mestu se ta ogreva bistveno počasneje, poleg tega pa takrat najbolj obremenjujemo okolje, saj je pri prostem teku največji izpust škodljivih plinov. Zlasti pozimi, ko motor zaradi delovanja ročnega ali samodejnega čoka deluje z bogatejšo zmesjo goriva in zraka, so izgube zelo velike. Najbolj postratno in z vidika varstva okolja nesprejemljivo ravnanje je priprava na vožnjo pozimi. Večina voznikov najprej zažene motor, nato pa se loti čiščenja zaledenelih stekel in čiščenja snega. Res je še slabše, če bi odpeljali z neočiščenimi stekli in vozilom, a med čiščenjem, ki traja od 5 do 10 minut, porabimo toliko goriva, kot bi ga potrebovali za 10 km vožnje, obremenitve okolja pa so največje.



Varnostna razdalja in predvidevanje

Za varčno in varno vožnjo je idealna varnostna razdalja 2 do 3 sekunde. Pri takšni varnostni razdalji vam ni potrebno ostro zavirati in nato pospeševati, kar bistveno povečuje porabo goriva, temveč lahko izkoriščate zagon avtomobila. Pri dovolj veliki varnostni razdalji in umirjeni vožnji brez nepotrebnih zaviranj in pospeševanj lahko prihranite tudi do 25 % goriva.

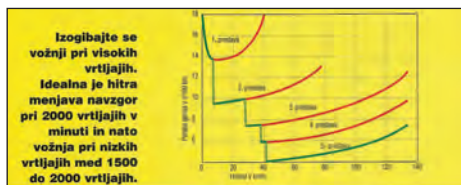
Varnostno razdaljo s sekundno metodo ugotovljamo tako, da si ob robu ceste izberemo dobro viden predmet, na primer prometni znak, in nato štejemo, koliko časa mine od trenutka, ko mimo tega predmeta zapelje zadnji del vozila pred nami, do tedaj, ko pripeljemo mi.

Pri vožnji na mokrem vozišču mora biti varnostna razdalja najmanj tri sekunde, na zasneženem ali zelo spolzkem cestišču pa moramo imeti štiri do pet sekundno varnostno razdaljo. Seveda moramo v takih pogojih zmanjšati tudi hitrost vožnje.



Hitro v višjo prestavo

Kako lahko z varčno vožnjo varčujemo z gorivom, kaže slika povprečne porabe goriva pri vožnji v določeni prestavi. Na sliki se jasno vidi, da moramo hitro menjati v višjo prestavo in večino poti prevoziti v najvišji prestavi pri majhnih vrtljajih.



Danes lahko brez škode za motor vozila vozimo v naselju, kjer je omejitev 50 km/h, v četrti prestavi. S spremljanjem prometa in predvidevanjem bo vaša vožnja dovolj dinamična. Manjša prepustnost križišč ni posledica umirjene vožnje, temveč je rezultat nepotrebnih in nevarnih opravil voznikov, ko čakajo na prosto pot (telefoniranje, nastavljanje radijskih postaj, nezbranost...). Pogosto mine pri nas kar nekaj sekund, da pri zeleni luči spjel prvi voznik, če-

prav bi hkrati lahko previdno speljali kar trije do štirje vozniki.

Pri avtomobilu, ki nima merilnika vrtljajev, si lahko pomagata z naslednjimi pravili (seveda veljajo za ravne površine):

- I predstava je samo za premik vozila – prevozimo približno eno dolžina vozila.
- Iz druge v tretjo prestavo pretaknemo pri hitrosti 30 km/h.
- Iz tretje v četrto prestavo pretaknemo pri hitrosti 40 km/h.
- Iz četrte v peto prestavo pretaknemo pri hitrosti 50 km/h.

Pretikanje mora biti hitro in odločno, da se vrtljaji motorja ne zmanjšajo preveč.

Klimatsko napravo, gretje, zračenje in druge velike porabnike energije uporabljajte le po potrebi!

Ugodno okolje pomembno prispeva k dobremu počutju in varnejši vožnji. V nekaterih državah so zato že predpisali obvezno vgradnjo klimatskih naprav, saj so, zlasti poleti, vozniki zaradi vročine in slabega zračenja v vozilu bolj razdružljivi, raztreseni in manj pozorni na dogajanje v prometu. Tudi v deževnih in zimskih dneh zračenje in ogrevanje, ki zagotavlja čista okna in dobro preglednost, vplivata na varnost vožnje. Kljub temu pa ni potrebno, da klimatska naprava deluje ves čas. Z racionalno uporabo klimatske naprave, gretja ali zračenja lahko zmanjšamo porabo goriva. Klimatska naprava ali gretje celo do 20 odstotkov povečata porabo.



Ugasnite motor pri postankih, daljših od 1 minute!

Vsako delovanje motorja pomeni porabo goriva in obremenjevanje okolja. V prostem teku je izgorevanje slabše kot pri vožnji in v okolje spuščamo več škodljivih snovi. Pri postankih, ki so daljši od 1 minute, zato ugasnimo motor. Pogosto zaganjanje motorja ne pomeni nobenih težav, saj so že daleč časi, ko je bilo tre-

ba dolgo poganjati zaganjač in spretno dodajati plin, da smo dosegli idealno mešanico goriva in zraka za zagon motorja.



Preverite tlak v pnevmatikah

Varčna vožnja zahteva tudi stalno skrb za pravi tlak v pnevmatikah. Tlak, ki je za več kot 0,2 bara nižji od tlaka, ki ga je predvidel proizvajalec vozila, že zmanjšuje stabilnost vozila in povečuje porabo pnevmatik in goriva. Tlak v pnevmatikah bi morali preverjati najmanj vsak mesec. Če je tlak v pnevmatikah za 0,5 bara prenizek, porabimo med vožnjo za 5 odstotkov več goriva.



Odstranite nepotrebne prtljajnike in tovor

Velik stalen porabnik goriva sta tudi nepotrebna prtljaga v vozilu in tovor na vozilu. Že strešni prtljajnik poveča porabo do 10 odstotkov, zato ga odstranimo takoj, ko ga ne potrebujemo več. Na 100 prevoženih km se poveča poraba od 0,5 do 1 litra goriva. Če na mesec prevozite 2000 km, je to 10 do 20 litrov goriva ali 10 do 20 evrov. Poraba goriva se povečuje tudi z dodatno maso. 100 kg dodatne mase v ali na vozilu poveča porabo za 0,5 litra goriva na 100 km.



Zmanjšajte število kratkih voženj

Najbolj energijsko potratne in za okolje obremenjujoče vožnje so vožnje na kratkih razda-

ljah (do 4 km), ko vozilo še ne doseže normalne temperature. Hladen motor takoj po zagonu porabi približno 50 do 70 litrov goriva na 100 km, po približno 1 km vožnje se poraba zmanjša na 20 do 30 litrov na 100 km in šele po štirih km vožnje se motor ogreje na delovno temperaturo. Pozimi se podaljša čas, ki je potreben, da se motor ogreje na delovno temperaturo in je poraba goriva na kratkih razdaljah še večja.

Razmislite, ali lahko katero od poti opravite s kolesom, peš ali z javnim prevozom. Vožnje, ki jih morate opraviti z avtom pa skrbno načrtujte, da boste z eno vožnjo opravili kar največ opravil in ne boste imeli nepotrebnih voženj in večkratnega ogrevanja motorja.



Varčna vožnja – manjše obremenjevanje okolja

Z varčno vožnjo zmanjšujemo hrup in obremenitve okolja. Eno samo vozilo, ki vozi s 4000 vrtljaji na minuto, ustvarja enak hrup kot 32 vozil, ki vozijo z 2000 vrtljaji na minuto. Umirjena in varčna vožnja zmanjšuje količine nevarnih snovi v izpušnih plinih. Z agresivno vožnjo pridobimo na 100 km največ 20 minut, v okolje pa izpustimo dvakrat več ogljikovega monoksida in četrtno več dušikovega oksida. Z litrom bencina, ki ga porabi avto, se v ozračje sprost 2,6 kilograma CO₂.



Tajnik Zvone Milkovič

Povzeto po brošuri Varčno in varno

Zmanjšanje izpusta škodljivih plinov pri vožnji z nižjimi vrtljaji:

Način vožnje	Količina CO v g/km	Količina CO ₂ v g/km	Količina NO _x v g/km
4000 vrtljajev na minuto	24	180	4,6
2000 vrtljajev na minuto	10	100	3,0
Zmanjšanje emisij pri nižjih vrtljajih za	75 %	45 %	30 %

SKUPINA	A.	B.	C.	D.	E.	F.	G.
Emisija CO ₂ (g/km)	Do 90	91–130	131–170	171–210	211–250	251–290	291 in več



O ROLKANJU

Skejtanje ali rolkanje ima pravzaprav dolgo in zanimivo zgodovino. Morda ob tem najprej pomislimo na rolko ali skejt – športni rekvizit, s katerim skejter izvaja trike. Ali pa na najstnika, oblečenega v jopo s kapuco in široke hlače. Vsekakor so skejterji s svojim vzorcem vedenja, oblačenja, pričrpanja, jezikom in interesi predstavniki urbane subkulture.

Rolkam podobne naprave, nekakšni skiroji, so se pojavile že na samem začetku 20. stoletja. To so bile nekakšne deske s pritrjenimi podvozji kotalk. Običajno so imele nameščeno paleto za mleko s priročnimi držali. Kasneje so te palete odstranili in podvozja kotalk zamenjali z železnimi kolesci. V petdesetih letih prejšnjega stoletja so bila podvozja rolk spremenjena tako, da je bilo manevriranje z rolko lažje. Ko pa se je v trgovinah pojavila prva Roller Derby rolka z glinenimi kolesci, se je začelo razvijati »surfanje po pločnikih«. Vse to se je dogajalo v ZDA; surferji so hoteli drseti po valovih tudi takrat, ko le-teh ni bilo. Rolkarji so posnemali manevre surferjev in prenašali njihove trike na ulice in pločnike. Tako je bilo tudi še v sedemdesetih letih. Vendar pa so se rolke, ki so bile oblikovane bolj za izgled kot za funkcionalnost, pričele spreminjati. Postale so širše, kar je omogočilo uporabo zahtevnejšega terena, najprej suhih rečnih strug ali jarkov in praznih hišnih bazenov. Leta 1963 je bilo organizirano prvo rolkarsko tekmovanje v Kaliforniji. Naslednje leto je Hobie Alter s podjetjem Vita pakt ustanovil podjetje Hobie rolke. Približno v tem času so nastali tudi prvi filmi o rolkarjih, rolkarske revije, organizirana so bila celo mednarodna tekmovanja. Kljub popularnosti in ve-

zabljenosti revijo SkateBoarder in na Floridi so leta 1976 pričeli graditi prve poligone za rolkanje. Prazen bazen je bilo vedno težje najti. T.i. skejt parki so površine, na kateri so postavljeni objekti, namenjeni rolkanju. Med objekti so najbolj znani zidki, skalalnice in razne rampe. So nekakšna kopija uličnih objektov. Zgrajeni so predvsem iz betona (krivine) in tudi lesa (možnost domače izdelave). Kasnejši razvoj je prinesel popolno posnemanje uličnih objektov na rolkarskih trgih ali skejt plazah. Vendar pa na njih ni krivin ali objektov za vertikalno rolkanje (manjša popularnost). Prve rampe so imele obliko

četrtnine kroga in po njih so se vozili rolkarji do zgornjega roba. Napredek je bil izum half pipa, ki je sestavljen

Stili skejtanja so različni:

freestyle – prosti slog:	izvajanje trikov na rampah in podobnih elementih,
• half pipe – vert:	spuščanje po polkrožnih rampah in izvajanje različnih trikov,
• streetstyle – street:	skejtanje po ulicah, stopnicah, ograjah,
• flatland – flat:	izvajanje trikov le na tleh.

iz dveh četrtnin kroga, med katerima je nekaj ravne površine. Še vedno je sestavni del vsakega poligona za rolkanje.

Prvemu poligonu so kmalu sledili še številni drugi. Vedno bolj je postajalo popularno vertikalno rolkanje (vert skejtanje) na objektih, ki so omogočali vertikalno letenje, večje hitrosti in tudi višino trikov. Velikost skakalnic, ki jih uporabljajo sodobni vert skejterji, je primerljiva z velikostjo skakalnic za motokros in deskanje na snegu. Obvezna je popolna zaščita, v katero sodijo čelada, ščitniki za komolce, kolena in zapestja. Vzrok za poškodbe je največkrat velika višina, ki jo dosegajo skejterji pri izvajanju trikov. Zato so razvili poseben način pristajanja na kolena. Legenda vertikalnega rolkanja je Danny Way. Kmalu po letu 1980 je ta oblika rolkanja izgubila popularnost predvsem zaradi dodatnih stroškov za nakup zaščitne opreme. Rolkarji so sprejeli nekakšen kompromis med uličnim in vertikalnim rolkanjem, se vrnili h koreninam rolkanja in znova pričeli uporabljati prazne bazene za izvajanje enostavnejših trikov, pri čemer pa je bil pomemben tudi slog izvedbe.

Z razvojem skejt parkov so se seveda razvijali tudi triki, ki so iz enostavnih (vožnja po sprednjih ali zadnjih kolesih, vrtenje na mestu) napredovali do zahtevnejših (skoki v zrak). Med prvimi triki so bili early grab: rolkar se je približal objektu z nekoliko večjo hitrostjo, kot jo je bilo potrebno za doseg zgornjega roba; pred dosegom zgornjega roba je z eno roko prijel za rolko in se na njej obdržal, ko je preletel rob; šele ob pristanku je rolko izpustil iz roke. Zelo znana sta tudi trika, imenovana boneless in no comply. S tem trikom je povezan pojem pop,

ki pravzaprav pomeni sposobnost rolke, da sprejme energijo pri odzivu od tal in jo spremeni v višino. Okrog leta 1978 je Alan Gelfand izumil najosnovnejši sodobni trik ollie. To je skok brez prijemov rolke ali sestopanja z nje in je pomenil višjo tehnično raven. Pričelo se je oblikovati ulično rolkanje, kakršnega poznamo še danes. Dopolnila ga je tudi glasba, na rolkarskih grafikah, ki so jih pričeli tiskati na rolke, že nekaj let pred tem so se pojavile smrtne glave. Zaradi napredka, ki je prinesel nove izdelke, so rolkarji dosegali vedno večje višine nad robovi objektov in v ospredje je stopilo vprašanje varnosti poligonov. Vedno bolj je postajalo popularno BMX kolesarjenje, rolkanje pa je znova doživelo

zaton. Le najbolj zagrizeni so vztrajali na objektih, izdelanih na domačih dvoriščih. Vendar pa se je stara priljubljenost tega športa obudila kmalu po letu 1980, ko so se pojavile nove revije, proizvajalci opreme, organizatorji tekmovanj. Prevladovalo je ulično rolkanje in oblikovala se je t.i. nova šola, ki je spremenila rolkarsko subkulturo. V današnjem času rolkanje pridobiva privrženca in priljubljenost tudi prek medijev. V filmih, ki so dolgi približno 30 minut, rolkarji predstavljajo svoje trike in slog življenja. Mnoge od njih posnamejo na rolkarskih turnejah, ki jih organizirajo podjetja ali



likemu številu prodanih rolk je jeseni leta 1965 prišlo do zatona tega športa. Vzroki za to so bili tudi slaba oprema, uporaba glinenih koles, ker so bila cenejša, poškodbe rolkarjev, tudi smrtonosne, in majhno zanimanje proizvajalcev za izboljšavo rolk. Oblasti so v mestih rolkanje prepovedale; odvijalo se je ilegalno ponekod v Kaliforniji.

Ponovni vzpon rolkanja se je začel s prodajo rolk s plastičnimi kolesi. Z njimi sta bila oprijem in občutek pri vožnji veliko boljša kot pri vožnji z glinenimi kolesi. Pojavili so se novi proizvajalci rolkarske opreme, obudili so po-



posamezniki, o življenju rolkarjev pa obstajajo tudi dokumentarni filmi.

Najbrž bi bilo prav, da opišem tudi osnovni rekvizit, ki se uporablja pri rolkanju, imenovan rolka. Moderno rolko so razvili v devetdesetih letih prejšnjega stoletja. Njeni glavni deli so deska, samolepilni oprijemni trak, podvoze, kolesa in ležaji. Deska rolke je običajno iz sedmih plasti javorovega furnirja. Mnogi proizvajalci uvajajo plast ogljikovih vlaken, ki naj bi povečala trdnost in vzdržljivost desk, ali pa uporabljajo pobarvane plasti. Vse plasti zlepijo skupaj in stisnejo pod pritiskom v posebni preši s kalupom za obliko. Deske se ločijo po naklonu nosa in repa, po dolžini in širini ter upogjenosti (konkavnosti). So različnih velikosti, oblik in trdote. Za tehnično in počasnejše rolkanje se uporabljajo manjše in ožje deske (lažja rotacija), za vertikalno rolkanje pa daljše in širše deske. Od konkavnosti (vzdolžna upogjenost) je odvisna hitrost rotiranja, vpliva pa tudi na počutje ali občutek rolkarja. Na spodnji strani deske je grafika – prepoznavni znak proizvajalca ali poklicnega rolkarja. Le-ti spodnjo stran pogosto prelepijo s promocijskimi nalepkami, saj se grafika zaradi drsenja po zidovih in ograjah v nekaj dnevih odstrani. Najpomembnejši del rolke je poleg deske podvoze. Največkrat je iz aluminija. Značilnosti podvozja pomembno vplivajo na stabilnost, zavijanje, obnašanje rolke. Glavna dela podvozja sta glavni vijak in gumice. Podvozja so prilagojena različni višini koles in širini desk ter so na voljo v različnih barvnih kombinacijah. Kolesa so tisti del rolke, ki omogočajo njeno premikanje. Mehkejša kolesa so tišja. Njihova prednost je, da jih ne ustavi vsak kamenček, pomanjkljivost pa, da so počasnejša od trdnjših. Le-ta so bolj glasna, ustavlja jih tudi pesek. Razvoj je privedel do izdelave koles z dvojnim durometrom: jedro kolesa je mehkejše, zunanja plast pa trša. Obstajajo tudi votla kolesa, ki jim manjka srediča, zaradi česar so lažja. Hitrost koles je odvisna tudi od njihovega premera. Kolesa z ležaji so pritrjena na obešalnik podvozja. Ležaji omogočajo, da se kolesa vrtijo hitreje, kot bi se, če bi bila pritrjena na samo os podvozja. Na zgornji strani deske je samolepilni oprijemni trak, ki z grobo površino omogoča oprijem na rolki. Vsi deli rolke so pomembni, saj vplivajo na stabilnost, nagibanje, zavijanje, hitrost, blaženje udarcev in navsezadnje na dobro počutje rolkarja.

Poleg rekvizita in zaščitne opreme je za rolkarje ali skejterje zelo pomemben tudi imidž. Na samem začetku so bile značilne udobne široke hlače na elastiko, nizke superge z ravnim podplatom in usnjenim jezikom, ki je prekrival vezalke ter navadna T-shirt z značilnim skejterskim logotipom. Kasneje so hlače na elastiko nadomestile navadne jeans hlače ali model, imenovan baggyjeans. Pomenile so pravo revolucijo, saj so bile tako široke, da so se skejterji v njih kar izgubili. Uveljavile so se tudi cargo pants – hlače z velikimi žepi ob strani in hlače iz žameta. Tipična je nizka nošnja hlač, ki je bila značilna za ameriške zapornike, ki niso smeli imeti pasov. Tako je še danes, čeprav skejterji lahko, ali morajo nositi pas. Značilne in nepogrešljive so tudi jopice s kapuco in kape. Njihov stil oblačenja je vseč mnogim mladostnikom, tudi tistim, ki ne skejtajo.



Vir fotografije: <http://www.google.si>, 29. 6. 2011

V Sloveniji so se v osemdesetih letih prejšnjega stoletja pojavile približno pol metra dolge plastične rolke z velikimi togimi kolesi. Imenovali so se jagerce, skejtanje pa velekotankanje. Nekateri pogumneži so se z jagercami spuščali po klancu z Ljubljanskega gradu. Z doma izdelanimi rolkami iz lepljenih plošč in s kolesi kotalk so se mnogi vozili tudi po mestnih ulicah, s katerih jih je odganjala policija. Hrup kolesc je bilo slišati že od daleč. Javnost se je na pojav divjanja po betonskih površinah različno odzvala: nekaterim se je zdelo to zanimivo, nekatere pa je motilo kaljenje mestne idile. Kljub temu je ploščad pred Cankarjevim domom, kjer je dovolj zanimivih in različnih oblik betona, kmalu postala zbirališče skejterjev in prizorišče za izvajanje skokov, trikov in drugih spretnosti. S tem je hladno betonsko okolje oživel in dobilo poseben pomen. Najboljši objekt v Sloveniji, namenjen skejterjem, rolarjem in BMX kolesarjem pa je ljubljanski Skatepark, odprt pred dvema letoma.

Kadar govorimo o skejtanju, ne smemo pozabiti na številne izraze, ki sestavljajo skejterski sleng in so ravno tako eden od prepoznavnih znakov skejterske subkulturne scene. Večinoma se uporabljajo angleški izrazi.

ANGLEŠKI IZRAZI	POMEN
skejt	rolka
skejter	rolkar
flet	ravna površina, primerna za rolkanje
gap	prostor ali objekt, čez katerega se izvajajo triki, npr. stopnice
deck	deska rolke
kicker	skakalnica za rolke
rampa	objekt za rolkanje, ukrivljen klanec
ledge	objekt, primeren za drsenje z rolko
park, skatepark	rolkarski poligon
street	vse ulice in mesta, kjer je mogoče rolkati

Cvetka Škof

Timo Strniša, avtor slovarčka skejterskih izrazov

Viri:

Spletna stran <http://sl.wikipedia.org>, 28. 6. 2010

BICIKE(LJ) – HIT POLETJA

Bicikelj je od prvega dne, ko je sistem začel delovati, dalje pravi hit. O tem ne govorijo le izjemni statistični podatki, temveč tudi nadvse zadovoljni uporabniki teh mestnih koles.

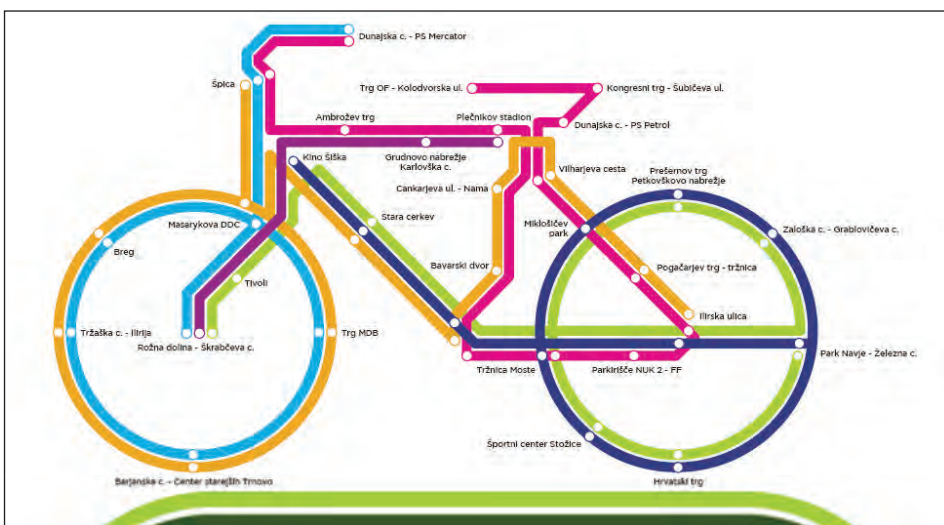
Da se bo sistem »prijel«, je bilo moč slutiti še pred samim zagonom, saj je bilo zanimanje prebivalcev in obiskovalcev Ljubljane zelo veliko; v 14-ih dneh pred začetkom obratovanja sistema se je registriralo kar 1600 uporabnikov in ta številka je nato iz dneva v dan naraščala. Po dobrem mesecu delovanja sistema beležimo skoraj 14 tisoč uporabnikov, v tem času pa je bilo opravljenih skoraj 60000 voženj.

Povprečno trajanje vožnje z Bicikljem znaša dobrih 24 minut. Glede na število dnevnih izposoj – v dnevni med tednom beležimo okvirno med 2300 in 2700 izposoj na dan – je vsako od 300 koles v povprečju v uporabi več

snovali v družbi JCDecaux in je že več let v uporabi v več kot 20 mestih po Evropi in v svetu. Za ta sistem je omenjena družba s sedežem v Parizu prejela tudi številne nagrade za okolju prijazen in inovativno rešitev v sistemu prevoza. Projekt samopostrežne izposoje koles sta v okviru javno-zasebnega partnerstva v Ljubljani izpeljala Mestna občina Ljubljana in družba Europlakat d.o.o..

Sistem izposoje koles vključuje 300 koles in 600 stojal ali parkirnih mest na 31 postajah, ki so razporejene po širšem središču Ljubljane. Prva ura izposoje kolesa je brezplačna, saj je cilj sistema, da si uporabnik izposodi kolo za posamezno vožnjo in ne za določeno ča-

ves čas na voljo informacije o tem, koliko koles je na voljo za izposajo in koliko je prostih mest za oddajo koles. Ker sistem ves čas beleži premike koles, podporna služba po potrebi prestavlja kolesa iz polnih postaj na prazne. V sistem so vključena posebej za ta sistem zasnovana in izdelana kolesa, pri čemer vsako tehta več kot 20 kilogramov. Glede na to, da so izpostavljena vremenskim vplivom (dež, sneg, mraz, sonce) vse dni v letu, morajo biti posebej vzdržljiva in odporna tudi na vandalizem. Zato ima mestno kolo robustno in vzdržljivo ogrodje, gumirana kolesa (torej se izognemo predrtim zračnicam), žaromet z avtomatskim dinamom, zadnjo zavoro na pedal,



kot tri ure na dan. V dnevih ob koncu tedna pa je število izposoj nekoliko nižje, in sicer znaša od 800 do 1300 izposoj na dan. Kar 97 % vseh izposoj koles doslej je bilo krajših od ene ure, torej brezplačnih. Običajno največ izposoj dnevno beležimo ob četrčkih. Največ izposoj beležimo v času prometne konice, torej zjutraj in pa med tretjo in peto uro popoldne. Samopostrežni sistem izposoje koles so za-

sovnobdobje. S tem, ko uporabnik po končani vožnji kolo vrne v stojalo na postaji, je kolo na voljo drugim uporabnikom. Po končanem opravi si lahko uporabnik znova izposodi eno od prostih koles na postaji.

Terminali na postajah so med seboj povezani z informacijskim sistemom, zato so na vsakem od terminalov in v glavni enoti za upravljanje

košaro spredaj in ključavnico. Zaradi varnosti uporabnikov uporaba otroških sedežev na mestnih kolesih ni predvidena.

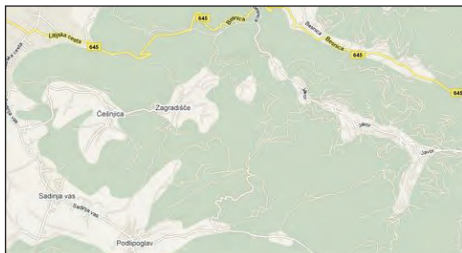
Če vas Bicikelj doslej še ni zapeljal, vam svetujemo, da ga preizkusite, saj vam ne bo žal. Če pa ga že uporabljate, pa srečno pot!

Petra Čop
Fotografije: Alenka Rebec

Ljubljana z okolico je najlepše mesto na svetu

Šolski prevozi

Slovenija je lepa dežela. Narava nas je bogato obdarila z raznolikostjo. Do nedavnega smo zanemarjali to danost, saj smo bežali v mesta, kjer so bile priložnosti menda večje. V mnogih vaseh in zaselkih so živeli le še starejši, ker so mladi odšli. Danes je življenje v naravi in z naravo cenjeno in ljudje se vračajo, na novo se priseljujejo, po vaseh je zopet slišati otroški vrišč.



Otroci obiskujejo šolo, ki je tam, morda se vsaj prvih pet let šolajo v podružnici, sicer se vozijo do najbližje.

Tako je tudi v Osnovni šoli Sostro, ki ima štiri podružnice in lepo število učencev. Skoraj polovica se jih vsak dan vozi v šolo in domov na različne načine. Nekateri koristijo šolske prevoze že od prvega razreda dalje, drugi od šestega do devetega. Živijo po vasicah, raztresenih po bližnjih gričih in hribih, v prekrasni naravi in s čudovitim razgledom. Rednih avtobusnih linij je tam malo. Odrasli se vozijo v službe v dolino z avtomobili, nekateri otroci gredo z njimi, nekateri le zjutraj v šolo, nekateri pa le domov. Mnogi koristijo organizirane prevoze v obe smeri. Zakonodaja vsem šolarjem v Sloveniji omogoča prevoz v šolo in iz nje, če so od nje oddaljeni več kot štiri kilometre; lahko pa tudi manj, če je ugotovljeno, da je njihova pot neustrezna ali nevarna. Šolarji, ki obiskujejo Osnovno šolo Sostro in živijo dovolj daleč, ali pa so njihove poti nevarne in neustrezne, koristijo organiziran prevoz s kombiji ali »minibuski«. Šolska pot ne premore dovolj pločnikov niti kolesarskih stez.



Ob pol sedmih zjutraj stojim na parkirišču pred šolo in čakam na šolski kombi. Zanima me, ali bo voznik (Roman F.) res točen, kot sva bila dogovorjena; bil je kot švicarska ura ali japonska železnica! Ob dvajset do sedmih sem vstopila in odpeljala sva se v breg Javorja pri



Ljubljani po prvo skupino otrok. Prva postaja Zagradišče, pravzaprav po gozdni poti še malo naprej. Sploh nisem verjela, da se tako blizu Ljubljane nekateri še vsak dan vozijo v službo, v šolo in po opravkih po gozdnih cestah. Ta je ponekod razrita od močnih nalinov, ozka in



ovinkasta. Kar malo temačno je bilo v gozdu, zato pozimi voznikom verjetno ni lahko. Voznik pove, da sta led in sneg njihova stalna spremljevalca. Brez snežnih verig ne morejo do hiš, kjer jih čakajo otroci. Tudi srečati se dve vozili ne moreta povsod, zato je pomembno, da vaščani dobro poznajo urnik šolskih kombijev, tako se od doma odpeljejo pet minut prej ali kasneje. Veliko jih to upošteva, se pa najdejo tudi taki, ki sem jim to ne zdi pomembno, zato nastane zmeda in eden mora vzvratno do izogibalšča.

Pred prvo hišo kombi obrne, pred njo čaka Primož, ki obiskuje drugi razred, in Franci, ki je v prvem, in z njima oče. Poslovi se od njiju. Voznik pripravi jahače, v katere sedeta in se takoj privežeta. Pritrdi še tablo, ki opozarja ostale udeležence v prometu, da se v tem vozilu vozijo otroci, z očetom dečkov ob tem oprasku malo po moško poklepeta in se odpeljemo. Hiše so ena tukaj, druga tam, zato so postajališča kar na njihovih dvoriščih. Naslednja vstopi Tjaša, Primoževa sošolka. In tako naprej, vse dokler se kombi ne napolni tudi s starejšimi učenci. Vsi so še malo zaspani, bolj tihi, ampak privežejo se vsi. Vprašam jih, če je tako vedno. Mlajši povedo, da je gospod Roman strog, da ne bi speljal, če ne bi bili vsi privezani. Kakšen od učencev se kdaj med vožnjo tudi odveže in otroci vedo, da je to lahko nevarno. To traja le, dokler tega ne opazi voznik. Roman tudi ne pusti v vozilu uživanja hrane ali pijače, saj je njegova dolžnost tudi čistoča vozila. Zanimalo me je tudi, kako se vozijo pozimi. Povedali so, da voznik sam montira zimske verige na kolesa, včasih mu pomaga tudi kdo od staršev. Jih pa še nikoli ni bilo strah, ker tudi nikoli ni bilo zapletov.



Učenci pred vhom v šolo izstopijo, midva pa se odpeljeva po isti poti nazaj v breg: Zagradišče, Češnjica, Sadinja vas in šola v Sostrem. Kombi je vsako vožnjo polno zaseden in če bi jaz želela kakšen teden prej z njimi, ne bi mogla, ker so bili učenci devetih razredov še v šoli in ne bi bilo prostega mesta v vozilu. Zadnja jutranja vožnja je bila krožna pot Sostro–Podgorje. Počakamo učence, eden za muja, voznik ga počaka in okara, naj mu to ne

preide v navado.

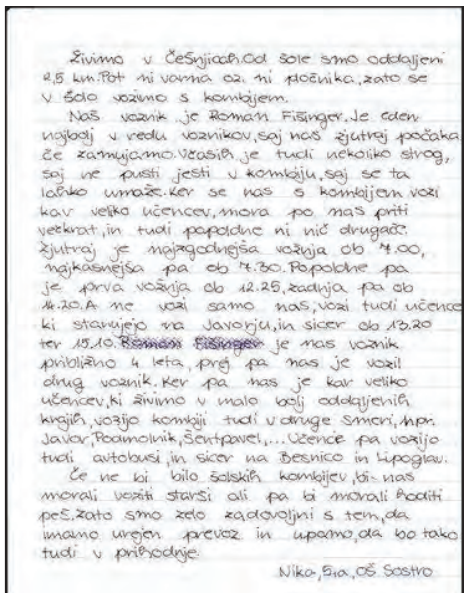
Šola ima dobro urejeno krožno pot za kombije, tako da ni gneče in se ne drenjajo z ostalimi vozili po parkirnem prostoru. Učenci izstopajo in vstopajo pred vhodom v šolo, ta je nadkrit in ni težav v neugodnem vremenu. Nekateri starši avtomobile ustavijo na parkirišču, otroci izstopijo tam in pridejo do vhoda, nekateri pa parkirajo in jih pospremi. Pred vhodom čaka učitelj, tako da je za varnost lepo



poskrbljeno.

Smeri popoldanskih voženj se dvakrat ponovijo kot jutranja vožnja, nato se peljemo na Javor do cerkve in podružnične šole, ki je že leta zaprta, in nato nazaj. Prejšnja leta je bila pot krožna in zato krajša, vendar letos se je posedla cesta in je prehod nevaren in prepovedan. Krožna pot je bila dolga le dvaindvajset kilometrov, odkar pa je cesta zaprta, se mora voznik vračati po isti poti, kar pa je precej dlje.

Učenci so po pouku bolj zgovorni, klepetajo in se smejejo. Opazim, da sta si en fant in dekle všeč. Sedita skupaj, se pogovarjata in zardevata, metuljčki letajo po kombiju. Ko kasneje vprašam voznika, če sem pravilno ugotovila, mi je pritrdil. Pove, da na teh vožnjah vzkljuje tudi kakšna osnovnošolska ljubezen. Oba se spomniva svojih šolskih zaljubljenosti ...



Ustavljamo se od hiše do hiše. Ko smo obrnili, se odpre nov razgled. Sanjski! Pol Slovenije je pred menoj. Dan brez oblaka, brez meglice, samo sonce in pogled, ki seže vse do Triglava in dlje. Zakaj želimo živeti v mestu v bloku? Ko vprašam osnovnošolce, ali kaj pogrešajo ži-

vljenje v dolini, si kdaj želijo imeti samo minuto do šole, iti v kino, odgovorijo, da čisto nič. Da je tako lepo tam gori, da ne bi zamenjali za nič na svetu. Izstopi še zadnji učenec, ob poti ga čakata dva kosmatinca, zapodita se vanj, mahata z repom, skačeta in lajata od veselja, ker je njun fant končno prišel domov. Tudi on ju je zelo vesel.

Voznika je čakala še ena vožnja, katere sem se nameravala udeležiti, vendar mi moj želodec tega ni dovolil. Zelo slabo namreč prenašam ovinke, če ne sedim za volanom. Komaj sem vzdržala pot v dolino, kjer smo se srečali še z dvema voznikoma, Mitjem in Marjanom. Privoščili smo si odmor. Spili smo kavo in vodo ter poklepetali. Ko sem poslušala, katero pot bi si lahko še ogledala, mi je bilo žal, da ne morem z njimi. A že tisto, kar sem videla, je bilo čudovito.

Za nemoteno servisiranje prevozov, tako za



ustrezne voznike kot skrb za vozila, je zadolženo podjetje Borger-gremo d.o.o., ki ima med drugimi storitvami tudi licenco za prevoz otrok in je podizvajalec Ljubljanskega potniškega prometa. Vsi vozniki imajo licenco za prevoz otrok in vozila so ustrezna za tako zahtevne prevoze. Novi predpisi zahtevajo tudi tahografe, ki beležijo vse mehanske dogodke na poti. Ker je zjutraj več potrebe po prevozi, podjetje priskrbi še minibus, tako da so otroci na tem območju resnično preskrbljeni.

Zjutraj voznik, s katerim sem se udeležila nekaj voženj, v eni uri opravi štiri vožnje, po pouku pa v treh urah šest. Urniki so namreč različni, saj so vključeni učenci vse od prvega do devetega razreda. Najmlajši gredo domov že po četrti ali peti šolski uri, to je med dvanajsto in trinajsto uro, starejši učenci pa tudi ob treh, to je po osmi šolski uri. Zadnji izstopi po približno petinštiridesetih minutah vožnje.

Zdelo se mi je, da mora voznik morda imeti kakšno od teh poti posebno rad. Pa je povedal, da mu po štirih letih ni nobena več najljubša kljub prelepi okolici. Da pa je lepo, ker so otroci večinoma dobro razpoloženi, so simpatični in se znajo pogovarjati.

Zadnje zime so nasule kar veliko snega, zato me je zanimalo, kako so vozili. Večjih težav ni bilo. Predvsem letošnja zima je bila ugodna, ker je bilo treba verige montirati le šestkrat, kar je v primerjavi s preteklimi zimami skoraj nič. Z verigami je bilo veliko dela. Gozdna pot je namreč neasfaltirana, v dolini pa je asfalt, kar pomeni natikanje verig in snemanje na eni relaciji. Problematična je 14 % strmina pri Pečarju (mnogi rekreativni kolesarji jo poznajo,

saj je njihova priljubljena smer). Za to strmino se ne da vzeti »zaleta«, ker je takoj za ovinikom. Ceste so sicer zgodaj splužene, gozdna pot pa ne, zato je vožnja po njej tako rekoč oranje. Ampak z verigami in dobrim, močnim vozilom se pride marsikam. Zelo pomembna je tudi voznikova spretnost. Ni se še zgodilo, da ne bi prišel na cilj, kljub težkim razmeram. Ni pa enostavno. Zebe te v roke, zanohta se ti, moker si. A voznik doda: »Če si na smučanju, si na istem.«

Največja težava predvsem pozimi in tudi sicer je srečevanje vozil. Na nekaj točkah so postavljeni znaki, ki ostale voznike obveščajo, ob katerih urah potekajo šolske vožnje, kar le redki upoštevajo. Ljudje bi morali prilagoditi svoj urnik, ker se je težko srečevati na določenih mestih. Vozniške kulture manjka tudi voznikom kamionov, ki množično vozijo iz kamnoloma v Sostrem. Srečevanje z njimi na ozkih cestah je bilo za mene grozljivo. Drugače so odnosi z vaščani dobri. Pomagajo, pridejo tudi s traktorji, če je potrebno. V bistvu živijo s temi prevozi, so kooperativni in ni nesporazumov.

Vsa vozila so opremljena z varnostnimi pasovi in z jahači za tiste otroke, ki morajo še sedeti v njih. V večini se šolarji pripenjajo, se pa najde kakšen, ki se odpne med vožnjo, kar voznik težko opazi. Ponavadi se odzovejo opozorilu, se je pa že zgodilo, da je bilo treba ustaviti. Vendar so otroci na splošno vzgojeni, tako da večjih težav ni.

Dogajajo se tudi defekti s pnevmatikami, zgodila se je že okvara vozila. Gumo zamenjajo vozniki sami, če je kaj drugega, podjetje Borger-gremo takoj pošlje nadomestno vozilo, čemur oni rečejo asistenca. Prednost je, da sta šola in podjetje v bližini, kar daje možnost hitrega posredovanja.

Policija ne izvaja posebnih kontrol glede šolskih prevozov, le nadzor poostrijo na začetku šolskega leta. Takrat so vozniki in vozila pod njihovim drobnogledom.

Otroci voznike dobro poznajo. Vprašam jih, če kdaj skupaj z voznikom rešijo kakšno domačo nalogo. Izdam jim, da imajo voznika, ki ima veliko znanja, zato naj se kar obrne nanj, če bodo imeli težave pri matematiki, fiziki ali pri kakšnem drugem predmetu. Temu je sledil le razposajeni otroški smeh.



Bo tako v bodočnosti?

Šola je trdo delo

Mojca Pajnič Kirn, ravnateljica OŠ Sostro

Šola stoji, ali pade z ravnateljem. V Sostrem ob stari stavbi stoji nova. V obeh je veliko otrok in učiteljev, v vaseh nad mestom še štiri urejene podružnice. Vsako jutro gost promet pred šolami. Včasih tam z učenci klepeta visoka, vitka, urejena, odločna gospa, ravnateljica Mojca Pajnič Kirn. Na dan pogovora v prekrasnih rdečih čevljih z visokimi petami. Jo lahko spregledamo?



Mojca Pajnič Kirn

Zaupati otrokom, jim naložiti odgovornost – zakaj se temu izogibamo? Res je svet drugačen kot pred 30 leti, vendar otroci se v takšnem rodijo in rastejo.

Svet se spreminja, mi z njim pa ne v tolikšni meri in tako hitro kot današnje generacije. Neprestano bdimo nad otroki, moramo jih imeti pod kontrolo, urejati njihova življenja. Ne dovolimo jim niti toliko, da bi sami razčistili manjše nesporazume, otroške prepire med igro ipd. Vsako stvar se tudi takoj opredeli kot nasilje. Vsekakor se moramo ukvarjati s to problematiko, ki je močno prisotna v naših življenjih, vendar jih bomo vseeno morali naučiti prevzemanja odgovornosti, jih pravilno usmerjati, predvsem pa jasno povedati, kaj je prav in kaj ni.

Kakšna je Prijazna šola? Je to šola, v kateri vlada red? So bile pred 10 in več leti nazaj šole neprijazne, dokler se nekdo ni spomnil te »leposlišne« fraze?

To je taka šola, ki da veliko znanja, tudi veliko zahteva, v kateri se otroci počutijo varne. Šola, ki da jasno in realno sliko tako učencem kot staršem. Šola, ki daje možnosti, da se naučimo odgovornosti in spoštovanja do samih sebe in do drugih.

Vsekakor to ni šola, v kateri je vse, kot želijo otroci, v kateri so vsi samo uspešni in je vse samo lepo. Vsi enostavno ne moremo biti najboljši.

Danes otroci lahko dobijo številne informacije iz različnih virov, ki pa niso nujno vse prave. Veliko je napačnih informacij, ki pačijo resničnost sveta okoli njih.

Zakaj danes tako radi uokvirjamo stvari z le-

pimi besedami?

Šola je napor. Pridobivanje znanja, sprejemanje odločitev in prevzemanje odgovornosti je trdo delo. Je to prijaznost? Moramo pa poskrbeti, da otroci vse to pridobijo na primeren način, da jim stopimo nasproti. Ni prijazno, da se ni treba veliko učiti, da se priznanja delijo kar tako, da je vse samo dobro, kar že to je. Nisem zagovornica take šole. Ker to ni resnično življenje.

Katerih svojih učiteljev se najbolj spominjate? Strogih in doslednih. Nisem, ali pa nismo imeli radi učiteljev, ki so delali razlike med nami, so bili nepošteni, so spreminjali svoje odločitve in so bili brez lastnega jaza. Učitelj mora biti trdna avtoriteta. To smo imeli radi. In pa red. Da smo vedeli, pri čem smo. Mislim, da ima večina današnjih otrok ravno taka merila.

Mnogo želja in pričakovanj imajo starši glede dela, ki naj ga opravi šola. Se vam zdi to upravičeno? Ali šola staršem dovolj jasno pove, kaj je njihovo delo in kje se začne njena odgovornost?

Trenutno stanje v naši družbi je, da se vsak spozna na veliko stvari, tudi na šolo in poučevanje. Vendar je to zahtevno delo. Zgodba je povsem drugačna, ko stojiš pred razredom, ko je pred teboj petindvajset različno sposobnih otrok, različnih osebnosti, neenakega znanja, družinskih zgodb, delovnih navad, pričakovanj, stisk ...



Starše je treba informirati, jim prisluhniti in se z njimi odkrito pogovarjati. Jim povedati, da je uspeh njihovega otroka odvisen od skupnega sodelovanja. Če vzgaja le šola, bomo vsi slej ko prej v težavah. Biti moramo enakovredni partnerji v tem procesu. Tako dosežemo medsebojno spoštovanje, ki omogoča konstruktiven dialog. Vedno se vprašajmo, kaj je v ozadju, kakšna je izkušnja, da nek starš reagira neprijemno. Tudi če se zgodi taka situacija, se ne smemo bati spregovoriti o problemu zaradi bojazni pred prijavo inšpekciji ... Zelo nepošteno bi bilo molčati, ali iz tega razloga le hvaliti. Vsakega se moramo upati poklicati in mu povedati, kaj se dogaja z njegovim otrokom. Šola mora biti odprta za sodelovanje s starši, ne sme pa dovoliti, da se nestrokovno vmešavajo v stroko. Ta naj ostane v domeni šole.

Ali nismo starši dvolični? Če si otrok doma zlomi roko, ali poškoduje gleženj, »se to doga-

ja«, kar je navsezadnje res, to je namreč življenje. Če se kaj takega zgodi v šoli, nekateri iz tega naredijo problem, pride do prijav na policijo, celo do tožb.

Pomembno je, da v šoli naredimo vse za varnost učencev. Pa se vseeno zgodi. Tudi takrat moramo poskrbeti za otroka, kolikor je najbolje možno. Ni pa prav, da je šola kar kriva.

Kako živite s krajem?

Dobro sodelujemo. Tudi med počitnicami in prostimi dnevi, če je potrebno. Šola je in mora biti središče dogajanja v kraju. Zato se povezujemo z vsemi društvi, sodelujemo na prireditvah. Tudi krajani za svoje aktivnosti uporabljajo šolske prostore.

»Za oblikovanje otrokove osebnosti smo odgovorni šola in dom, učitelji in starši. Pri tem ima vsak svojo vlogo in težko prevzame vlogo drug drugega. Učitelj otroka uči in ob tem vzgaja, starši pa predvsem vzgajajo in pomagajo pri oblikovanju otrokovih učnih navad.«

Imate organizirane šolske prevoze, pa vendar bi lahko marsikateri otrok pešal do šole, se pripeljal s kolesom. Ni to tudi vzgoja otroka za samostojnost, sprejemanje odločitev in prevzemanje odgovornosti?

Kakor kateri starši dovolijo svojim otrokom. Nekateri so morda preveč zaskrbljeni. Najboljša rešitev bi bila vsekakor izgradnja pločnikov. Kar nekaj učencev se vozi s kolesom v šolo. Na šoli spodbujamo varno udeležbo v prometu pri rednem pouku, pri prometnem krožku, delamo raziskovalne naloge s tega področja, osveščamo starše. Pri prometnem krožku so raziskali, koliko se otroci med vožnjo privezujejo z varnostnim pasom. Ugotovitve so bile katastrofalne. Učenci so po opravljeni raziskavi zjutraj na parkirišču staršem delili listke s prijaznim obvestilom. Odziv je bil dober. Po vsaki akciji je bilo več privezanih otrok. Staršem je bilo namreč nerodno, da bodo pa ravno oni tisti. Enako se je dogajalo s kolesarskimi čeladami. Opažamo, da jih mlajši učenci redno uporabljajo, pri starejših pa se marsikdaj namesto na glavi znajde v nahrbtniku. S takimi akcijami bomo še nadaljevali.

Organizacija šolskih prevozov verjetno ni enostavna. Uskladitev urnikov, prevozov, delo učiteljev, zagotavljanje varnosti?

To je cela logistika. Vozi se več kot polovica otrok. Uskladitev vsega s šolskimi avtobusi, kombiji je zahtevno delo. Predvsem organizacija prevozov po pouku.

Izbira prevoznika? Kolikšna je vaša odgovornost, če kaj ni v redu?

Tega izbere Mestna občina Ljubljana in mi na izbiro nimamo vpliva. Se pa z izbranim prevoznikom in z vozniki sestanemo in pogovorimo. Moram povedati, da imamo dobre in varne

voznike. Kljub temu me pozimi zelo skrbi, če sneži, ali je led na cesti. Velikokrat jih počakam na parkirišču, da se pripeljejo. Take vremenske razmere niso šala. Naši učenci se vozijo iz lepih, a za zimske vozne razmere neugodnih vasi; tudi po gozdnih poteh. Če kdaj pokliče kakšen starš ali kdorkoli drug, ker meni, da je voznik šolskega kombija prehitel ali kaj podobnega, pokličem policijo, da preverijo, kaj je na tem. Biti moramo zelo previdni, da ne bi prišlo do nesreče. Z vozniki smo tudi dogovorjeni, da ni nobenih težav, če bodo učenci zaradi slabih



voznih razmer zamudili pouk, ali jih celo ne bo v šolo, če bodo ocenili, da bi bila vožnja preveč nevarna. Varnost je na prvem mestu. Do sedaj slabih izkušenj nimamo. Učenci pa so kdaj še veseli, če lahko malo zamudijo pouk.

Kdo je dolžan poskrbeti, da otrok varno pride na avtobus in iz avtobusa v šolo? Kaj pa starejši

učenci? So kdaj problematični?

Otroke moramo naučiti vstopanja in izstopanja na avtobus. Učimo jih, da se po parkirišču ne lovijo, ne žogajo, ali počnejo kaj drugega. Odkar smo za vsa vozila, s katerimi se učenci pripeljejo v šolo, uredili krožni promet, poteka vse skupaj še bolj varno in tekoče.

Avtobus ustavlja na parkirišču in dežurstvo poteka do takrat. Učenci do petega razreda, ki so vozači, pa so do odhoda v podaljšanem bivanju, in sicer v eni skupini.

Ali je prometna vzgoja dovolj zastopana v učnih načrtih? Ali je v večji meri odvisna od šole? Te ni nikoli dovolj. Seveda pa največ štejejo izkušnje, zgledi in pogovor o različnih prometnih situacijah. Vsak dan.

Preverjate voznike?

Če prejmemo kakršnokoli obvestilo, da bi bilo lahko nekaj narobe, takoj ukrepamo. Sicer pa so vozniki del našega tima, s čimer so seznanjeni tudi učenci. In zato zelo dobro vedo, da sodelujemo.

Povedati moram, da imamo dobre voznike. Eden je celo naš nekdanji učenec »vozač«.

»Otrok lahko razvije tisto, kar je v njem, v njegovi naravi, zato mu je potrebno ponuditi različne možnosti. Od njega zahtevamo toliko, kolikor zmore. Pomembno je, da ugotovimo, ali se je pri svojem delu dovolj potrudil ali ne. Priznajmo mu uspeh in

ga pohvalimo za njegov trud. Pohvala je največja spodbuda za otrokovo pozitivno samopodobo. Kadar pa ravna narobe, je prav in pošteno, da mu to tudi povemo.«

Se kdaj popeljete z učenci »vozači« in poklepetate z njimi?

Tega pa še nisem naredila. Sem jih pa že večkrat obiskala na postajah, ko čakajo na avtobus, ali pa jih pričakam na parkirišču pred šolo, ko se pripeljejo, ali odpeljejo. To je ob slabem vremenu, pred in po počitnicah, ko so bolj razigrani, da malo poklepetamo. Varnost je na prvem mestu.

Vaši učenci, »vozači«, živijo v prečudoviti pokrajini. Slovenijo imajo tako rekoč na dlani, pred seboj. Pogled jim v jasnem vremenu zaobjame celo Ljubljansko kotlino, vse do Kamniških Alp in Julijcev. Kaj tega prenesejo v šolo?

Prenesejo! Naši otroci so namreč zelo »lušni«. So odprti, simpatični, prijazni, iskreni in strpni. Znajo ceniti čudovito naravo in živeti z njo. Nekaj tega bogastva vsekakor prenesejo s seboj v dolino. K takšnemu odnosu do narave pristopamo tudi ostali. Smo zelo ekološko usmerjeni in naši učenci so skupaj s svojimi mentorji prejeli tudi na tem področju že številna priznanja in nagrade.

Piše: Mira Vidmar
Foto: arhiv šole



BOROVNIŠKI VIADUKT

Ob JZ robu Ljubljanskega barja leži Borovnica, znana po nekdanjem mogočnem železniškem viaduktu (mostu), soteski Pekel in nasadih ameriških borovnic. Žal železniški viadukt ni preživel hudih preizkušenj časa, a zaradi svoje velikosti in mojstrske gradnje še vedno ostaja znamenitost kraja. Sredi naselja stoji edini ohranjeni steber, 21. po vrsti, gledano iz ljubljanske smeri, ki spominja na gradbeno mojstrovino minulega stoletja. Rešila ga je napaka pri vžigu razstreliva in januarja 1922 je bil razglašen za tehniški spomenik. Podoba viadukta je ohranjena v grbu in zastavi občine Borovnica.

21. steber – edini ohranjeni del nekdanjega veličastnega viadukta (vir fotografije: <http://borovnica.si>, 30. 6. 2011)



Borovniški viadukt je bil nekdanji železniški viadukt, zgrajen leta 1856, ki je premostil Borovniško kotlino (dolino Borovniščiце) na železniški progi Dunaj–Ljubljana–Trst. Že takrat je veljal za pravo mojstrovino ne le na omenjeni progi, temveč v celotni Evropi. Dolg je bil 561 metrov, njegovi dvojni loki pa so se dvigali kar 38 metrov visoko. Prvo nadstropje je sestavljalo 22, drugo pa 25 obokov. 24 stebrov, na katerih je slonel, je bilo iz klesanega kamna, oboki pa opečni. Ker je bil zgrajen na močvirnih barjanskih tleh, so stebre postavili na v tla zabite pilote. Tako so v sedmih letih gradnje zabili v močvirna tla kar 4000 hrastovih pilotov, za obokane stebre porabili 31 600 kubičnih metrov obdelanih kamnitih blokov, 31 000 kubičnih metrov lomljenca in približno 5 milijonov opek. Temu primerni so bili tudi stroški gradnje – 2 milijona goldinarjev. Še ena zanimivost: viadukt je bil zgrajen brez cimenta. Lahko si predstavljamo, da je gradnja potekala z nadčloveškimi napori.

Viadukt je načrtoval Carl Ritter von Ghega. Z deli je pričel leta 1850, dokončal pa jih je oktobra 1856. Takrat je čezeni poskusno zapeljal prvi vlak. Omenjeni avstrijski inženir se je proslavil že z izgradnjo železniške proge čez prelaz Semmering, nato pa je bil zadolžen za izgradnjo t.i. kraške železnice od Ljubljane do Trsta. Prve študije za izgradnjo tega železni-

škega odseka segajo že v leto 1844, a šele leta 1849 so pričeli na terenu risati natančen potek trase. Predlagani sta bili dve trasi; inženir Ghega se je odločil za drugo varianto, ki pa jo je močno spremenil: bila je krajša od predlagane, imela je manjše vzpone in spuste in bila je cenejša. Sprva naj bi vodila prek Vrhnike, čemur so se uprli furmani. Takratni trgovski minister Bruck je vztrajal pri prečkanju močvirnatga barja in si tako samovšečno pridobil sloves. Anton Galle, posestnik bistriškega gradu, je v gradnji proge videl tudi rešitev za osuševanje Ljubljanskega barja. Ukaz za gradnjo proge je dal avstrijski cesar Franc Jožef I., najstarejši načrt zanjo, na katerem je bilo narisanih 25 stebrov viadukta, pa je bil narisan 13. 4. 1850.

Gradnja sama je prinesla veliko spremembo v kraj. Borovnica je imela v tistem času približno 50 hiš. Nenadoma se je v njej za več let naselilo veliko število delavcev, predvsem zidarskih mojstrov. Tudi mnogi domačini so prišli za delo pri sami gradnji železnice ali pri družbah, povezanih z njo. Služili so s prevozništvom lesa, kamna, opeke, s prodajo hrane in fizičnim delom na gradbišču. Tuji delavci so stanovali v barakah okrog gradbišča, delovodje in inženirji pri domačinih. Prihajalo je do nesreč, leta 1855 sta razsajala kolera in tifus. Za ureditev higienskih razmer so napeljali poseben vodovod, za pripravo hrane skupno kuhinjo in za pomoč poškodovanim ter bolnim delavcem zdravstveno postajo.

Ob robu doline so postavili temelje viadukta na živo skalo. Na manj mokrih tleh so teren nasipali, v barjanska tla pa so zabili že omenjene hrastove pilote. Kamnite kvadre so vozili iz bližnjih kamnolomov z visokimi vozovi z velikimi kolesi tako, da so med vožnjo viseli pod vozom, dvignjeni od tal. V neposredni bližini gradbišča je bila opekarna. Tehnika gradnje je bila zelo preprosta. Med stebri ni bilo odrov, ampak le mostički, po katerih so hodili delavci.

Kamenje so dvigali z močnim vitlom, pritrjenim na oder iz brun, ki so ga postavili med dvema stebroma. Na vrhu mostu je pri gradnji pomagala tudi živina, ki so ji zavezali oči, da ni imela vrtoglavice (ustno izročilo).

Kljub napovedi, da bo viadukt zgrajen v treh letih, se je gradnja zavlekla na šest let. Proga je bila sprva enotirna, kasneje pa so dodali še drugi tir. Borovnica je bila edina postaja med Ljubljano in Logatcem. Slavnostni dogodek – prihod prvega vlaka v Borovnico – so kraja-

ni obeležili s posaditvijo lipe poleg postajnega poslopja. Novembra istega leta se je v Borovnico z vlakom pripeljal tudi cesar Franc Jožef I. z ženo.

Ob postajnem poslopju so zgradili kurilnico za oskrbovanje doprežnih lokomotiv. Doprežna lokomotiva je potiskala vlak, pogosto do Postojne, in se nato vrnila v Borovnico. Postaja je imela tri tire, okretnico, deponijo za premost, prostor za nasipanje odpadnega pepela, kasneje tudi rezervoar za vodo. Tretji tir je imel tehniko in je bil namenjen nakladanju tovornih vagonov. Uslužbenci na postaji so bili postajni načelnik, prometniki in progovni nadzorniki; večinoma so bili nemško govoreči. Domačini so opravljali le težka fizična dela in šele kasneje prevzemali vodenje postaj, če so opravili strokovno izobraževanje.

Že pred 2. svetovno vojno je bil viadukt v slabem stanju. Desetletja je vanj pronicala voda in razrahljala opeke. Hrastovi piloti so začeli trohneti in objekt se je začel počasi posedati. Zato so morali vlaki čezenj voziti z majhno hitrostjo, in sicer le 5 km/h. Ko pa se je začela vojna, je most doživel nov udarec: umikajoča se vojska stare Jugoslavije je porušila vse pomembnejše železniške objekte in razstrelila tudi del borovniškega mostu. Porušilo se je 7 kolon. Italijanski okupator jih je nadomestil z jekleno konstrukcijo in tako vzpostavil enotirno progo, namenjeno oskrbovanju svojih vojakov. Po kapitulaciji Italije so Nemci zaradi vedno večjega števila letalskih napadov zgradili obvozno progo mimo viadukta. Viadukt je bil zaradi komunikacijske ali oskrbovalne vloge ranljiva tarča zavezniških bomb. Zaradi lege in doline pod njim ga je bilo težko napadati in tudi braniti. Decembra 1944 je nad Borovnico poletelo kar 24 letal, iz katerih je bilo odvrženih 95 450 kilogramskih bomb. Most in njegova okolica sta bila poškodovana, beležili so tudi številne smrtne žrtve. Po osvoboditvi so pričeli graditi novo progo in jo preusmerili na obrobje Borovniške kotline. Poškodovanega viadukta niso obnavljali; do leta 1950 so ga postopoma zrušili. Ob pogledu na njegov edini ohranjeni steber pa si lahko predstavljamo, kako mogočna gradbena mojstrovina je bil.

Cvetka Škof
Viri:

- Peter Bezek: Borovniški viadukt. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 30. 6. 2011
- Petra Zalar: Slavni Borovniški viadukt – nekdanji največji železniški objekt v Srednji Evropi. Dostopno: <http://javor.pef.uni-lj.si>, 30. 6. 2011
- Pregled zgodovine Borovniškega viadukta. Dostopno: <http://www.borovnica.eu>, 30. 6. 2011
- Borovniški viadukt. Dostopno: <http://dronyx.wordpress.com>, 30. 6. 2011



Načrt za Borovniški viadukt

(vir slike: <http://www.borovnica.eu>, 30. 6. 2011)



Borovniški viadukt z jekleno konstrukcijo, kot so ga leta 1941 obnovili Italijani
(vir fotografije: <http://www.javor.ped.uni-lj.si>, 30.6.2011)



Borovniški viadukt leta 1930
(vir fotografije: <http://www.muzej-nz.si>, 30.6.2011)

PRIREDITEV OB ZAKLJUČKU PREVENTIVNE AKCIJE VARNO S KOLESOM V PROMETU

Dne 22. 6. 2011 se je uspešno zaključila akcija Varno s kolesom v prometu, ki sta jo izvedli Mestna občina Ljubljana pod pokroviteljstvom župana Zorana Jankoviča in Policijska uprava Ljubljana pod pokroviteljstvom direktorja mag. Stanislava Vrečarja. Dogodek je potekal na Postaji prometne policije Ljubljana, Grič 56, med 9.30 in 11.00 uro. Udeležilo se ga je okoli 250 otrok 5. razredov osnovnih šol, ki so sodelovali v literarnem in likovnem natečaju.

Namen preventivne akcije je bil opozoriti otroke na nevarnosti, ki prežijo nanje na cestah in predstaviti pravilno obnašanje v prometu, saj so otroci zelo ranljivi udeleženci v prometu.

Poleg nagrajencev so se zaključne prireditve udeležili njihovi sošolci, učitelji, ravnatelji šol, iz katerih so prispela nagrajena dela in drugi vabljeni gostje.

V okviru omenjene akcije je potekal likovni in literarni natečaj, v katerega so se vključile ljubljanske osnovne šole. Najboljša izbrana dela so osnovne šole poslale na Mestno občino Ljubljana, kjer je posebna komisija, sestavljena iz predstavnikov Mestne občine Ljubljana, Policijske uprave Ljubljana in strokovne javnosti izbrala najboljša prispela dela.

Člani komisije so bili presenečeni nad kakovostjo vseh prispelih spisov, zato je bila odločitev za najboljšo težka.

Po pozdravnem nagovoru dramskega igralca Romana Kočarja, ki je kot moderator vodil celoten dogodek, sta vabljeni pozdravila direktor policijske uprave Ljubljana mag. Stanislav Vrečar in župan Mestne občine Ljubljana Zoran Jankovič, ki sta v nadaljevanju tudi podelila nagrade in priznanja najboljšim učencem in njihovim mentorjem.

Prva nagrada v obeh kategorijah je bila kolesarska čelada, druga nagrada je bil CD z naslovom S kolesom v šolo, tretja nagrada pa je bila igračka policist medvedek, oblečen v policijsko uniformo.

Za vse ostale povabljene otroke in njihove spremljevalce so bila v posebnih vrečkah pripravljena majhna darila z malico in brošurami. Po podelitvi nagrad so se otroci seznanili z delom policistov (policijski konji, službeni psi, motorji ...), reševalcev, mestnih redarjev in gasilcev, ki so predstavili svoja vozila in opremo.

Celotna prireditev je potekala uspešno, kar je potrjevalo navdušenje otrok ob ogledu pripravljene programa.

**Pripravil Ivan Mezek inšpektor
Sektorja uniformirane policije
Policijske uprave Ljubljana**

Fotografije: Miha Fras



I. KATEGORIJA - LIKOVNA DELA

MESTO	Ime in priimek	OSNOVNA ŠOLA	MENTOR/ICA	Naslov izdelka
1.	Neža Klančar 5. b	OŠ Bežigrad		Kolesarka
2.	Nika Dermota 5. a	OŠ NH Maksa Pečarja	Gabrijela Piletič	Varno s kolesom
3.	Aleksandar Spasić OVI 4	ZUIM Janeza Levca - Dečkova	Mateja Breznar	Varno s kolesom

II. KATEGORIJA – LITERARNI DEL

MESTO	Ime in priimek	OSNOVNA ŠOLA	MENTOR / ICA	
1.	Klemen Grčar 5. b	OŠ Drago-melj		Pesem za ko-lesarje
2.	Olin Zalar 5. b	OŠ Toneta Čufarja	Lea Lenček	S kolesom v šolo
3.	Lara Krajncič 5. b	OŠ Toneta Čufarja	Lea Lenček	Varno s kolesom



0,0 ŠOFER TREZNA ODLOČITEV

Alkohol, prepovedane droge, življenjski stil mladih – je le nekaj najpogostejših razlogov za najhujše prometne nesreče, v katerih mladi izgubijo svoja življenja, ali utrpijo hude telesne poškodbe.

Vzroki in ciljna skupina, ki sami po sebi pomenijo skupen problem, na drugi strani so tudi poseben izziv za celotno EU. Slovenija pri tem ni nobena izjema.

Po podatkih policije so mladi vozniki glede na udeležbo v prometu najpogostejši povzročitelji prometnih nesreč in skupaj s potniki v osebnih avtomobilih tudi najpogostejše žrtve.

Mladi v obdobju med 18. in 20. letom povzročijo dva do štirikrat več prometnih nesreč pod vplivom alkohola kot ljudje, ki so starejši od 40 let. Mladi so najpogostejše žrtve prometnih nesreč ob petkih, sobotah in nedeljah med 18. uro in 4. uro zjutraj.

Skladno z izdelanim projektom je v času od petka 10. junija do sobote 11. junija 2011 potekala akcija 0,0 šofer, trezna odločitev.

Nosilec akcije je bila Javna agencija RS za var-



nost prometa v sodelovanju z Zavodom Varna pot, Policijo, Ljubljanskim potniškim prometom, Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, organizacijo DrogArt in Porsche Slovenija.

Aktivnosti so potekale v nočnih lokalih v petek, dne 10. junija, in v soboto, dne 11. junija, in sicer v petih nočnih lokalih ljubljanske in podravske regije med 21. in 5. uro. V Ljubljani so bili izbrani lokali Sputnik in Na Balanci in v Mariboru Klub KMŠ in Športni park Ribičija in na Ptuj Bar Saš.

Akcijo so podprli tudi znani Slovenci z lastnim zgledom in obiskom.

Osnovni namen projekta je bil spodbujanje primernega odnosa in odgovornosti do prometne varnosti, zlasti med mladimi udeleženci

v prometu. Mladi – študenti demonstratorji, ki sodelujejo v projektu, seznanjajo svoje vrstnike o pomenu odnosa do alkohola, prepovedanih drog in ostalih substanc, odgovornega ravnanja v prometu, še posebej ko prevzamejo vlogo voznika.

Projekt je bil še posebej namenjen mladim, ki predstavljajo posebno rizično skupino v prometu zaradi njihovega »life-styla«. Aktivnosti so zaradi tega osredotočene prav na mesta, kjer se najpogostejše združujejo mladi (gostilne, diskoteke, pubi, fakultete, srednje šole ...)

V preventivni akciji je sodelovalo 343 voznikov. Pri 88 % sodelujočih voznikov je alkokotest pokazal, da so za volan odšli trezni (napihali so 0,0 mg/l ali manj kot zakonsko dovoljenih 0,24 mg/l).



Prvi večer je v akciji sodelovalo 155 voznikov, med katerimi je pri 86 % alkotest pokazal rezultat 0,0 ali manj kot dovoljenih 0,24 mg alkohola/liter izdihanega zraka (= 0,5 promilov). Drugi večer je sodelovali 188 voznikov, med katerimi je pri 90 % alkotest pokazal rezultat 0,0 ali manj kot dovoljenih 0,24 mg alkohola/liter izdihanega zraka. Velika večina voznikov je tako domov odšlo treznih in so v prometu ravnali odgovorno! V spodbudo in pohvalo so vsi prejeli darilce!

Rezultati alkotestov po krajih (Tabela prikazuje deleže sodelujočih glede na rezultat alkotesta.)

Kraj	0,0–0,23 mg/l	0,24 mg/l	več kot 0,24 mg/l
Ljubljana	89 % (89 % in 89 %)*	0 %	11 % (11 % in 11 %)*
Maribor	85 % (83 % in 86 %)*	0 %	15 % (17 % in 14 %)*
Ptuj	97 % (100 % in 92 %)*	0 %	3 % (0 % in 8 %)*
SKUPAJ	88 % (86 % in 89 %)*	0 %	12 % (14 % in 11 %)*

* Rezultati v oklepajih so podatki za posamezen večer (najprej je naveden podatek za petek, nato za soboto).



Prav nobenemu od voznikov ni alkotest pokazal mejne vrednosti alkohola v izdihanem zraku (0,24g alkohola/liter izdihanega zraka ali 0,5 promila).

12 % sodelujočih voznikov (14 % voznikov v prvem večeru in 10 % voznikov v drugem večeru) je prekršilo dano obljubo, da bodo za volan sedli trezni, saj so napihali preveč.

Voznike smo pozvali, naj pustijo avtomobil pred lokalom in pokličejo taksi, odidejo z avtobusom, ali prepustijo ključ avtomobila prijatelju, ki je trezen.

V večini so vozniki prisluhnili, obljubili, da bodo upoštevali naše nasvete in se strinjali, da je varnost v prometu nekaj, kar zadeva nas vse.

Zavod Varna pot je kot glavni nosilec v akciji izvajal tudi anketo o odnosu mladih do alkohola in prepovedanih substanc v povezavi z udeležbo v cestnem prometu. Ankete so udeleženci izpolnjevali v omenjenih lokalih in nočnih klubih, k reševanju so voznike pozivali tudi demonstratorji v Patruljah 0,0 Šofer, prav tako je bilo ankete mogoče reševati prek spleta (spletne strani sodelujočih organizacij, Facebook profila Zavoda Varna pot in Izberi sam, uporabniki storitve Aftertaxi), svoje člane, simpatizerje in druge pa so organizacije povabile k sodelovanju tudi prek elektronske pošte.

• 23 % (24 % in 22 %)* anketiranih voznikov je že bilo udeleženi v hujši prometnih

nesreči.

• Med tistimi, ki so bili udeleženi v prometnih nesreči, jih je 15 % (18 % in 13 %) odgovorilo, da je bil pri tej nesreči VZROK ALKOHOL.

• 55 % (54 % in 55 %)* anketiranih voznikov je že vozilo pod vplivom alkohola.

• 38 % (35 % in 40 %)* anketiranih voznikov je že ustavila policija, ko so vozili pod vplivom alkohola.

• 13 % (11 % in 15 %)* voznikov, ki jih je policija že ustavila, so za tem zopet sedli za volan vinjeni.

• Voznike smo povprašali tudi, katera starostna skupina se jim zdi pri problematiki vožnje pod vplivom alkohola najbolj rizična. Večina voznikov je odgovorila, da je najbolj rizična skupina v starosti med 18–21 let.

• Čeprav je več kot polovica anketiranih voznikov že vozila pod vplivom alkohola, pa se kar 87 % (85 % in 88 %)* le-teh strinja, da volan in alkohol ne gresta skupaj.

• 83 % (83 % in 83 %)* anketirancev tudi podpira aktivnosti proti vožnji pod vplivom alkohola.

* Rezultati v oklepajih so podatki za posamezen večer (najprej je naveden podatek za petek, nato za soboto).

Aktivnosti so izvajali tudi s patruljo, študentje demonstratorji so obiskovali mesta, kjer se mladi zadržujejo z namenom pitja alkoholnih pijač. Predstavili so jim preventivno akcijo in



jih pozvali k treznemu in odgovornemu ravnanju v prometu. Prav tako so preverjali vinjenost voznikov in jim v primeru vinjenosti podelili posebno zapestnico, s katero so se lahko brezplačno peljali domov z Ljubljanskim javnim avtobusnim prevozom. Tisti vozniki, ki niso bili opiti, so bili nagrajeni s praktičnimi nagradami.

Policisti so v sklopu akcije izvajali poostrene nadzore prometa po metodologiji promil, preizkuse alkoholiziranosti pa so odredili tudi pri rednem opravljanju nalog, v vseh postopkih s kršitelji v cestnem prometu.

V projekt so bili vključeni tudi terenski delavci in prostovoljci Združenja DrogArt, ki so skupaj s policisti na terenu informirali voznike o vplivu alkohola na psihofizične sposobnosti za vožnjo in predvidene globe za vožnjo pod vplivom alkohola in drugih psihoaktivnih snovi. Vozniki, ki so vozili brez prisotnosti alkohola v izdihanem zraku, so za spodbudo prejeli obešek za ključ Furam 0,0.

Akcija 0,0 Šofer je nedvomno prispevala k celovitemu osveščanju javnosti o problematiki alkohola v prometu in družbi ter zagotavljanju preventivnega ravnanja mladih in ostalih udeležencev v cestnem prometu. Projekt je nedvomno korak k zastavljenim ciljem evropskega akcijskega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa do leta 2020.

0,0 Šofer predstavlja sinergijsko delo med pobudnikom akcije Javno agencijo RS za varnost cestnega prometa, dela policije in preventivnega vložka nevladnih organizacij.

Cilji akcije nedvomno sledijo ciljem Resolucije nacionalnega programa varnosti cestnega prometa Republike Slovenije do leta 2011. Namen in cilji projekta so skladni s poslanstvom in programom Evropskega združenja žrtev prometnih nesreč (FEVR), Evropske listine o varnosti cestnega prometa, katerega aktivni član in podpisnik je tudi Zavod Varna pot.

Sodelovanje v projektu je pomenilo za vsako sodelujočo organizacijo ali posameznika aktivno in širšo družbeno podporo preventivno-izobraževalnim vsebinam, zagotavljanju aktivnosti in ciljev večje prometne varnosti, zdravstvenega varstva, zmanjšanja poškodb in smrti v prometnih nesrečah ter seveda zmanjšanju finančnega bremena države in posameznikov zaradi poškodb, bolezni kot posledice prometnih nesreč, bolniških dni zaposlenih oseb ter dolgotrajnih zdravljenj.

Anketo je v obeh dneh izpolnilo 565 oseb (282 oseb prvi dan in 283 drugi dan).

	Prvi dan	Drugi dan
Povprečna starost udeleženca	26 let	27 let
Povprečno št. let voznškega izpita udeležencev	8 let	9 let



Tajnik Zvone Milkovič

Povzeto po poročilo Zavoda Varna pot

OTROŠKI KOTIČEK



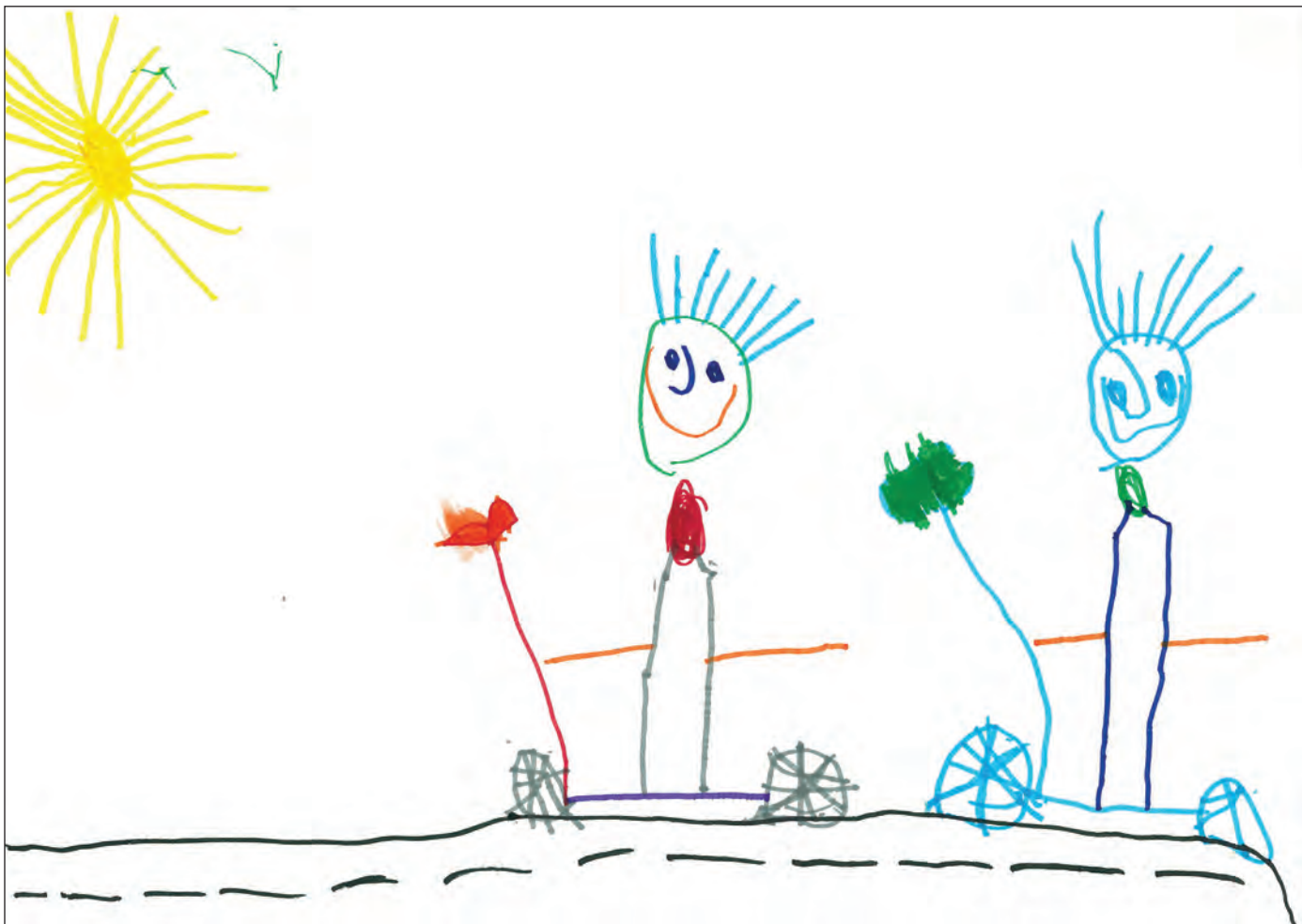
Trina Štolfa, 5let



Tina Oberčan, 5let in pol



David Gorenc, 5let



Matic Dečman, 5let



Julija Jelinčič, 5let in pol



Mija Štupica, 5let



Taja Peruinšek, 5let



Oskar Franc, 5let in pol

DONATORJI

ADACATA Programska oprema d.o.o.
ADRIATIC SLOVENICA Zavarovalniška družba d.d.
AGROKOR d.o.o.
AVTOTEHNA VIS d.o.o.
BTC d.d.
BUTAN PLIN d.d.
C & G d.o.o.
CESTNO PODJETJE LJUBLJANA d.d.
DEBITEL TELEKOMUNIKACIJE d.d.
D.S.U. d.o.o.
ELEKTRO SLOVENIJA d.o.o.
ENERGETIKA d.o.o.
FAKTOR BANKA d.d.
GLOBTRADE d.o.o. LJUBLJANA
GOZD LJUBLJANA d.d.
IMP d.d.
IMPAKTA HOLDING d.o.o.
ISKRA SISTEMI d.d.
IZOTEH d.o.o.
JP LJUBLJANSKA PARKIRIŠČE IN TRŽNICE d.o.o.
JP VODOVOD KANALIZACIJA d.o.o.
JULON d.d.
KOTO d.d.
LITOSTROJ JEKLO d.o.o.
MAGISTRAT INTERNATIONAL d.d.
MCDONALDS SLOVENIJA d.o.o.
MDM d.o.o.
METRONIK d.o.o.
PETROL d.d.
S & T Slovenija d.d.
SALBATRING ENERGIJA d.o.o.
SHELL ADRIA d.o.o.
TELEKOM SLOVENIJE
TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA d.o.o.
TOYOTA CENTER LJUBLJANA d.o.o.
ŽALE d.o.o.





Internet je doma marsikje.

Priklopite se prek Mobitelovega omrežja z Instant Internetom.



Presenečeni boste, **kje vse lahko uporabljate internet**. Zagotovite si hitro in nemoteno uporabo vseh vsebin, ki jih ponuja svetovni splet, z USB-modemom **ZTE MF668 za 1€**** v paketu **Internet neomejeno** ali s prenosnikom **Lenovo IdeaPad S10-3 za 1€***** v paketu **Internet neomejeno Premium**.

** Omrežje Mobitel HSPA+ omogoča teoretično hitrost prenosa podatkov do 21,6 Mbit/s v smeri k uporabniku (HSDPA) in do 5,76 Mbit/s v smeri od uporabnika (HSUPA). Dejanske dosežene hitrosti so manjše od teoretičnih in so odvisne od kalibracije različnega signala, prevosa in marše. Velja princip pravilne uporabe storitev prenosa podatkov, kot je opredeljeno v Splošnih pogojih uporabe. Za paketa Internet neomejeno in Internet neomejeno Premium je meja za uveljavljanje principa pravične uporabe 20 GB prenesenih podatkov znotaj povprečnega obračunskega obdobja. Po preseženi meji 20 GB v omrežju Mobitel se hitrost prenosa podatkov omeji na 384 kbit/s v smeri od uporabnika in 64 kbit/s v smeri k uporabniku. Z naslednjim obračunskim obdobjem se ponovno vzpostavi običajna hitrost prenosa podatkov, kot jo zagotavlja Telekom Slovenija, d. d.
*** Akcijska ponudba velja ob sklenitvi/podpisovanju naročniškega razmerja za storitve Mobitel s paketom Internet neomejeno Premium za 24 mesecev. Velja za vse, ki nimate veljavnega aneksa GSM št. 8/2005 oz. GSM št. 8/2009. Povzeta ali aneksa UMTS št. 14/2005 oz. UMTS št. 14/2009. Povzeta ali samostojnih aneksov GSM št. 16/2009 oz. GSM št. 16/2009. Povzeta (24 mesecev) ali UMTS št. 17/2010 (24 mesecev) ali UMTS št. 18/2011 (24 mesecev), in upoštevajte ostale pogoje.
**** Akcijska ponudba velja ob sklenitvi/podpisovanju naročniškega razmerja za storitve Mobitel s paketom Internet neomejeno Premium za 24 mesecev. Velja za vse, ki nimate veljavnega aneksa GSM št. 8/2005 oz. GSM št. 8/2009. Povzeta ali aneksa UMTS št. 14/2005 oz. UMTS št. 14/2009. Povzeta ali samostojnih aneksov GSM št. 16/2009 oz. GSM št. 16/2009. Povzeta (24 mesecev) ali UMTS št. 17/2010 (24 mesecev) ali UMTS št. 18/2011 (24 mesecev), in upoštevajte ostale pogoje.
Dane veljajo DDV, sila so simbolične. Družba Telekom Slovenija, d. d., si pridržuje pravico do spremembe cen in pogojev. Za dodatne informacije, cenik pogovorov in sklopi ter ostale pogoje v naročniških paketih obiščite spletno stran www.mobitel.si ali pokličite Center za pomoč uporabnikom na 043 700 700 ali 080 80 00.



WWW.MOBTEL.SI