

Varna pot



Vozimo pametno!

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



Kazalo

PREGLED OPRAVLJENEGA DELA

SPVCP MOL 2011 3

ODBOR ZA PREVENTIVO IN

VZGOJO V CESTNEM PROMETU

REPUBLIKE SLOVENIJE 8

TAKSI SLUŽBA 8

SEKUNDA ZA ŽIVLJENJE 10

EVROPSKA NOČ BREZ

PROMETNIH NESREČ 2011 11

MAKSI IMA MAKSI SRCE 15

PROMETNI DAN NA OŠ SAVSKO NASELJE 17

GRUBERJEV KANAL 18

PROJEKT PASAVČEK 19

POROČILO 21

OTROŠKI KOTIČEK 24

DONATORJI 27

Glasillo 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

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

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

Spoštovane bralke in bralci!

Pred nami je praznični čas, čas prijaznih misli in želja in mnogih sklepov za prihajajoče leto. Prav zanimivo bi bilo slišati, ali se kdo odloči, da bo od prvega januarja naprej vedno upošteval vse prometne predpise, bo strpen do vseh v prometu, ki so včasih nerodni s svojimi manevri na cesti, bo svojemu otroku s svojim vedenjem vzor in najboljši učitelj. Verjetno vsak zase misli, da je na tem področju najboljši, še bolj verjetno pa je o tem že zdavnaj nehal razmišljati. Kajti slabi vozniki, obupni pešci, motoristi in kolesarji so le drugi in verjetno bi jih bilo potrebno ponovno poslati v avtošole; še pešce, da bi jih tam naučili reda.

Kakšno šolanje res ne bi bilo odveč, saj nekateri, oprostite, ne razmišljajo prav veliko o drugih udeležencih. Ker jim za to ni mar, ali pa sploh ne vidijo problema! Vsak delovnik imam na poti v službo na lepem številu kilometrov priliko opazovati to brezbriznost ali pa neznanje. In čedalje bolj se nagibam k slednjemu. Obrazi teh voznikov in voznic so po večini mladi. Da se razumemo, to ni kritika avtošol, ker za to nisem niti usposobljena niti kompetentna. In jaz imam z inštruktorjem izjemno dobre izkušnje! Naučil me je ogromno!

Pa pogledjmo! Prišlo je tako daleč, da sem se vprašala, če morda ne poznam razlike med voznim in prehi-tevalnim pasom na avtocesti. Mene so učili, pa tudi logično je, da je prehi-tevalni pas namenjen avtomobilom za prehitevanje. Ko ta manever opraviš, se varno in čim prej vrni na vozni pas. Ampak nekateri, in teh je veliko, so ga vzeli za »svoje« in se ne umaknejo, pa četudi je vozni pas poleg, zanimivo, tako rekoč prazen. Mirno nadaljujejo vožnjo, ne glede na to, da delajo dolge jutranje kolone in posledično zastoje. Njihova hitrost na prehi-tevalnem pasu je tudi le 80 km/h, kar na od-sekih, kjer je dovoljena hitrost 130 km/h kljub vsemu ni primerno. Ostale voznike to navsezadnje spravlja ob živce, kar ni dobro ne za vo-

žnjo, ne za začetek dneva in službe, pravzaprav za nič. Gremo naprej. Zanimivi so izvozi z avtocest. Večkrat sem srečna, da mi avtoceste ni treba zapuščati na izvozu za Vič iz smeri Vrhnike proti Dolenjski. Ker tam se združita dve avtocesti, pa še izvoz je. In zjutraj stoječa kolona na voznem pasu, takoj za ovinkom. Groza! Še dobro, da tam niso nesreče vsak dan. Pa tudi če bo samo enkrat ena huda, bo preveč. Ampak vozniki, ki stojijo v koloni in se po polžje premikajo proti izvozu, se ne menijo za tiste za njimi. Med po polžje premikajočimi se avtomobili je razdalja velika, za tako situacijo mnogo prevelika. Nekateri se sploh ne pomaknejo naprej vsakič, ko bi se lahko. Pa so bili prej ravno tako zadnji v koloni in najbolj izpostavljeni za nalet drugega vozila. Z odzivnostjo in logičnim razmišljanjem bi se verjetno lahko vsi avtomobili počasi pomikali po pasu za izvoz. Podobno je na vseh izvozi in tudi v mestu ob konicah. O tistih, ki pa stoječa vozila prehitevajo in se vrivajo zadnje metre, ki še dopuščajo zapeljati na izvoz, s tem, da nemalokrat zaradi vrivanja stojijo na voznem pasu, ker jih kdo tudi ne spusti ali se preprosto ne morejo vključiti, je tukaj škoda besed, z njimi naj se pogovorijo policisti. Temeljito!

Mene so učili, da je treba promet opazovati z vseh strani: spredaj, zadaj, z leve in desne, predvsem pa ne le spredaj, se odzivati in ne biti v napoto, ker sicer bom slaba in nevarna voznica. Eni so to na prej opisan način, drugi pa s precenjevanjem svojih sposobnosti, ki segajo daleč v nebo.

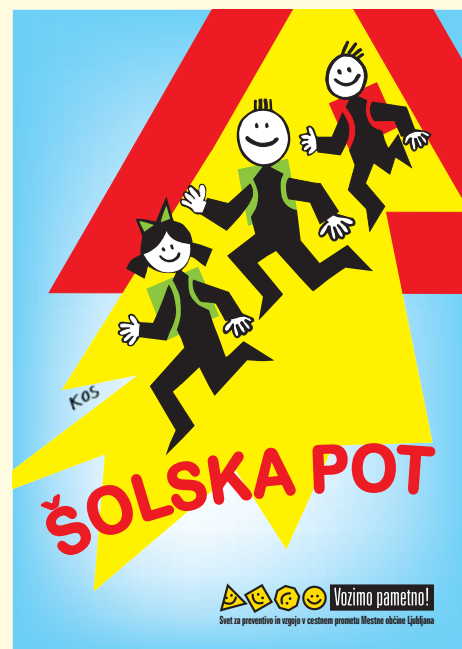
Lepo pa je, ko slišimo, da se veliko ljudi trudi prometne razmere izboljšati. S svojim vedenjem, prenašanjem znanja na druge, prostovoljnim delom. Pa se odločimo vsak zase, da bomo v prihajajočem letu tudi mi dodali košček v ta mozaik.

Srečno novo leto in varno na vseh Vaših poteh
Vam želi uredništvo Varne poti!

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



PREGLED OPRAVLJENEGA DELA

SPVCP MOL 2011

Programske usmeritve Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana so obsegale naloge s področja vzgoje in izobraževanja, umirjanja prometa in nadzora nad upoštevanjem prometnih standardov, ki so opredeljene v Zakonu o varnosti cestnega prometa in novospregjeti zakonodaji v Zakonu o pravilih cestnega prometa, Zakonu o voznikih, Zakonu o motornih vozilih in Zakonu o cestah. Te dejavnosti potekajo že več kot desetletje v programu rednih dejavnosti, prometnovzgojnih akcijah in drugih nalogah.

REDNE DEJAVNOSTI

Kolesarski izpiti

Skupaj z našim svetom so jih pripravili mentorji za prometno vzgojo za učence četrtih in petih razredov osnovnih šol. Nekatere šole so usposabljanje za pripravo za kolesarski izpit izvedle na poligonu za avtošole na Centru varne vožnje na bivši depozitni Barje – sedanji avtosejem. Zagotovili smo ves potreben material za prometno vzgojo v osnovnih šolah in za opravljanje izpitov za kolo. Prometne vsebine so utrjevali s pomočjo zgoščenke. Letošnja novost je opravljanje kolesarskih izpitov na računalniških aplikacijah, ki jo je pripravila Primotehna Maribor. Zagotovili smo še zapisnike o pregledu koles, nalepke za varno kolo, odsevne telovnike (Adriatic Slovenica - 500, Goodyear Danlop Sava Tires - 2.500, s pomočjo drugih donatorjev jih je zagotovil še Svet 2.000), prometne stožce, odsevne trakove, odsevnike – kresničke, brošure, učbenike, knjige, poligone ...

Varna pot v šolo

Tudi letos je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana v sodelovanju s šolami, policijo, ZŠAM ljubljanske regije, Inšpektoratom - Mestnim redarstvom, prostovoljci in donatorji, izpeljal v času od 1. 9. do 16. 9. 2011 akcijo Varna pot v šolo. Zagotovili smo varovanje otrok na kritičnih mestih, izobesili transparente, plakate in obešanke ter šolam zagotovili dodatne plakate in letake za opozorilo voznikom, da so šolarji spet na cesti. Natisnili smo 200 kosov plakatov (z vsebino, ki voznike opozarja, da gre za šolsko pot) v velikosti 100 x 70cm, ki bodo 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 prometnovzgojno vsebino in dali 60 obešank s prometnovzgojno vsebino na drogove javne razsvetljave. Osnovne šole že imajo potrebno število tripanov; plakate smo jim posredovali v drugi polovici avgusta.

Letos smo ponovno opozarjali voznike s plakatom »ŠOLSKA POT«, ki je bil nameščen na 200 lokacijah v vitrinah City light (postajališča LPP).

Na »kritičnih točkah« smo v sodelovanju s policijo in že navedenimi sodelavci ter nekaterimi prostovoljci zagotovili fizično varovanje. Na šolskih poteh je bilo prisotnih:

- 39 uniformiranih članov ZŠAM Dolomiti, POŠ-TEL, LPP in Logističnega centra
- 4 člani Društva prijateljev mladine Zveze prijateljev mladine Moste
- 110 policistov Policijske uprave Ljubljana
- 7 mestnih redarjev

Sodelovali smo z donatorjem Imex Avenija v obliki podpore pri zagotavljanju okvirjev za obešanke na drogovi javne razsvetljave in izdelavi obešank skupaj z Adriatic Slovenica.

V sklopu projekta CIVITAS ELAN smo nadaljevali varovanje otrok na poti v šolo na OŠ Vrhovci in OŠ Vič – šolsko leto 2010/2011 in OŠ Vič in OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja – šolsko leto 2011/2012 s prostovoljci – stalno šolsko prometno službo, in sicer z ZŠAM Dolomiti in ZDTK ter starimi starši.

Varno kolo

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

Kresnička, odsevni trak

Ta postala nepogrešljiva pripomočka otrokom v vrtcih, prvem in drugem razredu devetletke. Zagotovili so jo donatorji: Magistrat International – 1.000, BTC – 1.000, Butan plin – 1.000, Hyundai Avtotrade – 500, Zavarovalnica Triglav – 500. Kresnič-

ke in odsevne trakove smo zagotovili tudi za druge udeležence v prometu – starejše.



Prometni prti za vrtce in osnovne šole

Nekaterim vrtcem in osnovnim šolam smo zagotovili prometne preproge s prometnimi vsebinami za igro najmlajših in s tem pripomogli, da otrok z igro doživi prometne vsebine.

Priprave na izpite »AM« kategorije

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

Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu

Organizirali smo XV. Občinsko – kvalifikacijsko tekmovanje Kaj veš o prometu za učence osnovnih in dijake srednjih šol v četrtek, dne 12. maja 2011 na OŠ Sostro, Cesta II. grupe odredov 47, Ljubljana, pod pokroviteljstvom župana MOL Zorana Jankoviča.

V letošnjem letu je bil pripravljen nov način izvajanja tekmovanja Kaj veš o prometu in sicer je preverjanje znanja potekalo

izključno preko on-line sistema (centralizirana baza podatkov), preko računalnika. Tekmovanja so se izvajala na treh nivojih in sicer šolsko tekmovanje, tekmovanje na posamezni osnovni šoli, ki je izvedla šolsko tekmovanje in se je prijavila na kvalifikacijsko oz. Občinsko tekmovanje Kaj več o prometu. Šola je lahko tekmovanje opravljala v različnih terminih do določenega razpisnega roka za prijavo na kvalifikacijsko – občinsko tekmovanje.

Občinsko – kvalifikacijsko tekmovanje je vmesni nivo tekmovanja na državnem nivoju in ga je izvajal pristojni občinski svet za preventivo in vzgojo, tako kot je bilo do sedaj.

Državno tekmovanje je organizirano enkrat letno in se nanj uvrstijo tekmovalci iz kvalifikacijskih oz. občinskih ali medobčinskih ter regijskih tekmovanj.

Po končanem tekmovanju so bili razglašeni rezultati; zmagal je Juš Mlinar iz Osnovne šole Vrhovci, ekipno pa je bila najboljša OŠ Vrhovci, in sicer:

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

Državno tekmovanje Kaj več o prometu

V soboto, 28. maja 2011, je v OŠ Sostro v Ljubljani potekalo XX. Državno tekmovanje Kaj več o prometu v dveh kategorijah za učence s kolesi in učence oz. dijake s kolesi z motorji – skuterji pod pokroviteljstvom župana MOL, Zorana Jankovića. Tekmovanje je organizacija Javna agencija RS za varnost promet v so organizaciji s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL. Na tekmovanju so sodelovali najbolje uvrščeni tekmovalci z Občinskega – kvalifikacijskega tekmovanja in je bilo sestavljeno iz treh delov: preverjanje teoretičnega znanja na računalnikih (on-line sistem, novost letošnjega tekmovanja) z vprašanji o cestno-prometnih predpisih, opremljenosti kolesa in etiki v prometu; vožnji na spretnostnem poligonu in ocenjevalni vožnji na prometnih površinah za kolesarje in skuteriste.

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

Zaradi novosti pri preverjanju znanja o cestnoprometnih predpisih z On-line sistemom je bilo nekaj organizacijskih težav, ki so bile uspešno razrešene; tako se je na

tekmovanje prijavilo 47 tekmovalcev iz 29 osnovnih šol in občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Po končanem tekmovanju so bili razglašeni rezultati z zmagovalci: v kategoriji kolo Uroš Zagoranski, OŠ Prežihovega Voranca Maribor, in v kategoriji skuter Klemen Turšič, Srednješolski center Krško Sevnica.

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

Rumena rutica

Rumene rutice smo s pomočjo Zavarovalnice Triglav preskrbeli vsem učencem prvih in drugih razredov devetletke. Tam, kjer zavarovalnica ni uspela zagotoviti rutic, smo te zagotovili na Svetu. Rumena rutica podnevi zagotavlja boljšo prepoznavnost, kresnička in odsevni trak pa ob zmanjšani vidljivosti in predvsem v nočnem času večjo vidnost.



Sodelovanje z vrtci

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

Mentor

Dobro delo mentorjev prometne vzgoje na ljubljanskih osnovnih šolah je za našo dejavnost zelo pomembno. Organizirali smo tako kot vsa leta prej strokovni seminar, posvet z mentorji, sprejem za mentorje in zelo odmevno in strokovno potovanje v München.

PREVENTIVNOVZGOJNE AKCIJE

Bistro glavo varuje čelada

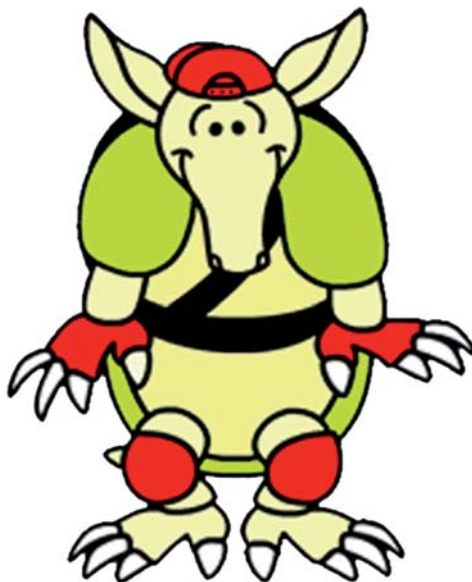
Donatorji (Petrol – 100 čelad, Iskra Sistemi – 100 čelad, Schell Adria – 50, čelad, Avto-tehna Vis – 10 čelad) so pomagali, da smo s kolesarsko zaščitno čelado opremili okoli 300 osnovnošolcev in nekaj vrtcev. Po nekaj čelad so dobile osnovne šole in nekateri vrtci že v prejšnjih letih, dodatno smo seznanjali z razlogi za nošenje čelade pri vožnji s kolesom ali kolesom s pomožnim motorjem (najpogostejše in najhujše poškodbe pri nesrečah kolesarjev so prav poškodbe glave) in s pravilno namestitvijo čelade na glavo, v akcijah in prireditvah ter na prometnih dnevih na osnovnih šolah.

Akcija odsevni telovniki

Ta je bila namenjena opremljanju prometnih koticov v vrtcih in je bila ena od večjih in zahtevnejših nalog iz letošnjega programa dela Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL. Zaključili smo jo septembra 2011 v sklopu akcije Dan brez avtomobila – Teden brez avtomobila, ki je potekal od 16. do 22. septembra 2011 na prireditvi v Vrtcu Jarše, Enota Mojca, dne 22. 9. 2011. Prisotne so pozdravili gostiteljica, ravnateljica Vrtca Jarše, predsednik SPVCP MOL in predstavnik Goodyear Dantop Sava Tires z ambasadorko varnosti Alenko Godec.

Pasavček

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL že šesto leto sodeluje v projektu PASAVČEK, ki ga koordinira in vodi Javna agencija RS za varnost prometa. Namen je spodbujanje pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev ter varnostnih pasov med vožnjo v avtomobilu. Otroci v Sloveniji poznajo akcijo pod imenom priljubljene figurice Pasavček.



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

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

Projektno delo je po vrtcih in šolah potekalo v oktobru, novembru in decembru ter se bo končalo predvidoma aprila 2012.

Prometni dnevi na osnovnih šolah

Pri obeleževanju Tedna prometne varnosti smo naredili večjo vsebinsko spremembo že leta nazaj. Letos smo ponovno spodbudili mentorje in vodstva treh osnovnih šolah (Bežigrad, Savsko naselje, Prule), da pripravijo Prometni dan. Ta večurna prireditev je vključevala različne prometnovzgojne vsebine: testiranje, risanje, predavanja, ogled filmov, računalniške simulacije prometnih situacij, uporabnost kolesarske čelade, predstavitev tehnične opreme in naprav (policije, mestnega redarstva, gasilcev, reševalcev, Rdečega križa), kolesarjenje in Jumicar.

Akcija Bodi preVIDEN

Ta je bila namenjena učencem četrtnih razredov, ki so svojim starim staršem, sorodnikom ali znancem poslali pismo, v katerem je bilo poleg sporočila priložena tudi razglednica, ki je bila obenem kupon za žrebanje, katero so starši, sorodniki ali znanci pošiljali na Javno agencijo RS za varnost prometa.

Ena najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu so prav pešci, in sicer spadajo med ranljive udeležence, ki utrpijo kot posledice prometnih nesreč najhujše poškodbe. Tudi v letu 2011 je Javna agencija RS za varnost prometa izvajala že tradicionalno akcijo BODIPreVIDEN, s katero je opozarjala učence v šolah, njihove starše in stare starše na uporabo kresničk in drugih odsevnih materialov, ki zagotavljajo večjo varnost pešcev.

Akcija bo potekala po šolah do konca januarja 2012, ko je svetli del dneva razmerno kratek in je uporaba kresničk in drugih odsevnih materialov nujna.

Akcija je del načrtovanih aktivnosti za večjo prometno varnost v Sloveniji v okviru Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa do leta 2020. Poleg tega pa je akcija tudi del prizadevanj Republike Slovenije za večjo varnost in zmanjšanje žrtev na cestah v okviru Evropske listine o varnosti v cestnem prometu, ki pravi: 25.000 življenj, rešimo jih! V to akcijo je vključena tudi Mestna občina Ljubljana, Svet za preventi-

vo in vzgojo v cestnem prometu in Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet s projektom ureditve enosmernih ulic.

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

Poleg gradiva, namenjenega za šole, pa smo na SPVCP MOL dobili še zgibanke in plakate BODIPreVIDEN, ki smo jih uporabili za svoje preventivne aktivnosti. Poleg teh gradiv je SPVCP MOL zagotovil tudi razna odsevna telesa: kresničke, odsevne trakove, odsevne telovnike, s katerimi so pešci bolj varni v prometu. V okviru akcije smo šolam posredovali po 40 odsevnih telovnikov, katere so predvsem zagotovili donatorji.

Novost v akciji je tudi napihljiv prenosni šotor – »VIDKO«, v katerem na jasen in preprost način vsak udeleženec lahko preveri uporabo odsevnih teles v zatemnjenem prostoru.

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

V sklopu akcije je možno organizirati tudi brezplačne prometne delavnice za višje razrede osnovnih šol in druge in tretje letnike srednjih šol z dodatnim prikazom demonstracijskih naprav.

Dan brez avtomobila

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 je praznoval Evropski teden mobilnosti 10. obletnico.

Evropski teden mobilnosti se osredotoča na različne teme na področju trajnostne mobilnosti. Letošnja osrednja tema je bila »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.

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.

V času od 16. do 22. 9. 2011 je bila zaprta Slovenska cesta na odseku med Aškerčovo 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.

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 avtomehaničnikov, avtošola AMZS in Andrej Brulc, mestno redarstvo, Območne združenje RK Ljubljana, AMD Moste, Inštitut za varovanje 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 nadgradili 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, dvosmerni kolesarski stezi, kolesarskem pasu v enosmerni ulici, nevarnostmi odprtih vrat parkiranih avtomobilov vzdolž kolesarskega pasu, vožnje po peščevih 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.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je izvedel odmevno akcijo, po-

delitev 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.

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

40 dni brez alkohola

Slovenska Karitas je v sodelovanju z Javno agencijo RS za varnost prometa in Zavodom med.over.net pripravila akcijo 40 dni brez alkohola, v katero se je vključil tudi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.

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

Otroški bazar

Med 8. in 11. septembrom 2011 je na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani potekal 6. Otroški bazar. Prireditelj je bila namenjena otrokom do 15. leta, staršem, učiteljem in vsem tistim, ki se v vsakdanjem življenju srečujejo z mladimi. Pripravili so raznovrsten program, tako da je vsak od njih našel nekaj zase.

Na prireditvenem prostoru je SPVCP v sodelovanju z Javno agencijo RS za varnost prometa predstavil posebne tehtnice za prikaz naletne teže pri določenih hitrostih in zakaj moramo biti med vožnjo pripeti z varnostnim pasom, ustrezna in varna uporaba otroških varnostnih sedežev z možnostjo preizkusa le-teh. Obiskovalcem se je delilo preventivna gradiva, možno se je bilo preizkusiti na spretnostnem poligonu v vožnji s kolesom in slišati nekaj koristnih nasvetov, vezanih na preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

OSTALE NALOGE

Ažuriranje načrtov - Varna pot v šolo

Šole imajo načrte varnih poti v šolo. Ob začetku novega šolskega leta jih spomnimo in prosimo, da jih vsako leto dopolni-

jo. Pri tem jim pomagamo s strokovnega in vsebinskega vidika. Načrte varnih poti je Mestna občina Ljubljana OPV skupaj SPVCP objavila na spletni strani MOL-a pod domeno: www.ljubljana.si/vzgojainizobrazevanje/portalvzgojeinizobrazevanja. Pri tem je SPVCP sodeloval z Oddekom za predšolsko vzgojo z izobraževanjem pri izdelavi podlag za karte in v sodelovanju s šolami oblikoval novo podobo načrtov varnih poti.

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

Center varne vožnje

Prvi del centra – prvo fazo poligona za avto šole je zgradil JP Parkirišča. SPVCP MOL je predstavljal glavnega nosilca oz. pobudnika. Aktivnosti za izgradnjo II. in III. faze izgradnje poligona varne vožnje in spremljajočih objektov so prenesene na JP Parkirišča, ki je pripravilo predstavitveni program za izgradnjo Centra.

Nekatere osnovne šole so uporabile poligon za pripravo na kolesarske izpite, kjer imamo kolesa, poligon in opremo (kolesarske čelade, odsevni telovniki, odsevni trakovi ...).

Glasillo VARNA POT

V skladu z željo, da se obstoječi program prometne vzgoje obogati, razširi, vnese novih spoznanj ter tako uporabi tudi drugačen način komunikacije, se je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL odločil za izdajo glasila VARNA POT. Čas, ki ga živimo, zahteva več znanja, informacij, vedenj in spoznanj, kar je novo nastalo glasilo prav gotovo prineslo, saj ga redno izdajamo na 30 do 36 straneh v štirih izdajah na leto v nakladi 600 izvodov že enajsto leto. Izdane so bile 4 številke XI/1, 2, 3 in 4.

CIVITAS ELAN

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

Akcija mladi v prometu - delavnice na srednjih šolah

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana se je vključil v akcijo MLADI V PROMETU, ki jo je pripravila Javna agencija RS za varnost prometa in je predvsem namenjena učencem

višjih razredov osnovnih šol in dijakom III. oz. IV. letnika srednjih šol. Akcijo smo nadgradili oz. obogatili z delavnicami, ki jih izvaja Zavod varna pot.

Knjižica Prvi koraki v svetu prometa

V sodelovanju z Javno agencijo RS za varnost prometa, smo poslali vsem osnovnim šolam (za vsakega osnovnošolca oz. njegovega starša) prenovljeno knjižico PRVI KORAKI V SVETU PROMETA, ki je namenjena staršem in učencem, ki so v jeseni prišli v prvi razred devetletke.

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

Jumicar je izvajal program na OŠ Franca Rozmana Staneta, OŠ Nove Fužine, OŠ Mirana Jarca, OŠ Livada, OŠ Koseze, OŠ Maksa Pečarja, OŠ Valentina Vodnika, OŠ Dravlje, OŠ Bežigrad, OŠ Prežihovega Voranca, OŠ Savsko naselje, OŠ Richarda Jakopiča, OŠ Hinka Smrekarja in v vrtcih: Vrtec Najdihojca, Enota Palček, Vrtec Kolezija, Enota Murgle, Vrtec Pedenjped, Enota Zalog, Vrtec Ciciban, Enota Ajda, Vrtec France Prešeren, Enota Na Vrtači, Vrtec H.C. Andersen, Enota Marjetica, Vrtec Mojca, Enota Mojca, Vrtec Zelena Jama, Enota Zelena Jama, Vrtec Miškolin, Enota Rjava cesta, Vrtec Vrhovci, Enota Vrhovci in Brdo in Viški Vrtci, ki jih je doniral Interspar Vič.

Preventivni radar

Radarska tabla je namenjena preventivnim akcijam. Tudi za umirjanje prometa se je dobro obnesla. Eno smo kupili na Svetu, 2 smo dobili od donatorjev, večji del pa jih je zagotovila uprava – OGD. Na ta način uspešno zbiramo elemente za urejanje prometa in umirjamo promet predvsem pred osnovnimi šolami in vrtci. Lokacije postavitve je predlagala Komisija za tehnična vprašanja Sveta za vseh 25 preventivnih radarjev.

Oprema šolskih kabinetov in prometnih koticov v vrtcih

Na posvetu z ravnateljci osnovnih šol smo leta nazaj predstavili med drugimi tudi idejo o opremitvi šolskih prometnih kabinetov, v katero sodi poligon, kolo, prometni vzgojni material, prometna magnetna tabla, odsevna telesa, telovniki, prometni prti, modeli semaforjev in podobno. Šolam smo za kabinete zagotovili tri kolesa, poli-

gon, prometnovzgojni material, prometno kolesarsko magnetno tablo, stojalo za servis koles, priročnik za mentorje, zgoščenke za učne vsebine za učence, semafor, komplet prometnih znakov, odsevne telovnike, komplet stožcev, letvice (lesene in PVC) za simulacijo prometnih vsebin in križišč, leseni semafor, eno manjše kolo, priročnik Pazi promet, prometne prte, brošure, priročnike in prometnovzgojni material.

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

Novost je oprema prometnih kotičkov v vrtcih. Ob tej priliki smo zagotovili s pomočjo donatorjev za vse vrtce leseni semafor, prometne prte, poganjalčke in letos odsevne telovnike, ki smo jih podelili v vrtcu Jarše, Enota Mojca v času ETM z donatorjem Goodyear Dunlop Save Tires z ambasadarko varnosti Alenko Godec.

Stalna šolska prometna služba deluje že četrto leto. Pomaga na manj varnih mestih - prehodih v okolici osnovne šole učencem na poti v šolo predvsem pri prečkanju ceste. V sklopu tega smo organizirali pilotski projekt, ki je temeljil na projektu VAMOS, potem na projektu CIVITAS ELAN na dveh osnovnih šolah - OŠ Trnovo in OŠ Šmartno pod Šmarno goro s pomočjo ZŠAM Dolomiti v letu 2008 in nadaljevali projekt v letu 2009 na OŠ Vič in OŠ Trnovo in v letu 2010 na OŠ Vrhovci in OŠ Vič, v letu 2011 na OŠ Vič in na OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja. Gre za zgodovinski projekt, saj se je uvedla šolska prometna služba skozi celo šolsko leto s pomočjo prostovoljcev. Po krajšem usklajevanju projekta je ta zaživel na obeh osnovnih šolah, in sicer tako, da smo prostovoljno prometno službo organizirali v dopoldanskem času in predvidevamo, da bo trajala do konca šolskega leta 2012 z možnostjo razmisleka o uvedbi stalne šolske prometne službe tudi na ostalih osnovnih šolah v naslednjem šolskem letu.

Predstavitev Evropske listine o varnosti v prometu

Cilj Evropske listine je, da se do leta 2010 v EU zmanjša število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah za 25.000 življenj s sloganom »25.000 življenj, rešimo jih!« Med prvimi tremi podpisniki je bila tudi Mestna občina Ljubljana SPVCP MOL.

Izvedli smo cono omejene hitrosti z napravami za umirjanje prometa. Ljubljana je na predlog SPVCP podpisala listino za obdobje petih let s projektom urejanja eno-

smernih ulic. V letu 2011 se projekt uspešno izvaja, saj so po Ljubljani že vidne nove ureditve enosmernih ulic.

Posvet tajnikov in predsednikov

Bili smo udeleženci strokovnega posveta predsednikov in tajnikov občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je bil 14. aprila 2011 v Celju in 23. maja 2011 v Litiji.

Na posvetu smo obravnavali tematike:

- Prihodnost občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
- Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2012 - 2021
- Nova zakonodaja v obliki 4 zakonov

Posvet z mentorji v mesecu avgustu

Organizirali smo posvet z mentorji, na katerem smo predstavili vsebine pri prometni vzgoji Varna pot v šolo - začetek šolskega leta, Šolska prometna služba - prostovoljci, Akcija Mentor - strokovno potovanje in pregled opravljenega dela.

Posvet z mentorji v decembru in zaključek leta

V decembru je bil izveden posvet z mentorji, na katerem smo predstavili teme Kolesarski izpiti in tekmovanje Kaj veš o prometu po novem On line sistemu, načrte varnih poti in šolske prevoze z opisom nevarnih mest, pregled opravljenega dela in pričakovanje sodelovanja mentorjev v naslednjem planskem obdobju ter predstavitev Zavoda Varna pot z izvedbo delavnic na osnovnih šolah.

Po končanem posvetu je bilo družabno srečanje za mentorje, člane Sveta, stalne sodelavce in prostovoljce s podelitvijo priznanj. Zaključek je potekal v prostorih Zavoda za zdravstveno varstvo Ljubljana.

Bili smo udeleženci slovesnosti ob 40-letnici preventive in vzgoje v cestnem prometu na območju države Slovenije, ki je bila organizirana v Kongresnem centru Brdo, kjer je potekal strokovni posvet z Javno agencijo RS za varnost prometa s svečano podelitvijo priznanj AVP.

Razdelili smo nekaj knjižic: **Kdo ima prednost?** ki prijazno ponuja znanja na prometnem področju, ki jih moramo osvežiti, prinaša izkušnje strokovnjakov, kako ravnati in kaj lahko storimo, da se izognemo prometnim težavam in **Dober voznik bom** - priročnik, celovito in sistematično obravnava teoretična znanja s področja

varnosti cestnega prometa, ki jih potrebuje bodoči voznik, vključno s predavanji, zavedanjem tveganja in defenzivnim ravnanjem. Za izkušene voznike pa predstavlja vsebina priročnika dobrodošlo, če ne že kar nujno osvežitev, razširitev in posodobitev pred leti pridobljenih znanj.

Razdelili smo brošure Zakon omejuje, da varuje, ki so bile namenjene predstavitvi nove zakonodaje, Zakon o pravilih cestnega prometa, Zakon o voznikih, Zakon o motornih vozilih in Zakon o cestah.

Označevanje postajališč šolskih prevozov

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

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

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

Cilj izvajanega programa 2011 je bil zagotoviti večjo varnost v cestnem prometu. Izvajanje je temeljilo na izobraževanju in ozaveščanju za zmanjševanje števila nesreč in njihovih posledic, predvsem, da med temi ne bi bilo otrok. Pri tem je bilo potrebno vzpostaviti strokovno, učinkovito in usklajeno delo ter nadzor na področju prometne varnosti v Mestni občini Ljubljana.

Glede na sprejete cilje nam je zlasti ob začetku leta 2011, ko se je oblikoval nov proračun, primanjkovalo sredstev, ki smo jih dopolnili v sodelovanju z uspešnimi ljubljanskimi gospodarskimi družbami in ustanovami v obliki donacij. Vse donatorje smo v skladu s prispevki in pogodbami objavljali redno v glasilu Varna pot.

Vse zastavljene naloge iz programa smo le s težavo realizirali, dobrodošla so bila sredstva donatorjev. V proračunu smo imeli zmanjšana sredstva. Kljub naporom predsednik in tajnika, da se nam ta sredstva ne zmanjšujejo, nismo uspeli zadržati sredstva v proračunu v predvideni višini.

Tajnik Zvone Milkovič

ODBOR ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU REPUBLIKE SLOVENIJE

Na 9. seji dne 13. 10. 2011 je Svet Javne agencije RS za varnost prometa na podlagi Sklepa o ustanovitvi Odbora za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije imenoval člane Odbora za preventivo, ki je posvetovalno telo Javne agencije RS za varnost prometa.

Podlaga za imenovanje članov Odbora za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije (Odbor za preventivo) je v 10. členu, 3. odstavku Zakona o voznikih (ZVoz), (Uradni list RS, št. 109/10), ki je začel veljati s 1. 4. 2011 in se pričel uporabljati s 1. 7. 2011 in Sklepu o ustanovitvi Odbora za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS, sprejetem na seji Sveta Javne agencije RS za varnost prometa 15. 4. 2011.

Odbor za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS, je stalno posvetovalno telo Sveta Javne agencije RS za varnost prometa (Svet AVP). Sestavlja ga 6 članov – predstavnikov občinskih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, 7 članov iz vrst nevladnih organizacij in 2 člana predstavnikov s področja prometa in prometne varnosti (ustanove).

Zaradi pomanjkanja prijavljenih kandidatov za članstvo v Odboru se sestava razlikuje od predvidene sestave Odbora za preventivo, ki naj bi ga sestavljalo 5 pred-

stavnikov lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, 5 predstavnikov civilne družbe in 5 predstavnikov strokovnjakov s področja prometa, prometne varnosti, psihologije in gradbeništva.

Odbor za preventivo daje pobude in predloge za načrtovanje programa dela Javne agencije in finančnega načrta na področju preventive in vzgoje, kar bo zagotavljalo večjo povezanost strokovnega dela, hitrejši pretok informacij, izvajanje dodatnih programov, ki bodo spodbujali delo na lokalni ravni, in ne nazadnje ohranitev skoraj 40-letne tradicije, ki jo ima Slovenija na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu.

Delovanje posvetovalnega telesa za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na državni ravni bo dalo večjo težo delu lokalnih svetov, ki delujejo kot organ lokalnih skupnosti.

Člani posvetovalnega telesa so lahko strokovnjaki z javnim ugledom in izkušnjami

s področja preventivnega in vzgojnega dela na področju prometne varnosti, osebe, ki niso bile pravnomočno obsojene za kaznivo dejanje, ki se preganja po uradni dolžnosti, so predstavniki lokalne skupnosti, strokovne javnosti ali civilne družbe.

Mandatna doba članov Odbora je 5 let. Odbor je po dveh sejah in predstavljenih programih oz. predstavitev in nalogah o delu Odbora v okviru Javne agencije za varnost prometa med svojimi člani izvolil za predsednika predstavnika lokalnega Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Jožeta Režonjo.

Naloge v Odboru se opravljajo neprofesionalno. Strokovne in druge naloge za Odbor zagotavlja Javna agencija RS za varnost prometa. Sedež Odbora je na Svetu Javne agencije RS za varnost prometa, Trdinova 8, Ljubljana.

Tajnik Zvone Milkovič

TAKSI SLUŽBA

Taksi društvo Ljubljana je najstarejše tako društvo v Sloveniji, delujoče od leta 1934. Glede na to, da so njegovi člani pravzaprav nasledniki izvoščkov z ljubljanske železniške postaje, je delovanje društva še starejše.

Izvoščki ali fijakarji so v Ljubljani opravljali prevoze z vozovi od leta 1863. Na potnike so čakali s svojimi kočijami pred ljubljansko železniško postajo. Z mestnih ulic so začeli izginjati po 2. svetovni vojni. Obdržali so se postreščki, ki so prevažali in prenašali raznovrstno blago. V pravilniku njihovega društva so bile natančno določene naloge postreščkov, ki so bile: razna pota, prenašanje in prevažanje nepremičnin, hišne in pisarniške selitve, naročila in postrežbe po hišah, čiščenje stanovanj, prenašanje in dostavljanje prtljage ipd. Pogosto so nadomeščali

kočijaže in stražarje. Najdražja storitev je bila selitev klavirja. Selitve so bile ves čas delovanja postreščkov pomemben vir zaslužka. Neki postrešček si je zaradi tatvin, do katerih je prihajalo med selitvami, omislil ovčarja, da mu je varoval tricikel. Ko so po mestnih ulicah že vozili taksiji, so postreščki v poznih večernih urah pogosto prevažali žejne pivce od gostilne do gostilne, zaslužek pa še sami zamenjali za kozarček pijače.

Izročilo fijakarjev ohranja Društvo fijakarjev z Bleda. Za blejske fijakarje so značilna posebna oblačila oz. oprema: jopa, hlače in

klobuk črne barve, bela srnjca, črn lajbič z vezanimi gorenjskimi nageljni, vinsko rdeča bunda in odeja. So prepoznavni znak Bleda in ohranjajo tradicijo prevoza ljudi z blejskimi kočijami.

Prvi pravi taksiji (pariški in londonski) so bili še najbolj podobni rikšam, samo da so jih vlekli konji, ne ljudje. Londonski taksiji, ki še dandanes (za mnoge) veljajo za edine prave taksije, so pričeli opravljati svoje poslanstvo že v 17. stoletju. Že takrat je obstajala nekakšna baza podatkov, preko katere so urejali prevoze in tudi evidentirali prevoznike – taksiste.



Glavna ljubljanska železniška postaja s fijakarskimi vozovi, s katerimi so izvoščki vozili potnike v mesto (dostopno: <http://www.skyscrapercity.com>, 17. 12. 2011)



Postrešček (dostopno: <http://www.postrescek.si>, 17. 12. 2011)

Okrog leta 1890 so v Parizu, Londonu in tudi New Yorku taksi prevoze opravljala t. i. baterijska vozila – vozila na električni pogon. Kljub temu, da so bila dokaj hitra, tiha in niso onesnaževala zraka, so bila zaradi velike teže baterije dokaj nepraktična. V začetnem obdobju delovanja taksi službe je v New Yorku prišlo do prometne nesreče, v kateri je taksist do smrti povozil pešca in ta dogodek je negativno vplival na razvijajočo se taksi službo.

Že leta 1891 je Wilhelm Bruhn izumil taksimeter, napravo, ki je odčitala prevožene kilometre in izračunala ceno prevoza. Prvi taksi, opremljen z njim, je bil Daimlerjev model Victoria, skonstruiran leta 1897. V večjih mestih so pričele nastajati prve taksi službe, ki so za prevoze uporabljale vozila na bencinski pogon: leta 1897 v Stuttgartu, leta 1899 v Parizu, leta 1903 v Londonu in tri leta kasneje v New Yorku. Omenjena mesta imajo po mnenju poznavalcev še danes kvalitetno taksi službo. Newyorška vozila so bila uvožena iz Francije. Poslovnež Harry Allen je izvožena vozila imenoval taxicab. Sestavljena beseda pomeni vozilo in avtomat za kovance. Beseda je počasi prehajala v vsakdanjo rabo. Allen je svoje taksijske pobarval rumeno, saj je menil, da je ta barva že od daleč najbolj opazna. Lastnice taksi služb so bile pogosto tovarne avtomobilov.

Po celem svetu so se taksi razširili v 20. stoletju. Okrog leta 1940 so se pričele upo-

rabljeni dvosmerne radijske postaje, preko katerih so zaposleni obveščali voznike taksijev o tem, kdo in kje želi prevoz. Taksistom tako ni bilo treba čakati na poziv pred telefonsko govorilnico, ampak so lahko komunicirali preko radijskih postaj. Delo je postalo še lažje, ko so okrog leta 1980 v taksi službe uvedli računalnike. V Sloveniji so se taksi službe pojavile v prejšnjem stoletju. Njihovo delo oz. obveznosti ureja Zakonik o taksi službah.

Ne glede na to, da je zelo napredoval razvoj drugih oblik javnega prevoza, je delo taksi služb še vedno zaželeno in potrebno. Njihovo poslanstvo ostaja isto: po čim krajši poti pripeljati naročnika od začetne – vstopne postaje do cilja – izstopne postaje, seveda za plačilo. Zato sodi taksi služba med storitvene dejavnosti mesta. Način urejenosti taksi službe in njenih zaposlenih je na nek način tudi zrcalo urejenosti mesta. Velikokrat je taksist prvi človek, s katerim stopi v stik tujec. Mnogi tujci zaradi zapletenosti javnega prevoza raje uporabijo taksi. Od taksista lahko izvemo marsikaj o mestu, lokalnih navadah, pomembnih dogodkih pa tudi o gospodarstvu in politiki. Zato je zaželeno, da govori katerega od tujih jezikov in da dobro pozna mestne ulice. A tudi o tem se mnenja krešejo, češ, da tako ali tako vsak uporabnik taksija natančno ve, kam oz. po kateri poti se želi peljati. Zagotovo pa si nihče od nas ne želi, da bi ga taksist vozil do cilja po ovinkih in daljših

poteh ali se na poti celo izgubil. Pričakujemo, da nas bo taksist pripeljal do končne postaje hitro, udobno, varno in poceni. Zato imajo taksisti pri opravljanju svojega dela tudi določeno odgovornost in pogosto se zgodi, da si ljudje dobrega taksista zapomnimo in ga pokličemo vedno, ko potrebujemo prevoz s taksijem. Lahko pa samo potrčamo na okno taksija ali preprosto dvignemo roko in pokličemo *Taksi!*, kar je po vsem svetu veljaven znak, da potrebujemo taksi prevoz.

Časi, v katerih je prevoz s taksijem veljal za razkošje, so minili. Danes bi težko našli človeka, ki bi zahteval od taksista, naj mu ustavi malo stran od doma, da ne bodo sosede videli, da ga je pripeljal taksi. V nekaterih državah je v velikih mestih taksi najcenejši prevoz. V nočnih urah, ko druga sredstva javnega prometa počivajo ali vozijo manj pogosto, je taksi verjetno tudi najvarnejši prevoz. To velja tudi, če smo popili kozarček preveč. Takrat je edina prava rešitev taksi. Dokler bomo ljudje potrebovali taksi službo, le-ta ne bo propadla. V mestih, kjer si prizadevamo za čistejši zrak, pa se že uveljavljajo taksi vozila na ekološko sprejemljivejša goriva.

Cvetka Škof



Blejski fijakarji ohranjajo tradicijo prevoza ljudi z blejskimi kočijami (dostopno: <http://www.mestna-infotoka.si>, 17. 12. 2011)



Londonski taksi nekoč (dostopno: <http://markom.watoc.org>, 17. 12. 2011)

Viri:

- *Taksi*. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 17. 12. 2011
- *Kako so postreščki živeli in delali*. Dostopno: <http://www.postrescek.si>, 17. 12. 2011
- *Don Marko M. Taksi*. Dostopno: <http://markom.watoc.org>, 17. 12. 2011
- *Matej Kovač. Taksi*. Dostopno: <http://www.ius-software.si>, 17. 12. 2011
- *Taxi history*. Dostopno: <http://www.pbs.org>, 17. 12. 2011

SEKUNDA ZA ŽIVLJENJE

Društvo MAKSi bo z dobrodelno akcijo Sekunda za življenje zbiralo denar za nakup reševalnega motocikla za Reševalno postajo UKC Ljubljana

Reševalec na motorju ima občutno krajši reakcijski čas kot ostala reševalna vozila. Ko gre za življenje, pa šteje vsaka sekunda. Sredstva, ki jih bo MAKSi zbiral na računu TRR 34000 1014662850, bodo v celoti namenjena nakupu posebej pripravega reševalnega motocikla.

Društvo Motorističnih aktivistov Slovenije (MAKSi) je predstavilo dobrodelno akcijo **Sekunda za življenje**, v okviru katere bo zbiral sredstva za nakup reševalnega motocikla za Reševalno postajo UKC Ljubljana. Namen akcije je zbrati 17.000 evrov, kolikor je vreden motocikel, prilagojen reševanju. Od tega bo MAKSi prispeval skoraj tretjino sredstev, preostanek pa namerava zbrati z donacijami v okviru akcije, ki bo trajala **od 1. decembra 2011 do 1. aprila 2012**. Projekt reševalnega motocikla je do slej prostovoljno financirala Mestna občina Ljubljana.

»Ljubljanska reševalna postaja ima dva reševalna motocikla, ki pa že zaključujeta svojo življenjsko pot in zaradi iztrošenosti v naslednji sezoni ne bosta več primerna za opravljanje dolžnosti reševalcev,« je ob začetku akcije zbiranja sredstev povedal Andrej Fink, vodja Reševalne postaje Univerzitetnega kliničnega centra Ljubljana. »Že vnaprej se v imenu naših bolnikov zahvaljujem vsem, ki se bodo v akciji odločili pomagati,« je dodal.

Motorist reševalec v sezoni, ki traja od 1. maja do 1. novembra, naredi v povprečju 600 intervencij, večinoma povezanih z zastojem srca, medtem ko predstavlja pomoč ponesrečencem v prometnih nezgodah

manjši del interventnih voženj. Največkrat nudi nujno prvo pomoč starejšim občanom in sladkornim bolnikom. Reševalni motocikel ima v primerjavi z drugimi reševalnimi vozili občutno krajši reakcijski čas. Ta znaša le 48 sekund, reakcijski čas reševalnega kombiniranega vozila pa znaša 2 minuti in 12 sekund. *Če upoštevamo desetodstotni delež preživetja na minuto pri bolnikih s srčnim zastojem izven bolnišnične okolja, se delež preživetja teh bolnikov poveča za sto odstotkov.*



»V društvu MAKSi se zavedamo pomena in prednosti, ki jih prinaša reševalec na motorju, zato želimo po lastnih močeh prispevati k hitri in kakovostni zdravstveni oskrbi tistih, ki jo nujno potrebujejo,« je dejal Blaž Žganjar, vodja projekta v Društvu MAKSi. »Z akcijo želimo širšo javnost ozavestiti, da je v primeru zdravstvenih težav ključnega pomena, da reševalci do bolnikov ali ponesrečencev prispejo v najkrajšem možnem času. Zaradi krajšega reakcijskega časa in večje okretnosti v



prometu je reševalec na motorju občutno hitrejši. In ko gre za življenje, šteje vsaka sekunda.«

Društvo MAKSi bo sredstva zbiralo na različne načine, in sicer prek donacij podjetij in posameznikov na posebej v ta namen odprtem račun št. **34000 1014662850** pri banki Sparkasse, samo pa bo iz svojih sredstev prispevalo tretjino potrebnega zneska. Iz zbranih sredstev bo kupljen popolnoma opremljen reševalni motocikel, ki ga bo MAKSi predal v trajno last Reševalni postaji UKC Ljubljana. Poleg pomoči Reševalni postaji Ljubljana, katere poslanstvo je reševanje življenj in ne zbiranje sredstev, želi MAKSi s tem dejanjem prispevati k ugledu motociklizma in motoristične skupnosti v očeh javnosti ter potrditi izsledke številnih raziskav, da je motorno kolo zaradi številnih prednosti v prometu veliko več kot samo prestopno sredstvo.

O poteku akcije bo MAKSi javnost sproti obveščal prek spletne strani MAKSI in na Facebooku.

O Društvu Motorističnih aktivistov Slovenije (MAKSi)

Društvo MAKSi se od ustanovitve leta 2003 zavzema za razvoj in enakovredno obravnavo motoriziranih dvokolesnikov v prometu. Njihove uporabnike štiti kot uporabnike cest, potrošnike in odgovorne državljanke. Zavzema se za varnost in souporabo cest na podlagi osveščanja, preventive in izobraževanja z namenom uveljavljati znanje in zavest namesto represivnih metod. Namen in vloga Društva MAKSi sta zastopanje interesov slovenskih motoristov ter promocija in zaščita motociklizma v Sloveniji.

Več o Društvu MAKSi najdete na: www.drustvo-maksi.si.

Dodatne informacije:

Blaž Žganjar

Vodja projekta

Tel.: 041 791 323

e-pošta: blaz.zganjar@motosvet.com



EVROPSKA NOČ BREZ PROMETNIH NESREČ 2011

V projektu sodelujejo:

- Zavod Varna pot
- Responsible Young Drivers
- Katedra za družinsko medicino, Medicinska fakulteta v Ljubljani - Projekt Sporočilo v steklenici
- Gostinski lokali
- Mediji

Projekt podpirajo:

- EU, Evropska komisija
- Javna agencija za varnost prometa
- Mestna občina Ljubljana
- Zavarovalnica Generali d.d.
- Petrol d.d.
- Porsche Slovenija d.o.o.
- Ministrstvo za notranje zadeve – Policija
- Univerzitetni rehabilitacijski inštitut RS -Soča
- Taxi Rondo Ljubljana d.o.o.



Skladno z izdelanim projektom in metodologijo Evropske noči brez prometnih nesreč smo v času od srede, 12. oktobra do sobote 15. oktobra 2011 izvedli naslednje aktivnosti:

IZOBRAŽEVANJE ŠTUDENTOV DEMONSTRATORJEV

Na podlagi navodil in usmeritev glavnega organizatorja preventivne akcije na celotnem območju EU, belgijske nevladne organizacije Responsible Young Drivers, smo v Zavodu Varna pot v sredo, 12. oktobra 2011 izvedli enodnevno izobraževanje za 20 študentov - demonstratorjev, ki so aktivno sodelovali v projektu.

NOVINARSKA KONFERENCA

Petek, 14. oktober 2011

Projekt smo predstavili javnosti z uvodno **novinarsko konferenco** na Petrolovem bencinskem servisu na Celovški cesti v Ljubljani.

Na novinarski konferenci so spregovorili:

- **Ivan Kapun**, vodja Sektorja prometne policije
- **Marjana Bastar**, vodja markeinga Zavarovalnice Generali d.d.
- **Robert Štaba**, predsednik Zavoda Varna pot
- **Boštjan Klun**, novinar in ambasador Zavoda Varna pot
- **Katja Blatnik**, projektni vodja v Zavodu Varna pot

AKTIVNOSTI NA PETROLOVIH BENCINSKIH SERVISIH

Petek, 14. oktober - do sobote, 15. oktober:

Na štirih Petrolovih bencinskih servisih v Ljubljani so študenti - demonstratorji Zavoda Varna pot informirali preko **2500 predvsem mladih obiskovalcev** (voznikov in potnikov) o preventivnih aktivnostih in problematiki alkohola v družbi ter razdelili več kot **1500 promocijsko - informativnih letakov projekta Sporočilo v steklenici** (Medicinska fakulteta). V izvedeni **anketi je sodelovalo 1236 voznikov**, ki so s podpisom izrekli podporo projektu in aktivnostim. Za nagrado so aktivnim in treznim voznikom izročili alkotest za samotestiranje (za enkratno uporabo) ter promocijske nagrade Zavarovalnice Generali d.d. in Petrola - Slovenske energetske družbe, d.d.

Kje so potekale aktivnosti:

Kraj:	Bencinski servis:
Ljubljana	BS Litijska
	BS Dunajska I (AMZS)
	BS Celovška I (Avtotehna)
	BS Vič III

Analiza anket je pokazala?

- V anketo smo v dveh dneh vključili **1236 voznikov**, od tega 66% moških in 34% žensk.
- V anketo smo zajeli voznike, stare do 18

do 80 let, povprečna starost anketirancev pa je znašala 36 let.

- V povprečju so imeli vozniki vozniški izpit 15 let.
- 22% anketirancev je že bilo udeleženih v prometni nesreči. Med tistimi, ki so bili že udeleženi v prometni nesreči, jih je kar 23% izjavilo, da je bil razlog za nastanek prometne nesreče povezan z alkoholom.
- 44% anketiranih voznikov je že vozilo pod vplivom alkohola.
- 29% anketiranih voznikov je že ustavila policija, ko so vozili pod vplivom alkohola.
- 13% je takih, ki so kljub temu da jih je že ustavila policija potem še vedno sedli za volan vinjeni.
- Kljub temu da je več kot polovica anketiranih voznikov že vozila pod vplivom alkohola, pa se kar 81% le-teh strinja, da volan in alkohol ne gresta skupaj.
- 82% anketirancev tudi podpira aktivnosti proti vožnji pod vplivom alkohola.
- Voznike smo tudi povprašali, katera starostna skupina se jim zdi pri problematiki vožnje pod vplivom alkohola najbolj rizična. Večina voznikov (39%) je odgovorila, da je najbolj rizična skupina v starosti med 18-21 let. Sledila je starostna skupina od 22-25 let.

AKTIVNOSTI V NOČNIH LOKALIH

Sobota 15. oktober

Drugi in zaključni del aktivnosti smo izvedli v šestih nočnih lokalih po Sloveniji med 21. in 5. uro in sicer:

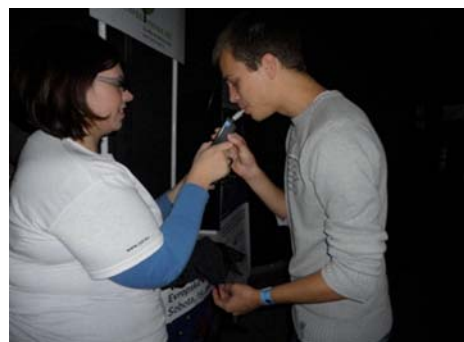
Kraj:	Nočni lokal:
Ljubljana	Na balanci
	Sputnik
	Cvetličarna
Maribor	Ribičija
Koper	Disco planet - Planet Tuš Koper
Novo mesto	Big star



Utrinki iz aktivnosti na Petrolovih bencinskih servisih:



Utrinki iz aktivnosti v nočnih lokalih:



Z vsebino akcije se je posredno ali neposredno seznanilo skoraj večina gostov lokalov. Aktivno je v preventivni akciji v vseh lokalih sodelovalo **544 voznikov. Na podlagi mednarodne metodologije so rezultati akcije pokazali:**

- pri 77% je alkotest pokazal rezultat 0,0 ali manj kot dovoljenih 0,24 mg alkohola/l izdihanega zraka (=0,5 promilov).
- 2% voznikom je alkotest pokazal mejno vrednost alkohola v izdihanem zraku (0,24 mg alkohola / liter izdihanega zraka, oz. 0,5 promila). Voznike smo pozvali k alternativni obliki prevoza ali da vsaj še nekaj časa počakajo z vožnjo in pijejo brezalkoholne pijače, nekaj pojedó...
- Kar 21% voznikov, ki so sodelovali v akciji in so se pri vходу zavezali k odgovornemu ravnanju v prometu, **pa je prekršilo obljubo, saj so napihali preveč.** Voznike smo pozvali, naj pustijo avtomobil pred lokalom in pokličejo taksi, odidejo z avtobusom ali prepustijo ključ avtomobila prijatelju, ki je trezen.

Rezultati po krajih (deleži sodelujočih glede na rezultat alkotesta):

Kraj	0,0 - 0,23 mg/l	0,24 mg/l	več kot 0,24 mg/l	Najslabši rezultat
Ljubljana	87 %	1 %	12 %	0,88 mg/l
Maribor	79 %	1 %	20 %	0,72 mg/l
Koper	61 %	2 %	37 %	0,64 mg/l
Novo mesto	70 %	3 %	27 %	0,49 mg/l
SKUPAJ	77 %	2 %	21 %	0,88 mg/l

Utrinki iz aktivnosti mobilne enote:



Neslavni rekorder iz Ljubljane je kljub obljubi, da bo vsaj en dan v letu odgovorni voznik, napihal kar 0,88 mg alkohola / liter izdihanega zraka. Našim demonstratorjem je obljubil, da v takšnem stanju ne bo sedel za volan. Kaj je storil, ko so se vrata lokala zaprla, pa na žalost ne vemo.

Kaj pa razlika med spoloma?

Tokrat so se ženske izkazale za precej bolj odgovorne voznice, saj je kar 86% voznic odšlo domov treznih.

MOBILNA ENOTA

Na delu so bili tudi naši ambasadorji z mobilno enoto, ki se jim je pridružil tudi naš **ambasador Boštjan Klun**. S promocijskim vozilom našega sponzorja **Porsche Slovenija** smo krožili po različnih lokacijah v Ljubljani - predvsem tam, kamor mladi večinoma zahajajo z osebnimi avtomobili.

Anketirali smo voznike in jih poučili o nevarnostih vožnje pod vplivom alkohola, sodelujoče pa nagradili s praktičnimi darilci.

Skratka sporočali smo: **»Za volan samo trezni!«**

AKTIVNOSTI POLICIJE

V soboto, 15. oktobra 2010, so policisti po predhodni javni najavi izvajali poostren nadzor alkoholiziranosti voznikov in tako preventivnim aktivnostim v gostinskih lokalih in celotni akciji po slovenskih cestah dodali še odgovornejšo noto.

Voznikom, katerega preizkus alkoholiziranosti je pokazal 0,0 mg alkohola na liter izdihanega zraka, so podarili alkotest za samotestiranje (za enkratno uporabo) ali letak Sporočilo v steklenici ter ga seznanili s preventivno akcijo.

Policisti so med državljane razdelili 1.500 zloženek in 1.000 alkotestov za enkratno uporabo. Po policijskih postajah so razdelili tudi 200 plakatov.

OKC GPU je v nedeljo, 16. oktobra 2010, v dopoldanskem času medijem in organizatorju sporočil število nesreč, posledice in število vinjenih voznikov. Zavod Varna pot je poročilo posredoval organizaciji Responsible Young Drivers, ki je rezultate vseh organizacij po Evropi strnila v skupno poročilo.

Podatki policije so pokazali, da v Sloveniji nismo preživeli noči brez prometnih nesreč. Noč je sicer minila brez hujših prometnih nesreč, zato pa je bil sobotni dan precej bolj tragičen, saj je v prometni nesreči pri Murški Soboti umrl 30-letni motorist!

Podatki Policije za noč iz sobote, 15. Oktobra, na nedeljo, 16. oktobra:

- Policisti so v noči na 16. 10. 2011 obravnavali 32 prometnih nesreč. V 26 prometnih nesrečah je nastala le premoženjska škoda, v preostalih 6 pa se je 9 ljudi lažje telesno poškodovalo.
- Zaradi vožnje pod vplivom alkohola so pridržali 23 voznikov. Zasegli so 2 vozili.

MEDIJSKA IN PROMOCIJSKA ORODJA

Projekt so s predstavitvijo do njenega zaključka aktivno podprli državni, regijski in lokalni mediji (novinarska konferenca, izjave, reportaže v živo iz Petrolovih bencinskih servisov, gostinskih lokalov in sodelovanje policistov na terenu, kontaktne oddaje, PR sporočila...).

Projekt je vseboval naslednja medijska in promocijska orodja:

- **novinarska konferenca**
- **reportaže o akciji v lokalih in bencinskih servisih** - (RA, TV, tiskani mediji, foto, web-stran...)
- **plakati** - (500 kom.-razdelitev po policijskih postajah, Petrolovih bencinskih postajah, nočnih lokalih...)
- **letak – brošura Sporočilo v steklenici** - (5000 kom. aktivnim sodelujočim v go-

- stinskih lokalnih in Petrolovihi bencinskih servisih, voznikom)
- **promocijski panoji in roll-up** - (na bencinskih servisih in nočnih lokalih)
- **alkotesti za enkratno uporabo** - (policiisti, študenti demonstratorji – 3000 kom.)
- **T-shirt majice** - (študenti-demonstratorji, sodelujoči)
- **spletna podpora** - (organizator, sodelujoči...)
- **promocijska darila za nagrajevanje treznih obiskovalcev v lokalih** - (Zavarovalnica Generali in Petrol)

O projektu so poročali

Televizijske postaje:

- TV Slovenia,
- POP TV,
- RTS,

- druge regionalne in lokalne televizijske postaje.

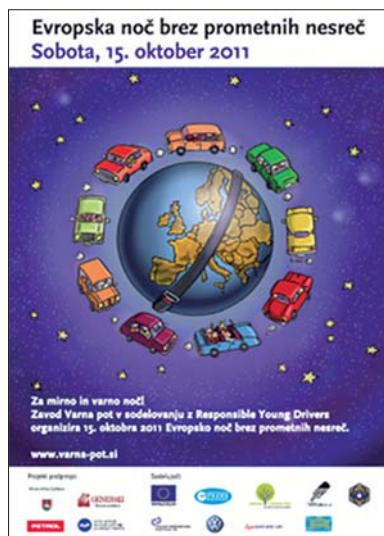
Radijske postaje:

- Radio Slovenija,
- Val 202,
- Info net,
- Radio Center,
- Radio 1,
- Radio Krka,
- Radio Aktual,
- Radio STA,
- Radio Europa,
- Radio Ekspres,
- Radio City,
- Druge regionalne in lokalne radijske postaje.

Časopisi in internetne strani:

- Delo,
- Dnevnik,
- Ljubljanske novice,
- Med.Over.Net,
- Planet.si,
- RTV,
- Siol,
- STA,
- Večer,
- Žurnal24,
- Primorski dnevnik,
- Preberi.si,
- E Revija,
- Slowwwenia
- Drugi lokalni in regionalni mediji

Plakati:



Informativne brošure o alkoholu:

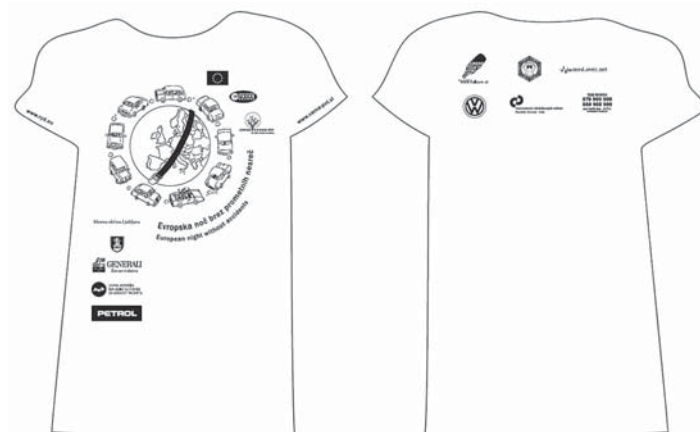


Alkotesti za enkratno uporabo:



T-shirt majice:

Srajčke za promocijske pulte:



Skladno z metodologijo projekta so bili logotipi sodelujočih, podpornikov itd. objavljeni na novinarski konferenci, plakatih, letakih-brošuri, panojih, roll-up-ih, alkotestih za enkratno uporabo, majicah, v gostinskih lokalih, spletni strani Zavoda Varna pot, sporočilih za javnost, poročilu evropski komisiji itd.

ZAKLJUČEK

Ocenjujemo, da je bil mednarodni projekt »Evropska noč brez prometnih nesreč« v Sloveniji izveden na državnem, regijskem in lokalnem nivoju, ki je temeljil na visoki stopnji profesionalnega in strokovnega pristopa, ki so več kot le zadovoljila merila in standarde EU projektov. Vanj smo ak-

tivno vključili strokovne partnerje, nosilce državnega sektorja; aktivnosti pa so omogočili in podprli Javna agencija za varnost prometa, MO Ljubljana, družbeno-odgovorna podjetja Zavarovalnica Generali d.d., Petrol, Slovenska energetska družba, d.d. ter Porsche Slovenija. Aktivnosti smo v sodelovanju z mediji skozi aktivnosti približali tudi ostalim oblikam javnosti.

Zavod Varna pot je v pripravo materialov, organizacijo, izvedbo, evalvacijo ter koordinacijo projekta vložil nekaj manj kot 800 ur dela. Rezultati ter entuziazem ambasadorjev Zavoda Varna pot pa je sporočilnost in vsebino projekta skozi aktivnosti ter medije prenesel tudi izven meja ben- cinskih servisov in nočnih lokalov.

Projekt je nedvomno uspešen skupen prispevek nevladne organizacije, državnih organov in gospodarstva k zastavljenim ciljem evropskega akcijskega načrta za zagotavljanje varnosti cestnega prometa do leta 2020, Resolucije nacionalnega programa varnosti cestnega prometa Republike Slovenije do leta 2011 in so skladni s poslanstvom in programom Evropskega združenja žrtev prometnih nesreč (FEVR) ter Evropske listine o varnosti cestnega prometa, katerega aktivni član in podpisnik je tudi Zavod Varna pot.

*Predsednik Robert Štaba, univ. dipl. inž.
Zavod Varna pot*

MAKSi IMA MAKSi SRCE

Ko jih zagledamo, ko se peljejo mimo nas, vemo, da se je nekaj hudega zgodilo, da hitijo na pomoč nekemu, ki se morda bori za življenje. Lepše bi bilo, da takih intervencij ne bi potrebovali. Po drugi strani pa, še dobro, da imamo tudi reševalce motoriste, ker so na cesti lahko hitrejši od vseh ostalih reševalcev. Da bodo lahko reševali naša življenja, morajo biti dobro opremljeni, za kar se trudi tudi Društvo MAKSi z dobrodelno akcijo Sekunda za življenje. »Zbrana sredstva bodo namenjena nakupu novega opremljenega reševalnega motorja za Reševalno postajo Ljubljana. Zbrati moramo 17 000 evrov,« je povedal Blaž Žganjar, vodja projekta in član MAKSija.

Kaj mislite s promocijo motociklizma? Sprašujem se, zakaj bi bilo to sploh potrebno, ko pa je na cesti vsak dan več motoristov.

Motor mora postati prevozno sredstvo, ne le vozilo za hobi, torej alternativa avtomobilom. Ker so izpusti toplogrednih plinov manjši, pretočnost prometa večja, bo več parkirnih mest na razpolago. Motociklizem mora tudi v Sloveniji postati del prometa, vpet v vsakodnevne migracije ljudi, tako kot je to že v mnogih evropskih mestih. Menimo tudi, da bi večja pojavnost motoristov zvečala njihovo varnost, ker bi jih bili ostali udeleženci navajeni. Poglejmo Trst. Ceste so jih polne, po številu so enakovreden partner avtomobilom, vozniški jih imajo že »v krvi«. Ko pri nas obvoziš vozilo, si »norec«, čeprav zakon dovoljuje vožnjo mimo, če je dovolj prostora.

Omenjate tudi zaščito motociklizma. Kakšno?

Želimo zaščititi interese motoristov na način, da država ve za nas. Da smo vključeni v nacionalni program o varnosti v cestnem prometu, da nas upoštevajo kot enakopravne udeležence v prometu. To se je v Sloveniji prvič zgodilo leta 2005, za kar smo se v Društvu Maksi zelo prizadevali.

Kaj pa diskriminacija motoristov?

Situacija glede tega se izboljšuje tako na strani zakonodajalca kot sama miselnost ljudi. Najdejo se že zagovorniki, povabljeni smo tudi k razpravam, vendar nas še ne poslušajo. Na splošno je stanje na cesti, kar se tiče motoristov, boljše zadnjih nekaj let, recimo sedem, čeprav statistika ne govori v prid tej trditvi. Število žrtev je bilo v tem obdobju namreč veliko. Je pa to odvisno tudi od vremena, posledično od števila sončnih dni, ko so motoristi več na cesti, vendar večinoma le med vikendi, kar je hobi. Delati pa je treba na tem, kar sem omenil že prej, da motor postane množično prevozno sredstvo. Če bo k temu pristopila tudi država, lahko pričakujemo razvoj motociklizma in s tem tudi manj nesreč, ker bo motor močno prisoten v prometu. To področje naj bo v vzgoji in izobraževanju naslednji korak od kolesarstva, ne pa da se preskoči in se gre na avto.

Da je življenjski stil motoristov antisocialen in nevaren, je »splošno znana resnica«. Zakaj mislite, da je tako? Se jim dela krivica?

Glede na število motoristov, bi težko rekel, da je tak. Na cesti se vedno pozdravimo, smo se veseli, si pomagamo. V Sloveniji motorist ne more biti asocialen, ker je

to njegov hobi. Morda v nekaterih revnejših deželah, kjer je motor zaradi pomanjkanja denarja edino prevozno sredstvo. Da je življenjski stil motoristov nevaren, drži. Že zato, ker je motor desetkrat nevarnejše vozilo od avtomobila. Zanj se morda odločajo tudi bolj adrenalinski ljudje. Niso pa motoristi slabi ljudje le zato, ker so motoristi. Če je nekdo naredil, ravnal slabo, si je kriv sam in mora prevzeti odgovornost. Da se vse obsodi zaradi nekaj posameznikov, je pa krivično. Povsod se najde kakšno pleve, tudi med avtomobilisti, pa nihče ne reče, da so vsi nevarni, asocialni in kar je še slabega. Veliko so k takemu mnenju pripomogli tudi filmi.

Na kakšen način mislite postati enakopraven partner pri oblikovanju predlogov zakonodaje s področja motociklizma in kako potem vplivati na pravilno izvajanje in tolmačenje sprejetih zakonskih določb?

Mi želimo sodelovati pri odločanju o uporabi motociklizma na državni ravni, želimo, da se upoštevajo tudi naši predlogi in argumenti, želimo biti povabljeni k sodelovanju in da se nam prisluhne in sliši. In da se vedno ne sledi evropskim direktivam, če za slovenske razmere in prostor niso dobre.

Kaznovalna politika, kot kaže letošnja statistika, ni prinesla zelenih rezultatov, to je manj žrtev prometnih nesreč na naših cestah. Tudi v Maksiju pravite, da se zavzimate za druge načine, ki bi bili uspešnejši. Kaj na primer?

Kaznovalna politika nikoli ne more prinesiti zelenih rezultatov na dolgi rok. Manj žrtev bo prineslo le izobraževanje in ozaveščanje ljudi. Ta politika je namenjena nečemu drugemu.

Način življenja velikega števila mladih je hiter, površen, nestrpen, agresiven, kar se odraža tudi v številu prometnih nesreč z najhujšimi posledicami, katerih povzročitelji so ravno med njimi. Kaj storiti? Danes je to način življenja nas vseh, še bolj so temu izpostavljeni mladi, ki vse, kar se dogaja okoli njih, večinoma nekritično vpijajo kot goba. Vse našete lastnosti pripomorejo k povzročitvi nesreče. Na cesti ni nikogar, ki bi vzpostavljal red, izvrševal kontrolo nad dogajanjem, ampak je vsako dejanje izključno v domeni posameznika in njegove samokontrole.

Hitrost je res pomemben dejavnik našega življenja. Kaj kandidata v avtošoli danes zanima? Število ur, ki jih bo moral opraviti, v kako kratkem času se jih da opraviti in še, koliko bo vse skupaj stalo. Nihče pa ne vpraša, koliko in kako dobro ga bodo naučili.

Slabšo prometno kulturo slovenskih voznikov izpostavljajo vsi. Kje začeti? V današnjem času, ko je kriza vrednot velika, najbrž ni pričakovati izboljšanj kar tako. Z vzgojo začeti že v vrtcu, nadaljevati v osnovni šoli in še naprej v srednji. Otrokom in mladostnikom glede na starostno stopnjo na zanimiv način predstaviti vozila, jim razložiti, zakaj je avtomobil ali motor hiter, kaj je moč ipd. in jim ponuditi alternativo za sproščanje adrenalina. Spodbujati in usmerjati jih v aktivnosti, v katerih se lahko dokažejo, ne da to počnejo na cesti. Jih peljati na poligone, dirkališča, kjer pridobivajo znanja in veščine, razumejo, kaj sodi na cesto in kaj ne.

Pravite, da bi tehnični pogoji na cestah za motoriste lahko bili mnogo boljši. Ka-

Taka dejanja so vredna vse pohvale in zahvale tistim, ki se trudijo za to. Vam, bralci, pa hvala za vsak prispevek, ki ga boste namenili akciji Sekunda za življenje. Morda bomo pomoč potrebovali že jutri!

tere spremembe so najbolj nujne in hkrati tudi izvedljive v doglednem času? Ali bi samo višja prometna kultura kaj spremenila?

Predvsem si želimo, pa ne samo zaradi motoristov, da bi se ceste redno obnavljale, da bi bil torni koeficient tak, kot je predpisan, da bi bile ceste očiščene peska, obcestna infrastruktura nenevarna. Mnogo je namreč cest, ki ne dosegajo predpisanih standardov. Kaj je to neprilagojena hitrost? Lahko rečem, da posebnost, ki skriva marsikaj. Ali se lahko zgodi nesreča zaradi infrastrukture? V Evropi da, saj se skoraj 10% nesreč zgodi zaradi ceste, signalizacije ... Ali lahko rečemo, da imamo v Sloveniji pa tako dobre ceste, da se to ne dogaja? Ali samo nismo prilagodili hitrosti?

Kateri so neupravičeni ukrepi, ki onemogočajo enakopravnost motoristov? Zakaj jih sploh smatrate za take?

Stvari se spreminjajo na bolje, čeprav, kot sem že rekel, slepo sledenje evropskim direktivam ni rešitev. Kdaj česa ne bi smeli spreminjati kot na primer izpita H-kategorije, ki je tako rekoč izumrl. Prej se je lahko opravljal pri 14-ih letih starosti, zdaj so ga prestavili na 15 let. Nesmiselno, ker se pri 16-ih letih že lahko dela izpit B-kategorije. Ob tem pa še otroci pri 12-ih letih že lahko posežejo po kolesu s pomožnim motorjem, ki ni ne registrirano, ne zavarovano, od voznika pa nihče ne zahteva čelade. Kakšno sporočilo je to?

Kako se je rodila ideja o zbiranju sredstev za nakup reševalnega motocikla?

Ker smo društvo v javnem interesu, dobimo del sredstev od dohodnine. Odločili smo se, da bomo ta denar vrnili. Ker vemo, kako pomembni za reševanje življenj so reševalci na motorjih, želimo na ta način pomagati ljudem.

Pohvalno je, da boste iz svojih sredstev prispevali skoraj tretjino. Znesek za ne-

ko društvo najbrž ni majhen. Se pravi, da se boste člani nečemu odpovedali?

Ničemur se ne bomo odpovedali, kot prometni udeleženci pa veliko pridobili. Denar gre vendar v koristne namene.

Mislite, da vam bo uspelo zbrati dovolj sredstev?

Da, prepričani smo v to! Ljudje se zavedajo pomena reševalcev. Sicer smo naravnani bolj tako, da šele ko se nam ali našim bližnjim kaj zgodi, začnemo razmišljati tudi o takih stvareh. Ampak mi verjamemo v ljudi. Reševanje je namenjeno vsem prebivalcem, ne le motoristom.

Motorist reševalec v sezoni, ki traja od 1. maja do 1. novembra, naredi v povprečju 600 intervencij, ki so za reševanje življenj ključnega pomena, saj so večinoma povezane z zastojem srca. Torej reševalci intervenirajo v povprečju najmanj trikrat na dan. Veliko.

Tudi mi smo bili presenečeni nad temi podatki. Torej je pomembno, da jih imamo in da so dobro opremljeni, da lahko rešijo življenja takrat, ko štejejo minute, morda sekunde. V teh primerih je hitrost ključnega pomena.

Lahko rečemo, da cilji moto klubov niso le zbiranje in druženje motoristov, skupne vožnje in »veselice« na moto zborih? Brez zamere, ampak tako mnenje so imeli ljudje o motoristih.

Zato je Maksi društvo in ne moto klub. Razlika je v delovanju. Člani moto klubov se združujejo na podlagi teritorialne pripadnosti ali na podlagi vrste motorjev in podobno. Mi pa delujemo v javnem interesu ne le v interesu motoristov.

*Spraševala: Mira Vidmar
Fotografije: Maksi*



PROMETNI DAN NA OŠ SAVSKO NASELJE

Udeležence prometa lahko razdelimo na dve vrsti ljudi: tu so tisti, ki se ves čas zavedajo nevarnosti okrog sebe, in tisti, ki zgolj »nekam grejo«.

V čem je razlika med obema?

Prvi se zavedajo dragocenosti in krhkosti življenja, vedo, da upoštevanje prometnih predpisov (katerih edini namen je omogočanje varnosti v prometu) sicer še ne zagotavlja popolne varnosti; pri tem je ključno tudi dobro opazovanje okolja, vendar poveča možnosti za dolgo in srečno življenje.

Drugi, ki si prometne predpise krojijo po svojih potrebah, ves čas ogrožajo sebe in druge udeležence prometa ter prepuščajo svoje in – kar je najhuje – življenja nedolžnih mimoidočih, rokam sreče. V prometu je potrebno ravnati odgovorno. Tudi najmanjša napaka ima včasih neprecenljivo ceno – življenje. Naši najmlajši so vsakodnevni udeleženci v prometu. Včasih vodi njihova pot preko nezavarovanih prehodov čez cesto, mimo parkirišč, nepreglednih ovinkov ... Včasih je prometna ureditev sama po sebi taka, da ne omogoča popolne varnosti, včasih otroci v svoji brezskrbnosti pozabijo na nevarne posledice, ki jih lahko ima njihovo nepredvidljivo vedenje ob cesti, zato moramo otroke dobro pripraviti na promet in jih ozavestiti o nevarnostih, ki jih lahko srečajo na svoji poti.

Tega se dobro zavedamo na OŠ Savsko naselje, kjer postaja že tradicionalni vsakoletni Prometni dan. Pri njegovi organizaciji so sodelovali mentorica prometne vzgoje, učiteljica Silva Seliškar, Zavod Varna pot in Zavod Zebra. Program je sofinancirala MOL in ZŠAM DOLOMITI.

Torek, 11. 10. 2011, je tako na OŠ Savsko naselje minil v znamenju prometa. Učenci prve triade so svoje znanje o prometu širili preko številnih iger: organizirana je bila prometna tombola, igra na prometnih preprogah, demonstracija varnostnih sedežev (kjer so otroci pokazali svoje znanje o zapenjanju varnostnega pasu), poslušali so prometno zgodbo z zvoki iz prometa in narisali svojo pot v šolo.

Učenci 4. in 5. razredov so se preizkusili v vožnji poligona z mini avtomobilčki Jumicar, ki jih poganjajo pravi bencinski motorji. Otroci so tako prevzeli vlogo voznika in spoznavali, da se včasih voznik kljub previdnosti ne more pravočasno odzvati, če se otrok neprevidno vključi v promet. Na kolesarskem poligonu so pokazali svoje znanje o upoštevanju prometnih predpisov in si ogledali nekaj nevarnih mest v okolici šole.

Učenci 6. razreda so preko diskusije in različnih socialnih iger utrjevali razumevanje tveganosti lastnega ravnanja v prometu, učenci zadnje triade pa so prisluhnili tudi zgodbi njihovega vrstnika, žrtve prometne nesreče, ki je utrpela hude poškodbe glave, in v pogovoru s prometnim strokovnjakom razvijali svoja stališča o odgovornem ravnanju v prometu. Na posebnih tehnicah so učenci lahko preverili svojo naletno težo ob trku, za marsikoga presenetljivo visoko.

Izvajalci Zavoda Varna pot in Zavoda Zebra so na sproščen in zabaven način učence in učenke urili v veščinah, pomembnih za predvidevanje in izogibanje nevarnim situacijam v prometu. Izvajajo pomembno nalogo preventive v cestnem prometu, ki se je izkazala kot zelo učinkovita pri zmanjševanju mladih žrtev prometnih nesreč. Otroci se morajo zavedati nevarnosti, prisotnih v njihovem okolju, mi pa jih moramo naučiti, kako jih opaziti. In ne pozabimo, da smo mladim predvsem zgled, kako biti in ostati varni v prometu.

Zapisala Tjaša Jerak, prof.



PROMETNI DAN Z ZAVODOM »VARNA POT« NA OSNOVNI ŠOLI SAVSKO NASELJE, LJUBLJANA

Na razredni stopnji so potekale delavnice:

1. UČENJE PROMETNIH ZNAKOV IN IZDELAVA PLAKATOV
2. DEMONSTRACIJA VARNOSTNIH PASOV
3. IGRA NA PROMETNIH PREPROGAH
4. PROMETNA ZGODBICA
5. PROMETNA TOMBOLA - PROMBOLA ZAKLJUČEK S PETJEM PESMI »PO VASEH IN PO DOLINAH«

Po prireditvi so učenci 2. a zapisali in narisali vtise:

V učilnici prvi b smo risali plakate. Potem smo šli v tretji a. Tam smo preizkušali varnostne pasove. Potem smo šli v avlo. Tam smo se naučili, kako prečkamo cesto. Poslušali smo prometno zgodbo. V drugem b smo se igrali prometno tombolo prombolo. Zmagali so Jure, Emma in Ema. In nazadnje smo v avli vsi skupaj peli pesem Po vaseh in po dolinah. Meni je bilo najlepše, ko smo peli pesmico.

Iris Vinski

Danes sem se imela zelo lepo. Želim si, da bi se še ponovilo. Danes sem se zabavala.

Ira Kavčič Jogan

Meni je bilo najboljšo vse. Še posebej mi je bilo všeč, ko smo z Miškotom zapeli pesmico Po vaseh in po dolinah. Najbolj si želim, da bi se to ponovilo.

Lana Kukovec – Neumann

*Zapisala razredničarka:
Damjana Vrščaj*

GRUBERJEV KANAL

Le kdo še ni slišal za Gruberjev kanal, ljubljanski vodni prekop, namenjen hitrejšemu odtekanju odvečne vode z enega na drugi konec Ljubljane, kjer ima reka večji padec? Ime je dobil po svojem načrtovalcu in graditelju Gabrijelu Gruberju, ki je s tem delom močno spremenil podobo Ljubljane.

Gabriel (Gabrijel) Gruber se je rodil leta 1740 na Dunaju v premožni družini, umrl pa 65 let kasneje v Sankt Peterburgu v Rusiji, kamor je zaradi finančnih težav na tiho odšel leta 1785. Gruber je bil vsestransko izobražen človek in že za časa življenja slovit mož. Študij filozofije in teologije je končal v Gradcu, priznan pa je bil tudi kot arhitekt, hidrotehnik, matematik in umetnik. Leta 1755 je vstopil v jezuitski red. Jezuiti so ga leta 1768 poslali v Ljubljano na ljubljanski licej, na katerem je poučeval risanje, geometrijo, mehaniko in hidravliko. Kranjska kmetijska družba je namreč s pomočjo deželnihih stanov ustanovila oddelek (stolico) za mehaniko, kjer naj bi se učili obrtniki in umetniki. Ukvarjal se je tudi z urejanjem razpuščenega gradbeništva na Kranjskem in izboljšanjem plovbe po Ljubljani, Savi in Kolpi. Več let je vodil obnovo zaradi požara poškodovane jezuitske cerkve sv. Jakoba. Opeko za popravilo in kasneje za gradnjo prekopa je dobival v lastni opekarni na Prulah.

Zaradi pogostega poplavljanja reke Ljubljane je pri svojem delu namenil veliko pozornosti Barju in Ljubljani. Ugotovil je, da je njena dolžina od Vrhnike do Ljubljane 11 500 sežnjev (nekaj več kot 21 km). Izdelal je tudi študije za regulacijo Save, Krke, Mure in Kolpe. Proučeval je možnosti za izsušitev rečnih rokavov in konstruiral rečne ladje. Modeli le-teh so shranjeni v Pomorskem muzeju Sergeja Mašere v Piranu. Nekatere pa so v resnici zgradili in z njimi pluli. Tako mu je dunajska vlada zaradi ustreznega znanja in izkušenj naročila načrt za osuševanje Barja, kar bi istočasno vplivalo na varnost mesta pred poplavi.

Gruber je predlagal poglobitev struge Ljubljane ter izkop prekopa za gradom v sme-

ri Kodellijevega posestva (ožina med Grajskim hribom in Golovcem). Na dvoru so sprejeli odločitev za gradnjo prekopa. Z gradnjo je Gruber pričel leta 1772. Zahtevno delo so ovirali številni studenci, na katere so naleteli pri izkopavanju. Velik strošek je predstavljal odvoz gramoza pa tudi gradnja mostu. Tako so v petih letih del stroški hudo narasli in presegle predvidene. Mestni možje so predlagali, da se dela ustavijo, izkopani del pa zasuje. A cesarica Marija Terezija je ukazala nadaljevanje gradnje, imenovana pa je bila tudi nadzorna komisija, ki je prevzela skrb nad izdatki. Nezačuden nadzorniki so z neugodnim poročilom vplivali na odločitev dvora, ki je Gruberja razrešil del in jih zaupal inženirju podpolkovniku Vincenciju Struppiju.

Do takrat je bilo skopanih 465 metrov prekopa. Struppi je obljubil, da bo dela dokončal v dogovorjenem roku, kar mu je tudi uspelo. Ob zaključku del je bil prekop dolg 2 kilometra, na dnu širok 33 metrov, na vrhu bregov pa od 47 do 66 metrov. 25. novembra 1780 so vanj prvič spustili vodo. Imenovali so ga Cesarski graben, a Ljubljančani so mu vedno rekli Gruberjev prekop. Na vstopu v kanal so postavljene regulacijske zapornice. Leta 1829 je bil kanal poglobljen, saj se je struga napolnila z glino in drugim materialom.

Gruber je zaradi razrešitve del in finančnih težav zapustil Ljubljano. S premoženjem, ki ga je zapustil, so plačali njegove dolge. Dve leti po njegovem odhodu je nehala delovati Šola za mehaniko in hidravliko, ki jo je vodil v svoji palači. Tudi za to palačo (Gruberjeva palača) je sam izdelal načrt. V njej so bile astronomska opazovalnica, bogata knjižnica za mehaniko in poljedelsko stroko, rudninske in naravoslovne zbirke, zbirka ladijskih modelov in tudi stanovanja

za profesorje. Palača, zgrajena v slogu poznega baroka, je bila okrašena s štukaturami, krasila sta jo ovalno stopnišče ter kapele v prvem nadstropju. Ko je moral Gruber svoj dom zapustiti, je (tako pravi anekdota) naročil služabniku, naj kuri v sobi, da bo topla, ko se vrne. Služabnik je kuril, a Gruberja ni bilo. Poslal je pismo, da ga v Ljubljano ne bo več, palačo pa so prodali na dražbi. Danes je v njej Arhiv Republike Slovenije.

Gruber je v Rusiji uspešno deloval in poučeval arhitekturo, matematiko in fiziko v Polocku. Načrtoval oz. zgradil je tudi nekaj stavb v tem mestu. Kot jezuitski general je pripomogel k papeževemu priznanju jezuitskega reda v Rusiji. Trideset let njegovega življenja in dela v Ljubljani pa je pustilo tudi njej neizbrisni pečat. Za konec le še zanimivost: v našem glavnem mestu je kar nekaj mostov, ki prečkajo Gruberjev kanal, in sicer brv za pešce na Prulah, novi in stari Karlovški most, most za pešce – podaljšek Streliške ulice, železniški most na progi Ljubljana – Novo mesto, stari in novi Poljanski most, cestni most na Kajuhovi cesti, most za pešce v Štepanji vasi in most za pešce ob sotočju Ljubljane in Gruberjevega prekopa v Štepanjskem naselju.

Cvetka Škof

Viri in literatura:

- *Kladnik. Darinka. Ljubljana z nostalgijo. 77 zgodb o slavnih ljudeh, pomembnih dogodkih, skrivnostih, posebnostih mesta. Cankarjeva založba – Založništvo, d.o.o. Ljubljana. 2009.*
- *Gabriel Gruber. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 15. 12. 2011*
- *Gruberjev kanal. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 15. 12. 2011*
- *Gruberjeva palača. Dostopno: <http://www.slovenia.info>, 15. 12. 2011*



Gruberjeva palača (dostopno: <http://wikipedia.org>, 15. 12. 2011)



Gruberjev prekop (dostopno: <http://wikipedia.org>, 15. 12. 2011)



Zemljevid Ljubljane med letoma 1764 in 1787 (dostopno: <http://ponpet.blog.si>, 15. 12. 2011)

PROJEKT PASAVČEK

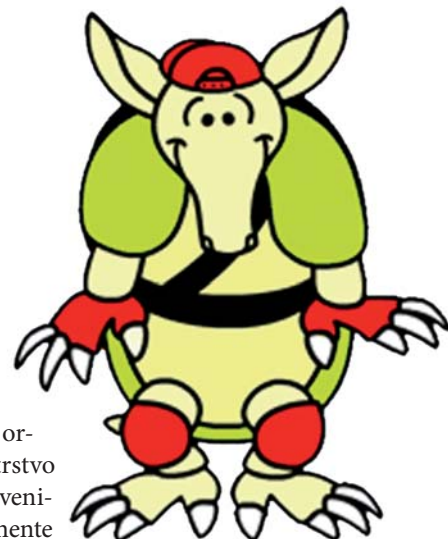
Projekt Pasavček ima v Sloveniji že dolgo zgodovino in postaja tradicija. Prve aktivnosti so potekale v letu 2004/05 v okviru mednarodnega projekta EUCHIREs, ki ga je finančno podpirala tudi Evropska unija.

Dokler se je projekt izvajal kot evropski projekt pod koordinacijo IBSR (belgijski partner - koordinatorski), je v njem sodelovalo večje število evropskih držav: v letih 2004 - 2006 je sodelovalo 10 držav (EUCHERS I), v letu 2006/2007 je sodelovalo 14 držav (Avstrija, Belgija, Češka, Finska, Francija, Italija, Latvija, Luksemburg, Nemčija, Nizozemska, Poljska, Portugalska, Slovenija, Španija) (EUCHERS II) in v letu 2007/2008 je sodelovalo 12 držav (EUCHERS III).

V Sloveniji je projekt v letu 2005/06 potekal po šolah in vrtcih kot pilotski projekt s poglobljeno evalvacijo učinkov projektnega dela, oblikovanjem modela opazovanja pripetosti in uporabe otroških varnostnih sedežev med vožnjo. Projekt se vsako leto strokovno spremlja in razvija ter dopolnjuje orodja in gradiva, vsako leto narašča tudi število vključenih v projektno delo.

Osnovni namen projekta je povečati osveščenost in informiranost splošne javnosti, še posebej pa otrok v starostni skupini od 4 do 12 let ter njihovih staršev, o pomembnosti uporabe in pravilni uporabi otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov med vožnjo z osebnim avtomobilom kot prispevek k večji varnosti v prometu.

Osnovna ideja projekta temelji na pozitivni spodbudi, saj se nagrajuje otroke, ki so v osebnem avtomobilu pripeti ali aktivno sodelujejo v projektnem delu. Osrednja figura projekta je lik Pasavčka, ki na zabaven način opozarja otroke: »Red je vedno pas pripeti!« Figurica Pasavček se podeljuje kot nagrada in je narejena tako, da se lahko pripne na varnostni pas in jo ima otrok tudi v avtu. Lik pasavca je bil izbran, ker ima ta žival v jezikih praktično vseh sodelujočih držav v svojem imenu tudi besedo pas (npr. v nemščini »Gürteltier«) in z besedno igro še poudarja uporabo varnostnega pasu.



V Sloveniji poteka projekt tako, da obsega naslednje aktivnosti:

- medijska kampanja, ki jo organizira in vodi Ministrstvo za promet Republike Slovenije, zajema različne elemente komunikacije s ciljno skupino, za katero so pripravljeni televizijski oglas, radijski oglas, plakat, pogrinjek, razglednica, knjižica za starše in figura Pasavček ter dodatni komunikacijski elementi, ki so pomembni za spodbujanje in boljše prepoznavnost lika Pasavčka (ravnila, baloni, nalepke, tatooji, obešanke za vrata, kopitljački, trakovi itd.);
- projektno delo v skupinah v vrtcih in oddelkih prve triade osnovne šole, ki se posebej prijavijo k aktivnemu sodelovanju v projektu; projektno delo temelji na poglobljenem izobraževanju vzgojiteljic in njihovemu delu z otroki in starši. Vsi sodelujoči vrtci in šolski oddelki za vse otroke prejmejo gradiva, pripravljena v okviru projekta (plakati, knjižica, pogrinjki, figurice Pasavčka oziroma zapestnice za nagrado itd.). V okviru projektnega dela v vrtcih in šolah učitelji in vzgojitelji vključujejo vsebine varne vožnje pri različnih aktivnostih (branju, pisanju sporočil, likovnem oblikovanju, gibanju), uporabljajo različne pristope in metode dela;
- evalvacija projekta z opazovanjem dejanske uporabe varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev med vožnjo. Izvaja se več oblik preverjanja učinkovitosti projekta z opazovanjem pripetosti po zaključku akcije, s telefonsko anketo (v preteklih letih) o zaznavi akcije med starši in s poglobljenim spremljanjem rezultatov v vrtcih in šolah, kjer je potekalo projektno delo;
- sodelovanje policije, ki izvaja kontrole uporabe otroških varnostnih sedežev in z igračo Pasavček nagrajuje otroke, ki so pripeti.



V celotnem obdobju izvajanja projekta so se skupno izdelala številna gradiva za otroke in starše: 52.000 plakatov »Red je vedno pas pripet«, 131.000 brošur »Red je vedno pas pripet« z vsemi informacijami o pravilni uporabi otroških varnostnih sedežev, 400.000 letakov s pobarvanko »Red je vedno pas pripet« za vse otroke v starosti 5-6 let ter v prvih treh razredih osnovne šole, 40.000 balonov z likom Pasavčka, 120.000 tatoojev »Red je vedno pas pripet« za vse vrtčevske otroke v starosti 5-6 let ter vse učence prvih treh razredov osnovne šole, ki so se prijavili k aktivnem sodelovanju v projektu, 148.000 kartončkov, 5.100 štampiljk, 100.000 nalepk, 10.000 magnetkov, 178.300 obešank za vrata, 143.300 kopitljačkov, 1.500 CD-jev, posnetih z glasbeno skupino Čuki, 2.500 rumenih rutic s Pasavčkom, 3.000 nakupovalnih vrečk z likom Pasavčka za vse sodelujoče učitelje/vzgojitelje, 60.000 ovratnih trakov »Red je vedno pas pripet«, 30.000 ravnil Pasavček.

Javna Agencija Republike Slovenije za varnost prometa - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je že četrto leto organizirala neobvezno uvodno izobraževanje za izvajanje projekta Pasavček na temo prometne varnosti otrok med vožnjo. Na izobraževanje smo povabili učitelje in vzgojitelje, ki so se s svojimi skupinami in oddelki prijavili k projektu Pasavček v šolskem letu 2011/12.

Uvodno izobraževanje je potekalo v dveh terminih, in sicer 14. in 15. novembra ter 21. in 22. novembra 2011 v Thermani v Laškem. Na izobraževanju so se udeleženci podrobneje seznanili z nekaterimi značilnostmi o prometni varnosti otrok, z uporabo otroških sedežev v vozilu, spoznali so stanje prometne varnosti otrok v različnih vlogah, izkušnje s projektnim delom iz preteklih let in učinke projekta nasploh. Pričeli pa so tudi z načrtovanjem konkretnih projektov, ki jih bodo izvajali v svojih skupinah in oddelkih. Udeležencem je tako uvodno izobraževanje pripomoglo k boljšemu poznavanju tematike ter pri organizaciji projektov na temo varnosti otrok med vožnjo in pravilne uporabe otroških sedežev, ki se bodo odvijali po vrtcih in šolah. Tako smo na 8 izobraževanjih izobrazili nekaj manj kot 800 učiteljev in vzgojiteljev iz cele Slovenije.

V aktivnosti projekta Pasavček se je v lanskem šolskem letu prijavilo veliko število oddelkov prve triade in vrtčevskih skupin, do konca projekta pa jih je sodelovalo več kot 729, kar pomeni, da je v projektu skozi šolsko leto aktivno sodelovalo skupno več kot 14.000 otrok. V letošnjem šolskem letu se je k projektu prijavilo 1.070 oddelkov in skupin, od tega 518 oddelkov iz prve triade osnovnih šol in 552 skupin iz vrtcev. Kar pomeni, da bo v projekt vključenih skupno 21.480 otrok, preko 2.800 strokovnih delavcev iz 126 slovenskih občin.

Tudi letos bomo vsem udeležnim iz uvodnega izobraževanja omogočili prijavo za demo sedež. Od januarja do aprila 2012 bodo po vrtcih in šolah v Sloveniji krožili 4 demonstracijski sedeži s pripadajočimi različnimi vrstami otroških sedežev za prikaz ustrezne uporabe pri vožnji otrok. Demonstracijski sedeži bodo v posameznem vrtcu in šoli približno teden dni, tako da jih bodo lahko vzgojitelji in učitelji uporabili za poglobljeno delo z otroki in starši.

AVP – SPV bo vsem sodelujočim v projektu omogočil tudi prijavo na dogodek Pasavček. Na takšen dogodek pridejo z naše strani ponavadi 3 študenti demonstratorji z demo sedežem za prikaz ustrezne uporabe otroških sedežev, posebnimi tehnicami za prikaz naletne teže pri določeni hitrosti in maskoto Pasavčkom. Ostalo vsebino in koordinacijo, kaj bodo otroci počeli, vodijo sami, saj so naše naprave samo dopolnitev njihovih vsebin. Naš del predstavitve je samo del prireditve, ki jo sami pripravijo in organizirajo. Ciljne skupine, ki nas posebej zanimajo, so otroci, starši, stari starši in morda drugi.

Simona Lovšin JA RS za varnost prometa



POROČILO

O IZVAJANJU PREVENTIVNIH AKTIVNOSTI ZAVODA VARNA POT NA OBMOČJU MESTNE OBČINE LJUBLJANA

Zavod Varna pot (www.varna-pot.si) že četrto leto zapored izvaja preventivno izobraževalne projekte za otroke in mladostnike v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah ter na različnih prireditvah. Prilagojene vsebine ustvarjamo s priznanimi strokovnjaki pedagogi in psihologi, evalvacija med več kot 35.000 otroci, njihovimi vzgojitelji ter učitelji pa kaže na visoko stopnjo kvalitete in zadovoljstva med uporabniki. Programe ves čas dopolnjujemo in nadgrajujemo, hkrati pa razvijamo tudi nove – npr. programe za starejše, starše...

Projekti so sestavni del preventivno-izobraževalnih aktivnosti in programa Zavoda, skladni s cilji in usmeritvami Evropskega združenja žrtev prometnih nesreč (FEVR), zavezo ob Desetletju akcij za večjo prometno varnost ter Evropske listine o cestnoprometni varnosti. Programi so vključeni v slovenski Obdobni načrt vlade za varnost cestnega prometa, Katalog obveznih izbirnih vsebin Zavoda RS za šolstvo ter preventivne aktivnosti "Začetek šolskega leta", ki jih koordinira Ministrstvo za šolstvo in šport.

Vsebine in programi so razdeljeni:

Ciljna skupina	Program
Vrtci in prva triada OŠ	Preventivno izobraževalni program »4 Prometna deteljica«
Druga triada OŠ	Pedagoške delavnice »JU3 NA CESTI «
Tretja triada OŠ	Pedagoške delavnice »5x STOP je COOL«

Poleg preventivnih aktivnosti, ki jih izvajamo v vrtcih in šolah izvajamo tudi druge preventivne aktivnosti:

- Evropska noč brez prometnih nesreč
- Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč

Zavod Varna pot je v letu 2011 na območju MO Ljubljana in v sodelovanju ter podpori Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MO Ljubljana izvedel naslednje preventivno izobraževalne aktivnosti:

- Preventivno izobraževalni program »4 Prometna deteljica«
- Pedagoške delavnice »JU3 NA CESTI «
- Pedagoške delavnice »5x STOP je COOL«
- Evropska noč brez prometnih nesreč

Do konca leta pa bomo izvedli še eno aktivnost in sicer:

- Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč

AKTIVNOSTI V LETU 2011

Preventivno izobraževalni program »4 Prometna deteljica«

4-Prometna deteljica je preventivno-izobraževalni program za otroke v vrtcih in učence prve triade osnovnih šol. Pri aktivnostih se osredotočamo na 4P: Pazi! Pogledaj! Poslušaj! Pripni se!

S pomočjo mladih animatorjev otrokom predstavimo svet prometa, katerega aktivni udeleženci so tudi sami. Z didaktičnimi igrali, pedagoškimi igrami in demonstracijami predstavimo otrokom različne vloge, ki jih imajo v prometu: so potniki, pešci, kolesarji, učitelji svojih staršev itd.

Program traja približno štiri šolske ure (odvisno od števila otrok). V izvedbi sodelujejo vzgojitelji in učitelji.

- OŠ Šiška
- OŠ Oskarja Kovačiča
- OŠ Ledina

Prireditve:

- Živ žav - Ljubljana
- Varno v prometu - Supernova
- Varni na poti - Mercator

Otroci so pri vseh aktivnostih pridno in navdušeno sodelovali, iz česar pa lahko sklepamo na velik interes nad spoznavanjem prometne varnosti in njenih elementov že v tej starosti.

Pedagoške delavnice »Ju3 na cesti«

Ju3 na cesti je preventivno-izobraževalni program za učence druge triade osnovnih šol. Otroci vodeno, s pomočjo igre vlog, diskusije in z drugimi različnimi aktivnostmi pridobivajo, preverjajo in utrjujejo svoje znanje o prometnih pravilih, kulturi in varnem vedenju v prometu, nevarnostih in lastni vlogi ter medsebojnih odnosih različnih udeležencev v cestnem prometu.

S programom želimo otrokom zagotoviti varen ju3 na cestah, kjer bodo odigrali vlogo odgovornih in strpnih udeležencev cestnega prometa.

Program se izvaja v skupinah od 12 do 15 otrok. Traja približno štiri šolske ure in poteka brez navzočnosti učiteljev.

Aktivnosti v letu 2011:

V letu 2011 smo izvedli **35 delavnic na 8 osnovnih šolah** v MO Ljubljana, v katere je bilo vključenih okoli **600 otrok** ter **20 delavnic v okviru dveh različnih prireditev**, v katere je bilo vključenih okoli **1.000 otrok** iz MO Ljubljana.

Delavnice po vrtcih in šolah:

- OŠ Vrhovci
- OŠ Mirana Jarca
- OŠ Toneta Čufarja
- OŠ Dravlj
- OŠ Riharda Jakopiča
- OŠ Savsko naselje
- QSI International School of Ljubljana
- OŠ Dobrova

Aktivnosti v letu 2011:

V letu 2011 smo izvedli **72 delavnic na 11 različnih vrtcih oz. osnovnih šolah** v MO Ljubljana, v katere je bilo vključenih okoli **1.000 otrok** ter **50 delavnic v okviru treh različnih prireditev**, v katere je bilo vključenih okoli **2.000 otrok** iz MO Ljubljana.

Delavnice po vrtcih in šolah:

- OŠ Poljane
- OŠ Vrhovci
- OŠ Toneta Čufarja
- OŠ Dobrova
- OŠ Riharda Jakopiča
- OŠ Savsko naselje
- QSI International School of Ljubljana
- Vrtec Črnuče

Utrinki iz delavnic:



Prireditve:

- Taborniški festival
- Varno v prometu - Supernova

Učenci so pri delavnicah navdušeno sodelovali in pri tem pokazali veliko znanja. Po delavnicah so odgovorili na nekaj kratkih vprašanj o tem, kako koristne in zanimive so se jim zdele delavnice in ali so se naučili kaj novega in uporabnega.

Kar 89% učencev se je popolnoma strinjalo, da so se na delavnici seznanili z informacijami, ki jim bodo pomagale, da bodo v prometu bolj varni. 81% učencev je izjavilo, da so jim bile teme v delavnici s strani moderatorjev predstavljene na razumljiv in zanimiv način. Učenci so izkazali tudi prepričanje, da so v delavnicah lahko aktivno sodelovali, saj jih je 87% potrdilo to izjavo.

Eden od pomembnejših ciljev delavnic

»Juž na cesti« je ta, da bi mlade spodbudili k večji odgovornosti, pazljivosti in varnejšemu obnašanju v prometu. Rezultat ankete je pokazal precejšen uspeh delavnice glede tega dela, saj se je kar 93% učencev strinjalo, da jih je program spodbudil, da bodo v prometu pazljivejši.

Učenci so bili zadovoljni s samimi delavnicami, saj so jim namenili povprečno oceno 4,6, pri tem pa ocena moderatorja prav nič ne zaostaja s povprečno oceno 4,7.

Utrinki iz delavnic:


**Pedagoške delavnice
»5x STOP JE COOL«**

Pedagoške delavnice "5x STOP JE COOL" so namenjene učencem tretje triade osnovnih šol in dijakom srednjih šol. Mladim udeležencem v prometu poskušamo skozi diskusijo, z igrami in pogovorom približati realne izkušnje in pasti cestnega prometa.

Pedagoška delavnica se izvaja v skupini do 15 učencev/dijakov. Študenti moderatorji brez navzočnosti učiteljev vodeno odpirajo diskusijo o aktualnih in problematičnih temah, različnih pogledih, problemih, ki so za mlade nerešljivi.

S pogovorom, igrami in diskusijo spodbujajo mladostnika, da o prometu začne razmišljati na enak način, kot razmišlja o sebi, o svoji prihodnosti, sposobnostih, šolskih problemih, prijateljih in odnosih z nasprotnim spolom...

Skozi dveurni program se v različnih igrah vlog mladostniki srečujejo z željo po ureničitvi filozofije: **Recimo 5x STOP: Umiranju na naših cestah!, Hitrosti!, Alkoholu!, Drogam in drugim psihoaktivnim snovem!, Agresivnemu obnašanju!**

Zadnja, tretja in skupna ura vseh skupin, je namenjena pogovoru s strokovnjakom in mladostnikom-vrstnikom, ki je utrpel hude poškodbe v prometni nesreči.

Aktivnosti v letu 2011:

V letu 2011 smo izvedli **103 delavnic na 11 osnovnih šolah** v MO Ljubljana, v katere je bilo vključenih okoli **2.000 otrok** ter **20 delavnic v okviru dveh različnih prireditiv**, v katere je bilo vključenih okoli **1.000 otrok** iz MO Ljubljana.

Delavnice po vrtcih in šolah:

- Gimnazija Bežigrad
- Gimnazija Jožeta Plečnika
- OŠ Dobrova
- OŠ Dravlje
- OŠ Maksa Pečarja

- OŠ Oskarja Kovačiča
- OŠ Riharda Jakopiča
- OŠ Savsko naselje
- OŠ Vič
- Srednja vzgojiteljska šola in gimnazija Ljubljana
- Srednja zdravstvena šola

Prireditve:

- Taborniški festival
- Varno v prometu - Supernova

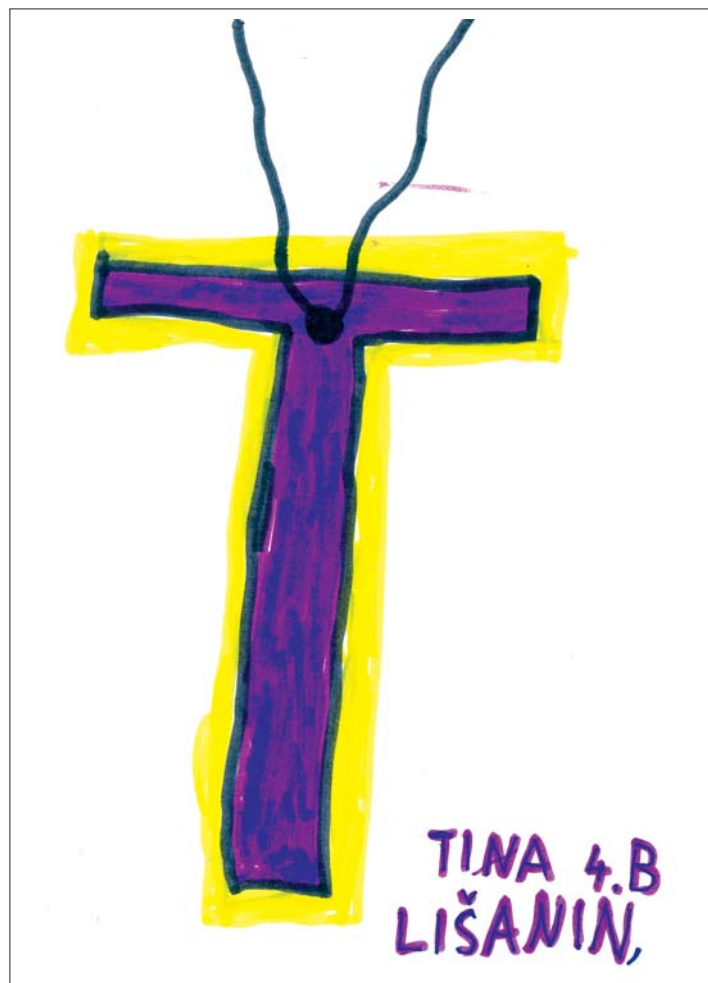
Evropska noč brez prometnih nesreč

Mladi vozniki so, glede na udeležbo v prometu, najpogostejši povzročitelji prometnih nesreč in najpogostejše žrtve. V obdobju med 18 in 20 letom povzročijo dva do štirikrat več prometnih nesreč pod vplivom alkohola kot ljudje, starejši od 40 let.

Evropska noč brez prometnih nesreč je mednarodni projekt, ki opozarja na problematiko alkohola v prometu, zlasti med mladimi. Tretjo soboto v oktobru s preventivnimi aktivnostmi v nočnih lokalih po vsej Evropi spodbujamo mlade in starejše, da postanejo odgovorni vozniki, ki sedejo za volan trezni in poskrbijo, da pridejo tako sami kot njihovi sopotniki varno domov.

predsednik Zavoda varna pot Robert Štaba

Učenci 4. b razreda OŠ Karla Destovnika – Kajuha, Ljubljana, so narisali kresničke, kakršne si želijo. Mentorica je Cvetka Škof.





SELMA HUSKIĆ, 4.6



MEJREMA BAJRAM, 4.6



ANA LUTAR, 4.6



DOMINIK
ZAJC, 4.6



NIKA RAUTOVIĆ, 4.b



EMA KARPE, 4.b



FILIP MAHKOVEC, 4.b



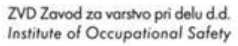
DANIJEL BOŽIČKOVIĆ, 4.b



ALEKSANDRA NIKOLOV, 4.b

AC SISTEMI d.o.o.
ADEL d.o.o.
AGROKOR d.o.o.
AMBA CO d.o.o.
AVTOTEHNA d.d.
AVTOTEHNA VIS d.o.o.
BTC d.d.
C&G d.o.o.
CREATIV MEDIA d.o.o.
DEBITEL TELEKOMUNIKACIJE d.d.
DSU, Družba za svetovanje in upravljanje d.o.o.
E.D.& MAN.COFFEE d.o.o.
ENERGETIKA d.o.o.
FAKTOR BANKA d.d.
GLOBTRADE d.o.o. LJUBLJANA
GOZD LJUBLJANA d.d.

KPL d.d.
LEK d.d.
LITOSTROJ JEKLO d.o.o.
MAGISTRAT INTERNATIONAL d.d.
MCDONALD'S SLOVENIJA d.o.o.
MDM d.o.o.
MERAND INŽENIRING d.o.o.
METRONIK d.o.o.
PAPIRNICA VEVČE
RENAULT NISSAN Slovenija d.d.
S&T Slovenija d.d.
SALBATRING ENERGIJA d.o.o.
SNAGA JP d.o.o.
Zavarovalnica TILIA
ZAVAROVALNICA TRIGLAV
ZVD Zavod za varstvo pri delu d.d.

V svetu, kjer domišljija postane resničnost!



BONUS
10
EUR

**Samsung
E1170i**

24 €

Moj Mobi s SIM-kartico



BONUS
5
EUR

**Alcatel
OT-891 Soul**

99 €

Moj Mobi s SIM-kartico



BONUS
5
EUR

**LG
A250 Hornet**

59 €

Moj Mobi s SIM-kartico

V Mobi svetu se domišljija uresničuje tudi po praznikih, saj so vam še vedno na voljo **privlačni Mobipaketi**: uporabniku prijazen in enostaven **Samsung** z zmogljivo baterijo, **vsestranski preklonni LG** s kamero 1.3 MP, velikim zaslonom in predvajalnikom glasbe ter **tehnološko napreden in zmogljiv android Alcatel** za nove mobilne izkušnje.

Moj Mobi. Moj svet.

WWW.MOBITEL.SI

Bonus velja za Mobipakete Samsung E1170i, LG A250 Hornet in Alcatel OT-891 Soul (bonus je v obliki prednaloženega dobroimetja na Mobiračunu). Ponudba velja do odprodaje zalog. Cene vključujejo DDV. Slike so simbolične. Družba Telekom Slovenije si pridržuje pravico do spremembe cen in pogojev. Več na www.mobitel.si.



mobi