

Varna pot



Vozimo pametno!



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



Kazalo

POSVET – SEMINAR ZA MENTORJE PROMETNE VZGOJE NA OSNOVNIH ŠOLAH OB ZAČETKU ŠOLSKEGA LETA 2011/2012	3
VARNA POT V ŠOLO	4
TRAKTOR JE VOZILO ZA ENEGA	6
ZGODOVINA OTROŠKIH VOZIČKOV	8
DRUGA MESTNA VAJA EKIP PRVE POMOČI IN EKIP PRVE IN NUJNE MEDICINSKE POMOČI	9
ODSEVNI TELOVNIKI ZA OTROŠKE KOTIČKE V VRTCIIH	10
ŽAMETNE VRTNICE	11
PROMETNA VZGOJA OTROK	13
PROMETNI DAN NA OŠ BEŽIGRAD	14
VARNO NA SPREHOD	16
NA PRAGU NAŠEGA MESTA	17
EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI OD 16. DO 22. SEPTEMBRA IN DAN BREZ AVTOMOBILA DNE 22. SEPTEMBRA 2011 – TEDEN BREZ AVTOMOBILA Z OSREDNJO TEMO »POTUJMO DRUGAČE«	19
DIHAM PLES ČEZ ŠUŠTARSKI MOST	22
ZAČETEK AKCIJ PASAVČEK IN BODI PREVIDEN – 2011/2012	23
6. OTROŠKI BAZAR OD 8. DO 11. SEPTEMBRA 2011	24
OTROŠKI KOTIČEK	25
DONATORJI	27

OPRAVIČILO

V prejšnji številki glasila Varna pot v rubriki Otroški kotiček je bilo pomotoma izpuščeno ime mentorice risbic otrok iz Vrta Ciciban, enota Pastirčki. To je vzgojiteljica Mojca Erjavec. Za napako se ji opravičujemo.

OPRAVIČILO

V prejšnji številki glasila Varna pot je bilo pomotoma izpuščeno ime avtorice članka Ljubljana je najlepše mesto na svetu, ki je Mira Vidmar, za kar se ji opravičujemo.

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/mestnaobcina/publikacijeMOL

ISSN 1580-6995

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

Spoštovani!

Na cesti je manj kolesarjev, motoristi so motorje pospravili, avtomobili dobivajo novo obutev, ker se je podaljšano poletje nepreklicno končalo. Ko bi se le lahko besede *nepreklicno končalo* uporabile v zvezi s prometnimi nesrečami in njihovimi posledicami! Ko bi vsaj lahko rekli, da je letos bistveno manj nesreč, manj poškodovanih in manj mrtvih na cestah. Ne gre in ne gre nam, Slovencem, na tem področju. Ne pomaga nič: ne varnejši avtomobili, boljše ceste in visoke kazni. Učinkov zadnjih sprememb kaznovalne politike, torej drastičnih zvišanj kazni, se še ne da izmeriti, dvomim pa, da nas bo ta sistem vsaj približal viziji nič.

Kaznovanje da, ampak smiselno. Na gradbišču avtoceste, kjer je malo pred njim postavljen znak prepovedano prehitevanje, ne pa znak za vključevanje po sistemu zadrge, nima pravega učinka, četudi si vozil 10 kilometrov na uro več (kar ni prav), kot je dovoljeno. V takih primerih bi kdaj pa kdaj prijazno opozorilo verjetno zaleгло.

Nedolgo nazaj je bila v eni izmed dnevno-informativnih oddaj poveda-

no, da se pri nas največ nesreč zgodi ravno na cestninskih postajah (zakaj sploh tam še stojijo?!). Verjetno moramo verjeti informacijam, ki so objavljene v oddaji, ki jo gleda velika število Slovencev. Jaz sem glede tega podatka še vedno malo nejeverna. Vsak dan se peljem v službo in domov skozi to neupravičeno oviro na avtocesti, pa se ne spomnim nesreč. Merjenje hitrosti na tem mestu pa je zvezda stalnica. Zakaj? To dvojje ne gre skupaj. Seveda se tam ne vozim štiriindvajset ur na dan, komu pa se zagotovo zgodi. Koliko je bilo na teh postajah hudih nesreč v zadnjih petih letih?

Ve, ali vsaj predvideva se, da se število prometnih nesreč predvsem zmanjša z visoko kulturo ljudi, naroda. Takrat kazni nimajo velikega pomena. Takrat si »in«, če spoštuješ pravila in dogovore, če ne kratiš pravic drugih, če so tvoja dejanja odgovorna do sebe in okolice. S takim vedenjem kot človek pridobivaš na vrednosti. Zato nujno čim bolj zgodaj, neprekinjeno in kakovostno izobraževati in vzgajati otroke za take ljudi. Tudi z denarjem »pobranim« na prej omejenih točkah.

Varno pot vam želim!

Mira Vidmar

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.

Glasilo VARNA POT

Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Boris Makoter
Zvone Milkovič
Cvetka Škof
Mira Vidmar

Odgovorni urednik

Zvone Milkovič

Lektorica

Vanda Bedenk

Tehnično urejanje in oblikovanje

PANCOPY printstudio zanj Igor Kogelnik

Tisk

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

Naklada

600 izvodov

POSVET – SEMINAR ZA MENTORJE PROMETNE VZGOJE NA OSNOVNIH ŠOLAH OB ZAČETKU ŠOLSKEGA LETA 2011/2012

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je organiziral posvet – seminar za mentorje prometne vzgoje 26.8.2011, ki je bil namenjen začetku novega šolskega leta.

Teme seminarja so bile:

- Varna pot v šolo – začetek šolskega leta
- Šolska prometna služba – prostovoljci
- Akcija mentor
- Aktivnosti do konca leta

Varna pot v šolo

Pri predstavitvi varne poti v šolo so bile posredovane aktivnosti, ki so se izvajale pred začetkom šolskega leta s strani SPV-CP MOL, in sicer:

Dopis šolam v drugi polovici julija, v katerem smo predlagali da se preverijo, skupaj s Policijsko upravo, nevarna mesta, izobešijo letake in plakate, razdelijo brošure Prve koraki v svetu prometa, določijo lokacijo triopana, predstavijo načrte varnih poti staršem in učencem, preverijo šolske prevoze, ugotovijo možnosti sodelovanja prostovoljcev (staršev, starih staršev).

S strani Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu bo zagotovljeno od 1.9. do 9.9. varovanje s prostovoljci ZŠAM Dolomiti; izdelanih je bilo 200 plakatov 100 x 70 za oglaševalska mesta Snage, 150 trikotnikov na opralonu za šole, 150 plakatov opralon za šole, 17 transparentov za izobešanje na vpadnicah, 60 obešank za izobešanje na drogovi javne razsvetljave, 200 City light plakatov za vitrine na postajališčih LPP, 80 trioponov je že na šolah, osnovne šole lahko dobijo še dodatne triopane za nevarna mesta, rumene rutice v Cicibanu skupaj z zavarovalnico in kresničke s strani donatorjev za vsakega prvošolca in za druge razrede.

Prosili smo osnovne šole za dopolnitve načrtov varnih poti z novimi podatki in situacijami, da lahko izdelamo nove načrte. Odziv šol je bil slab, zato smo ponovno na to opozorili na posvetu.

Za opise nevarnih mest osnovne šole prosimo že nekaj let zapored; nekatere šole so to uspešno opravile, večina pa ne; podatke zbiramo na SPV CP ali OPVI.

Pregled trase šolskega prevoza in postajališč ter njihova ustrezna označitev z znaki je stalna naloga šole, prevoznika, OPVI, OGD in SPV CP; če niso označbe ustrezne, o tem obvestiti SPVCP.

Načrt varnih poti je objavljen na portalu MOL in straneh osnovnih šol. Kljub temu smo predlagali, da šole izdelajo izris načrta na formatu papirja cca A1 za izobešanje na

vidnem mestu v šoli, oz. zaprosijo, da jim pri tem pomagamo.

MOL je vključena v Evropski projekt CIVITAS Elan z ukrepom varne šolske poti. Osnovne šole smo prosili, da pri pregledu



du načrtov na portalu pregledajo še posebej natančno nevarna mesta na šolski poti. Nevarna mesta, ki bodo ostala še naprej v načrtu, je potrebno pisno obrazložiti; ta so označena s trikotnikom, ki bo dodatno šifriran. Pri ugotavljanju nevarnega mesta se bo na portalu s klikom na trikotnik oz. nevarno mesto odprlo okno, kjer bo natančno napisano, zakaj je mesto nevarno.

Opis nevarnega mesta je informacija o izogibanju le-tega oz. opozorilu o pravilnem ravnanju predvsem pa informacija za MOL Mestno upravo, da nevarno mesto odpravi oz. ga preuredi tako, da bo s prometno signalizacijo zagotovljeno otrokom varno prihajanje v šolo in domov.

Podatke bo obdelal in vnesel na portal Ljubljanski urbanistični zavod. Podatke, v zvezi z nevarnimi mesti s strani šol, pričakujemo do konca leta 2011, za dodatne informacije pa se šole obrnejo na Oddelek za predšolsko vzgojo in izobraževanje. Informacije dobijo tudi na SPVCP MOL.

Stalna šolska prometna služba

Mestna občina Ljubljana je vključena v Evropski projekt CIVITAS ELAN, v njem tudi ukrep varna pot v šolo-delovanje prostovoljcev na lokalni ravni. V zvezi s tem

spodbujanje šolske prometne službe v osnovnih šolah v okviru stalne šolske prometne službe, ki je med drugimi v pomoč učencem na poti v šolo in domov. Projekt trenutno poteka na dveh osnovnih šolah, Vič in Narodnega heroja Maksa Pečarja. Začetek projekta je ob začetku novega šolskega leta 2011/2012

Oprema prostovoljca stalne šolske prometne službe je odsevni telovnik z vdelenimi odsevnimi trakovi, znak ustavi na 2-metrskem drogu, pelerina ob slabem vremenu, oz. zimsko dobro vidno dežno oblacilo. Opremo je zagotavljal SPVCP MOL, Civitas Elan, Javna agencija RS za varnost prometa in nekateri donatorji. Stalna šolska prometna služba deluje vsaj s po dveh prostovoljcem na vsaki osnovni šoli. Pomoč prostovoljcev je bila do sedaj iz vrst ZŠAM Dolomiti do vključitve staršev, starih staršev, društev upokojencev in drugih, pripravljenih na sodelovanje.

Na posvetu smo prosili mentorje in osnovne šole za predstavitev projekta na roditeljskih sestankih, svetu šole, svetu staršev in domovih starejših, društvih, združenjih, ki delujejo v šolskem okolišu.



Spodbudili smo šole, da z apelom-pozivom staršem, starim staršem, upokojencem, članom društev in združenj povabijo lete, za aktivno sodelovanje v projektu – šolski prometni službi kot prostovoljci, saj je osnovni namen projekta vključitev staršev, starih staršev in ostalih, ki so pripravljeni pomagati otrokom, zlasti najmlajšim.

Opozorili smo na slab odziv s strani staršev, starih staršev in ostalih; ni bilo pripravljenosti razen posameznih vprašanj, kaj pomeni sodelovanje v šolski prometni službi; pri tem so bili različni pogledi na prostovoljce; težave s poznavanjem področja in vezanost na daljše časovno obdobje.

Predstavitev šolske prometne službe na OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja je podala pomočnica ravnateljice in vodja projekta mag. Alenka Velkavrh kot primer dobre prakse.

Akcija mentor

Na posvetu smo predstavili tradicionalno akcijo mentor-strokovno potovanje v zglédno urejeno prometno središče. Zaradi zaostrene gospodarske situacije se predlaga potovanje v bližnjo sosesčino, pričakujemo še predloge mentorjev. Potovanje se izvede predvidoma konec marca in v začetku aprila naslednje leto skladno s programom in proračunskimi sredstvi.

Aktivnosti do konca leta 2011

Predstavljene so bile aktivnosti, v katerih do konca leta pričakujemo sodelovanje osnovnih šol, in sicer v akcijah: ETM in DBA, prispevki za glasilo Varna pot, urejanje prometa pred osnovnimi šolami, sodelovanje na otroškem bazarju, prometni dnevi na osnovnih šolah, sodelovanje v delavnicah za mladostnike – osnovne in srednje šole, sodelovanje v akcijah Javne agencije RS za varnost prometa – Pasavček, Bodi previden, Hitrost, Alkohol in Ulice otrokom.

Tajnik: Zvone Milkovič



VARNA POT V ŠOLO

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL že vrsto let, skupaj s svojimi stalnimi sodelavci, skrbi za organizacijo in izvedbo aktivnosti prostovoljcev. To so organizirane skupine staršev, ustanov, društev in drugih organizacij, ki spremljajo otroke na poti v šolo. Pri tem je še posebej pomembno, da morajo imeti otroci 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.

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. Dokler tega še ne zmorejo, pa jih morajo še spremljati ali jim zagotoviti spremstvo v prometu tudi na šolskih poteh.

Osnovne šole vsako leto pred začetkom pouka pregledajo šolske poti, prometno situacijo v njihovem okolišu ter na podlagi ugotovitev izvedejo vse potrebno za večjo varnost otrok. Predlagajo MOL MU obnovo prometne signalizacije, različne tehnične ukrepe za umirjanje prometa, odstranjevanje ovir za dobro preglednost v križiščih in pred prehodi za pešce ter druge tehnične ukrepe za večjo varnost učencev.

Starše bi morali spodbujati, da v vseh primerih, ko bi otrok lahko prihajal v šolo peš ali s kolesom, v spremstvu ali kasneje sam, otroka pripravijo na tak način prihoda, ki je ne samo bolj zdrav ampak rešuje tudi marsikateri problem začasnega parkiranja ob šolah ter jutranje gneče in ogrožanja otrok pred osnovno šolo. Spod-

bujanje hoje je pomembno tako z vidika varnosti v prometu, saj mora otrok vaditi varno sodelovanje v prometu kot pešec ter pridobiti ustrezne izkušnje, da bo lahko nato varno sodeloval v prometu kot kolesar ali voznik ter bil strpen do šibkejših udeležencev v prometu. Seveda pa je spodbujanje hoje pomembno tudi za stalno telesno dejavnost in fizično zmogljivost ter prispeva k večjemu zdravju otrok in kasneje odraslih.

Tudi letos smo v sodelovanju z Zavarovalnico Triglav zagotovili vsem prvošolčkom rumene rutice, simbol začetnikov v pro-

metu, ki je po Zakonu o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), obvezna za otroke v prvem in drugem razredu osnovne šole. Prav tako smo poskrbeli za kresničke in odsevne trakove, s katerimi so otroci v cestnem prometu bolj vidni in zato tudi bolj opazni.

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 šol. S svojim delom pomagajo policiji pri zagotavljanju večje stopnje varnosti otrok na cesti.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL že vrsto let, skupaj s svojimi stalnimi sodelavci, skrbi za organizacijo in izvedbo aktivnosti prostovoljcev. To so organizirane skupine staršev, ustanov, društev in drugih organizacij, ki spremljajo otroke na poti v šolo. Pri tem je še posebej pomembno, da morajo imeti otroci 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.



Delo prostovoljcev urejata Zakon o pravi-
lih cestnega prometa, ki omogoča takšno
organiziranost, in Pravilnik o prometni si-
gnalizaciji in opremi na javnih cestah, ki
določa opremo.

V sklopu Evropskega projekta CIVITAS
Elan nadaljujemo letos v Ljubljani šolsko
prometno službo skozi celo šolsko leto na
dveh izbranih osnovnih šolah: OŠ Vič in
OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja.

Prostovoljce – stalno šolsko prometno
službo smo do sedaj zagotavljali iz vrst
Združenja šoferjev in avtomobilnikov Do-
lomiti in zadnje leto iz vrst starih staršev.
Želimo in pričakujemo sodelovanje star-
šev, starih staršev, članov društev in zdru-
ženj s področja MOL.



Svet za preventivo in vzgojo v prometu
MOL si prizadeva za čimprejšnje uvaja-
nje območij umirjenega prometa v bližini
osnovnih šol in vrtcev, na katerih je otro-
ška igra dovoljena, zato morajo biti vozniki
še posebno pozorni. Prednost na tem ob-
močju imajo pešci, hitrost vozil pa ne sme
presegati hitrosti pešca oz. 10km/h. Ob-
močje umirjenega prometa je Mestna ob-
čina Ljubljana doslej uredila že pred na-
slednjimi osnovnimi šolami: Ketteja in
Murna, Prežihovega Voranca, Vižmarje
Brod, Oskarja Kovačiča, Narodnega heroja
Maksa Pečarja, Vide Pregarc in Šmartno
pod Šmarno goro.

Letos smo natisnili: 200 kosov plakatov
(z vsebino, ki voznike opozarja, da gre za
šolsko pot) v velikosti 100 x 70cm, ki bo-
do obešeni na plakatnih mestih JP Snaga
Ljubljana, od Javne agencije RS za varnost
prometa smo dobili 150 trikotnih plakatov
na trajnejši podlagi (opralon) v velikosti 60
x 60 x 60cm (uporabi se ga lahko večkrat in
na priložnostnem stojalu) in 150 plakatov
70 x 50 na isti podlagi, na 17 dogovorjenih
lokacijah smo čez cesto izobesili transpa-
rente s prometno-vzgojno vsebino, 60 obe-
šank s prometno-vzgojno vsebino na dro-
gove javne razsvetljave.

Ponovno smo opozarjali voznike s plaka-
tom »ŠOLSKA POT«, ki je bil nameščen na
200 lokacijah v vitrinah City light (posta-
jališča LPP).

Na »kritičnih točkah« smo v sodelovanju
s policijo in že navedenimi sodelavci ter
nekaterimi prostovoljci zagotovili fizič-
no varovanje. »Kritične točke« so mesta,
označena v Načrtu varnih poti, s katerimi
so seznanjeni starši in učenci in predsta-
vljajo manj varno območje na poti v šolo
in domov (manjkajoči peš hodnik, manj-
kajoči peš prehod in podobno). Na nevar-
nih mestih v sodelovanju s šolo, policijo in
Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem
prometu, v skladu z možnostjo oz. števi-
lom prostovoljcev zagotovimo prisotnost
le-teh v začetku šolskega leta.

Na poti v šolo oziroma na manj varnih me-
stih so bili od 7. do 9. ure ob prihodu v šolo
in od 11. do 13. ure ob vrnitvi iz šole prisot-
ni prostovoljci:

- 39 uniformiranih članov ZŠAM ljubljan-
ske regije
- 4 člani Društva prijateljev mladine Zve-
ze prijateljev mladine Moste
- 110 policistov Policijske uprave Ljubljana
- 7 mestnih redarjev

Za vse prvošolčke in druge razrede smo
zagotovili rumeno rutico in odsevno te-
lo – kresničko ter knjižico Prvi koraki v
svetu prometa. Ker morajo otroci v prvem
razredu imeti spremljevalca celo šolsko le-
to, je pomembno, da dobijo starši knjižico
z napotki, da naj to leto izkoristijo za pri-
pravo otroka na samostojno sodelovanje v
prometu. Najbolj mu pomagajo, če z njim
prihajajo v šolo na enak način, kot bo pri-
hajal naslednje leto. Pretirana skrb in vo-
žnja otroka v šolo mu ne pomaga veliko,
če bo moral na to prihajati v šolo peš. Va-
ja v prometu je še vedno edini pravi način
priprave otroka in le velikokrat ponovljene
vaje mu zagotavljajo, da bo na šolski poti
res varen.

Na 25 lokacijah smo predlagali postavitev
preventivnih radarjev, ki so opozarjali na
hitrost vožnje in merili hitrost, ter ugotav-
ljali število avtomobilov na najbolj izpo-
stavljenih nevarnih mestih pred šolami.

Letos smo imeli v Ljubljani obisk osnov-
nih šol s strani Ministra za promet dr. Pa-
tricka Vlačiča 1. 9. 2011 na OŠ Narodnega
heroja Maksa Pečarja v Črnučah v druž-
bi podžupanje Mestne občine Ljublja-
na Tjaše Ficko, ravnateljice Zlatke Vlaste
Zgonc ter njene pomočnice Alenke Vel-
kavrh in predsednika Sveta za preventivo
in vzgojo v cestnem prometu MOL Bori-



sa Makoterja, ki so si najprej ogledali delo
Stalne šolske prometne službe, nato poz-
dravili najmlajše in obiskali nekaj razre-
dov ter se pogovorili z učenci o prometni
varnosti.

Na Osnovni šoli Ledina je bil prisoten mi-
nister za šolstvo in šport dr. Igor Lukšič v
družbi podžupana Janija Möderndorfeja.
Tako kot nekaj let dosedaj je tudi letos žu-
pan MOL Zoran Janković obiskal 1. sep-
tembra OŠ Spodnja Šiška, Šmartno pod
Šmarno goro, Vižmarje Brod, Koseze,
Kašelj in Toneta Čufarja, 2.9.2011 OŠ Vi-
de Pregarc, Vodmat, Kolezija in Livada v
družbi načelnice Oddelka za predšolsko
vzgojo in izobraževanje Marije Fabčič in
Olge Glaser. OŠ Bičevje je obiskala in po-
magala otrokom na poti v šolo mag. Ta-
tjana Bobnar, pomočnica generalnega di-
rektorja Policijske uprave Ljubljana, mag. Stanislava
Vrečarja in vrhunskega športnika – pla-
valca Petra Mankoča.

*Tajnik: Zvone Milkovič
Slike: Zvone Milkovič*



NAŠA ŠOLA

Spet se šola je začela,
v našo šolo gremo radi,
da bi svoje znanje utrjevali,
pridno v šoli se učili,
na počitnice malo pozabili.

Spet se šola je začela,
vsa mladina bo vesela.
Šolske torbe bomo napolnili
in v šolo jo mahnili
pa spet malo se učili.

Spet se šola je začela,
s sošolci se bomo srečevali,
si spomine obujali,
kako počitnice smo preživali,
zdravi bili smo veseli,
ko domov smo se vrnili.

Spet se šola je začela.
Težke torbe bomo nosili,
iz knjig pridno se učili.
Učitelje dobro poslušali,
znanje svoje si utrjevali.

Spet se šola je začela.
Prvošolčki vsi veseli
novo igro bodo začeli.
V prvi razred bodo vstopili,
igro svojo spremenili.
Abecedo se učili,
prve številke pomnožili.

Spet se šola je začela.
Starši skrbno vse potrebno
svojim malčkom so kupili,
da v šoli lepi naši
bi se dobro počutili,
na dom svoj malo pozabili.

Spet se šola je začela.
Vsi otroci, srčki naši,
da bi pridno se učili
sebi v prid za življenje.
Staršem svojim v veselje
in pa tudi babi – dedi,
vsi uspehov so veseli.

Ržen Stane
ZŠAM Dolomiti

TRAKTOR JE VOZILO ZA ENEGA

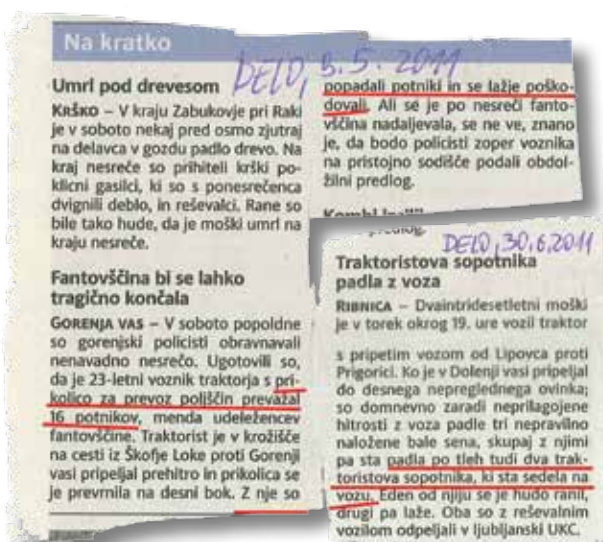
Po podatkih Sveta za preventivo v cestnem prometu je v Sloveniji od leta 1981 pa do konca leta 2009 s traktorjem umrlo 863 ljudi. Od tega je bilo kar 373 smrtnih nesreč na cesti. Ko govorimo o preventivi v cestnem prometu, se tudi pri nas veliko govori in dela o »viziji nič«, ki ima za cilj nič mrtvih, nič hudo poškodovanih v prometnih nesrečah. Vizijo nič bi za svojo morali vzeti tudi v kmetijstvu, saj tudi traktor spada med vozila.

Vizija nič ima cilj, da je vse tako, da ne pride do nesreče z smrtnim izidom. Vizija nič je teorija (in praksa), ki predvideva, da mora biti prometni sistem oblikovan tako ter delovati tako, da ne pride do prometnih nesreč s smrtnim izidom in hudimi poškodbami. Vizija nič predvideva, da smo kot družba sposobni oblikovati tak prometni sistem, kjer ne bo nesreč s smrtnimi posledicami. Zahteva omejevanje hitrosti na varno raven, popolno treznost za volanom, bistveno večjo odgovornost lastnikov in upravljalcev cest, da odpravijo nevarna mesta in preprečijo njihov nastanek. Zahteva tudi, da vsak posameznik deluje in razmišlja tako, da bo varnost za vse večja.



Traktor je v osnovi namenjen le za traktorista. Če že imamo v traktorju sopotnika, mora le ta sedeti na ustreznem sedežu za sopotnika. Zakonsko je prepovedan vožnja otrok, starih do 1,5 leta. Starejše otroke pa se lahko vozi na specialnih varnostnih sedežih.

Seveda se ljudi na traktorjih ne sme prevažati na blatnikih, stopnicah, dviznih ročicah, njivski prečki, vlečnem ojesu, pa tudi ne na strojih, ki jih traktor vleče ali nosi. Sopotniki ne smejo preprečiti dostopnosti do komandnih ročic ali pa zakriti vidno polje traktoristu. Pravi sedeži, relativno komfortni za sopotnike v traktorju, so predvsem v sodobnih in zmogljivih traktorjih, kjer je kabina lahko dovolj prostorna. Problematični so starejši traktorji, kje so »sedeži« za sopotnika v obliki police na traktorskem blatniku (znotraj kabine). Taki sedeži so dejansko zelo neudobni, težko dostopni, noge sopotnika pa so stisnjene ali pa vsaka v svojem kotu. Še večji problem za sopotnike v traktorju pa so manjši in starejši traktorji, kjer teh sedežev sploh ni. Tudi nekatere specialne izvedbe traktorjev, kot so npr. sadjarsko vinogradniški ozkokolotečni traktorji ali gorski traktorji nimajo konstrukcijskih možnosti za sedež za sovoznika. Če teh možnosti ni,





potem se ljudje znajdejo po svoje, največkrat tako, kot smo nekaj stavkov pred tem napisali, da se ne sme delati. Tudi tak nepravilen transport ljudi na traktorju lahko opravimo neštetokrat, vendar je potrebno povedati, da se pogosto zgodijo tudi nezgode, velikokrat tudi smrtne. Sopotnik brez ustreznega sedeža na traktorju se običajno drži za traktor le z močjo svojih rok. Ta moč pa je omejena, saj je poznano, da v povprečju človek sam sebe zadrži nekje do sunka sile, ki ga povzroči trk vozila s hitrostjo 11 km/h.

Varnostni pasovi pripomorejo k večji varnosti traktorista in morebitnega sopotnika ob nesreči ali prevračanju traktorja. Ob prevračanju traktorja varnostni pas zadrži traktorista v varnem območju, ki ga nudi kabina ali varnostni lok, drugače pa bi traktorista premetavalo iz enega kota kabine v drugi (iz ene strani na drugo) in (smrtne) poškodbe lahko kljub kabini hitro nastopijo.

Glede na pravilnik o ES homologaciji kmetijskih in gozdarskih traktorjev in ustreznih tehničnih specifikacij velja v Sloveniji od 1.5.2004 predpis, da morajo biti le



traktorji T5 kategorije obvezno opremljeni z varnostnim pasom. Kategorija T5 traktorjev pomeni kolesne traktorje, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost presega 40 km/h. Za ostale traktorje varnostni pas na žalost ni predpisan oziroma obvezen del opreme. Kljub temu da ni vgradnja varnostnega pasu obvezna, jih proizvajalci vgrajujejo tudi že na traktorje, ki imajo vozno hitrost do 40 km/h. Danes tudi niso več redki proizvajalci traktorjev, ki imajo varnostni pas tudi na sedelu za sopotnika.

Izraz »varnostni pas« pomeni sistem trakov z varnostno sponko, napravami za nastavitev ter pritrdilnimi elementi, ki ga je mogoče pritrditi v vozilo na motorni pogon (traktor) in je narejen tako, da z omejevanjem gibljivosti telesa traktorista zmanjšuje možnost poškodb za njegovega uporabnika ob trčenju ali nenadnem zmanjšanju hitrosti vozila. »Trebušni pas« pomeni pas, ki poteka čez prednjo stran uporabnikovega medeničnega predela. »Diagonalni pas« pomeni pas, ki poteka diagonalno čez prednjo stran prsnega koša, od boka do rame na nasprotni strani. »Tritočkovni pas« pomeni pas, ki je v bistvu kombinacija trebušnega pasu in diagonalnega pasu. Sicer morajo biti varnostni pasovi homologirani, kar v praksi pomeni, da so bili taki pasovi podvrženi zelo ostremu preverjanju. V traktorje se vgrajujejo trebušni pasovi. Res je tudi, da uporaba varnostnih pasov ne bo zmanjšala števila traktorskih nesreč, zmanjša pa lahko smrtne nesreče.



mag. Tomaž Poje
Kmetijski inštitut Slovenije
Tomaz.poje@kis.si

ZGODOVINA OTROŠKIH VOZIČKOV

Dandanes si starši majhnih otrok ne morejo predstavljati, kako bi se z otrokom, ki še ne zna hoditi, odpravili v vrtec, na sprehod, po nakupih ali na dopust, če ne bi bilo otroških vozičkov. Marsikateri par že pred rojstvom otroka načrtuje ali opravi nakup otroškega vozička. Izbira le-teh je zares pestra, a v prvi polovici 18. stoletja, ko se je začel razvoj otroških vozičkov, še zdaleč ni bilo tako.

Tudi poimenovanja za to prevozno sredstvo, če lahko tako rečemo otroškemu vozičku, so v različnih koncih sveta različna. Tako v Severni Ameriki uporabljajo izraz baby carriage, v Angliji pa pram. Besedi pomenita otroški voziček, v katerem otrok leži, in sicer tako, da ga vidimo v obraz. A stoller je severnoameriški izraz za voziček, namenjen otroku do treh let starosti, ki v vozičku sedi in je s hrbtom obrnjen k osebi, ki voziček potiska. Tako lahko opazuje okolico in dogajanje. Angleži za tak voziček uporabljajo izraza push chair in buggy.

Zgodnji oz. prvi otroški voziček je naredil angleški načrtovalec vrtov William Kent. Pisalo se je leto 1733, ko mu je devonshirski vojvoda naročil, naj naredi vozilo za prevoz njegovih otrok. Kent je v ta namen uporabil v obliki lupine izdelano košaro, v katero se je lahko usedel otrok, nanjo pa pritrdil kolesa. Košara na kolesih je bila namenjena prevozu plemiških otrok, zato je bila pobarvana in bogato okrašena. Vlekla jo je koza ali manjši poni. Lahko bi rekli, da so bili prvi otroški vozički še najbolj podobni majhnim kočijam. V nekaj letih so postali zelo popularni in za svoje otroke in vnuke jih je kupila tudi kraljica Viktorija. Prvo tovarno otroških vozičkov je v Angliji odprl Charles Burton, in sicer leta 1848. Prvo leto je prodal 75 otroških vozičkov.

Tudi v Ameriki je Benjamin Potter Crandall v 30-ih letih 18. stoletja že prodajal otroške vozičke. Njegov sin Jesse Armour Crandall je prijavil številne patentne izboljšave: na otroški voziček je dodal zavoro, kar pa se takrat ni obneslo, ter oblikoval držalo za senčnik oz. dežnik. Takratni vozički so bili narejeni iz lesa in šib, trdnost pa so mu zagotavljali bronasti spoji, ki so povezovali lesene dele. Zaradi barvanja in

okraševanja je bila izdelava dolgotrajna in draga. Zato je bila cena vozičkov visoka in privoščili so si jih lahko le redki. Modeli zgodnjih otroških vozičkov so bili v Angliji celo poimenovani po plemiških družinah, npr. Balmoral, Windsor; zelo popularni sta bili imeni Princess in Duchess.

Otroški vozički so imeli vse do leta 1889 zelo toga in trdna podvozja, kar je onemogočalo gibljivost in vrtljivost koles. Tak voziček je zahteval za potiskanje močno osebo. Razvoj je namreč prinesel tudi spoznanje, da živali niso primerne za vleko otroških vozičkov. Izdelovati so pričeli vozičke, ki jih potiska odrasel človek. Temu so prilagodili konstrukcijo vozička in namestili košaro tako, da je bil otrok z obrazom obrnjen k osebi, ki ga je potiskala. Prvi otroški voziček z vrtljivimi kolesi, ki so omogočala lažje potiskanje in večjo gibljivost vozička, je izdelal William Richardson leta 1889. V začetku 20. stoletja so bili otroški vozički dostopni vedno večjemu številu družin. K temu je pripomogla tudi vedno večja proizvodnja. Izdelovalci so odpravili pomanjkljivosti in napake, vozički so postajali vedno modernejši, udobnejši in varnejši za otroke, opremljeni z različnimi dodatki, narejeni iz sodobnih materialov, zložljivi in različnih modelov. Dobili so zavoro, večja kolesa, boljše vzmetenje, globlje košare in varnostne pasove. Les so zamenjali drugi materiali. Letalski inženir Owen Maclaren je leta 1965 izdelal voziček z aluminijastim ohišjem. Bil je veliko lažji in primernejši za uporabo. Voziček marela je bil v prodaji od leta 1967, leta 1976 pa je izdelal še voziček s košaro. Phil Baechler je leta 1980 izdelal prvi trikolesnik znamke Baby Jogger, po tem letu pa je sledil velik preskok v izdelavi otroških vozičkov.

V Gorici je od leta 1905 izdeloval kolesa Pu-

hov učenec France Batjel. Po likvidaciji svoje tovarne se je leta 1919 preselil v Ljubljano, najel lokal na Starem trgu in v njem uredil mehanično delavnico. Njegova Tribuna je bila prva slovenska tovarna koles, izdeloval in prodajal pa je tudi tovarne tricikle, motorje, pnevmatike in otroške vozičke.

Kljub poplavi sodobnih otroških vozičkov bi verjetno pri marsikateri hiši še našli starega oz. starinskega ali pa otroški voziček, namenjen igri in prevažanju punčk. Prave zbirke starih otroških vozičkov pa hranijo v otroških muzejih, v Sloveniji v Hermanovem brlogu v Celju.

Cvetka Škof

Viri:

- Otroški vozički. Zgodovina otroških vozičkov. Dostopno: <http://www.otroskivozicek.com>, 9. 10. 2011
- Baby transport. Dostopno: <http://en.wikipedia.org>, 9. 10. 2011
- Sitar Sandi. Z vozili skozi čas. Prešernova družba. Ljubljana. 1995.



Otroški športni voziček Brennabor iz leta 1905, obnovljen po navodilih kustosa muzeja Brennabor iz Brandenburga (vir: <https://www.luluscooter.si>, 9. 10. 2011)



Otroški voziček buggy iz leta 1935 (vir: <http://en.wikipedia.org>, 9. 10. 2011)



Reklamni oglas bostonske tovarne Kimball iz leta 1868; izdelovala je otroške in invalidske vozičke (vir: <http://en.wikipedia.org>, 9. 10. 2011)



Velik preskok v razvoju otroških vozičkov (vir: <http://otrocarije.blogspot.com>, 9. 10. 2011)

DRUGA MESTNA VAJA EKIP PRVE POMOČI IN EKIP PRVE IN NUJNE MEDICINSKE POMOČI

V soboto, 10. septembra, je pod okriljem Območnega združenja Rdečega križa Ljubljana in Mestne občine Ljubljana, Oddelka za zaščito, reševanje in civilno obrambo potekala 2. Mestna vaja ekip prve pomoči in ekip prve in nujne medicinske pomoči.

Na vaji so sodelovale tri ekipe prve pomoči OZRK Ljubljana in ekipe prve in nujne medicinske pomoči MOL: PGD Črnuče, PGD Bizovik, PDG Podgorica, ekipa Mestne zveze tabornikov in ekipa Združenja slovenskih katoliških skavtinj in skavtov.

Iz gasilskih vrst, so se na vajo uvrstile najboljše tri ekipe prostovoljnih gasilcev, ki so letos sodelovale na vaji prve pomoči Mestne občine Ljubljane v Črnučah.

Vsaka ekipa je usposobljenost in znanje prikazala pri dajanju prve pomoči in prve in nujne medicinske pomoči poškodovanim na različnih, realistično prikazanih situacijah.

Na začetek 2. vaje ekip prve pomoči in ekip prve in nujne medicinske pomoči je opozorila slovenska himna, ki ji je sledil pozdravni govor organizatorja dogodka, podžupana Ljubljane, Janija Möderndorferja, in generalnega sekretarja RKS dr. Danijela Starmana.

1. točka (Križanke): hujša prometna nesreča

Prva delovna točka vaje je bila pred ljubljanskimi Križankami, kjer sta bila v prometni nesreči udeležena dva kombija za prevoz ljudi. Šlo je za hujšo prometno nesrečo z več udeleženci. Zaradi večjega števila poškodovancev sta na točki sodelovali dve ekipi skupaj, ki sta morali najprej določiti vodjo intervencije, triažerje, postaviti triažne cone in izbrati nosače ter vodje sektorjev.



2. točka (Nazorjeva): "zabavna točka" s prikazom povijanja

Druga točka je bila zasnovana tako, da so na njej tekmovalci pokazali svojo iznajdljivost. En član ekipe je igral ponesrečenca, ostali pa so morali oskrbeti najrazličnejše poškodbe.

3. točka (Dvor): nesreča na vrtu

Na tretji točki je bil scenarij sledeč: družina je imela kosilo na vrtu. Babica je odšla v stanovanje po juho in po prihodu na vrt našla dojenčka, nezvestnega zaradi zadušitve s tujkom. V paniki ji je iz rok ušel lonec z juho.

Dojenčku je bilo potrebno odstraniti tujek

in ga tudi reanimirati, gospe pa oskrbeti opekline rane.

4. točka (Zarnikova): potres

V stavbi MOL je prišlo do potresa in večjih popotresnih sunkov. Ekipa je morala poskrbeti za evakuacijo stavbe in pravilno oskrbeti večje število ponesrečencev, za kar so imeli na voljo 10 minut.

Vaja je bila uspešno zaključena s podelitvijo priznanj za sodelovanje pred Mestno občino Ljubljana in s tem tudi obeležen mednarodni dan prve pomoči.

Pripravila: Špela Kenda, OZRK Ljubljana
Avtor slik: Vane Savinek



VIRI:

- PGD Črnuče. Dostopno prek: <http://pgd-crnuce.si/2011/09/utrinki-z-2-mestne-vaje-ekip-prve-pomoci-in-ekip-prve-in-nujne-medicinske-pomoci/> (12. oktober 2011).
- OZRK Ljubljana: <http://www.pomagamprvi.si/aktualnenovice/> (12. oktober 2011).



ODSEVNI TELOVNIKI ZA OTROŠKE KOTIČKE V VRTCIH

Že nekaj let nazaj je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL začel z akcijo Oprema prometnih kotičkov v Ljubljanskih vrtcih. Akcija je nadomestila akcijo Prometni kotički na osnovnih šolah.

Prometni kotiček v vrtcu je prostor v posebni sobi ali delu sobe oz. skupnega prostora, ki je namenjen vsebinam, vezanim na promet. Do sedaj smo predvsem s pomočjo donatorjev zagotovili v prometnih kotičkih pripomočke za boljše pogoje pri izvajanju prometnih vsebin. Začeli smo z lesenim semaforjem, nadaljevali s prometnimi prti in poganjalci (kolo brez pomožnih koles in pedal). Letos smo s pomočjo donatorja Goodyear Dunlop Sava Tires d.o.o. zagotovili 2500 odsevnih telovnikov, nekaj pa sta jih zagotovila še SPVCP in Adriatic Slovenica.

Prometni pripomoček – odsevni telovnik je namenjen najmlajših za varno uporabo v cestnem prometu, ko je udeleženec v prometu kot pešec. Namenjen je predvsem za

boljšo vidnost pešca ob zmanjšani vidljivosti, megli, v temi in ponoči. Pešci moramo tudi sami poskrbeti za lastno varnost, zato je uporaba odsevnega telovnika idealen pripomoček za večjo vidnost in varnost pešca. Vsako leto spodbujamo uporabo odsevnih telovnikov zlasti za najmlajše in starejše nad 65 let v akciji Bodi preVIDEN.

Podelitev je potekala v prostorih vrtca Jarše Enota Mojca dne 22. septembra 2011 v Ljubljani. Popestrili so jo otroci, ki so posebej za to priložnost pripravili kratek program. Goodyear ambasadorica varnosti Alenka Godec, ki je tudi prisostvovala dogodku, pa je otroke s pomočjo risb poučila o varni udeležbi v cestnem prometu in skupaj z njimi zapela še pesmico Adija Smolarja »Na cesti nikoli nisi sam«.

Učne pripomočke sta podelila predsednik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL Boris Makoter in predstavnica Goodyear Dunlop Sava Tires Romana Stare, prevzele pa so jih ravnateljice vrtcev, za vsako enoto po 30 odsevnih telovnikov.

Tajnik: Zvone Milkovič



ŽAMETNE VRTNICE

Slovenske glasbe naše radijske postaje ne predvajajo toliko, kot bi si želeli. Niti zabavne niti narodnozabavne. Glasbeniki se sicer borijo proti temu, a koliko so uspešni, lahko vsak dan slišimo na radiu. Po drugi strani pa so koncerti glasbe slovenskih izvajalcev doma in po svetu večinoma razprodani. Tudi koncerti narodnozabavnih skupin. Prav je, da jo poslušamo, saj so rodovi Slovencev zrasli ob zvokih harmonike. In ne sodimo ljudi po tem, katere vrste glasbe poslušajo. Kajti, kot pravi Boris Kopitar, glasba je za to, da razveseli srce.

En sam nasmeh vas je, kjerkoli že se pojavite. In prijaznost. Je vaše vsakdanje življenje stekano iz teh niti?

Na srečo je. Tudi če me kdaj pa kdaj ne obkrožajo najbolj pozitivni ljudje, me ne vznemirjajo. Imajo pravico, da se obnašajo, kot jim je ljubo. Če nosiš veselje in optimizem v srcu, si marsikje dobrodošel, posebej še tam, kjer jim tega primanjkuje.

Pesmi, ki ji požete, so prežete z romantiko. Je tudi ta del vašega vsakdana?

Menda je romantika v tistem pravem pomenu besede šla malo na dopust. Še vedno pa se najdejo trenutki, ko pogledaš kakšen lep romantičen film, v dvoje doživiš večerno toploto ozračja, ki ga ozaljša sonce, ki "pade v morje" in ti je lepo. Temu jaz rečem romantika. Meni je romantična tudi lepa noč pod zvezdnatim nebom ali ob polni luni. Ni pa to del vsakdana. Romantični prizori in občutja se ne pojavijo naročni, ampak enostavno kar naenkrat...so!

Vaše voditeljsko ime je povezano z vsemi večjimi in pomembnimi narodnozabavnimi prireditvami pri nas. Mnogi drugi želijo ugajati na vaš, mislim, da ga lahko poimenujemo kar Kopitarjev način. Morda med njimi vidite naslednika?

Večkrat mi kdo od znancev reče: »... a si bil včeraj voditelj na radiu?« Ko začuden ugotovim, da mi je kdo zelo podoben ali pa to le skuša biti, se mi zdi škoda, da se nekateri trudijo tudi v tej smeri. Način podajanja govornih besed ali zapete pesmi mora biti prvinski... tak, kot ti je bil položen v zibelko. Vsi poskusi, biti komu podoben, navadno ne prinesejo uspeha, sploh pa ne prepoznavnosti. Da prepoznavnost dobiš, pa so potrebna leta in leta trdega dela.

Raje vodite sami ali v paru? Zakaj?

Prireditve zelo rad vodim sam, če se le da. V tem primeru so moje škarje in platno. Če pa je zahteva scenarija ali koga od urednikov, da je potreben voditeljski par, pa se z veseljem prilagodim.

Vsakič, ko vidim temno rdeče vrtnice z žametnimi listi, si v mislih zapojem del refrena Žametnih vrtnic. Pa verjetno nisem edina. Ugotavljam, da ste v glavah

Slovencev za kar nekaj stvari sinonim.

No, za žametne vrtnice v pevski obliki gotovo. Zapel sem jih že tolikokrat, da imam veliko srečo, da mi je pesem, ki jo moram znova in znova ponavljati, zelo všeč. Ker je všeč tudi poslušalcem, jo je toliko lepše zapeti. Najlepše mi je takrat, kadar kdo od poslušalcev koncerta reče: »Ne pojdite domov, dokler ne boste zapeli Žametnih vrtnic.«

Pa ne samo za generacijo ljudi srednjih let in starejših, temveč tudi za mlade. Skoraj vsak izmed njih ve, kdo je Boris Kopitar. Tako kot vedo za Avsenika, Slaka in druge. Čeprav to neradi priznajo, vaše in njihove pesmi poslušajo, ker znajo mnoga besedila na pamet, če ne celih, pa vsaj refrene. Samo pred vrstniki tega ne pokažejo. Kje tiči vzrok za tako zanimanje?

Malo jim je neprijetno, kadar bi preveč izstopali in se "dajali v zobe". Zato sem bil pred kratkim zelo vesel, ko sem šel po Kolodvorski ulici proti zgradbi Televizije Slovenija in si požvižgaval. Proti meni je strumno korakal mlad fant. Ko me je spoznal, je zapel začetek refrena... Žametne vrtnice... Nič mu ni bilo neprijetno, ker sva bila na pločniku sama. Če bi bili še vrstniki kje blizu, bi mu pa bilo.

Ne »sramujejo« pa se »narodnjakov« iz nekdanjih jugoslovanskih republik. Pravzaprav je poslušanje te zvrsti na nek način moderno. Ste na ulici iz avtomobilskih zvočnikov že kdaj slišali kakšno Slakovo na primer?

Kar pojdite na deželo v času praznikov, kot so trgatve ter obiranje takšnih in drugačnih pridelkov. Glasba domačih ansamblov, tudi Slakovega, odmeva na vsakem vogalu. Ponavadi se v avtu vrtijo zgoščenke. Žal pa je v Sloveniji tako, da se glasba, ki ima domovinsko pravico nekoliko južneje, vrti v rednih programih večine slovenskih radijskih postaj in še zgoščenk ne potrebujete.

Ob nedavni smrti našega velikega glasbenika Lojzeta Slaka nas je vse stisnilo pri srcu, misli nas mnogih so se vrtnile k spominom v otroštvo, k nedeljskim kosilom in Čestitkam po želji poslušalcev.



Spomin nanj bo vsekakor živel z njegovo glasbo, a vseeno čakamo, pričakujemo, da se bo zgodil veliki koncert v njegov spomin.

Tudi sam mislim, da se bo. Zna se zgoditi, da bo prireditelj "Boš videl, kaj dela Dolenc" doživela tudi svojo petnajsto izdajo, ki bo posvečena spominu na Lojzeta Slaka.

Narodno zabavni ansambli in njihova glasba družijo Slovence po svetu. Tam so že tretje in četrte generacije naših izseljencev, ki so zrasle ob drugačni glasbi. Količ se mladi ukvarjajo s svojimi koreninami in na kakšen način. Jih ta glasba gane? Harmoniko so naši rojaki odnesli s seboj v daljne dežele in z njo glasbo svoje domovine, zato drugačna glasba ni imela, v domačem okolju teh ljudi, tako močnega vpliva. Žal so morali naši izseljenci ravno takrat, ko bi morali ohranjati in gojiti slovensko pesem in besedo, najbolj delati "za ljubi kruhek". Kar pa zanemariš, je pa težko popraviti, zato so mnogi med mladimi do slovenske narodnozabavne glasbe distancirani in jih ne pritegne. Tiste, ki jih pa pritegne, zgrabi pa za vedno.

Lahko »izstrelite« štavelo pesmi, ki jih požete - sami, v duetu ali drugače? Kaj pa štavelo vseh oddaj, vodenja koncertov, prireditev?

Vsega navedenega nikoli nisem prešteval ali vodil evidence... pa bi bilo dobro. Pesmi, ki jih prepevam, je morda kakšnih 70, v času Videomeha je bilo posnetih 88 polurnih oddaj, Novoletnih Videomehov je bilo lani okroglih 20, naredil pa sem tudi že več kot 150 enournih oddaj Glasbeni spomini, v katerih uživam. Menda se to vidi.

O sebi preberete marsikaj. Vedno ni vse samo lepo. S kritikami sicer ni nič narobe, dokler so dobronamerne, upravičene, poštene. Kaj pa, ko presežejo mero dobrega okusa?

Igor Torkar, z drugim imenom Boris Fakin, mi je v knjigo svojih aforizmov, ki mi jo je podaril tudi zato, ker sem soimenjak velikega Jerneja Kopitarja, ki je bil oster kritik, zapisal: Težko je dandanašnji kritik biti... odzad je en k, odspret je en k, vmes pa same riti. Jaz nisem do kritikov tako strog, najraje pa vidim, če je kritika konstruktivna.

Glasba povezuje, pa tudi ločuje na nek način. Vaša družina je bila ravno zaradi nje mnogokrat brez vas, ko ste se razdajali za glasbo. Kako ste nadoknadili ta čas?

Enako kot z glasbo je z vsemi dejavnostmi, ki jih morda v družini, kot hobi, opravlja le eden od zakoncev. Nogometaš gre zjutraj na tekmo in opoldne prinese domov torbo, v kateri je preznojen dres in je morda vesel, da je ekipa zmagala. Ribič gre ob reko in tam presedi celo nedeljo, tako da je bilo izgubljeni čas treba nadoknaditi takrat, ko smo bili vsi skupaj doma, pa čeprav je bilo to med tednom.

Ste doma kdaj prepevali z družino. Veste, ko vas človek gleda in posluša na televiziji, si z lahkoto predstavlja kamin, ogenj v njem, Borisa Kopitarja in družino, ki pojejo, klepetajo, se smeji ...

Da zapoje celotna družina, se zgodi ob večjih praznovanjih, ko se nam pridružijo povabljeni. Takrat mi je vedno zelo lepo. Kamina doma nimamo, bi pa včasih prišel zelo prav, predvsem v prehodnih obdobjih med letnimi časi.



Ste hčeri na njeni poroki zapeli? Kaj?

Sem... tudi Žametne vrtnice skupaj z mojo dobro znanko Aniko Horvat. Potem sva pa še s hčero skupaj zapela... pa sin je pripegljal svoj ansambel, tako da je poročna torta prišla na vrsto šele ob pol dveh ponoči.

V eni izmed pesmi se sprašujete, če bo vaš vnuk še pel slovenske pesmi. Jih bo?

Moj jih bo, ker ga bom, če bo treba, sam naučil peti čim več slovenskih pesmi. Hči Hana je kot mlado dekletce prav rada zapela: Sem deklica mlada vesela, sem pravo slovensko dekle. Vem, da bo naučila peti tudi svoj naraščaj.

Veliko potujete. Kam se najraje vračate? Zaradi ljudi ali zaradi kraja?

Kako že gre tisti pregovor... Človek potuje po svetu, da bi našel tisto, kar potrebuje, potem pa se vrne domov, da to najde. Skupaj z ženo oba rada potujeva, rad pa grem kam tudi sam. Prejšnji mesec sem bil v Kanadi pri naših zdomcih v kanadskem Torontu.

Kaj pa Ljubljana? Je res najlepše mesto na svetu?

Ljubljana je lepa, če jo imaš rad. Če mesta ne maraš, ni nikjer na svetu lepega mesta.

Veliko se govori o še večjem delu centra mesta, ki naj bi ga zaprla za promet. Ste za to?

Sem. Zakaj pa ne. Če bo naredil nekaj ko-

rakov peš, nikomur ne bo škodilo. V Tivoliu je odličen in poceni parking. Sam se ga prav rad poslužim in se sprehodim po mestu.

Ko smo pri prometu – preveč mladih se ubije na naših cestah. Kje vidite vzroke za to? Kaj bi položili mladim v srce, da se to ne bi več dogajalo?

Vsako mlado življenje, ki ugasne na cesti, je nov opomin, da bo spet in spet treba mladim ljudem privzgojiti pravila in norme neagresivnega obnašanja. Kako lepo bi bilo, če bi šoferji spet drugemu odstopili prednost, ko jo ima, da ga ne bi pred rdečo lučjo na semaforju po levi strani kdo prehitel in oddivjal skozi križišče... in še bi lahko razpredal.

*Pogovarjala se je Mira Vidmar
Avtor fotografije: Žiga Culiberg*



Vozimo pametno!

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana

PROMETNA VZGOJA OTROK

Ko sem razmišljala o tem, kako naj začnem tale članek, mi je v nekem trenutku šinila v glavo misel: "Neverjetno, kako hitro postanemo udeleženci v prometu!" Že tisti dan, ko starši odpeljemo otroka iz porodnišnice, postanejo le ti prometni udeleženci. Sprva pasivni, čez kakšni dve leti pa počasi že kar aktivni. Seveda prve mesece in leta nad njimi budno bedimo starši, kasneje pa se začne že prava prometna vzgoja.

Za začetek otroka previdno položimo v otroški sedež in ga pripnemo z varnostnimi pasovi. To nadaljujemo vse dokler ta naš mali škrat ne postane tako spreten, da uspe pas zapeti sam. Sem spadajo tudi prvi uporniški trenutki, ko se otrok ne bi pripel, saj je bolj zanimivo biti "svoboden". "O, ne, to pa ne!"... in se začne... "Veš, ljubček, pripet moraš biti v avtomobilu, da boš varen. Na cesti se lahko zgodi nesreča ali pa mora mamica hitro zavreti in ti, ker si tako majhen, lahko padeš!" On pa se še kar ne bi pripel. Kaj sedaj? Sama sem pri svojem nadobudnežu enostavno speljala na parkirišču in ko je bila hitrost še čisto nizka, malo močnejše zavrla, le toliko, da je malčka teža njegovega telesa "potegnila" naprej. Jes! Uspelo je! Presenečenje je bilo popolno. "Ali se boš sedaj pripel?", sledi vprašanje in na srečo tudi dejanje. Od takrat se moj sin vedno pripne v avtomobilu. No, ja, včasih je treba opozoriti, ker je zamišljenost prevelika, ampak upiranja ni več.

Ker so otroci radovedni po naravi, je potrebna neprestana skrb in previdnost v prometu. O tem, kako ogržena skupina so otroci v prometu, ne bom zgubljala besed, ker je o tem že veliko napisanega, rada pa bi vam napisala nekaj o tem, kako učitelji v šoli skrbimo za to, da nadaljujemo vaše že začeto delo doma...učimo otroke, kako pravilno ravnati in se obnašati v prometu.

Večina otrok ob vstopu v prvi razred pozna pravilo pravilne hoje. Hodimo po pločniku dovolj odmaknjeni od roba cestišča. Pred prečkanjem prehoda za pešce pogledamo levo in desno in zopet levo. Da, ampak to je teorija. Ko na prvem sprehodu s policistom, ki nas popelje po varni poti v šolo, "preizkusimo" vse te veščine, ugotovimo, da so nekateri otroci sami sebi nevarni v prometu.

"Otroci morajo biti kot udeleženci v cestnem prometu deležni posebne pozornosti in pomoči vseh drugih udeležencev," je zapisano v 1. odstavku 87. člena Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). Tega se učitelji in vzgojitelji še kako dobro zavedamo, zato v skrbi za varnost otrok v prometu, posvetimo v prvem razredu pogovoru in opazovanju prometa veliko časa. To ni naloga, ki bi jo izvedli enkrat, temveč je to celoletna naloga. Uspešno jo lahko uredimo samo tako, da otroke postopno vodimo in usmerjamo v prometu. Kot sem že napisala, sodelujemo tudi s policisti, ki nas popeljejo po varni poti v šolo.



Z otroki na vsakokratnem sprehodu opazujemo promet, prometne znake, se pogovarjamo o pravilih lepega, pravilnega in varnega ravnanja v prometu. Ugotovimo, da nismo samo pešci, temveč tudi kolesarji v prometu. Tako spoznamo tudi prometne znake, namenjene pešcem in kolesarjem. Spoznavamo pravila varne hoje (po pločniku, kjer ni pločnika, ob odraslem, v skupini). Poudarimo, da je potrebno nositi rumeno rutko. Na poti v šolo iz iz nje je celo obvezna: "Učenci oziroma učenke prvega in drugega razreda osnovne šole, morajo na poti v šolo in iz nje nositi ... tudi rumeno rutico, nameščeno okoli vratu." (ZPrCP 3. odstavek 87. člen). Ponoči in ob



zmanjšani vidljivosti je tudi potrebno poskrbeti za vidnost in varnost. 2. odstavek 87. člena ZPrCP pravi: "Otroci morajo ponoči ali ob zmanjšani vidljivosti med hojo po cesti nositi na vidnem mestu na strani, ki je obrnjena proti vozišču, odsevnik, ki ne sme biti rdeče barve in katerega odsevna površina na vsaki strani meri najmanj 20 kvadratnih centimetrov." Zakoni so jasni in moramo jih spoštovati.

Skoraj dnevno so otroci tudi sopotniki v različnih prevoznih sredstvih (avtobus, osebni avto). V šoli poudarimo pomen pripenjanja z varnostnim pasom. "Med vožnjo morajo biti voznik in potniki oziroma potnice (v nadaljnjem besedilu: potnik) v motornem vozilu, na vseh sedežih, kjer so vgrajeni varnostni pasovi, pripeti na način, ki ga je predvidel proizvajalec oziroma proizvajalka (v nadaljnjem besedilu: proizvajalec) vozila glede na konstrukcijo zadrževalnega sistema." (ZPrCP 1. odstavek 33. člena)

Prav tako poudarimo, da morajo otroci sedeti v otroškem varnostnem sedežu in zakaj je to pomembno. V ta namen pri delu uporabim kar svoje vozilo in otroški sedež, ki ga imam v njem. Vsakega učenca posebej prosim, naj se usede v sedež in se pripne. (Žal vsako leto opazam, da nekateri starši svojih otrok ne vozijo več v otroških varnostnih sedežih.) Nato ga opozorim na nepravilnosti pri pripenjanju ter mu pokažem, kako se pravilno in varno pripne.



Pri vožnji z mestnim avtobusom otroke vsakič opozorimo na skrb za varnost. V kolikor je mogoče naj se v avtobusu usedejo na prost sedež, če pa ga ni, naj za svojo varnost poskrbijo tako, da se dobro primejo sedeža ali droga. V medkrajevnem avtobusu pa jih opozorimo na to, da se je potrebno pripeti ravno tako kot v avtomobilu.

Kadar pa nam vreme ni naklonjeno in ne moremo na opazovalni sprehod, pa tudi kadar utrjujemo spoznanja, si pri delu pomagamo s prometnimi znaki, semaforji, prehodom za pešce, ki si ga izposodimo v prometnem kabinetu.

Dela torej ni malo, vsebina je obsežna in odgovornost je velika. Žal pa imam občutek, da se te odgovornosti zavedamo le učitelji in vzgojitelji, saj sem ničlikokrat



zgrožena nad ravnanjem odraslih v prometu (pa sem prepričana, da je med njimi veliko staršev), ki z nezmanjšano hitrostjo prehitijo skupino otrok, ki v spremstvu odraslih pravilno hodijo ob robu cestišča. Kolesarja prehitijo tako, da ga z vzvratnim

ogledalom skoraj zadanejo, na prehodu za pešce pa mirno vozijo mimo, še celo hitrosti ne zmanjšajo, kljub temu da otrok stoji pred prehodom in čaka na prosto pot. Ali pomislimo na to, da so otroci nepredvidljivi?

Promet in ravnanje v prometu je naš vsakdan in zato je pomembno otroke že od majhnega opozarjati na pasti prometa. To pa je naloga slehernega odraslega in ne samo staršev in učiteljev ter vzgojiteljev.

Bodimo boljši, zavedajmo se odgovornosti, ki jo imamo do vseh otrok, in predvsem **BODIMO POZITIVEN ZGLED.**

*Alenka Plevnik
OŠ Karla Destovnika - Kajuha, Ljubljana*

PROMETNI DAN NA OŠ BEŽIGRAD

Tudi v letošnjem šolskem letu smo na naši šoli organizirali in izvedli tehniški dan s prometno-vzgojnimi vsebinami. Vsebine 1. tehniškega dne so bile interdisciplinarno zasnovane in tako tudi izpeljane. Tematsko so se vsebine navezoval na promet in prometno varnost s posebnim poudarkom na etiki v prometu. Dejavnosti Prometnega dne smo izvedli v ponedeljek, 26. 9. 2011, od 8.15 do 12.40. V dejavnosti so bili vključeni vsi učenci naše šole od 1. do 9. razreda.

Učenci so bili predhodno obveščeni o vsebinah, poteku (časovnici) izpeljave in potrebnih pripomočkih za delo. Na šoli smo ta dan gostili različne strokovnjake in strokovnjakinje s področja prometa in prometne varnosti: gasilce Gasilske brigade Ljubljana, sodelavce Avtohiše AMZS, reševalce Reševalne postaje Ljubljana, policiste Policijske uprave Ljubljana in Policijske postaje Bežigrad, redarje Mestnega redarstva MOL, sodelavce Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa, sodelavce SPVCP MOL, zdravnico z Inštituta za varovanje zdravja – CINDI Slovenija in tudi člane Društva

paraplegikov ljubljanske pokrajine, ki so s svojimi delavnicami še posebej popestrili program dejavnosti prometnega dne. Skozi dejavnosti so učenci spoznavali in pridobivali tako potrebne izkušnje s področja prometa in prometne varnosti. Učenci so prisostvovali demonstracijam naših gostov, utrdili spoznanja o nujnosti uporabe varnostnega pasu, vozili motor na simulatorju vožnje, učenci 4. in 5. razreda pa so se s pomočjo predstavnikov agencije Jumicar na poligonu preizkusili v vožnji z njim prilagojenimi praviimi avtomobili. Jumicar otroke poučuje, kako se vesti v prometnem okolju, tako da so postavljeni v logu voz-

nika in doživljajo dogodke, kot jih opaža in zaznava voznik v pravem prometu.



Učenci I. in II. triade so izdelovali tudi različna prometna sredstva in pripomočke.

Ta dan nas je obiskala tudi predstavnica Zavarovalnice Adriatic, ki je v sklopu prometnega dne podarila našim prvošolcem in skupini otrok iz vrta Mladi rod, varnostne odsevne jopiče, ki bodo gotovo pripomogli k večji opaznosti in varnosti naše mladeži.

Še posebej pa so nas prijetno presenetili člani Društva paraplegikov ljubljanske regije, ki so se vključili v naš program s svojimi aktivnostmi. Člani društva so s svojimi zgodbami, kako so postali gibalno ovirani (tudi kot posledica prometnih nesreč) in s kakšnimi težavami se srečujejo v vsakda-



njem življenju – tudi v prometu, na naše učence prenesli tako pomembna spoznanja o pomenu varnega in etičnega ravnanja v vseh življenjskih okoljih, še posebej pa v prometu.

V sklepnem delu smo z učenci opravili samoevalvacijo tehniškega dne.

Nekaj zapisov, kako so prometni dan doživeli in zabeležili naši učenci:

ANKETA S POLICISTOM

David: Pozdravljeni, ime mi je David Zidar. Vam lahko, prosim, zastavim nekaj vprašanj, ki smo jih sestavili s sošolci?

G. policist: Seveda.

David: Ali vam je všeč delo, ki ga opravljate?

G. policist: Ja, zelo mi je všeč.

David: Kako bi uredili mirujoč promet v šolskem okolišu?

G. policist: Mislim, da bi morali ljudje spremeniti miselnost. (Npr. da se ljudje ne bi peljali z avtom vsakih deset metrov, uporabili pa bi lahko kolo, skiro ali pa bi šli peš.)

David: Zakaj je interval semaforja čez Topniško cesto zelo kratek?

G. policist: Dali bomo pobudo, da se bo to uredilo.

David: Katera prevozna sredstva uporabljate v službi?

G. policist: Večinoma uporabljamo osebna vozila (npr. policijski avto...), včasih tudi kolo ali motor ipd.

David: Katere pripomočke oz. opremo imate ves čas s seboj?

G. policist: Poleg pištole vedno nosimo še solzivec, lisice, ob posebnih akcijah pa še čelado, neprebojni jopič, palico ...

David: Ali je delo policista težko opravljati?

G. policist: Čeprav se zdi na pogled lahko, je delo policista zelo težko opravljati.

ti, kajti veliko se moraš učiti in skoraj vsak dan so druga pravila, novi zakoni, ki pa jih moraš preučiti in se jih naučiti.

David: Katera je bila vaša najnevarnejša naloga oz. delo?

G. policist: Najnevarnejše delo, ki sem ga imel, je bilo prijetje odvisnikov od mamil, ki pa so bili oboroženi in akcija je mejila skorajda že na uporabo orožja.

David: Hvala za odgovore.

Intervju s policistom sta opravila in zapisala Anja Vrtačič in David Zidar, učenca 6. a razreda OŠ Bežigrad.

PROMETNI DAN

Današnji dan mi je bil zelo všeč, saj sem se naučila veliko novega o paraplegikih, njihovih težavah, športih ... Naučila sem se tudi novih stvari o policiji, redarjih, reševalcih in gasilcih, na primer, kako rešujejo življenja. Všeč mi je bilo, kako invalidi mislijo pozitivno in kako si lahko pomagajo med seboj. Spoznala sem tudi nekaj osnov prve pomoči.

Veronika Vičar, učenka 8. b razreda

Prometni dan mi je bil zelo všeč. Najbolj sta mi bila všeč simulator vožnje z motorjem in gasilski avtomobil. Na simulatorju motorja sem se počutil, kot bi bil na cesti, pri gasilcih pa mi je bila zanimiva njihova oprema. Zanimivo se mi je zdelo tudi spoznavanje življenja invalidov.

Pavel Jovanov, učenec 8. b razreda

Najprej smo se na računalniku šli spomin. Na karticah so bila prometna vozila. Za tem smo na računalniku spoznali prometne znake. Potem smo šli na malico. Pojedli smo. Šli smo v razred. Nato smo po dva in dva izdelovali maketo križišča. Ker makete še niso bile izdelane, smo kljub temu odšli v garderobo; gospa Branka nas

je opozorila, da naj bomo tiho, ker drugače bomo prve razrede zmotili pri poslušanju. Tiho smo šli mimo in se ustavili pri redarskem vozilu. Tam se nam je predstavila redarka Tina. Spoznali smo radar. Potem smo šli do gasilskega vozila. Tam smo spoznali gasilske pripomočke. Potlej smo šli do rešilca. Tam nam je neki gospod razložil, kako se oživlja. Potem smo šli do avtomobilčkov. Vozili so tretji razredi ali četrtri. Nato smo šli do invalidov. Tam smo se lahko peljali z invalidskimi vozički. Razložili so nam, kaj se jim je zgodilo. Nato smo šli noter. Tam smo dokončali make-to in šli na kosilo.

Bilo mi je zelo lepo in upam, da bodo vsi tisti, ki so bili na tehniškem dnevu, še kdaj prišli na naše igrišče.

Zarja Žagar, učenka 2. b razreda

Gostje in naši učitelji so s svojo prisotnostjo, strokovnostjo in humanostjo na naše učence prenesli nekaj osnovnih človeških vrednot, zelo pomembnih za skupnost tako v prometu kot v vsakodnevnem življenju. V okviru tehniškega dne so se v celoti realizirale vse načrtovane vsebine v skupno zadovoljstvo vseh prisotnih.

Učenci so bili z dejavnostmi zelo zadovoljni, hkrati pa so poudarili, da so se veliko naučili in da si tako organiziranih dni dejavnosti želijo še več tudi v bodoče. Temu mnenju se lahko pridružimo tudi učitelji in vodje dejavnosti in upam, da tudi naši gostje.

Po uspešno izpeljanem Prometnem dnevu bi se zahvalil vsem našim gostom, kolegici Eriki Kovač za pomoč pri koordinaciji dejavnosti, vsem kolegom učiteljem in tehničnemu osebju šole, še posebej pa Zvonetu Milkoviču in sodelavcem iz SPVCP MOL za pomoč pri organizaciji in sodelovanju na našem dnevu dejavnosti.

*Tomaž Jurca
OŠ Bežigrad*

Fotografije: Tomaž Jurca



VARNO NA SPREHOD

Ko sem razmišljala o tem, kako naj začnem tale članek, mi je v nekem trenutku šinila v glavo misel: "Neverjetno, kako hitro postanemo udeleženci v prometu!" Že tisti dan, ko starši odpeljemo otroka iz porodnišnice, postanejo le ti prometni udeleženci. Sprva pasivni, čez kakšni dve leti pa počasi že kar aktivni. Seveda prve mesece in leta nad njimi budno bedimo starši, kasneje pa se začne že prava prometna vzgoja.



V skupini 4 do 5-letnih otrok smo se odločili, da bomo odšli na daljši sprehod. To bi bil naš izlet v bližnji park, kjer bi se otroci lahko igrali, se zabavali in prijetno družili. Da bi preverili naše fizične zmožnosti, smo se odločili, da bomo pred izletom vsak dan hodili po ulicah blizu našega vrtca. S tem pa bi si tudi primerno fizično pripravili za naš podvig.

Že prvič, ko smo odšli na sprehod, smo ugotovili, da naša hoja ni tako enostavna, kot smo si predstavljali. Pri hoji so nas ovirali avtomobili, ki so bili parkirani na pločnikih, hitri in nekulturni vozniki in navsezadnje nepoznavanje osnovnih prometnih znakov in pravil. Vrnili smo se v vrtec in že takoj naslednji dan pričeli s spoznavanjem osnovnih pravil pri udeležbi v prometu. Spoznavali smo določene prometne znake, pomen luči na semaforju, kje pešci hodijo, kje prečkajo cesto. Pomagali smo si

z najrazličnejšo literaturo, revijami, didaktičnimi igračami. V igralnici smo postavili cesto in se igrali najrazličnejše gibalne igre na temo Promet. V dejavnost so se vključili tudi nekateri starši. Prinašali so nam literaturo, ki je bila vsebinsko vezana na promet. V dejavnost pa se je vključil tudi eden od staršev, ki je po poklicu policist. Otroci so ga bili zelo veseli. Postavljali so mu veliko vprašanj glede njegovega poklica in dela. Policist nam je prijazno in izčrpno predstavil svoje delo in pripomočke, ki jih uporablja pri delu na terenu. Tudi otroci so mu z velikim veseljem pokazali vse, kar so se naučili in izdelali v zvezi z varno udeležbo v prometu. Po končanem pogovoru smo se skupaj s policistom odpravili na sprehod. Podaril nam je rumene rutice in nam razložil, kako pomembno je, da smo na sprehodu vidni. Podaril nam je tudi kresničke in nam naročil, da jih moramo obvezno nositi, kadar hodimo v temi.

Sprehod smo nadaljevali do prvega prehoda za pešce. Poučil nas je, kako se moramo prepričati, da varno prečkamo cesto. Pot smo nadaljevali do semaforiziranega križišča. Skupaj z njim smo utrdili spoznanja o pomenu rdeče, rumene in zelene luči. Na poti smo utrdili tudi pomen posameznih prometnih znakov, ki so pomembni za pešca. Med postanki nas je policist seznanil tudi s pravilnim obnašanjem pešca v prometu.

Obogateni in bolj varni smo se vrnili nazaj v vrtec. V naslednjih dneh so otroci podživljali sprehod s policistom preko igre vlog, pogovora in risanja.

Izlet, ki smo ga načrtovali, smo izvedli na lep, tople pomladni dan.

*Kregar Mojca
Vrtec Mladi rod Ljubljana
slike Jože Košak*



NA PRAGU NAŠEGA MESTA

Zaradi vsakodnevnega hitenja za opravili in službo pogosto spregledamo lepoto narave, ki obdaja naše glavno mesto. Tako se npr. med vožnjo po južni obvoznici le redko zavemo, da se peljemo mimo največjega slovenskega mokrišča – Ljubljanskega barja. Le-ta obsega približno 150 kvadratnih kilometrov površine, na kateri lahko še danes občudujemo bogato naravno in kulturno dediščino.

Do druge polovice 19. stoletja so to območje imenovali Ljubljansko močvirje. Fran Levstik ga je preimenoval v Ljubljansko barje, ker so Ižanci govorili, da gredo na borje (med borovce, s katerimi se je močvirje zaraščalo). Značilni stari imeni sta tudi Mah in Blato.

Ljubljansko barje je poleg idilične pokrajine in pestrosti svojih prebivalcev znano tudi kot eno najbogatejših oz. najpomembnejših arheoloških območij v Sloveniji. Leta 1875, ko je Kranjskemu deželnemu muzeju v Ljubljani ravnateljaval Karel Deschmann, so pri poglobljanju obcestnega jarka odkrili kole, lončenino in stare kosti. Na Barju je bilo odkritih približno 40 prazgodovinskih koliščarskih naselbin. V času od 1. polovice 5. stoletja do 1. polovice 2. tisočletja pred našim štetjem, ko je Ljubljansko barje pokrivalo jezero, so na teh koliščih živeli mostiščarji, prvi poljedelci na tem območju. V vlažnih tleh glin polžarice se je ohranilo tudi imenitno ohranjeno leseno kolo z osjo, ki so ga arheologi odkrili leta 2002. Raziskave so pokazale, da gre za podvozje prazgodovinskega voza, ki ga je izdelal prazgodovinski kolar.

Ljubljansko barje je del Ljubljanske kotline, in sicer njen najjužnejši del, ki se že dotika kraškega sveta. Tako je ob robu Barja več kraških izvirov reke Ljubljanice, ki je v njegove naplavine vrezala svojo strugo. Največ naplavin so Barju prinesle druge reke, Ljubljanica pa zaradi nizkega padca jeseni in spomladi pogosto poplavlja. Večkrat je pod vodo skoraj polovica Barja.

Že zamočvirjeno Barje so začeli spremenjati Rimljani, ki so Ljubljanici zaradi možnosti plovbe izkopali umetno strugo. V 16. stoletju so se pojavile prve resne ideje o osuševanju ter ideja o žitnici dežele Kranjske. Talno vodo so močno znižali z izkopavanjem osuševalnih jarkov ob koncu 18. in v 19. stoletju (Cornovec, Gruberjev prekop), s poglobljanjem struge Ljubljanice in kopanjem kanalov. Z naštetimi posegi se je pričela degradacija naravne pokrajine in danes narava na Barju ne more več uravnavati sprememb, ki jih je s svojo dejavnostjo povzročil človek. V 20. stoletju se je zaradi hitre poselitve pričela urejati infra-



Ljubljansko barje s Svete Ane (foto M. Turk, 2005; dostopno <http://iza.zrc-sazu.si>, 29. 8. 2011)



Veliki škurh – poslednji mostiščar (dostopno: <http://www.google.si>, 29. 8. 2011)



Ljubljansko barje z Ljubljanico (dostopno: <http://www.barje.net>, 5. 10. 2011)



Gozdni rezervat Kozlerjeva gošča, ostanek visokega barja na Ljubljanskem barju (dostopno: <http://www.barje.net>, 5. 10. 2011)

struktura, zgradili sta se avtocesta in odlagališče odpadkov, kmetijske površine pa so se opuščale. Ob robu Barja so zrastle tudi trgovski centri. Pojavili so se številni ekološki problemi.

Območja, kakršno je Barje, so vse redkejša. Mnoge tu živče rastlinske in živalske vrste so na rdečem seznamu ogroženih vrst v Evropi. Med rastlinskimi vrstami prevladujejo številne travniške rastline: močvirska logarica, kukavičja lučca, zlatice, kalužnice, penuše. Na ostankih visokega Barja (okolica Bevk) najdemo različne vrste šotnega mahu, rosiko, rožmarinko, jesenske vrese. Zemljišča lastnikov razmejujejo neskončno dolgi in približno dva metra široki pasovi jelš, hrastov, brez in rdečih borov. Na Ljubljanskem barju najdemo dom in hrano mnoge živali. Zelo bogata je populacija nekaterih vrst travniških ptic, med katerimi je tudi veliki škurh, ki gnezdi na tleh. Samica nepremično sedi med valjenjem jajc in varuje jo le varovalna barva. Tudi kosci, v svetovnem merilu ogrožena ptica, gnezdi na Barju. Zastopane so tudi druge vrste ptic: priba, prepelica, poljski škrlanec, repaljščica, močvirska trstnica, postovka. Mnoge ptice tu le prezimijo ali pa se ustavijo med selitvijo. Na Barju živi okoli 45 vrst sesalcev. Najbolj ogrožena med njimi je vidra. Vedno redkejša je tudi želva močvirska sklednica, dvoživka in nevretenčarjev pa je še veliko.

Kaj lahko storimo, da bi to območje ohranili? Upoštevajmo 10 barjanskih pravil:

- ohranjamo travnike, še posebno enokosne,
- kosimo pozno poleti ali jeseni,
- varčujemo pri uporabi gnojil,
- ne dopuščamo zaraščanja travnikov,
- jarkov ne poglobljamo globlje, kot je potrebno,
- ne režemo šote,

- gojimo rastline, ki imajo na Barju tradicijo,
- ne požigamo mejic in obrobkov,
- smeti in druge odpadke odpeljemo na deponijo,
- rekreiramo se tako, da ne plašimo živali.

Od leta 2005 deluje Društvo za Ljubljansko barje, ki predstavlja vezni člen med lokalno skupnostjo in državnimi institucijami. Člani društva med drugim varujejo zatočišča redkih in ogroženih živali ter rastlinstvo, ki se je razvilo na šotnih tleh. Skrbijo za ohranjanje kulturne krajine ter oživljajo tradicijo na tem območju. Ljubljansko barje je tudi del evropskega omrežja varovane narave Natura 2000. Vlada Republike Slovenije pa je leta 2008 sprejela uredbo

o ustanovitvi Krajinskega parka Ljubljansko barje. Namen ustanovitve je ohranitev naravne in kulturne dediščine na širšem območju Ljubljanskega barja, zaščita ogroženih živalskih in rastlinskih vrst ter vključitev lokalnega prebivalstva v dejavnosti na zavarovanem območju. Med najbolj znanimi zavarovanimi predeli so Kozlerjeva gošča, Ribniki v Dragi pri Igu, Mali plac, Jezero pri Podpeči, Goriški mah, izviri Ljubljance in Bistre, Jurčevo šotišče, Iški morost. Urejene so tudi učne poti, saj je Barje prava učilnica na prostem.

Kljub vsem varovalnim ukrepom in ustanovitvi krajinskega parka pa Barju ne moremo povrniti njegove prvotne podobe. Človek jo je s svojim poseganjem preveč

spremenil in okrnil. Prizadevamo si lahko za ohranitev oz. revitalizacijo tega, kar je še ostalo. Barje je presekano z avtocesto, na njem so zrastle številne črne gradnje in tudi divjim odlagališčem ni videti konca. Tisti, ki opozarjajo na to, pa lahko v očeh drugih hitro postanejo čudaški in sovražniki napredka.

Cvetka Škof

Viri:

- Ljubljansko barje. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 29. 8. 2011
- Kolišča na Ljubljanskem barju kot del svetovne kulturne dediščine. Dostopno: <http://www.ljubljanskobarje.si>, 29. 8. 2011
- Krajinski park Ljubljansko barje. Dostopno: <http://www.dzlb.si>, 29. 8. 2011

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI

OD 16. DO 22. SEPTEMBRA IN DAN BREZ AVTOMOBILA DNE 22. SEPTEMBRA 2011 –

TEDEN BREZ AVTOMOBILA

z osrednjo temo »POTUJMO DRUGAČE«

Evropski teden mobilnosti (ETM) je najbolj razširjena kampanja za trajnostno mobilnost v svetu. Odvija se vsako leto od 16. do 22. septembra. V zadnjih letih je v kampanji vsako leto sodelovalo več kot 2.000 krajev in mest, kar pomeni, da se je z ETM vsako leto srečalo več kot 220 milijonov ljudi. V letu 2011 Evropski teden mobilnosti (ETM) je najbolj razširjena kampanja za trajnostno praznuje Evropski teden mobilnosti 10. obletnico.

Evropski teden mobilnosti se osredotoča na različne teme na področju trajnostne mobilnosti. Letošnja osrednja tema je "POTUJMO DRUGAČE", ki poudarja učinkovito rabo energije v prometu.

Povečan obseg potovanj z osebnimi avtomobili, ki jih poganjajo predvsem fosilna

goriva, je eden izmed največjih izzivov, s katerimi se srečujemo pri preoblikovanju naše družbe in gospodarstva, ko skušamo kar najbolj zmanjšati porabo energije in doseči energetske učinkovitost. Ambiciozni ukrepi EU, ki jih je potrebno izpolniti do leta 2020 - so 20% zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, 20% izboljšanje energetske učinkovitosti in 20% povečanje de-

leža obnovljivih virov energije v skupni porabi energije.

Akcijski načrt Evropske komisije za mobilnost v mestih iz leta 2009 poudarja pomen spodbujanja integriranih oblik prevoza, okrepitev možnosti financiranja javnega prometa z jasnim poudarkom na koristih za prebivalce, okolju prijaznejši mestni promet in optimizacijo mobilnosti v mestih, kot tudi izmenjavo izkušenj in znanja s področja (mestnega) prometa.

S tema "POTUJMO DRUGAČE" so mesta po Evropi in po svetu povabljeni k spodbujanju vseh načinov trajnostnega prometa: vožnje s kolesom, uporabe javnega prevoza, pešačenja... Občine naj poudarjajo pozitivne učinke alternativne mobilnosti na kakovost zraka, zmanjšanje hrupa, zdravje in blaženje podnebnih sprememb z zmanjšanjem/preprečevanjem emisij CO₂.



Vsak lahko poveča svojo energijsko učinkovitost, če vsaj za določen čas opusti zasebno uporabo avtomobila.

Človekove dejavnosti so v veliki meri odvisne od uporabe različnih oblik in virov energije. Energija omogoča prenos in/ali preoblikovanje stvari (npr. izdelavo jekla s kombinacijo železa in ogljika). Vsebovana energija je vir razpoložljive energije na enoto mase ali prostornine, stalni izziv pa je, kako učinkovito črpati in uporabiti to energijo.

Večja poraba energije pomeni večjo količino opravljenega dela in ne preseneča, da je gospodarski razvoj povezan z rastjo porabe energije. V tem se skrivata izziv in rešitev istočasno: možno je zmanjšanje porabe energije v prometnem sektorju in hkrati izboljšati naš način življenja!

Evropski teden mobilnosti ponuja odlično priložnost občinam, da stopijo na pot trajnostnega razvoja, uvajajo alternativno mobilnost, prispevajo k zmanjšanju porabe energije in pomagajo pri izboljšanju okoljske učinkovitosti prometnega sistema. Z alternativno mobilnostjo omogočajo bolj zdravo urbano življenje, ki bo varnejše in bolj prijetno zaradi večje kakovosti zraka, zmanjšanja hrupa in emisij CO₂.

Mestna občina Ljubljana že 10. leto zapored sodeluje v Evropskem tednu mobilnosti, najbolj razširjeni kampanji za trajnostno mobilnost. Dejavnosti so potekale v celotnem tednu brez avtomobila in posamično po posameznih dnevih.

Tedenske aktivnosti

V času od 16. do 22.9.2011 je bila zaprta Slovenska cesta na odseku med Aškerčevo cesto in Gosposvetsko ulico za ves motorni promet, razen za vozila ljubljanskega potniškega prometa, kolesarje, intervencijska vozila in vozila z dovolilnicami MOL, z možnostjo uvoza in izvoza v garažo pod Kongresnim trgom iz smeri Šubičeve ulice.

Kot trajnostni ukrep je Ljubljana razglasila novo urejeno površino, namenjeno pešcem in kolesarjem na Kongresnem trgu, avtomobile z njegove površine umaknila pod površje zgledno urejene garažne hiše in na postajališčih ljubljanskega potniškega prometa uredila črto varnosti, ki čakajoče na postajališčih odmakne od roba vozišča zaradi stranskih ogledal avtobusov mestnega prometa, ki so potencialno nevarna za čakajoče potnike, ki stojijo na robniku.

CIVITAS ELAN je s sodelavci imel stojnico na Prešernovem trgu med 9. in 13. uro, na kateri so obveščali občane o programu Evropskega tedna mobilnosti ter nudili informacije o projektu in promovirali trajnostne oblike mobilnosti.

Od 16. do 22. septembra 2011 so na različnih lokacijah za Bežigradom, predvsem ob Dunajski cesti, spodbujali uporabo mestnih avtobusov s sloganom »Korak do busa, trenutek do cilja«. V okviru akcije so postavili manjše usmerjevalne table s podatki o oddaljenosti do najbližjega avtobusnega postajališča (izražene v metrih in minutah, predvidoma potrebnih za hojo do postajališča).

MOL MU Oddelek za varstvo okolja je izvajal meritve kakovosti zraka in hrupa na stalni lokaciji na Tivolski cesti in na mobilni merilni postaji pri Drami. Prvi zabeleženi podatki izkazujejo višje onesnaženosti na Tivolski cesti kot pri Drami. Kljub temu se v času ETM ni zabeležilo povečane onesnaženosti zraka. O vplivu zapore na kakovost zraka in hrupa bodo podatki dostopni predvidoma v mesecu novembru, ko bodo meritve končane.

Policijska uprava Ljubljana v sodelovanju z MOL MU Mestnim redarstvom so v skupnih mešanih patruljah izvajali na širšem območju ožjega mestnega središča poostren nadzor prometa, predvsem nepravilnosti pri parkiranju, vožnji kolesarjev na kolesarskih stezah in vožnji na pasovih, namenjenih vozilom, ter dnevno sodelova-

li v urejanju prometa predvsem ob konicah na zapori na Slovenski cesti. Poostren nadzor se je nanašal predvsem na nedovoljeno parkiranje in ustavljanje na kolesarskih površinah in avtobusnih postajališčih, nadzor hitrosti in kršitve enoslednih vozil nad kršitvami kolesarjev in pri tem uporaba zaščitne kolesarske čelade ter nadzor nad ustavljanjem na postajališčih ljubljanskega potniškega prometa.

Oddelek za predšolsko vzgojo in izobraževanje je obvestil osnovne šole o Evropskem tednu mobilnosti in Dnevu brez avtomobila. Ljubljanske osnovne šole so spodbudili, da učenci in strokovni delavci uporabijo alternativne načine prihoda v šolo oz. službo predvsem z vožnjo s kolesom, uporabo javnega prevoza in pešačenja. Ljubljanske osnovne šole so vsebine alternativnih oblik mobilnosti aktivno vključevale v svoje vsakdanje vzgojno-izobraževalno delo in posebne projekte, ki jih izvajajo v okviru pouka, podaljšane bivanja in naravoslovnih dni.

Pred Hišo Evropske unije je bila postavljena informacijska stojnica Predstavništva Evropske komisije v Sloveniji in Informacijske pisarne Evropskega parlamenta za Slovenijo. Mimoidoči so se lahko seznanili z alternativno mobilnostjo, varovanjem okolja in ukrepi Evropske unije na tem področju ter pridobili splošne informacije o institucijah in politikah Evropske unije. Mimoidočim je bilo na stojnici na voljo več kot 15 različnih publikacij, svoje znanje pa so lahko preizkusili tudi s sodelovanjem v nagradni igri "Kolo sreče" in si prislužili praktično nagrado.

Ljubljanski potniški promet je poudarjal pomen javnega prevoza, tako je pripravil potujočo razstavo ob 110. obletnici LPP in v avtobusu na koncu Vegove ulice ob Kongresnem trgu izvajal mobilne seminarje »Varno na bus LPP«. Udeležilo se jih je kar nekaj starejših in najmlajših občanov Ljubljane, ki so prejeli tudi istoimenske brošure s praktičnimi napotki za varno potovanje.



Potujoča razstava „110 let LPP“ se je odpravila na svoje popotovanje po Ljubljani 16. septembra in bo trajala do konca leta. Ponuja kratek vpogled v 110 let delovanja podjetja LPP vse od prvega tramvaja do najnovejših satelitsko vodenih avtobusov z najmodernejšo opremo.



Ministrstvo za okolje in prostor je za Ljubljano izdalo 3400 letakov z opisom namena akcije in 200 ekološko potiskanih majic, zbiralo podatke lokalnih organizatorjev glede izvedenih ukrepov za objavo na spletni strani (10 let ETM), izdelalo 30 sekundni spot za objavo na spletu in na TV, posodobilo - vsebinsko in likovno spletno stran www.tedenmobilnosti.si ter pripravilo gradiva za medije in promocijski material.

Posamezne aktivnosti po dnevih

Sodelavci Slovenske pisarne Regionalnega centra za okolje, ki je partner projekta CIVITAS ELAN, so skupaj z Ministrstvom za promet RS, Evropsko platformo za mobilnostni menedžment (EPOMM), RA Sinergija in RRA LUR ter drugimi partnerji projekta CIVITAS ELAN organizirali konferenco z naslovom »Izkušnje z upravljanjem z mobilnostjo in delovanjem mobilnostnih centrov v evropskih mestih«. Konferenca je potekala 15. septembra 2011 od 9. do 18. ure in 16. septembra 2011 od 9. do 17. ure v Veliki sejni dvorani Mestne hiše.

Skike klub Slovenija je izvedla predstavitev alternativnih oblik gibanja v mestu in naravi. Predstavili so skike nordijsko rol-

kanje, obliko teka na smučeh v poletni sezoni ter Streetsepper kolesa, ki združujejo vadbo celotnega telesa na Kongresnem trgu med 10.00 in 19.00 uro, kjer je Skike in kolesa preizkusilo preko 300 obiskovalcev; nekateri so se udeležili brezplačnih tečajev, za sodelovanje v tekmovanju pa se ljudje niso odločali.

Turizem Ljubljana je izvedel več brezplačnih turističnih vodenj in ogledov: Brezplačni ogledi Mestne hiše: organizirali so šest enournih ogledov prostorov Mestne hiše s kostumirano vodnico, ki se jih je udeležilo 31 obiskovalcev, od tega 3 tujci. Brezplačni ogledi mesta: organizirali so pet brezplačnih vodenih dvournih ogledov mesta, ki se jih je udeležilo 57 oseb, od tega 46 tujih gostov.

Brezplačni ogledi mesta s kolesom: načrtovali in izvedli so tri dvourne vodene ogledde mesta s kolesom, ki se jih je udeležilo skupno 27 obiskovalcev, od tega 16 tujcev.

Brezplačne vožnje s turističnim vlakcem na Ljubljanski grad: vožnje so potekale ves dan po voznem redu od 9.00 pa vse do 21.00 ure. Na 13 vožnjah na Ljubljanski grad so prepekljali skupno 468 potnikov, med katerimi so prevladovali tuji obiskovalci.

Ogled Ljubljane in okolice s panoramskim avtobusom Veseli Janez: organizirana sta bila dva ogleda Ljubljane in njene okolice s panoramskim avtobusom "Veseli Janez". Obeh voženj se je udeležilo 49 zadovoljnih domačih gostov.

Partnerji projekta CIVITAS ELAN so 19. septembra 2011 ob 19. uri v Mestnem muzeju Ljubljana pripravili predavanje o kulturi urbanega kolesarjenja, na katerem je danski kolesarski ambasador Mikael Colville Andersen govoril o kolesarjenju v mestih, zlasti v Kopenhagenu.

Predstavništvo Evropske komisije v Sloveniji in Urad Vlade RS za komuniciranje sta v sodelovanju z AMZS Centrom varne

vožnje v Centru Evropa izvedli delavnico "Več vrst mobilnosti, več vrst nevarnosti - bodimo pozorni skupaj!", na kateri so udeleženci spoznavali, kako čim bolj varno in varčno prispeti na cilj. Delavnice se je udeležilo 20 obiskovalcev, prav toliko pa jo je spremljalo preko svetovnega spleta.

Sodelavci CIVITAS ELAN-a so v sodelovanju z zavodom Turizem Ljubljana, Veleposlaništvom Kraljevine Danske, drugimi oddelki ter službami Mestne občine Ljubljana, društvom Ljubljanska kolesarska mreža, Europlakatom in Fotoformatom pripravili fotografsko razstavo »Ljubljana – Kopenhagen – dvoje mest – eno kolo«, katere otvoritev je bila v torek, 20. septembra, ob 15. uri na Krakovskem nasipu. To je nadnaslov dveh razstav, in sicer »Kopenhagen: mesto spomenik vrtenju pedal«, ki je delo danskega kolesarskega fotografa Mikaela Colvilla Andersena in je na Krakovskem nasipu na ogled do 25. oktobra 2011, in razstave »Ljubljana na meji kolesarjenja, v labirintu avtomobilske pločevine«, ki je do 30. septembra 2011 postavljena pri Centru urbane kulture Kino Šiška, vsebuje pa fotografije kolesarjenja po Ljubljani, izbrane na natečaju Ljubljanske kolesarske mreže, ki je potekal do konca julija 2011.

Predstavništvo Evropske komisije v Sloveniji in Urad Vlade RS za komuniciranje, sta v izvedbi Centra Evropa na ploščadi Ajdovščina izpeljali dogodek "Mobilnost je večšina". Na dogodku je sodelovalo cca 90 udeležencev, ki se je preizkusilo v cirkuških veččinah, hoji s hoduljami in hoji po vrvi, z BiciklJem tekmovalo v počasni vožnji, rolalo z znanimi Slovenci ali na kolesarskem servisu dali pregledati svoje kolo.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je prisoten v aktivnostih v času ETM in DBA od samega začetka s svojim delom programa in stalnimi sodelavci, kot so policija, Združenje šoferjev in avtomehanikov, avtošola AMZS in Andrej Brulc, mestno redarstvo, Območne združenje RK Ljubljana, AMD Moste, Inštitut za varova-



nje zdravja, Top Stil in Družba Velo, Kolesarski servis Bauer in Kolesarski servis Ščurek.

Letos se je v izobraževalni kolesarki krog za kolesarje vključilo 26 osnovnih šol z nekaj več kot 300 kolesarji, ki so svoje znanje po opravljenem kolesarskem izpitu nagradili z izkušnjami in nasveti na 9. izobraževalnih točkah. Izobraževane je potekalo na izobraževalnih točkah in potem po prometnih površinah. Vožnja s kolesom po središču mesta je zahtevna naloga zlasti za mlade kolesarje, zato so jim prometni strokovnjaki svetovali, kako se vozi po prometnem pasu, kolesarski stezi, dvo-smerni kolesarski stezi, kolesarskem pasu v enosmerni ulici, nevarnostmi odprtih vrat parkiranih avtomobilov vzdolž kolesarskega pasu, vožnje po pešcevih površinah, prečkanje večjega križišča s kolesom, prvi pomoči za kolesarje ob prometnih nesrečah, zdravstvenih vidikih kolesarjenja in spretnostne vožnje s kolesi ter z manjšimi kolesarskimi servisi.

CIVITAS ELAN je skupaj z Mestnim redarstvom MOL in prostovoljci 21. septembra od 9. do 12. ure izvedel »CIVITAS-ovo patroljo« – akcijo opozarjanja na napačno parkiranje po Ljubljani z deljenjem letakov v obliki prirejene položnice za napačno parkiranje (parkiranje na kolesarski stezi, v območju za pešce, na prostoru, rezerviranem za invalide, splošno napačno parkiranje in vožnjo po rumenem pasu za avtobuse).

Na Gradu Kodeljevo je 21. septembra od 16. do 18. ure v soorganizaciji CIVITAS ELAN-a, Etrela, Službe vlade RS za podnebne spremembe, Društva za EV Slovenije in trgovci potekala predstavitev nacionalnega portala za uporabnike električnih vozil Polni.si in demonstracija uporabe električnih vozil (avtomobilov, koles, skirojev in drugih prevoznih sredstev na elektriko).

Predstavništvo Evropske komisije v Sloveniji in Urad Vlade RS za komuniciranje v izvedbi Centra Evropa so izpeljali delav-

nico "Električna mobilnost v praksi", na kateri je g. Andrej Pečjak, ekolog in izdelovalec električnih vozil, obiskovalcem pojasnil, kakšne so obstoječe možnosti trajnostnih pogonov vozil in kakšna je njihova učinkovitost, kako uporabna in tehnološko izvedljiva so vozila na električni pogon ter kam se nagibajo trendi v prihodnosti. Dogodka se je udeležilo približno 25 ljudi. Ljubljanski potniški promet je podelil nagrade za najboljšo risbo razpisa »Zapelji se izbrano« in tako mlade seznanil z busbontonom, z glasbo, ki jo je ustvarila glasbena skupina Šent, so jih razvedrili, in nato v pogovoru z Vlasto Nussdorfer, predsednico Belega obročja Slovenija, z malčki poklepetali o tem, kaj potrebujejo osebe s posebnimi potrebami na avtobusu. Po končanem programu Radio Gold Pinocio so zmagovalcem, ki so bili izbrani izmed 600 poslanih risb podelili nagrade. Na pot so pospremili zmagovalno risbico Sare Grum, iz OŠ Dravljje, ki bo potovala na avtobusu LPP 169 vse do 22. novembra.

Plesna šola Kazina je v sodelovanju s CIVITAS ELAN-om, Društvom paraplegikov Ljubljanske pokrajine in osnovnimi ter srednjimi šolami v MOL izvedla projekt »Diham ples« – množični ples na Kongresnem trgu. Ob 10. uri se ga je udeležilo okoli 600 osnovnošolcev z učitelji, ob 17. uri pa približno 150 dijakov in drugih plesalcev. Pred njimi so na invalidskih vozičkih zaplesali tudi člani Društva paraplegikov Ljubljanske pokrajine in Plesnega kluba Zebra.

Sodelavci CIVITAS ELAN-a so v sodelovanju z Ljubljansko kolesarsko mrežo in Društvom paraplegikov Ljubljanske pokrajine pripravili CIVITAS-ovo parado po mestnem središču. Začela se je ob 16.30 uri na Krakovskem nasipu, pri čemer je bil ob 17. uri postanek na Kongresnem trgu, kjer so udeleženci parade sodelovali v projektu »Diham ples«. Parada se je nato nadaljevala po mestnem jedru, med drugim tudi po zaprti Slovenski cesti, in se ob 18. uri končala na Kongresnem trgu.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je izvedel odmevno akcijo, podelitev odsevnih telovnikov ljubljanskim vrtcem s pomočjo donatorja, ki je zagotovil za vsako enoto vrtca po 20 odsevnih telovnikov, zraven jih je dodal še SPVCP MOL po 10, tako je bilo podeljenih 3.500 odsevnih telovnikov za otroke v 110 enotah 23 ljubljanskih vrtcev in 7 privatnih vrtcev, ki bodo ob zmanjšani vidljivosti in temi, ko so na sprehodu, prav gotovo prej opazni.

Informacijska pisarna Evropskega parlamenta v Sloveniji je na Bregu 14 pred hišo EU izvedla akcijo "Pobarvaj svoje kolo". Slikarka Katarina Vidmar in grafitarji Zek crew so med 10. in 18. uro stilsko preobrazili skoraj 100 koles. Okoli 800 obiskovalcev in kolesarjev, ki so čakali na barvanje svojega kolesa, je lahko spremljalo nastope break dance skupine Flow From Below ter sodelovalo v plesni delavnici uličnih ritmov. Ob zaključku akcije je bila v atriju Hiše Evropske unije na ogled tudi razstava fotografij novih (starih) koles. Odziv vseh sodelujočih in splošne javnosti po socialnih omrežjih je bil izjemno pozitiven, prav tako tudi pokritost medijev.

Tajnik Zvone Milkovič
slike Jože Košak



DIHAM PLES ČEZ ŠUŠTARSKI MOST

Evropski teden mobilnosti z vsemi akcijami, ki spodbujajo k odgovornejši in učinkovitejši rabi energije v prometu, je za nami. Organizatorji kampanje, ki se že po več kot dva tisoč mestih in krajih v Evropi trudijo osvestiti nas, naj potujemo drugače, to počnejo že okroglih deset let.

Ljubljana je tudi za letošnji teden mobilnosti pripravila pester program s sporočilom **Spremenimo navade, potujemo drugače**. Cilj vseh akcij je sprožiti spremembe naših navad, načinov razmišljanja in prometnih praks v bolj človeku prijazne pristope.

Vsako leto so v tem tednu pripravljene številne dejavnosti za otroke in mladostnike. Nekatere od teh jih pritegnejo, zato si jih mnogi želijo obiskati tudi v prihodnjih letih. In če so te akcije spodbudile le nekaj Janezkov, da začnejo ravnati bolj odgovorno, z njimi pa še njihovi starši in nekaj prijateljev, bo odgovornih Janezov iz leta v leto večje število.

Seveda jim je treba ponuditi, kar imajo radi. Ples je že ena izmed takih aktivnosti. Plesna šola KAZINA je v sodelovanju s skupino evropskega projekta **CIVITAS ELAN**, ki je namenjen razvoju čistejšega, boljšega in energetsko varčnejšega prometa v petih evropskih mestih - Ljubljani, Zagrebu, Gentu, Portu in Brnu, ljubljanskimi osnovnimi in srednjimi šolami, Mestno občino Ljubljana in drugimi partnerji letos že drugo leto zapored organizirala množičen ples, to je Flash Mob dogodek Diham ples. Letošnji se je odvijal 22. septembra na prenovljenem Kongresnem trgu, in sicer dopoldne za osnovnošolce, popoldne pa za srednješolce in druge plesalce.



Vir fotografije: <http://www.rtvsllo.si>, 17. 10. 2011

Namen projekta je pri mladih doseči odgovornejše ravnanje z okoljem. Njihova zavestna osebna in odgovorna vključitev v projekt naj bi pozitivno vplivala na okoljsko zavest. S plesom so v svet poslali sporočilo, da jim ni vseeno, kakšen zrak dihamo. Hkrati povezovanje v skupino spodbuja medsebojno sodelovanje, kar vpliva na zmanjševanje nasilja in odpira možnosti za kakovostno preživljanje prostega časa.

Kazina je s plesnimi pripravami po šolah organizirala brezplačne plesne ure, na katerih so se učenci in dijaki pod vodstvom njihovih plesnih učiteljev naučili koreografijo, za vse ostale pa v petek popoldne pred Flash Mob dogodkom v njihovih prostorih.

Flash Mob - dogodek ali potegavščina, kot ga nekateri imenujejo, predstavlja skupino ljudi, navidez naključnih obiskovalcev, ki na javnem mestu v dogovorjenem trenutku izvede nenavadno spontano akcijo, kot npr. vsi glasno ploskajo, odprejo dežnike, se uležejo na tla in se potem mirno razidejo. Enakovredno in aktivno vlogo v projektu naj bi zavzeli tudi mimoidoči. Na občinstvo naj bi zadeva delovala kot presenečenje. Dogodek organizira kdorkoli. Z obveščanjem preko e-mailov, mobilnih, facebooka, forumov ... se zbere čim večja množica ljudi, ki je pripravljena sodelovati. Navodila dobijo na kraju samem, to je tik pred začetkom.

Tudi naši osnovnošolci, »na videz običajni sprehajalci«, naj bi nenadoma začeli plesa-

ti. Zadeva ni stekla čisto »po pravilih«, kajti otroci so ob glasbi, ki se je razlegala po prekrasnem Kongresnem trgu, takoj začeli poplesavati, prepevati in se zabavati. »Dogodek« se je potem zgodil - otroci so odplesali ples na skladbo Šuštarški most.

Je pa res, da so si oni plesa želeli še. Žal jim je bilo, da se je vse skupaj tako hitro končalo ne glede na to, da je bil predviden le Flash Mob. Morda šest do desetletniki ne razumejo še dobro pomena »dogodka«, ples pa bi tisto dopoldne »dihali« še in še. To je njihovo sporočilo organizatorjem. Sicer jim je bilo vse skupaj zelo všeč.

Mira Vidmar



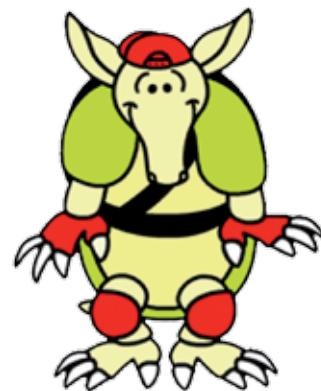
Foto: MMC RTV SLO; vir: <http://www.rtvsllo.si>, 17. 10. 2011



Vir fotografije: <http://www.rtvsllo.si>, 17. 10. 2011

ZAČETEK AKCIJ PASAVČEK IN BODI preVIDEN – 2011/2012

Javna agencija RS za varnost prometa bo, oz. je, tudi v letošnjem letu začela stalni akciji v mesecu septembru in oktobru PASAVČEK in BODI preVIDEN, ki se predvidoma zaključita v spomladanskih mesecih naslednjega leta.



Gradiva za projekt PASAVČEK smo na Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL dobili v mesecu septembru in jih posredovali vrtcem, namenjeno otrokom v starosti od 5 do 6 let in osnovnim šolam za prvo triado.

Skupaj z osnovnim gradivom smo posredovali še prijavnico za sodelovanje v projektu, da bodo skupine oz. oddelki – razredi prejeli še dodatno gradivo za projektno delo – samo za prijavljene v projektu.

Prijavnice, ki so v elektronski obliki za sodelovanje v projektu, se pošilja na Javno agencijo RS za varnost prometa, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Osnovni namen projekta ostaja isti, spodbujanje pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev ter varnostnih pasov med vožnjo v avtomobilu. Osnovna ciljna skupina so otroci od 4. do 12. leta ter njihovi starši. Projekt temelji na pozitivni spodbudi za uporabo otroških sedežev in varnostnih pasov. Osrednja figura v projektu je lik »Pasavčka«, ki na prijazen način opozarja otroke – Red je vedno pas pripet! Eden od ciljev je tudi v sodelovanju v projektne delu v vrtcih in šolah z vključevanjem učiteljev in vzgojiteljev ter vsebin varne vožnje pri različnih aktivnostih, z uporabo različnih pristopov in metod dela, ki poteka dalj časa in kontinuirano.

Akcija pešec s sloganom Bodi preVIDEN opozarja učence v šolah in njihove stare starše na uporabo kresničk in drugih odsevnih materialov, ki zagotavljajo večjo varnost pešcev.

Akcija opozarja na dve najbolj ogroženi skupini, na otroke in starejše od 65 let, ki so najpogostejši udeleženci v prometnih nesrečah kot pešci. Poudarja osnovno pravilo, da je v prometu vidnost – varnost, za kar lahko poskrbimo tudi pešci sami (odsevna telesa, svetlejša oblačila ...).

Želimo, da se v akcijo vključi čim več osnovnih šol in posredno učencev četrtih razredov, ki bodo pisali pisma in razglednice svojim starim staršem, sorodnikom

in znancem, katero bodo naslovniki vrnil in tako pošiljatelji sodelovali v nagradni igri.

Naj še opozorimo, da na šolah in domovih za starejše občane v sodelovanju z Javno agencijo RS za varnost prometa lahko organiziramo demonstracijski rekvizit – napravo VIDKO, s katero nazorno predstavimo nujnost uporabe odsevnih teles in predmetov.

V sklopu akcije je možno na osnovnih in srednjih šolah izvesti brezplačne delavnice, Mladost naj bo radost – tudi v prometu, ki traja kot osnovni modul štiri šolske ure in lahko poteka samostojno ali ob drugih aktivnostih prometne vzgoje na šoli. Delavnica se izvaja na šolah z enim mentorjem na 15 dijakov ali učencev. Poleg delavnice lahko v večjem številu učencev in

dijakov organiziramo tudi praktični prikaz prometno – varnostnih vsebin z demonstracijskimi napravami: merjenje reakcijskih časov – Stopko colibri, prikaz naletne teže s tehtnicami, uporabo alko skopa in posebnih alko očal.

Veseli smo, da so se do sedaj ljubljanski vrtci, osnovne šole in srednje šole prijavljale v projekte in sodelovale v delavnicah. Po podatkih je sodelovalo skoraj četrtina ustanov v omenjenih aktivnostih. Naša želja je, da bi v projektih, preko prometnih dnevnov, posebnih aktivnostih, učnih načrtov in podobnega, sodelovale vse ustanove (šole, vrtci) in da se tako o prometu in prometnih vsebinah govori vsak dan, saj je tega vedno več in pri tem je vse bolj nepredvidljiv in nevaren.

Tajnik Zvone Milkovič



6. OTROŠKI BAZAR

OD 8. DO 11. SEPTEMBRA 2011

Na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani je potekal 6. Otroški bazar od 8. do 11. septembra 2011, ki mu pravijo največja prireditve za družine. Letošnjo prireditve je obiskalo kar 35.600 obiskovalcev, ki so se sprehodili med 190 razstavno - prodajnimi prostori in se udeležili okrog 170 dogodkov v izobraževalnem in zabavnem programu. Več kot 1.600 otrok si je otroški bazar ogledalo v sklopu vodenih ogledov.

Razstavno - prodajni prostori so ponujali številne izdelke in storitve predvsem za otroke in družine. Pri tem so imeli starši možnost izobraževanja v svetovalnici za starše, lahko so ob praktičnem prikazu spoznavali napake, ki jih mladi starši opravijo pri negi dojenčkov, njihove pravilne drže. Mlade družine, predvsem študentske, so dobile številne napotke, kako usklajevati študij in družine.

Ustvarjalno učenje in zabava se je odvijala v številnih delavnicah, kot so: zvočna delavnica za otroke, spoznavanje posledic nesreč in vpliva le teh na možgane, izdelovali so oblačila, najbolj so se navdušili v plesni delavnici Plesne zveze Slovenije. Otroci so tekmovali v velikem Bazarkovem Bakugan turnirju.

V dveh humanitarnih akcijah, ki so jih pripravili v sodelovanju z ZPM Ljubljana



Moste Polje, so s prodajo Bazarkovih majic zbrali finančna sredstva za Sklad Botrstva v Sloveniji. Z revijo Lisa in obiskovalci otroškega bazarja so zbrali šolske torbe, peresnice, zvezke, barvice in druge šolske

potrebščine za otroke iz socialno šibkih družin.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je skupaj z Javno agencijo RS za varnost prometa sodeloval na Otroškem bazaru v pokritih prostorih v hali in na odprtem zunanjem prostoru. Na prireditvenem prostoru v hali je bilo prikazano preventivno vzgojno delo, vezano na otroške sedeže, kolesarske čelade, reakcijski čas, naletne teže in predstavljeno delo obeh ustanov s pomočjo prometno-vzgojnega materiala. Na zunanji ploščadi – zunanjem prostoru so otroci preizkušali svoje znanje v vožnji kolesa na spretnostnem poligonu in koristno uporabo varnostnega pasu na napravi za preizkus uporabe varnostnega pasu – zaletavčeku.

Tajnik Zvone Milkovič

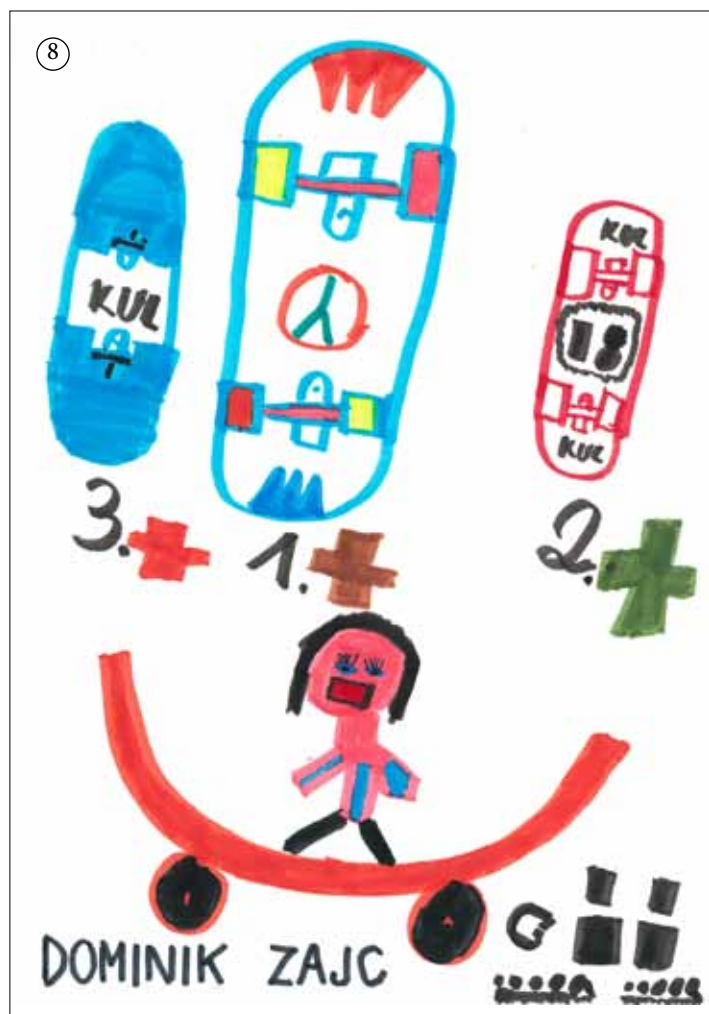


OTROŠKI KOTIČEK

Risbice na temo Prometna sredstva, ki ne onesnažujejo zraka, so prispevali učenci in učenke 4. b razreda OŠ Karla Destovnika – Kajuha iz Ljubljane in mentorica Cvetka Škof.

1. Leontina Lišanin: Monocikel
2. Aleksandra Nikolov: Kolesarja
3. Danijel Božičković: Kolo
4. Tilen Dragar: Prometna sredstva na sončne celice
5. Filip Mahkovec: Tandem
6. Sanja Madalanović: Kočija
7. Ana Lutar: Rolerji in skiro
8. Dominok Zajc: Deskar
9. Selma Huskić: Oprema za rolanje





ADRIATIC – SLOVENICA, Zavarovalna družba d.d.	JULON d.d.
BAUHAUS d.o.o.	KOLEKTOR ETRA d.o.o.
BENEDIKT d.o.o.	KOTO d.d.
BTC d.d.	KPL d.d.
BUTAN PLIN d.d.	LJUBLJANSKI URBANISTIČNI ZAVOD d.o.o.
CASTROL Slovenija d.o.o.	PAPIRNICA VEVČE d.d.
CESTNO PODJETJE LJUBLJANA d.d.	PETROL d.d.
CREATIV MEDIA d.o.o.	RENAULT NISSAN SLOVENIJA d.d.
DANFOS TRATA d.o.o.	SHELL ADRIA d.o.o.
ENERGOPLAN d.d.	SNAGA JP d.o.o.
EUROMARKT d.o.o.	TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA LJUBLJANA d.o.o.
FUTURA DDB d.o.o.	TOJA d.o.o.
GEOPLIN d.o.o.	TOYOTA CENTER LJUBLJANA d.o.o.
GRADIS Gradbeno podjetje d.d.	VELO d.o.o.
HYUNDAI AVTOTRADE d.o.o.	VOVKO d.o.o.
IMP PROMONT MONTAŽA d.o.o.	ZAJČJA d.o.o.
IMPAKTA HOLDING d.o.o.	ZAVAROVALNICA TRIGLAV d.d.
ISKRA SISTEMI d.d.	ZIL INŽENIRING d.d.





Življenje je polno zmag.



Samsung Galaxy MINI

Paketi **A,B,C**
in **Mobilni Internet Premium**
500 MB

1€*



Nokia C6-01

Paketi **A,B,C**
in **Mobilni Internet Premium**
500 MB

1€*

Delite jih z novim mobitelom.

Delite svoje majhne in velike zmage! Izkoristite Mobitelovo akcijo in praznujte svoje trenutke z novim mobitelom. Vsak dan. Izberite svoj zmagovalni **Paket A, B ali C** in stopite na najvišjo stopničko.

* Akcijska ponudba velja do odprodaje zalog ob sklenitvi/podalžanju naročniškega razmerja za storitve Mobitel s paketi A, B ali C za 24 mesecev, pri vseh z vključeno, neprekinjeno storitvijo Mobilni Internet 500 MB Premium za celotno obdobje vezave (24 mesecev), za vse, ki nimate veljavne aneksa UMTS št. 14/2005 oz. UMTS št. 14/2005 Povezani ali samostojnih aneksov GSM št.16/2009 (24 mesecev) oz. GSM št. 16/2009 Povezani (24 mesecev) ali UMTS št. 17/2010 ali UMTS št. 18/2011, in izpolnjujete ostale pogoje.

Slike so simbolične. Cene vsebujejo DDV, Telekom Slovenije, d. d., si pridržuje pravico do sprememb cen in pogojev. Za več informacij o storitvah Mobitel in za ostale pogoje nakupa mobitelov po ugodnih cenah obiščite Telekomov center, www.mobitel.si ali pokličite Center za pomoč uporabnikom na 041 700 700 ali 080 8000.

WWW.MOBTEL.SI

