

Varna pot



Vozimo pametno!

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



Kazalo

XVI. Občinsko tekmovanje

Kaj veš o prometu – OŠ Valentina Vodnika . 3

XXI. državno tekmovanje Kaj veš o prometu 5

Strokovno potovanje

mentorjev prometne vzgoje

Mestne občine Ljubljana v Švico. 7

Rezultati projekta Pasavček

Red je vedno pas pripet! 8

Pionirska proga v Ljubljani. 12

Varnost in mobilnost za vse 14

Verjamem v ljudi

Mag. pharm. Jože Kukman, strokovnjak za

zelišča 16

Prometni dan na OŠ Zadobrova. 19

Najdaljši predor na svetu. 21

Ljubljanski zmaj 23

Zaključek akcije

Varno s kolesom v prometu 2012 25

Otroški kotichek 26

GlasiLO VARNA POT

Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo
v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Boris Makoter
Zvone Milkovič
Cvetka Škof
Mira Vidmar

Odgovorni urednik

Zvone Milkovič

Lektorica

Mojca Maletič

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

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

Spoštovane bralke in bralci!

Počitnice, ki jih bomo preživeli na morju, v planinah, toplicah ali kar doma, so bile težko pričakovane. Pot do njih pa dostikrat ni tako enostavna in brez težav. Na njej je tudi veliko drugih udeležencev, ki si ravno tako kot mi želijo čim prej priti na cilj.

Če se torej odpravljate na pot z vozilom, poskrbite, da bo tehnično brezhibno. Od doma se odpravite spočiti, pa naj bo pot kratka ali dolga. Ne odhajajte od doma v zadnjem trenutku, v največji vročini in kljub obvestilom, da vas ponekod čakajo dolge kolone. Preverite, če klimatska naprava v vozilu brezhibno deluje. Pred odhodom preizkusite vozilo in ga ohladite na primerno temperaturo.

Kar veliko število petošolcev je letos opravilo kolesarski izpit. Ti se v brezskrbnih počitniških dneh prvič samostojno odpravljajo s kolesom na cesto. Bodimo jim vzor pri uporabi čelade in spoštovanju prometnih pravil. Poskrbimo, da bodo njihova kolesa varno in tehnično brezhibno opremljena.

Skozi šolsko leto so bile del učnih tudi prometne vsebine. Kar smo se naučili o prometu, nam bo prišlo prav tudi na počitnicah. Promet namreč ne pozna oddiha in brezskrbnosti, ampak od nas zahteva spoštovanje pravil, pozornost,

strpnost ipd. Nepremišljenost, razposajenost, objestnost ... lahko hitro povzročijo nesrečo.

Ker se ob koncu šolskega leta zaključijo različni projekti, je zdaj tudi čas za pregled njihove uspešnosti. Letos se je že sedmo leto odvijal projekt Pasavček, ki spodbuja pravilno uporabo otroških sedežev in varnostnih pasov v vozilih. Ker so vanj vključeni že otroci v vrtcih, se tudi prek dela z njimi oblikuje pravilen pogled in odnos otrok ter odraslih do prometne varnosti. Drugačno obliko dela pa predstavljajo prometni dnevi, ki z raznolikimi prometnimi vsebinami razvijajo prometno varnost osnovnošolcev. Da je promet nekaj, kar je otroke zanimalo tudi v preteklosti, dokazujejo pionirji železničarji, ki so po vojni vozili vlak na Pionirski progi. Če ste privrženci naravnega zdravljenja, vam je ime Jože Kukman zagotovo znano. Počitnice so tudi čas za nabiranje zelišč, njihovih cvetov in plodov, ki nam lahko pravilno pripravljene pomagajo lajšati zdravstvene težave. O teh in še drugih zanimivih stvareh lahko preberete v tej številki glasila.

Želim vam, da bi se med počitnicami imeli lepo, se odpočili in kaj lepega doživeli, predvsem pa srečno in varno pot.

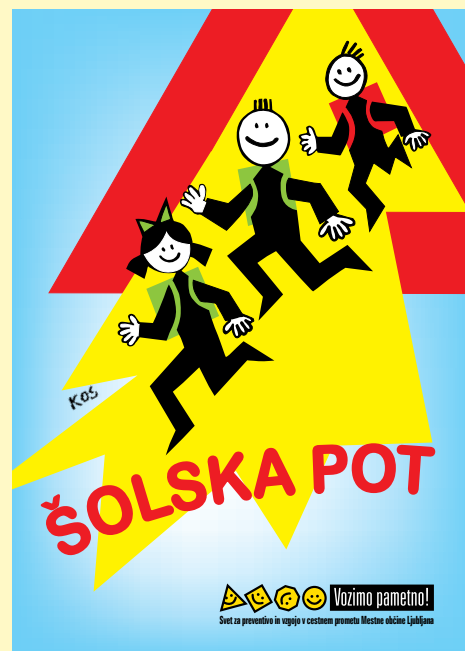
Cvetka Škof

Navodila za pisanje člankov

Besedilo oddajte na CD - zgoščenki skupaj z natisnjenim 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.



XVI. Občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu – OŠ Valentina Vodnika

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL je dne 9. maja 2012 na OŠ Valentina Vodnika izvedel XVI. Občinsko-kvalifikacijsko tekmovanje Kaj veš o prometu za učence osnovnih in dijake srednjih šol. Tekmovanje so organizirali in izvedli skupaj z OŠ Valentina Vodnika, Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem promet pri AVP in nekaterimi stalnimi sodelavci.

Tekmovalo je okoli 60 tekmovalcev iz 17 osnovnih šol in treh obljubljenih osnovnih šol v kategoriji kolo. Zaradi premaknjene starostne meje za opravljanje izpita za kolo z motorjem – skuter ni na občinskem tekmovanju bil prijavljen noben tekmovalac v kategoriji kolo z motorjem iz ljubljanskih osnovnih in srednjih šol.

Tekmovalce je obiskal župan MOL-a Zoran Janković. Pozdravili so jih ravnateljica OŠ Valentina Vodnika Vesna Žagar Gabrovšek in predsednik SPVPCP MOL-a Boris Makoter. Tehnična navodila za tekmovalce je predstavil tajnik SPVPCP MOL-a Zvone Milkovič.

Tekmovanje se je odvijalo po predvidenem programu od 8.00 do 13.00 ure in je obsegalo: testiranje iz cestno prometnih predpisov na »ON LINE« sistemu (reševanje testnih pol iz centralne baze podatkov na računalniku), spretnostno vožnjo na spretnostnem poligonu in ocenjevalno vožnjo na prometnih površinah.

Ekipo sta sestavljala dva tekmovalca, v skladu s tem so se rezultati vodili in razvrščali za posameznike in ekipo.



Pred tekmovanjem so si tekmovalci ogledali potek proge ocenjevalne vožnje, na sebi so morali imeti zaščitno kolesarsko čelado, odsevni telovnik s štartno številko in kolesarsko izkaznico.



Obdelavo podatkov so vodili predstavniki izdelave »ON LINE« sistema z izdatno pomočjo AVP Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in OŠ Valentina Vodnika.

Nepogrešljivi pri izvedbi tekmovanja so bili stalni sodelavci Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, in sicer Agencija za varnost prometa – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Policijska uprava Ljubljana, AVP – Izpitni center Ljubljana, ZŠAM Dolomiti, POŠ TEL in LPP, AMD Moste, Avtošole AMZS, 3-D, Jaguar, Brulc in Srednja in poklicna strokovna šola Ježica, MOL MU





OGDP, MOL MU Mestno redarstvo, MOL MU OZRKO, Območno združenje RK Ljubljana in Gasilska brigada Ljubljana.

Letos smo imeli pri organizaciji srečo z lepim sončnim vremenom.

Po končanem tekmovanju je organizacijski odbor razglasil rezultate tekmovanja, tako smo imeli delitev prvega mesta, in sicer

sta prvo mesta zasedla Krištof Kogovšek in Blaž Rotar iz OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja, tretjo mesto Tina Dreven iz OŠ Oskarja Kovačiča. Ekipno je prvo mesto pripadlo OŠ Narodnega heroja Maksa Pečarja.

Prvo mesto v kategoriji kolo za obljublanske osnove šolo je zasedla Manca Bilban iz OŠ Vodice.

Nagrade in priznanja so podelili: Mateja Markl – vodja Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu pri AVP, pomočnica ravnateljice OŠ Valentina Vodnika Vesna Branica in tajnik SPVCP MOL Zvone Milkovič.

Prvi trije so prejeli zlato, srebrno in bronasto medaljo, priznanje in praktične nagrade, ostali tekmovalci priznanja za razvrstitev do 10. mesta in priznanja za sodelovanje. Zmagovalna ekipa osnovne šole Maksa Pečarja je za nagrado prejela prehodni pokal in praktično nagrado kolo.

Organizacijski odbor ocenjuje, da je letošnje tekmovanje Kaj več o prometu bilo uspešno, saj so tekmovalci pokazali dobro znanje in spretnosti na kolesu ter poznavanje cestno prometnih predpisov.

Razveseljivo je tudi to, da so se šole navadile na novi »ON LINE« sistem in organizirale šolska tekmovanja, ki so bila podlaga za sodelovanje na Občinskem kvalifikacijskem tekmovanju, ki je podlaga za sodelovanje na državnem tekmovanju, ki bo v Mariboru.

Tajnik Zvone Milkovič

Slike: Jože Košak

XXI. državno tekmovanje Kaj veš o prometu

XXI. državno tekmovanje Kaj veš o prometu, ki ga je organizirala Javna agencija RS za varnost prometa – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu skupaj z Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Maribor, je potekalo v soboto, dne 2. junija 2012, na Osnovni šoli Borcevi za severno mejo v Mariboru. Tekmovanje je potekalo pod pokroviteljstvom župana Mestne občine Maribor Franca Kanglerja. Tekmovalce je pozdravil direktor Javne agencije RS za varnost prometa Ljubo Zajc, ravnateljica osnovne šole in mariborski podžupan.

Vzporedno z državnim tekmovanjem je potekalo izbirno tekmovanje za sodelovanje na Evropskem tekmovanju mladih kolesarjev v organizaciji AMZ Slovenije. V zvezi s tem je tekmovalce pozdravil predstavnik AMZS Jože Režonja.

Na tekmovanju so sodelovali najboljše uvrščeni tekmovalci iz Občinskega kvalifikacijskega tekmovanja v kategoriji kolo in kolo z motorjem. Udeležilo se je 54 kolesarjev in 10 učencev tekmovalcev s kolesi s pomožnim motorjem. Tekmovanje je bilo sestavljeno iz preverjanja teoretičnega znanja na računalnikih (»ON LINE« sistem, testiranje cestno prometnih predpisov z enotne baze podatkov), vožnja na spretnostnem poligonu in vožnja na prometnih površinah.

Na tekmovanju so iz Mestne občine Ljubljana v kategoriji kolo sodelovali naslednji tekmovalci:

Poleg tekmovanja so potekale še aktivnosti, in sicer ustvarjalne delavnice, delavnice pobarvaj si svojo čelado z natečajem za izbor najboljše čelade in preventivne aktivnosti s predstavitev uporabe zaščitnih čelad za kolesarje in motoriste z demonstracijo naletne teže ter predstavitev – simulacijo težine glave pri 22 km/h in predstavitev koristne uporabe čelade z demo čeladico.

Tekmovanja Kaj veš o prometu potekajo na osnovnih šolah v sodelovanju z občinskimi sveti za preventivo in se nadaljujejo na občinski oziroma regijski ravni ter se končajo na državnih ravni z organizacijo in izvedbo državnega tekmovanja. Osnovni namen tekmovanj je preverjanje in dodatna spodbuda za učenje prometnih pravil, razvijanje spretnosti na kolesu in pravilna vožnja na prometnih površinah. Vse to je nadgradnja osvojenih znanj v osnovnih šolah. Za vsebinsko zasnovano že od samega

začetka skrbi SPVCP v okviru Javne agencije za varnost prometa.

Po končanem tekmovanju so bila podeljena priznanja in medalje ter praktične nagrade najboljše uvrščenim tekmovalcem.

V kategoriji kolo sta zmagala dva, in sicer Matej Jeklar iz OŠ Frana Albrehta iz Kamnika in Niko Polanec iz OŠ Ljudski vrt iz Ptuja, tretji je bil Viko Prelovšek iz Prve osnovne šole Slovenj Gradec.

V kategoriji kolo z motorjem – skuter je zmagal Leon Fišer iz SŠC Krško – Sevnica, drugi je bil Dejan Vidovič iz SPŠ Maribor in tretji Luka Lovrenc iz SPŠ Maribor.

Pred podelitvijo priznanj in medalj so bili razglašeni rezultati natečaja Pobarvaj si svojo čelado, kjer je bilo skupaj 35 lično pobarvanih kolesarskih čelad, vsaka po svoji zamisli. Avtorji najboljših treh pobarvanih čelad so prejeli praktične nagrade in svojo pobarvano čelado.

Tajnik Zvone Milkovič

Priimek	Ime	Šola	Mentor
KOGOVŠEK	Krištof	Osnovna šola narodnega heroja Maksa Pečarja, Ljubljana	Robert Lukač
ROTAR	Blaž	Osnovna šola narodnega heroja Maksa Pečarja, Ljubljana	Robert Lukač
DREVEN	Tina	Osnovna šola Oskarja Kovačiča, Ljubljana	Helena Vindiš
VINDIŠ	Ela	Osnovna šola Jožeta Moškriča, Ljubljana	Sonja Istenič
MRAMOR	Jan	Osnovna šola Vrhovci, Ljubljana	Bojan Lipovec



Vozimo pametno!

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana



Vozimo pametno!



Pred pričetkom.



V pričakovanju ...



Medalje in nagrade čakajo na najboljše.



Vožnja v prometu



Sprenostni poligon je izredno zahteven in speljati ga moraš skoraj brez napake.



Letos je hkrati z državnim tekmovanjem Kaj več o prometu potekalo tudi FIA tekmovanje za kolesarje, v katerem sodelujejo otroci do 4. razreda, organiziral pa ga je v sodelovanju z SPV MO Maribor AMZS.



Slike: AVP-SPVCP | www.avp-spv.si

Strokovno potovanje mentorjev prometne vzgoje Mestne občine Ljubljana v Švico

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana tradicionalno vsako leto pripravi strokovno potovanje mentorjev prometne vzgoje v evropske države z namenom, da se mentorji seznaniijo z organizacijo in izvajanjem prometne vzgoje v osnovnih in srednjih šolah tudi v drugih državah.

Letos je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu pripravil strokovno potovanje mentorjev prometne vzgoje v Švico in to od 12. do 14. aprila. Na to potovanje so bili povabljeni tudi predstavniki združenj voznikov in avtomehaničnikov, ki sodelujejo pri izvedbi različnih preventivno prometnih akcij v osnovnih šolah v ljubljanski regiji. Tako so se tega potovanja udeležili tudi člani ZŠAM Dolomiti Ljubljana, ZŠAM Pošta Telekom Ljubljana in ZŠAM Ivančna Gorica.

Tako smo prvi dan potovali po Italiji, mimo Benetk, Verone in Milana. Takoj po prestopu italijansko-švicarske meje smo imeli prvi postanek v Luganu ob istoimenskem jezeru, kjer smo si ogledali to zanimivo mesto parkov in cvetja, seveda pa tudi zgradbe in trge z arkadami v lombardskem stilu. Po krajši vožnji smo se ustavili v mestu Bellinzona, ki je glavno mesto kantona Ticino. Tu smo si ogledali stare gradove Castelgrande, Montebello in Sasso Corbaro, ki so vsi pod zaščito UNESCO. V poznih popoldanskih urah smo prispeli v mesto Luzern ob istoimenskem jezeru. Tu smo si zopet ogledali to zanimivo mesto

s srednjeveškim mostom Kapellbrücke. Ta v 14. stoletju zgrajeni najstarejši evropski pokriti leseni most je tudi najpogostejše fotografiran švicarski motiv. Sledila je namestitev in nočitev v tukajšnjem hotelu.

Drugi dan je bil namenjen strokovnemu programu, ki se je odvijal v Prometnem muzeju v Luzernu. Ta Prometni muzej spada med največje tovrstne muzeje v Evropi. Tako obsega oddelek vozil cestno-avtomobilskega prometa, oddelek železniškega prometa – različne vrste lokomotiv in vagonov, oddelek zračnega prometa z žičnicami in oddelek plovnega prometa. V predavalnici smo imeli najprej predstavitev programa varnosti in preventive v cestnem prometu v švicarskih šolah. Zanimivo je, da to področje urejajo kantonalne oblasti. Nadalje nam je bila predstavljena varna kolesarska vožnja v Švici in praktičen ogled dela s šolskimi otroki pri vožnji s kolesi na cestnoprometnem poligonu, ki je prav tako v samem muzeju. Nato je seveda sledil zanimiv ogled samega muzeja. Popoldne smo izkoristili še za kratek ogled samega mesta Luzerna in že smo se napotili proti Zuerichu. Zuerich



Avtomobili so razstavljeni v regalih tako, da se jih lahko z dvigalom prinese na ogled obiskovalcem

velja za glavno trgovsko in kulturno središče Švice, nahaja pa se ob istoimenskem jezeru. Samo mesto pa se ponaša z zelo urejeno prometno infrastrukturo. Zanimiv je bil ogled ožjega mestnega središča s stolno cerkvijo in mestno hišo. Sledila je namestitev v hotelu in prenočitev.

Tretji dan je sledil odhod proti Schaffhausnu, slikovitemu mestecu in nekdanj pomembnemu pristanišču na reki Ren. Ogledali smo si največje evropske slapove, 150 metrov široke in 23 metrov visoke veličastne Renske slapove. Po tem ogledu je sledila vožnja do najmanjše in najbogatije nemške govoreče države na svetu – kneževine Liechtenstein. Ogledali smo si njihovo glavno mesto Vaduz z novo zgrajeno parlamentarno palačo. Sledila je vožnja mimo Innsbrucka in Salzburga proti Sloveniji. Polni nepozabnih vtisov smo prišli v Ljubljano v poznih večernih urah.

Samo strokovno potovanje je bilo zelo dobro pripravljeno, za kar gre vsa zahvala tajniku Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana Zvonetu Milkoviču, Turistični agenciji STOP Ljubljana in pa vodički Jasni Briški, ki nam je zelo nazorno predstavila samo Švico in vse njene zanimivosti. Predvsem pa je imela zelo strokovne odgovore na vsa postavljena vprašanja vseh udeležencev potovanja. Vsa zahvala velja tudi voznikom Avtobusnega podjetja BREBUS Brežice za prijetno in varno vožnjo.

Stane Inkret

Foto: Jože Košak



Udeleženci potovanja ob prometnem poligonu

Rezultati projekta Pasavček

Red je vedno pas pripeti!

Ob zaključku šolskega leta in v okviru akcije Varnostni pas želimo predstaviti rezultate projekta Pasavček ter opozoriti šole, starše in druge, da je za varnost otrok zelo pomembno, da so tudi med vožnjo v šolo in domov pravilno pripeti ter nameščeni v otroške varnostne sedeže in pripeti z varnostnimi pasovi. Veliko otrok se namreč v šolo pripelje s svojimi starši, ki morajo poskrbeti za njihovo varnost pri vsaki vožnji.

Javna agencija RS za varnost prometa – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu je v letošnjem šolskem letu že sedmo leto izvajal projekt Pasavček. Osnovni namen projekta je spodbujanje pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov med vožnjo v avtomobilu.

Na zaključnem dogodku, ki smo ga pripravili v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

Občine Škofja Loka ter Vrtcem Najdihojca iz Škofje Loke, se bodo lahko otroci pričeli o:

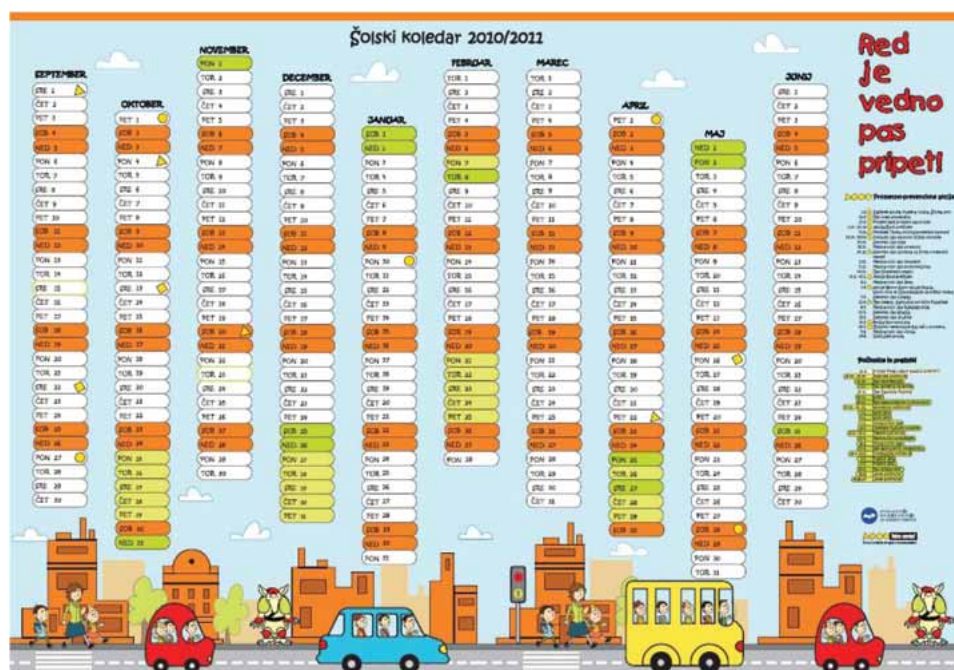
- nujnosti uporabe varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev
- naletni teži pri različnih hitrostih
- obiskal jih bo maskota Pasavček
- drugih aktivnostih, ki jih organizirajo na lokalni ravni: program Kolesarčki, risanje itd.

Predstavitve projekta Pasavček

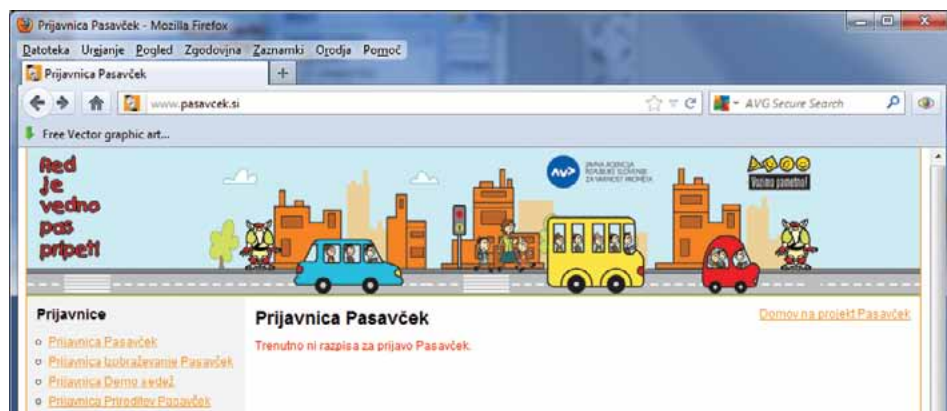
Zaščita otroka v avtu je eden najbolj učinkovitih ukrepov za izboljšanje varnosti. Tudi v šolskem letu 2011/12 smo v Sloveniji nadaljevali s projektom, ki se je pričel pred leti kot mednarodni projekt Euchires z vključenimi 14 evropskimi državami (Avstrija, Belgija, Češka, Finska, Francija, Italija, Latvija, Luksemburg, Nemčija, Nizozemska, Poljska, Portugalska, Slovenija,



Brošura Red je vedno pas pripeti



Plakat Pasavček – šolski koledar



Spletna stran Pasavček www.pasavcek.si



Tattoo Pasavček

Španija) in s finančno podporo Evropske Unije. Glede na izredno dobre rezultate in odziv s strani šol, vrtcev in staršev ter predvsem otrok vsako leto nadaljujemo z aktivnostmi tudi po zaključku evropskega projekta v Sloveniji.

Projekt Pasavček poteka v Sloveniji tako, da obsega naslednje aktivnosti:

- Projektno delo v vrtcih in OŠ
- Prireditve in dogodki s svetovanjem glede ustrezne uporabe otroških varnostnih sedežev
- Medijska kampanja v povezavi z aktivnostmi akcije Varnostni pas
- Sodelovanje s Policijo
- Evalvacija projekta z opazovanjem dejanske uporabe varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev med vožnjo

Za projekt Pasavček so vsako leto pripravljena gradiva, ki jih v sredini septembra prejmejo otroci v vrtcih in prvih treh razredih osnovne šole.

V skupnem številu je AVP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu za potrebe otrok v starosti od 5 do 10 let zagotovil:

- 20.000 **plakatov** *Red je vedno pas pripet*
- 65.000 **knjižic** *Red je vedno pas pripet* z vsemi informacijami o pravilni uporabi otroških varnostnih sedežev
- 150.000 **letakov s pobarvanko** *Red je vedno pas pripet* za vse otroke v starosti 5–6 let in v prvih treh razredih osnovne šole
- 3.000 **balonov** z likom Pasavčka
- 50.000 **tattojev** *Red je vedno pas pripet* za vse vrtčevske otroke v starosti 5–6 let in vse učence prvih treh razredov osnovne šole, ki so se prijavili k aktivnemu sodelovanju v projektu
- Druga gradiva: obešanke za vrata, knjižna kazala, Pasavčke kopitljačke, lončke za svinčnike, ravnilca Pasavček, s katerimi želimo spodbujati izvajanje projektnih aktivnosti

Projektne aktivnosti, vsa gradiva in informacije so dostopne tudi prek spletnih strani www.avp-rs.si

Projektno delo po vrtcih in šolah

Vrtci in šole so vsako leto povabljeni k aktivnemu sodelovanju v projektu z izvajanjem projektnega dela na ravni skupine in oddelkov. V letošnjem šolskem letu je tako sodelovalo v projektu:

- 976 vrtčevskih skupin in šolskih oddelkov prve triade iz vse Slovenije,
- kar predstavlja prek 19.500 otrok,
- skoraj 1.900 učiteljev in vzgojiteljev iz 126 slovenskih občin.

Otroci so od oktobra 2011 do maja 2012 s svojimi vzgojiteljicami in učitelji pripravili projektno delo na temo varne vožnje otrok v avtomobilih ter varnega sodelovanja v prometu. Sodelujoče skupine in oddelki so prejeli za izvajanje projektnega dela številna dodatna gradiva, s katerimi smo spodbujali otroke, da na vsakodnevni vožnji uporabljajo otroške varnostne sedeže in varnostne pasove, k temu pa spodbujajo tudi druge potnike v vozilu.

Ob koncu izvajanja projektnega dela so morale skupine in oddelki sestaviti tudi zaključno poročilo ter izvesti evalvacijo projekta, vsi otroci so prejeli priznanja za sodelovanje v projektu ter tudi simbolične nagradice: figurice Pasavčke, obeske in obešanke za v avto.

Izobraževanje Pasavček

Ob začetku projektnega dela v vrtcih in šolah v novembru vsako leto organiziramo tudi uvodno izobraževanje za zainteresirane učitelje in vzgojitelje na temo varnosti otrok, otroških varnostnih sedežev ter izpeljave projektnega dela. Izobraževanja se je skupno v štirih letih udeležilo 700 vzgojiteljev in učiteljev iz različnih vrtcev in šol po Sloveniji.

Demonstracijski sedeži

Aktivnosti projekta Pasavček in svetovanje glede pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev predstavljamo tudi prek številnih dogodkov Pasavček ter prireditve na lokalni ravni. Vsako leto lahko učitelji in vzgojitelji, ki so posebej usposobljeni, dobijo posebne demonstracijske sedeže za prikaz pravilne uporabe. Tako je v letošnjem letu v obdobju od januarja do junija po 67 vrtcih in šolah po Sloveniji krožilo 5 demonstracijskih sedežev s pripadajočimi različnimi vrstami otroških sedežev za prikaz ustrezne uporabe pri vožnji otrok. Demonstracijski sedeži so bili v posameznem vrtcu in šoli približno teden dni, tako da so jih lahko vzgojitelji in učitelji uporabili za poglobljeno delo z otroki in starši.

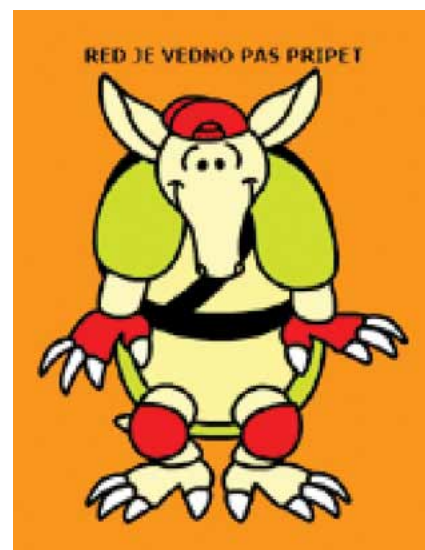
Prireditve po vrtcih in šolah

Prav tako je AVP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu vsako leto sodeloval z demonstracijskimi napravami in svetovanjem o ustrezni uporabi otroških sedežev ter varnostnih pasov na številnih **prireditvah in dogodkih Pasavček** v okviru vrtcev ter osnovnih šol, lokalnih okolij in večjih prireditvah. Žal so bili zaradi pomanjkanja finančnih sredstev in omejevanja študentskega dela v letošnjem

letu ti dogodki le redki, eden izmed teh je prav zaključna prireditve.

Za namene predstavitve vsebine ima AVP – SPV tudi poseben »mini« **avto**, na katerem demonstratorji praktično prikazujejo pravilno uporabo varnostnih pasov in različne vrste otroških sedežev. Poleg demonstracijskih sedežev lahko udeleženci preizkusijo tudi posebne **tehtnice za prikaz naletne teže** pri določeni hitrosti in si tako bolj slikovito predstavljajo, kako sile delujejo na telo ob morebitnem trku in je zato uporaba varnostnih pasov nujna. Otroke pa na dogodkih razveseljuje tudi **maskota Pasavček**.

Nagradice Pasavček



Projekt Pasavček temelji na **pozitivni spodbudi**, saj se nagraduje otroke, ki so v osebnem avtomobilu pripeti, ali aktivno sodelujejo v projektnem delu. Lik pasavca je bil izbran v okviru mednarodnega projekta Euchires, ker ima ta žival v jezikih vseh sodelujočih držav v svojem imenu tudi besedo **pas** in z besedno igro še poudarja uporabo varnostnega pasu.

Priznanja in simbolične nagradice prejmejo vse skupine, ki so uspešno končale projektno delo, kar pomeni, da so pravočasno oddale končno poročilo o izvedenih aktivnostih po vnaprej pripravljenih smernicah in skladno z mnenjem strokovne komisije izvedle učinkovito projektno delo z vključenimi starši ter evalvacijo dela.

Skupno je AVP – SPV zagotovil naslednje nagradice za otroke, skupno prek 19.500:

- priznanja za vse sodelujoče otroke
- ovratne trakove
- obeske za ključe
- obešanke Red je vedno pas pripet za v avto
- ter figurice Pasavčka, ki so najbolj zaželeno nagrade, ki jo prejmejo za najboljše izvedena projektne dela

Opazovanje pripetosti

Javna agencija RS za varnost prometa redno spremlja uporabo varnostnih pasov in otroških varnostnih sedežev z dejanskim opazovanjem, ki poteka vsako leto. Opazovanja pripetosti izhajajo iz zahtev mednarodnega projekta Euchiress, saj je bila takrat oblikovana enotna metodologija spremljanja pripetosti, tako so rezultati med seboj primerljivi.

Za konec bi se radi vsem sodelujočim učiteljem in vzgojiteljem, občinskim Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, tudi Policiji, Ministrstvu za izobraževanje, znanost, kulturo in šport ter vsem drugim sodelujočim, predvsem pa staršem in otrokom zahvalili za sodelovanje v projektu. Trud in čas učiteljev in vzgojiteljev, ki letno opravijo v povprečju dodatnih 18 ur, v katerih obravnavajo tematiko prometne varnosti in varne vožnje,

tudi preventivnih dogodki, podobni današnjemu, kjer prikažemo z demonstracijskimi napravami pravilno uporabo otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov, naletno težo pri različnih hitrostih, otroke pa obišče tudi sam Pasavček. Žal v letošnjem letu zaradi pomanjkanja finančnih sredstev teh prireditev nismo mogli izvesti v takšnem obsegu kot npr. v lanskem letu, ko je bilo izvedenih v enem letu 150 preventivnih dogodkov Pasavček večino-



Rezultati dosedanjih opazovanj kažejo, da se pripetost otrok med vožnjo iz leta v leto povečuje za 5–7 %, saj je po projektu Pasavček v prvem letu pripetost narasla za skoraj 7 % (z začetnih 53,7 % na 60,4 %), v zadnjih letih pa se je še povečala na prek **90 % v povprečju pripetih otrok** (leto 2011), kar je posledica tudi številnih aktivnosti v okviru projekta Pasavček.

Opazovanja so pokazala tudi, da se ženske bolj pogosto pripenjajo z varnostnim pasom kot moški, da je pripetost najvišja na avtocestah, najnižja pa na ulicah v naselju, ker ljudje verjetno podcenjujemo možne posledice nesreč pri vožnjah na kratkih razdaljah in nižjih hitrostih. Prav tako se je pokazalo, da je pripetost nižja v podeželskem okolju v primerjavi z urbaniimi mestnimi središči.

je res neizmeren, zato sporočamo, da brez njih projekt Pasavček ne bi bil tako obsežen niti uspešen, saj smo vsi skupaj prispevali k večji varnosti otrok.

Na predstavitvi rezultatov je **Mateja Markl**, predstavnica Javne agencije RS za varnost prometa – Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter vodja projekta Pasavček, na kratko predstavila letošnje rezultate projekta: »Samo v letošnjem letu je v projektu Pasavček sodelovalo 976 skupin in oddelkov slovenskih vrtcev in šol iz 126 slovenskih občin, vključenih je bilo 19.500 otrok, posredno tudi njihovi starši, 1.900 učiteljev in vzgojiteljev. Po vrtcih in šolah se izvajajo tekom šolskega leta številni projekti, ki so izredno kvalitetni, pestri in inovativni ter prispevajo k prometni vzgoji na splošno. Vsako leto se izvajajo

ma po šolah in vrtcih.« Poudarila je tudi, da se vsako leto v okviru projekta izvede tudi evalvacija projekta, ki je pokazal, da projektu v povprečju učitelji in vzgojitelji namenijo približno 18 dodatnih ur dela. **»Na tem mestu se predvsem želim zahvaliti vsem sodelujočim učiteljem in vzgojiteljem za njihov trud, čas in energijo, ki so jih pripravljene vložiti v izvajanje projekta, ter tako prispevati k večji varnosti otrok.«**

V nadaljevanju je **Robert Strah**, predsednik občinskega SPV in podžupan, poudaril vlogo in delo lokalnih organov ter občinskih SPV tako na področju izvajanja preventivnih aktivnosti ter nudenja podpore prometni vzgoji kot skozi delo zares aktivne tehnične komisije. Le ta zelo intenzivno pregleduje nevarna mesta in bo



v nadaljevanju prek občinskih strokovnjakov pripravila ustrezne rešitve za reševanje problematičnih točk. Posebej se je zahvalil posameznim sodelujočim v samem občinskem SPV, vzgojiteljem in učiteljem ter predstavnikom krajevne skupnosti in drugim, ki prispevajo k varnosti v občini. »V občini se trudimo, da poskušamo zagotoviti sistematično delo glede prometne varnosti, hkrati pa seveda ne takoj začeti pri kaznovanju, ampak predvsem zagotavljanju in osveščanju. Tako smo namesto, da bi postavili radarje, postavili preventivne opozorilne radarske table, ki voznike opozorijo na njihovo hitrost vožnje. Veseli smo tudi, da prek dela z najmlajšimi oblikujemo njihov odnos do varnosti, kar ima dolgoročne posledice na spremembo odnosa. To dokazuje tudi današnja prireditev.«

Predstavniki Policije **Matjaž Hudo-bivnik**, pomočnik komandirja PP Škofja Loka, je predstavil, da »se Policija s svojim delom vključuje v izvajanje različnih aktivnosti tako na preventivi ravni kot tudi tisti z vidika nadzora in kaznovanja. »Vključujemo se v različne oblike dela po vrtcih in šolah, ne samo v okviru tega projekta, ampak tudi prek obiskov policistov, zagotavljanju podpore pri različnih aktivnostih. Prav tako se glede na število žrtev prometnih nesreč stanje v občini izboljšuje, želeli pa bi si tudi več aktivnosti na regijski ravni.«

Prof. dr. Vlasta Zabukovec s Filozofske fakultete pa je ob koncu poudarila vpetost projekta Pasavček s celovitim pristopom, ki obsega tako izobraževanje učiteljev in vzgojiteljev, načrtno spodbujanje projektnega dela in končne evalvacije. »Prednost takšnih projektov je prav dolgoročnost, ki na strokoven način in s ciljno usmerjenostjo gradi odnos do varnosti, ter daje pomembne rezultate, vidne tudi v vsakdanjem življenju. Prepoznavnost slogana Red je vedno pas pripet in sporočila, ki ga nosi je v teh letih izvajanja projekta izredno velika in pomeni naložbo za nadaljnje delo. Tukaj se strateška raven povezuje z operativno izvedbo na lokalni ravni, v posamičnem vrtcu, pri posameznem otroku, staršu, vključeni so tudi stari starši. Poudarila



bi tudi celovit pristop projekta, ki obsega različne pristope, metode dela, različna gradiva, da tako na najširši možen način vpliva na posameznika, prek otrok tudi na starše. Projektna dela, ki jih izvajajo vzgojitelji in učitelji v svojih skupinah, so iz leta v leto boljša in zagotavljajo kontinuirano delo na področju prometne varnosti.«

Vsi otroci, ki so uspešno končali projekt, prejmejo ob zaključku tudi priznanja za

sodelovanje in simbolične nagradice. Tako smo na zaključnem dogodku priredili tudi slavnostno podelitev nagradic otrokom Vrtca Najdihojca, ki so jo izvedli župan Občine g. Miha Ješe, predsednik občinskega SPV Robert Strah in Mateja Markl, vodja projekta Pasavček.

Mateja Markl
Slike: AVP-SPVCP

Pionirska proga v Ljubljani

Po vzoru pionirskih železnic, ki so jih gradili v Sovjetski zvezi (prvo v Tbilisiju že leta 1935), je tudi v nekdanjo Jugoslavijo prišla zamisel, da bi v večjih mestih zgradili pionirske železniške proge. Ljubljanska pionirska železniška proga je zrasla leta 1948.

Tisti čas po 2. svetovni vojni so znanovale skromne materialne možnosti, v nasprotju z njimi pa je bila delovna vnaša ljudi velika. Ideja o pionirski železnici v Ljubljani je tako padla na plodna tla in v svoj gradbeni načrt za leto 1948 jo je sprejel Plenum Osvobodilne fronte. Ime Pionirska proga je pomenilo, da je proga namenjena mladim, t.j. pionirjem, ki so tako dobili materialne pogoje za čim boljšo vzgojo in aktivno sodelovanje pri delu. Pri tem so spoznavali tehnične naprave, se učili točnosti, natančnosti, vestnosti pri delu, ki je bilo hkrati tudi zabavno. Vsa dela (prodajalci vozniških kart, sprevodniki, strojevodje, kretničarji, postajni načelniki ...) so opravljali pionirji, ki so se za to ustrezno usposobili. Nastalo je več variant, kje naj bi ta proga potekala. Določili so, da se bo pričela na Viču, imela vmesno postajo v Kosezah in nato vodila v Podutik. Dolga bi bila 4 km. S traso so se strinjali tako zastopniki mladinske organizacije kot tudi predstavniki železniške uprave in projektanti. Začetna postaja

bi morala biti lahko dostopna iz samega središča mesta in imeti dovolj prostora za postajni plato in kurilnico. Določili so jo na levem bregu Glinščice, nato pa je tekla med Glinščico in Večno potjo prek travnikov in borovega gozda. V nivoju je sekala Cesto na Brdo, kjer je bila predvidena čuvajnica z zapornicami. Proga se je iz gozda nadaljevala na odprt travnik, kjer je zavila proti severozahodu in znova vodila v gozd. Tam je tekla po manjšem useku med Malim Rakovnikom in Mostecom vse do postaje Koseze. Postaja je stala na visokem nasipu nasproti Gostrojevih delavnic (Agrostroy). Od postaje dalje je trasa potekala mimo opekarniških jam v Kosezah in vodila čez travnike proti Mostecu, nato pa se približala Podutiški cesti in končni postaji pred Podutikom.

Proga je že meseca februarja in marca pričela trasirati mladina Tehnične fakultete. V začetku meseca marca je bila prva delovna akcija, v kateri so sekali drevesa in pripravljali teren za gradnjo. Z zemljskimi deli so pričeli mladinci delovne brigade

Matije Maležiča po slovesni otvoritvi del na progi, in sicer 14. marca 1948. Ker je bil rok za izgradnjo proge kratek, so sodelovali brigadirji iz vse Slovenije, tudi iz delovne brigade Mihe Marinka in Štefana Kovača, frontovci in železničarji. O gradnji proge so redno poročali takratni časopisi. Brigadirji so bili pri delu izredno uspešni in so dnevno presegali delovno normo. Kopali in nalagali so zemljo, jo prevažali in zbijali v nasip. Zahtevnejši usek so delali tudi ponoči. Sredi meseca maja so pričeli z gradnjo obeh postajnih poslopij in kurilnice. Udarniško delo je običajno potekalo do 13. ure, nato pa so sledile organizirane popoldanske dejavnosti. Direkcija železnic je na progo poslala 20 stalnih delavcev – strokovnjakov železničarjev, ki so izvedli tehnično zahtevna ali specializirana dela.

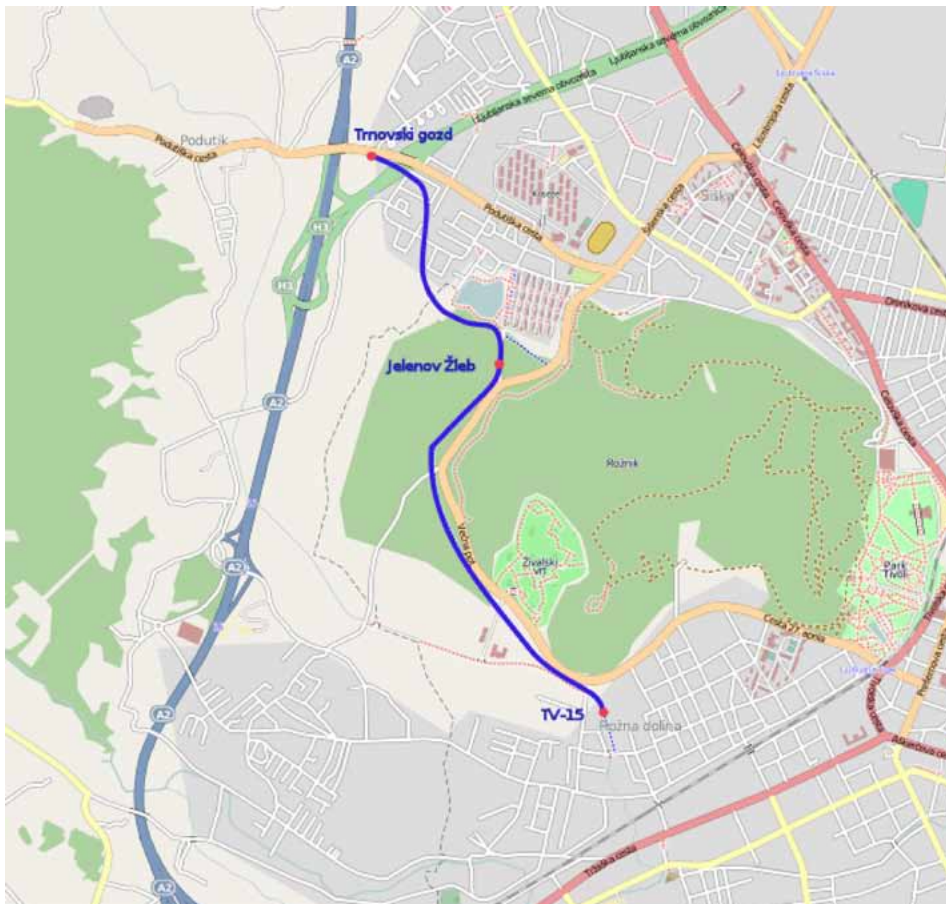
Med gradnjo proge so se pripravljali tudi pionirji. Na izobraževalni oziroma pripravljalni tečaj za pionirje železničarje se je prijavilo kar 340 ljubljanskih pionirjev, starih od 10 do 15 let z odličnim ali prav dobrim učnim uspehom. Imeli so predavanja,



Precej spremenjeno poslopje železniške postaje Jelenov žleb (vir: <http://sl.wikipedia.org>, 30. 6. 2012)

na katerih so spoznali pravilnike železniške službe, signalni pravilnik, vrste vlakov, njihovo odpravo in sprejem, se učili telegrafirati, se seznanjali z delom v praksi na železniški postaji ... Znanje so morali dokazati pred izpitno komisijo. Ob otvoritvi proge so dobili prave železniške uniforme.

Proga je bila ozkotirna (širina tirov 760 mm) in dolga 3,819 km. Na njej je bila za vlak predvidena osnovna hitrost 25 km/h. Imela je osem cestnih prehodov v nivoju. Križanja s cestami so bila zavarovana z opozorilnimi znaki. Zapornice, za katere je skrbel čuvaj, so bile na mestu križanja proge s Cesto na Brdo. Tirnice in vozila so dobili iz Bosne in Hercegovine. Proga je imela tri postaje: TV-15 na Viču, Jelenov žleb v Kosezah in Trnovski gozd v Podutiku. Začetna postaja na Viču je imela še stranski in kurilniški tri ter je bila zavarovana s predsignalom in signalom. Postajno poslopje je bilo zidano in je imelo pokrit peron, nasproti katerega je stala kurilnica za lokomotivo. Tudi postaja Jelenov žleb je bila zidana in s pokritim peronom. Postajno poslopje Trnovski gozd pa je bilo manjše in leseno.



Trasa Pionirske proge, označena z modro barvo (vir: <http://sl.wikipedia.org>, 30. 6. 2012)



Po trasi Pionirske proge je speljana kolesarska steza, ki povezuje Vič in Šiško.

(vir: <http://sl.wikipedia.org>, 30. 6. 2012)

Vse tri postaje so bile povezane z železniškim telefonskim vodom, z obratnim telefonskim vodom, na katerega je bila priključena tudi centrala Glavne direkcije za eksploatacijo železnic in z brzojavnim vodom. Postaja TV-15 je bila razporedna in je objavljala promet vlakov. Nadzirala je točnost ur. Čas vožnje od TV-15 do Trnovskega gozda je bil 24 minut s petminutnim postankom v Jelenovem žlebu.

Vozni park je bil sestavljen iz parne lokomotive JDŽ 178-003, petih štiriosnih Cas vagonov in štiriosnega službeno-poštnega Dfa vagona. Lokomotivo so dobili iz Sarajevske železniške direkcije, v delavnici Državnih železnic Ljubljana-Šiška pa so jo temeljito obnovili. Večino delov so popravili ali zamenjali z novimi in jo priredili za obratovanje na Pionirski progi. Med drugim so ji dodali tlačno zavoro Knorr, opremili kotel z varnostnimi ventili tipa Coale, zvišali stranice zalogovniku, na dimnična vrata pritrdili rdečo zvezdo, za dimnikom pa nosilec za elektrodinamo za proizvodnjo elektrike za osvetlitev vlaka. Lokomotivo so prebarvali z modro barvo, kolesne zvezde in obhodna mostička pa rdeče. Po nesreči leta 1949, v kateri je lokomotiva iztirila, so jo prebarvali na črno. Vagone so obnovili v Mariboru. Vgradili so jim dodatna okna, jih prilagodili turističnim namenom, povezali med seboj z varnostnimi mehovi. Klopi za potnike so bile lesene. Vagoni so bili rdeče barve, le njihove strehe so bile bele. Beli sta bili dve bočni črti, ki sta potekali vzdolž garniture.

10. junija je bila proga pregledana, dva dneva kasneje so jo poskusno prevozili. Ker je poskusna vožnja potekala normalno, se je komisija odločila, da progo odprejo za redni promet. Tako so Pionirsko progo slavnostno odprli 13. junija 1948 pred številno množico ljudi, brigadirjev, članov OF, predstavnikov oblasti in pionirjev železničarjev. Odprl jo je podpredsednik vlade dr. Marjan Brečelj, ki se je v slavnostnem nagovoru zahvalil vsem brigadirjem, ki so jo tako požrtvovalno in hitro zgradili. Poudaril je, da ima proga

simbolični pomen in kaže mladim boljšo pot v prihodnost. Otvoritvena vožnja je bila seveda rezervirana za častne goste.

Odprtja Pionirske proge so se najbolj veselili pionirji železničarji. Na progo so prihajali v svojem prostem času. Za delo so se prijavili v razporedni knjigi, opravljeno delo pa vpisali v posebne knjižice. Šef Pionirske proge, poklicni vlakovodja, strojevodja in kurjač so spremljali vožnje, skrbeli za varnost in nadaljnjo izobrazbo pionirjev železničarjev. Le-ti so bili zelo aktivni pri urejanju postaje TV-15.



Lokomotiva Pionirske proge v Ljubljani (vir: <http://www.google.si>, 30. 6. 2012)

Pripravili so tudi več krožkov, uredili delavnico v službeno-poštnem vagonu, pripravili več lutkovnih iger, obiskali druga jugoslovanska mesta s pionirskimi progami in se udeleževali različnih taborov in tečajev. V okviru šolskih ekskurzij so si Pionirsko progo prihajali ogledovat otroci iz vse Slovenije.

Oblast je bila mnenja, da bi proga morala prerasti svoj vzgojni okvir in postati tudi gospodarsko pomembna. V ta namen naj bi jo podaljšali do Polhovega Gradca, od koder bi prevažali les in živila. Od začetne postaje na Viču bi jo podaljšali do proge Ljubljana-Trst, kjer bi tovor pretovarjali. Tako podaljšana proga bi bila dolga 26 km. Ob različnih priložnostih, ko so progo pregledovali, pa so vedno znova ugotavljali, kaj še ni dograjeno, urejeno, zavarovano, pravilno pritrjeno ipd. Na osnovi ugotovitev so pripravili in potrdili sanacijski načrt, ki pa ga niso izvedli. Sčasoma se je zmanjšalo število obiskovalcev in tudi pionirjev, pripravljenih za to delo. Tako sta se na tečaj za pionirje železničarje avgusta leta 1951 prijavila le dva pionirja. Dohodki od voženj so bili vedno manjši, delovanje proge je postalo nerentabilno. Prišlo je do

pobude, da bi obstoječo progo obnovili in jo podaljšali do Tivolija. A denarja za ta načrt niso mogli zbrati in odborniki mestnega zbora in zbora proizvajalcev so spomladi leta 1953 odločili, naj se proga demontira in proda. Januarja leta 1954 je bila izdana odločba o usodi proge in njenih napravah, postajah, kurilnici in zemljišču. Vozila so bila odpeljana v Poljčane in so obratovala na progi Slovenske Konjice-Poljčane-Zreče do leta 1958. Lokomotiva, ki je na konjiški progi služila kot rezerva, se je nato vrnila v Ljubljano in služila kot

kotelna naprava za ogrevanje prostorov, leta 1961 pa so jo brez milosti razrezali v Studencih pri Mariboru. Vagone so poslali v Mostar.

Ob ukinitvi te proge je bilo seveda ugotovljeno, da ni prinesla vsega, kar so pričakovali od nje. Po letu 1948 stvari, ki so prihajale iz Sovjetske zveze, niso bile več dobre, zanimive. Morda je škoda, da proga nikdar ni bila v celoti zgrajena in da pravzaprav ni nikamor pripeljala. V današnjih dneh bi bila zagotovo turistična atrakcija, v sodobni obliki ali modernizirana pa najbrž tudi zelo uporabna.

Viri:

- Maruša Pleterski. Pionirska proga. Kronika. Časopis za slovensko krajevno zgodovino. 1984. Dostopno: <http://www.google.si>, 30. 6. 2012
- Pionirska proga. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 30. 6. 2012

Cvetka Škof

Varnost in mobilnost za vse

Mednarodni program Varnost za vse poteka v različnih državah sveta že enajsto leto zapored. Po nekajletnem premoru je akcija Renaulta v Sloveniji ponovno zaživela. Organizator projekta v Sloveniji je Revoz d. d. Novo mesto, podprla ga je Agencija RS za varnost prometa Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu z dopolnjenim nazivom Varnost in mobilnost za vse. Osrednji cilj projekta je varnost otrok, dodana mu je še skrb za okolje.

11. maja 2012 je potekala zaključna prireditve projekta v Revozu v Novem mestu, kjer so bili predstavljeni izdelki na temo Varnost in mobilnost za vse – moje ideje, moje pobude, za katere je bil razpisan nagradni natečaj za osnovne šole. Prijavljenih je bilo 53 osnovnih šol, petčlanska žirija je v finalni izbor uvrstila 6 najboljših skupin: OŠ Šmartno v Tuhinju, OŠ Idrija, OŠ Rovte, OŠ Dob, OŠ Mirana Jarca Ljubljana in OŠ Belokranjskega odreda Semič.



Vsi učenci in učitelji 6 najboljših skupin so bili povabljeni na zaključni dogodek, ki je potekal po programu s kratkim pozdravom in predstavitvijo projekta, ogledom proizvodnje Revoza, predstavitvijo projektov in razglasitvijo zmagovalca ter delavnicami na temo varnosti in trajnostne mobilnosti.

Zmagoviti projekt je bil projekt skupine učencev iz OŠ Mirana Jarca iz Ljubljane pod mentorstvom učiteljice Marte Hvalec. Pri projektu je sodeloval tudi Svet za



preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.

Osnovnošolci Lana Martič, Gaj Debevc, Linda Hodnik, Anže Ivanec, Leo Erce, Emma Kolbl – Bauer in Lidija Jamnik s pomočjo mentorice Marte Hvalec so prepričali s projektom sprememba dvosmerne Ipavčeve ulice pred šolo v enosmerno ulico. Na ta način bodo izboljšali prometno varnost učencev osnovne šole in prispevali k čistejšemu okolju ter poskrbeli





Vsi otroci udeleženci zaključka mednarodnega natečaja Varnost in mobilnost za vse iz 12 držav.



Zabava v Disneylandu kot zaslužena nagrada za zmagovalce

za gibalno ovirane z ureditvijo dovozov – klančin za invalidske vozičke. V okviru projekta so učenci naredili akcijski načrt, šteli promet, naredi anketo med stanovalci, se pogovorili s policisti Policijske postaje Bežigrad, imeli razgovor s predstavniki Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in pristojnim Oddelkom na Mestni občini Ljubljana za promet, ki se je na pobudo hitro odzval in projekt uvrstil v program ureditev, ki bo v letošnjem letu verjetno realiziran.

Predsednik uprave Revoza Aleš Bratož je podelil glavno nagrado OŠ Mirana Jarca, in sicer udeležbo na mednarodnem dogodku v Parizu, ostalih 5 finalnih projektov je prejelo donacijo v višini 500,00 €. Vse skupine, ki so sodelovale v zaključnem dogodku, so prejele praktične nagrade.

Vodja za stike z javnostmi v Revozu Nevenka Bašek Zildžović je bila zelo zadovoljna nad kakovostjo prispelih projektov. Učenci so prepoznali prometne težave v svojem okolju in predlagali rešitev, ki so bile uresničljive in sprejemljive za lokalne oblasti.

V delavnicah, ki so bile po zaključku prireditve, so učenci spoznali tehnično brezhlebna kolesa in zapisnik o pregledu kolesa, mini čeladico za prikaz uporabe kolesarske čelade, model glave s kolesarsko čelado za prikaz naletne teže glave, simulacijo alkoholiziranosti z alko očali, prikaz

naletnih tež s tehtnicami ter pravilno uporabo varnostnega pasu in uporabo otroških avtosedežev.

Učenci iz OŠ Mirana Jarca s svojim zmagovitim projektom so se udeležili zaključne prireditve v Parizu, in sicer 8. do 10. junija, kjer je potekala zaključna prireditev Mednarodnega projekta Varnost in mobilnost za vse. Projekt OŠ Mirana Jarca učencev in mentorjev je prepričal tudi strokovno komisijo na mednarodnem srečanju in je bil razglašen za najboljši projekt in zmagal.

Zaključnega srečanja Varnost in mobilnost za vse v Parizu, ki ga je organiziral Renault, se je udeležilo 12 držav, in sicer 9 držav v kategoriji do 11 let, v katero je sodila tudi Slovenija, in 3 države v kategoriji do 15 let. Naši predstavniki so zmagali v najmnogičnejši kategoriji pred Poljsko in Estonijo.

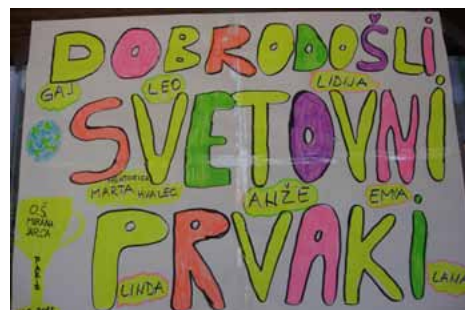
Zmagovalni pokal so prejeli ljubljanski osnovnošolci v muzeju Cité des sciences. V dvodnevem doživljanju francoske prestolnice so udeleženci zaključne prireditve obiskali park zabave v Disneylandu.

Zmagovalci zaključne prireditve v Novem mestu v Revozu in zaključne prireditve v Parizu so prejeli številne čestitke in pohvale za projekt in osvojeno prvo mesto.

Tudi na Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu še enkrat čestitamo k tako imenitnemu uspehu zmagovalnega projekta učencev OŠ Mirana Jarca iz Ljubljane



Zmagovalna skupina slovenskih osnovnošolcev prevzema pokal ter priznanja



in mentorice za prometno vzgojo Marte Hvalec in smo ponosni, da smo kot SPVCP MOL prispevali k tako uspešnemu zaključku projekta, ki je bil namenjen boljši prometni varnosti ter ekološko naravnani.

Tajnik Zvone Milkovič

Slike: Marta Hvalec in AVP-SPVCP

Verjamem v ljudi

Mag. pharm. Jože Kukman, strokovnjak za zelišča

Verjeti v ljudi, v dobre medsebojne odnose, v prijateljstvo, iskrenost, prijaznost, dobroto, poštenje in tako živeti s seboj in s svojo okolico, je smisel življenja magistra farmacije Jožeta Kukmana, strokovnjaka za zelišča, ki danes vodi znano zeliščno lekarno v samostanu v Stični. Iz njega veje spokojnost in ga obdaja umirjenost. Oboje je v njegovi družbi nalezljivo.



(vir: www.rtvsl.si/radioprvi/album/154, 29. 6. 2012))

Pater Simon Ašič, najbolj znan slovenski zeliščar, je bil vaš učitelj, pri njem ste se izpopolnjevali in nadgrajevali svoje znanje kot farmacevt. Pater je bil človek, v katerega čevlje je bilo težko stopiti, kar je vam, gospod Kukman, uspelo. Ste ponosni na to?

Da, sem ponosen na svoje delo. V njem najdem zadovoljstvo. Verjamem, da so naravne stvari zelo dobre in da nam pomagajo. Ponosen sem tudi na to, da mi ljudje zapupajo in da mi na delovnem mestu uspeva ohranjati dobre, zdrave odnose. Moja želja je, da bi dosegel patra v tem, kakšen človek je bil – po njegovi človečnosti, prijaznosti in skromnosti.

Kot predan skrbnik ste z ohranjanjem Ašičeve zeliščarske zapuščine začeli pred dvajsetimi leti. Danes ste priznani strokovnjak. Kdaj sta s patrom pričela sodelovati? Kakšen človek je bil? Kakšen učitelj?

V Stično sem zahajal že prej, kot turist, ali ko sem se udeleževal duhovnih vaj v samostanu. Patra Ašiča sem imel priložnost spoznati in sodelovati z njim. Žal je najino sodelovanje trajalo le dobra dva meseca, ker se je nato njegova življenjska pot

končala. V tistem času se je ravno ustanavljalo podjetje (Cistercijska opatijska Stična je leta 1992 ustanovila družbo Sitik d.o.o., op. p.), da bi omogočilo širšemu krogu ljudi dostop do bogate patrove dediščine. Pater Dular, ki je bil pobudnik ustanovitve stiške lekarne, in prejšnji opat dr. Nadrah, sta me uradno povabila, da sem pregledal stvari, ker so želeli pričeti s proizvodnjo. Strokovnih pomanjkljivosti nisem opazil. V rokopisu je bila tudi njegova četrta knjiga, ki naj bi združevala prejšnje tri: Pomoč iz domače lekarne 1 in 2 ter Priročnik za nabiranje zdravilnih rastlin. Najino sodelovanje je bilo zelo tesno in posvečeno predvsem pisanju omenjene knjige. Pater Ašič je bil vitalen človek, čeprav je bil v času najinega tesnega sodelovanja že bolan. A meni sta pomagala tudi ta dva meseca druženja, ker sem v tem času spoznal, kakšna veličina je bil. Bil je človek širokega znanja, z iskreno željo pomagati ljudem, njegova sposobnost empatije je bila izjemna, predvsem pa je bil pripravljen vsakemu prisluhni, ga poslušati. Bil je znan po tem, da se je s človekom pogovarjal, ga med tem pospremil do izhoda in tam še več ur z njim klepetal. Bolnik je med tem pogovorom dostikrat kar pozabil na svoje težave. Tega danes manjka. Včasih so se ljudje hodili izpovedovat k

spovedniku, danes gredo k psihiatru, nikjer pa ni časa. Ta je povsod omejen. Bil je tudi izredno skromen.

Patra nisem nikoli doživljal kot učitelja, le kot človeka, ki veliko zna, ki zna znanje prenašati na zanimiv način. Učiti se v njegovi družbi je bilo prijetno. Vse je namreč delal z veseljem in nikoli z vidika jaz znam, ti pa ne. In znal je res veliko. Ljudi je očaral, mislim, da je imel tako danost, karizmo. Lahko si je bilo zapomniti, kar je povedal. Jaz sem tako rekoč padel k njemu, pa je vsakič, ko sem kaj predlagal, vedno rekel: »Če vi tako mislite, dajmo spremeniti.« Vse je vzel za dobro, sebičnost mu je bila tuja.

Tudi vi prenašate svoje znanje. Kakšni ljudje želijo pridobiti in nadgraditi znanje o zeliščarstvu?

To so predvsem upokojenci. Mlajši se še borijo za eksistenco. V pokoju pa je več časa za to, več se razmišlja o zdravju, pridobi se več informacij, tudi od vrstnikov. Počasi začnejo namesto vode piti čaje iz zelišč, kar je še bolj zdravo. Potem se vsake toliko po vsej Sloveniji začne pripravljati določeno zeliščno pijačo ali kaj drugega, zadnja leta je to jagermeister. Ljudje ga pripravljajo zase, torej ga napravijo najboljše. Opažam pa, da se število rastlin, ki jih namakajo, veča. Naj ostane pri manjšem.

Zakaj ste se začeli ukvarjati z zelišči?

Zelišča so me začela zanimati, ko sem se po gimnaziji zaposlil v podjetju Go-Sad. V bistvu je bila ta služba prelomnica. Ker sem v podjetju edini znal latinščino, je bilo to seveda imenitno, kar me je spodbudilo k brskanju po literaturi, v časopisih sem prebral vsak članek na to temo, mnogo znanja pa se je takrat prenašalo z ustnim izročilom. Torej je bilo treba zeliščarstvo spoznati malo širše že zaradi službe, ki sem jo opravljal. Da sem razumel delovanje zelišč, sem se moral veliko učiti, največ znanja pa so mi dali ogledi v naravi in ogledi zeliščnih vrtov.

Kljub študiju farmacije sem moral s prihodom v Stično svoje znanje še dodatno razširiti in učenje zastaviti še bolj na široko. Pomemben je način predelave zdravilnih rastlin, potem je treba vedeti, kakaj katere spadajo skupaj ipd., upoštevati je treba zakonodajo s tega področja, torej znati vse podrobnosti, če se želiš ukvarjati z njimi in podajati znanje o njih.

Ker ste po izobrazbi farmacevt, mnoga leta ste bili tudi zaposleni v lekarni, ste lahko svoje zeliščarsko znanje še toliko bolj resno in strokovno nadgradili s spoznanji moderne farmacije. To je »nadstandard« dejavnosti, s katero se ukvarjate.

Ali bi to morala biti običajna praksa vseh, ki se ukvarjajo z zdravilnimi rastlinami in svetovanjem o njihovi uporabi.

Iz rok ne smeš dati nečesa, če ne veš, kaj je notri. Poznati moraš vse sestavine. Vsaka surovina, ki jo kupimo, mora imeti certifikat z vsemi zahtevanimi podatki. V današnjem času dnevno prihajajo na tržišče »čudežni« proizvodi za to ali ono stvar. Na primer olje iz grozdnih pečk, pa iz lanenega semena, pa arganovo olje in druga in vsa naj bi bila čudežna. Jaz raziskujem, da vidim, kaj so te »čudežne« učinkovine. Ne rečem, da ta olja niso zdravilna. Če nekdo močno verjame, da je nekaj tako zelo dobro, potem bo tej osebi to res na nek način pomagalo. Tudi pri uradnih zdravilih je pomembno zaupanje v zdravnika, ki jih predpiše, v industrijo, ki ga proizvede in zaupanje v samo zdravilo. Če bi jaz to raziskovanje, brskanje lahko izpustil, bi bila pot lažja. Ampak tako ne morem delati. Čutim se dolžnega, da podajam pravilne informacije.

Je med zeliščarji veliko šarlatanov?

Ne več tako veliko kot včasih. Danes ljudje veliko vedo o tem področju, tako da jih hitro razkrinkajo. Tudi k nam v Stično pokličejo in se pozanimajo o kom.

Zakaj mislite, da veliko ljudi še vedno raje seže po kemičnih pripravkih – zdravilih, ko zbolijo, kot pa da bi najprej poskusili z domačimi zdravili? Ali je takrat že pozno zanje?

Zdravilne rastline so odlične za preventivo, za ohranjanje zdravja, ko ga še imamo, ali za lažje oblike prehladov, depresije, neurejene prebave ... Z njimi se dajo nekatere lažje oblike bolezni dobro urediti. Pri hudih boleznih pa je treba zaupati zdravstveni službi, za katero trdim, da je na visoki ravni in da se jo danes po krivici preveč kritizira.

Kaj menite o zdravljenju bolezni v sozvočju z uradno in neuradno medicino?

Človek običajno dobi prvo informacijo o neki bolezni in zdravljenju le-te v knjigi ali na internetu. Če išče informacije moški, ki ima težave s prostato, bo tam našel podatke o drobnocvetnem vrbovcu, ki da pozdravi vse vrste rakov na prostati. Ko to prebere, kupi to, morda zaradi prebrane ga celo ne gre na operacijo. Če bi se drugače odločil, bi morda preživel. Zato je treba ljudem dati vednost in znanje, da so zdravilne rastline izredno učinkovite, da morajo biti pri zdravljenju z njimi vztrajni, da bodo dosegli uspehe. Vendar če je

potrebna operacija, ali zdravljenje s sintetičnimi zdravili, tega ne smemo opustiti.

Bombardirani smo z novicami o pogoltnosti farmacevtskih družb in posledicami le-te, kot so »laboratorijske« bolezni, ozdravljive bolezni, a za ljudi neozdravljive, in še in še. Mislite, da je danes res čisto vse, tudi človeško življenje, podrejeno denarju?

Mislím, ampak ne zato, ker sem farmacevt, da je na farmacevtsko industrijo preveč negativne kritike. Res je, da so dobički veliki, pa vendar so zdravila potrebna. Ko ljudje zbolijo, vzamejo vsa predpisana zdravila. Kako bi jih brez farmacevtske industrije? Mnoge informacije, predvsem na spletu, kjer lahko vsak napiše, kar želi, moramo filtrirati.

Mnogokrat ste poudarili, da so za zdravje zelo pomembna pozitivna čustva in čim manj stresnih situacij. Ampak današnji način življenja je čas stresov, negativnih čustev, kot so jeza, strah, nezadovoljstvo ipd., poseganje po različnih substancah, katerih dobrodejni učinki so kratkotrajni, povzročajo pa odvisnost. Se vrtimo v začaranem krogu negativnosti? Ali se naš imunski sistem, tako pomemben za odpornost proti boleznim, ne napaja ravno iz življenjske energije?

Prepričan sem, da večina bolezni izhaja iz drugih sfer, to je iz medčloveških odnosov, osebnega nezadovoljstva. Če bi se ljudje

»Za odpravljanje težav so ljudje že od nekdaj uporabljali tisto, kar jim je ponujala narava: na osnovi dolgoletnih izkušenj so prišli do spoznanj, kaj najbolj pomaga. Znanje se je prenašalo iz roda v rod in se je marsikje ohranilo do današnjih dni. Veliko takšnih ugotovitev je potrdila tudi današnja znanost.«

(J. Kukman)

bolj prilagodili drug drugemu, če bi sprejemali življenje kot naši predniki, to je, ne imeti preveč želja. Vse niso nikoli izpolnjevale in potem nikoli ni konca. Če se naučiš živeti s tistim, kar imaš na razpolago, boš živel mirno.

Odvisnost od česarkoli ubija človeka samega in ljudi okoli njega. Ta vam ni tuja, morali ste se spoprijeti z njo.

Srečanje s substancami, kot so droge, pripelje do zasvojenosti, iz katere je težko izplavati. Se pa da, če naletimo na pravega strokovnjaka, ki pokaže pravo pot. Tudi jaz sem imel težave z zasvojenostjo – z alkoholom in tabletami. Danes sem ponosen na to, da sem se tega rešil! In pripravljen sem vsakomur pomagati. Pri tem je



(vir: www.sitik.si, 29. 6. 2012)

pomembno, da si sam želiš iz zasvojenosti, kajti ni dovolj, da si tega želijo drugi, na primer doma, ali v službi. Je pa zasvojenost še vedno tabu tema, se jo prikriva, je še vedno »sramota«. Ampak ko prideš iz tega, te ni več sram. Zasvojenost je bolezen, ki ima hude posledice. Na začetku poskusiš, organizmu odgovarja, tisti trenutek se bolje počutiš, potem pa zapadeš v odvisnost. Potrebne so večje in večje doze. Škoduješ celotnemu organizmu. Zato noben odvisnik ne doseže visoke starosti.

Pater Ašič je imel naslednika v vas. Je kdo, ki bo prevzel vaše delo tako dobro, s toliko ljubezni in entuziazma?

Imamo naslednika, to je Klemen Križaj iz Kamnika pod Krimom, je farmacevt in je še zelo mlad, star 24 let. Uvajam ga v vsa področja. Na tak način, kot je pater Ašič mene. Je zelo dojemljiv, sprejema vse znanje, sodeluje že pri vseh dejavnostih, tudi predava. Hitro se uči, je natančen, zna delati z ljudmi,

deluje umirjeno. Jaz sem sicer prej imel vizijo, da bo delo prevzel nekdo od menihov, ker je to samostansko podjetje. Stična ima namreč neko privlačnost. Vsi ljudje, ki jo obiščejo, po nekaj urah ugotovijo, da ima to okolje dober vpliv nanje, je mirno, čeprav je tam vedno veliko ljudi – patrov, zaposlenih, obiskovalcev. Kljub temu je mirno, ni glasnega govorjenja.

Dobili ste kar nekaj priznanj za svoje delo. Katere vam je še posebno pri srcu?

Priznanj je kar nekaj. Nobeno do zdaj ni bilo pričakovano, plaketa Občine Trebnje pa sploh ne. To priznanje mi je najdražje. Sicer sem prepričan, da tu živijo ljudje, ki bi si ga tudi zaslužili. Ampak sem ga vesel. Tu se mi dogajajo same lepe stvari. Rad

živim v Trebnjem, resnično ga čutim kot domači kraj.

Veliko mi pomeni tudi priznanje Rdečega križa, ker je to humanitarna organizacija, kajti čutim, da je treba sočloveku pomagati, ko je v stiski. Deloval sem tudi pri Karitasu. Potem mi zelo veliko pomeni, da sem bil pred dvema letoma sprejet v familiare, kar pomeni, da postaneš član samostanske družine. To je častna funkcija. O tem sem bil obveščen nekaj dni prej in ob tej priliki sem vprašal, kaj moram storiti. Pater mi je odgovoril, da naj vse delam le tako, kot sem do zdaj.

Uredili ste zadnjo Ašičevo knjigo, ker ga je smrt prehitela, ste pisec člankov, gost številnih radijskih in televizijskih oddaj, predavatelj, priznani izvajalec strokovnih izobraževanj, tečajev in delavnic, strokovnih ekskurzij in še mnogo drugega. Dan ima vendar samo štiriindvajset ur.

Vsega postaja preveč. Doma sem malo, na dan delam tudi po dve, tri stvari. V Stični je moje glavno delo, izleti pa so moj hobi, posebno po Sloveniji. To delam ob koncih tedna, ali takrat, ko nisem v Stični. Še prej sem rad hodil v hribe. Hči Nataša je tam tudi ostala.

Potem dopolnjujem Ašičeve knjige. Ker gre razvoj naprej, je potrebno kaj dopolniti, kaj tudi izpustiti. V pripravi je monografija o patru Ašiču, in sicer ob 20-letnici njegove smrti. Jaz bom prispeval opis njegove poti zdravlilca, drugi avtorji pa druge dele njegovega življenja.

Na predavanje grem, kamor me povabijo. Vseh vabil sem vesel, še posebno rad grem v kraje, kjer sem že večkrat bil. Povsod je lepo in prijetno. Zelo rad se udeležim dejavnosti, ki jih organizirata Društvo paraplegikov Novo mesto in Društvo slepih in slabovidnih Dolenjske. Ti ljudje, ki jih je življenje zaznamovalo, so izredno prijazni in hvaležni.

Ste ženo tudi »okužili« z zeliščarstvom?

Žena zelo rada nabira zelišča. Prav uživa v tem. Nabira jih tudi za druge. Z mano hodi na izlete, ker sicer bi bila midva bolj malo skupaj.

Življenje vam ni prizanašalo. Tako težke življenjske preizkušnje, skozi katere sta morala iti vi in vaša soproga, bi mnoge ljudi strle in jih popolnoma zlomile. Kako vama je uspelo preživeti tolikšno gorje?

Izguba najinih obeh hčera je bil tolikšen udarec, ki ga nikoli ne preboliš. Z ženo sva začela ponovno funkcionirati šele po



več letih. Ljudje v takih trenutkih skušajo pomagati. Vsi, tudi zdravstvene službe. Pravega pristopa pa nihče ne zna, ne more znati. Jaz še danes, če se zgodi kaj tragičnega, težkega, ko grem umrlega kropit, ne upam svojcem ničesar reči.

Od takrat se sicer zelo malo spomnim, ker je bilo tako hudo. Ne jaz ne žena nisva registrirala dogajanja okoli sebe. Spomnim pa se sosedo, ki je rekla: »Ne znam pomagati, lahko pa vama malo juhe prinesem.« In druge, ki je rekla: »Nikar tako ne jokajta, saj celo Trebnje joka.« Takrat me je to motilo.

Naletela sva na dobro terapevtko. Malo je govorila in ni dajala nasvetov. Želela je, da bi midva začela govoriti o tem, kar se je zgodilo. To je malo zmanjšalo bolečino. Bili pa so trenutki ...

Nekega dne je žena vsa objokana prišla s pokopališča. Nek gospod, someščan, je z njo poklepetal ob grobu. Ne s slabim namenom je rekel: »Jaz tega ne bi mogel preživeti.« Zelo jo je prizadelo. Vprašala me je: »A jaz potem nisem normalna?«

Pa se je zgodilo nekega prvega novembra, da je žena zbolela in sem sam stal pri grobu, pri vseh drugih pa je bilo polno ljudi. Začel sem razmišljati, da ko naju več ne bo, ne bo nikogar, ki bi obiskal ta grob. Danes vem, da ne bo tako. To mi je že pred leti rekla sestra Antonija, redovnica iz stiškega samostana, kjer so te svoj čas pomagale pri gospodinjstvu, ko sem izrazil to skrb. Bili sta tudi veliki prijateljci s hčerko Natašo, ki je tam službovala. Bila je namreč farmacevtka.

Imava veliko prijateljev, najina hiša je vedno polna. Jaz verjamem v ljudi, niso slabi, čeprav živimo v času, ko se marsikaj dogaja. Ampak ljudje niso slabi. Midva z ženo nimava sovražnika. Vedno moraš odpustiti, ne živeti v zamerah. Če midva tega ne bi storila, ne bi mogla več živeti. To smo spoznali po Lilijanini smrti, ko smo opustili iskanje krivca za njeno smrt. Takrat je bila Nataša, druga hčerka, še živa.

Ničesar ne moreš prehiteti, moraš pa odpustiti. Žalovanja nikoli ni konec, je pa več faz. Naša Lilijana se je želela naučiti tkanja in s sošolko naredila izdelek. Tkala je tudi potem, ko je bila že zdravnica, in sicer obleke, klobuke, šale, pregrinjala ...

Nekoč me je na nekem izobraževanju ogorila neka medicinska sestra, ki je imela Lilijanin šal. Naslednjič mi ga je prinesla pokazat. Take stvari veliko pomenijo.

Kaj je narobe z današnjim mladim človekom, da z veliko hitrostjo drvi v svet mamil, alkohola, se zapira med štiri stene in hkrati misli, da je v kontaktu s svojo okolico, prijatelji, v resnici pa je to virtualen, neresničen svet? Zakaj se ne znajo spoprijemati z življenjem?

Premalo je vrednot. Mladi veliko govorijo o materialnih dobrinah, tudi starši jih usmerjajo v poklice z dobrim zaslužkom. Življenje je usmerjeno v materialne dobrine. Vse kar je povezano z denarjem, daje vrednost življenju. Toda prava vrednost je rad biti z ljudmi, pomagati drug drugemu, ne pa da se goji sovraštvo do stvari, ki niso po našem okusu, da težko sprejemamo drugačnost, da obstaja nestrpnost do drugačnih, do Romov, Kitajcev, črne rase itd. Še hujše je ločevanje po pripadnosti, po ideologiji, verstvih. Dokler se ljudi enega naroda deli na rdeče, bele, črne, je težko pričakovati, da se bo kaj izboljšalo. Danes je vse, kar je od tam, kjer je bila nekdanja Jugoslavija, slabo. Vendar če v Bosni dobite prijatelja, bo to prijatelj za vse življenje. Res teče življenje tam bolj počasi, ampak ljudje so izredno dobri. Ko sem pred mnogimi leti z družino odhajal tja, so me »strašili«, ampak nikjer ni bilo tako lepo kot tam. Če ne bi bilo, kot je, bi si z ženo želela še nekaj let preživeti v tistem okolju. Vzljubili smo to deželo, tudi pokojni hčerki sta jo radi obiskovali, čeprav sta bili takrat, ko smo živeli tam, še majhni. Življenje je bilo namreč bolj enostavno. Je pa danes drugače, vojna je pustila svoj pečat. Postali so nezaupljivi, bojijo se drug drugega.

Lahko daste slovenskim voznikom kakšen nasvet, kaj naj naredijo zase, da bodo za volan sedli umirjeni in tako prišli na cilj živi in zdravi? Kajti mnogo mladih adrenalina in nestrpnost na cesti prevečkrat ne pripeljeta tja, kamor so se namenili.

Treba je spoštovati drugega, ker nisi sam v prometu. Vedno se moramo za volan usesti mirni in pred tem ne zaužiti kakršnekoli opojne stvari. Biti moramo strpni, da bo jutri še en dan, tudi če je treba malo počakati. Zavedati se moramo, da z nervozno in izsiljevanjem spravljamo v življenjsko nevarnost druge ljudi, cele družine, otroke, ki bodo odraščali brez očeta in matere. Predvsem pa se na cesti kazanje svoje moči in postavljanje hitrostnih rekordov običajno konča s smrtjo ali hudimi posledicami.

Prometni dan na OŠ Zadobrova

Na OŠ Zadobrova veliko pozornosti posvečamo vzgoji učencev v cestnem prometu, vendar vsako leto malo drugače. Učenci sodelujejo in so zelo uspešni v raznih projektih in natečajih. Letos smo v okviru tedna dejavnosti imeli prometni dan, ki smo ga organizirali skupaj s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. S tem dnevom smo otroke seznanili z nevarnostmi, ki jih vsak dan srečujejo na poti v šolo in domov ter s tem želeli izboljšati njihovo prometno varnost.

Na prometni dan smo povabili tudi zunanje izvajalce (SPV MOL, prometne policiste, gasilsko brigado, Toyota center Ljubljana).

Program smo zastavili tako, da smo vanj vključili učence od 1. do 5. razreda. Dejavnosti so se odvijale od 8.15 do 12.30 po različnih delavnicah.

- S policistom so prvošolčki obhodili okoli šole, se pogovorili o nevarnostih in upoštevali pri hoji prometne predpise, na katere jih je opozoril policist.
- Demonstratorji Republiškega SPV so nam predstavili uporabo in prednosti nošenja čelade. Učencem je bila zelo zanimiva primerjava zaščite jajčne lupine v čeladici, s katero so ponazorili zaščito glave s čelado ob padcu.
- Učenci so preverili svojo naletno težo ob trkih z različnimi hitrostmi. Presenečeni so bili, kako se s hitrostjo teža poveča.
- Opozorjeni so bili, kako pomembno je pravilno pripenjanje varnostnih pasov.
- Predstavili so nam tudi delovanje in opremo varnega kolesa.
- Na šolskem igrišču smo postavili spretnostni poligon, na katerem so vadili izogibanje nevarnim situacijam v prometu.
- Vrsto let že uspešno sodelujemo s Toyota centrom Ljubljana v raznih projektih. Tokrat so nam predstavili avtomobil Toyota Prius na električni pogon. Vozilo je ekološko, otroci pa se bodo morali navaditi, da se ga v prometu ne sliši.
- Gasilci so predstavili svoje delo in vozilo.
- Učenci prvih, drugih in tretjih razredov so si ogledali film o prometnih Švigovih dogodivščinah.



O uspešnosti prometnega dne si preberite izjave učencev:

»V sredo, 6. 6. 2012, smo imeli v OŠ Zadobrova prometni dan. Pogovarjali smo se, kako pomembna je čelada, če se peljemo s kolesom, da mora biti kolo primerno veliko, da mora imeti vso potrebno opremo, da imamo z določeno hitrostjo tudi naletno težo, da moramo biti v avtu vedno pripeti ... Seveda pa smo se s kolesi tudi vozili. Pogovarjali smo se tudi s policistom, ki nam je povedal veliko stvari o policiji in policijskem delu, prav tako pa smo od gasilca veliko izvedeli o gasilstvu. Zelo mi je bilo všeč, ko smo se pogovarjali o naletni teži. Izvedel sem, da na težo zelo vpliva hitrost. To je dokazal že Einstein ($E = mc^2$). Jaz bi pri 90 km na uro tehtal več kot 3 tone in pol!«

Adam Atanasov, 5.b

»Ko je bil v šoli prometni dan, sem bila zelo vesela, saj ni bilo pouka. V šolo so prišli gasilci, policaji in delavci iz podjetja Bodi viden in previden. Pa tudi kolesarski poligon je bil, tega pa je pripravila šola. Poligon mi ni šel prav dobro, zato pa so mi bile predstavitve toliko bolj všeč. Na koncu smo bili vsi veseli in zadovoljni, saj smo preživeli še en zanimiv dan, poln dogodivščin.«

Veronika Plut, 4.b

»Prometni dan je bil zato, da se učimo o prometu. Všeč mi je bilo, ker so nas obiskali gasilci in smo si ogledali gasilsko vozilo. Kaj sem se naučil? Več stvari: da je čelada pomembna za kolesarje in motoriste, da si ne poškodujejo glave, če padejo, da ne smemo prečkati ceste, če je na semaforju rdeča luč, policist je povedal, da pri delu rabi solzivec, lisice, pištolo.«

Nik Javor, 1.a



»Prometni dan na naši šoli poteka že več let. Tega dneva se zelo razveselim, izvem veliko novih in poučnih stvari. Letos me je najbolj navdušila predstavitev policije in gasilskega avtomobila. Želim si, da bi imeli veliko takih dni in komaj čakam naslednje leto in nov prometni dan.«

Žak Arnejšek Baškovec, 5.b



V tem tednu dejavnosti smo učenci 5. razredov prvič obiskali prometni poligon na Barju. Bili smo zelo navdušeni. Vozili smo se po cestah s prometnimi znaki, utrdili znanje o prometnih predpisih.

Učitelji in straši otroke učimo o prometu, opozarjamo o nevarnostih, vendar se moramo zavedati, da za svojo varnost mora znati poskrbeti vsak sam.

*Milena Grabeljšek Gregorič,
Andreja Lončarič
OŠ Zadobrova*

Najdaljši predor na svetu

V Švici gradijo pod mogočnim masivom Gotthard najdaljši železniški predor na svetu. Prvi vlaki bodo v njem peljali leta 2016, eno leto prej, kot so sprva načrtovali.

Trenutno je najdaljši delujoči predor Seikan na Japonskem. Dolg je 53,9 kilometrov, od tega je 23,3 kilometrov speljano pod morjem. Med seboj povezuje otoka Honšu in Hokaido. Sledi mu predor pod Rokavskim prelivom, ki povezuje Anglijo in Francijo. Dolg je 49,9 kilometrov in je najdaljši predor na svetu, speljan pod morjem.

Legenda iz krajev, kjer gradijo predor

Ohranila se je legenda, ki govori, da so hoteli prebivalci gorskih vasi v kantonu Uri v osrednji Švici čez sotesko Schollenen, po kateri teče reka Reuss, zgraditi most, čez katerega bi lahko gnali živino in obdelovali

polja na obeh straneh reke. Naredili so kupčijo s hudičem, ki naj bi jim most zgradil za ceno enega človeškega življenja. Hudič je zgradil most. Vaščani pa so mu namesto človeka podtaknili kozla. Užaljeni hudič je proti mostu zalučal skalo, vendar ga je zgrešil. Vaščanom je obljubil, da se jih bo

lotil z ognjem in žveplom. To naj bi bili današnji izpušni plini nepreglednih kolon avtomobilov, ki se valijo čez Alpe.

Ogromna skala iz legende je do nedavnega ležala na trasi bodoče dovozne ceste proti predoru. Previdni in vraževerni Švicarji je niso razstrelili. Raje so jo spodkopali in odpeljali drugam. To jih je stalo 250 000 evrov. Vendar se jim denar že vrača, saj jo hodijo gledati turisti od blizu in daleč, ko si gredo ogledovati gradbišče predora. Do danes si ga je ogledalo že več 100 000 ljudi in vodstva po gradbišču predora so razprodana za več tednov naprej.

Domačini sicer niso prepričani, da je »zgodba resnična«, a jih večina meni, da je šel človek s svojim razvojem in poseganjem v naravo predaleč. Promet krivijo za vse pogostejše nevarne hudourniške vode, ki so leta 2005 skoraj odnesle gorsko vasico Bristen.

Najprej so zgradili most, potem leta 1882 prvi železniški predor pod Gotthardom, za katerega naj bi hudič zahteval kar 177 življenj. Nato so leta 1980 odprli 16,3 kilometrov dolg cestni predor. Sedaj pa gradijo že tretji, najdaljši predor pod Gotthardom. Odkar so ga skopali, imajo okoliške vasi znatno manj pitne vode iz naravnih zajetj, ki jih omenjajo že pisani viri iz srednjega veka.

Začetki gradnje

ideja prečkanja Alp brez vzponov ni nova. Prve zamisli so nastale že leta 1947. Projektant Carl Eduard Gruner iz Basla je naredil načrt za kombinirani cestni in železniški predor Gotthard med Amstegom in Bodiom s podzemno železniško postajo v Sedrumu. V šestdesetih, sedemdesetih in osemdesetih letih dvajsetega stoletja se je vedno glasneje govorilo o nujnosti gradnje. Vendar so Švicarji šele leta 1992 na referendumu s 64 % podporo podprli 9 milijard evrov vreden projekt. Predor je del projekta nove železniške povezave pod Alpami NEAT (Neue Eisenbahn – Alpentransversale), katere skupna vrednost znaša 18 milijard evrov. Novembra 1999 se je začela gradnja.

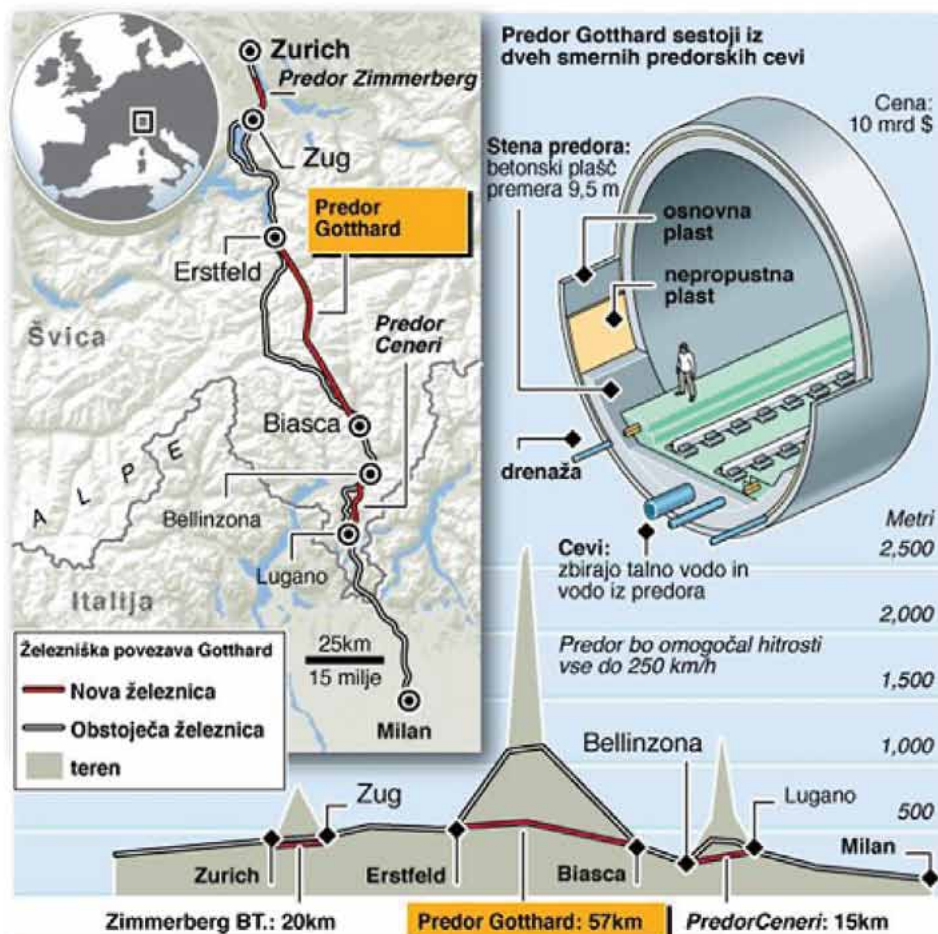
Gradnja predora se financira z dajatvami, ki jih plačujejo vozniki tovornjakov. Štiridesetonski tovornjak, ki pelje čez Švico 300 km, mora vsakič plačati 220 evrov okoljevarstvenih dajatev. Seveda se s tem nabere premalo denarja, največje breme plačila nosijo davkoplačevalci Švice.

Cilj projekta

Cilj projekta je skrajšati čas potovanja z vlakom in zmanjšati pretok tovornih vozil prek Švice.

IZKOP NAJDALJŠEGA ŽELEZNIŠKEGA PREDORA NA SVETU KONČAN

Z razstrelitvijo zadnjega granitnega bloka se je končal izkop predora Gotthard – najdaljšega železniškega predora na svetu. Dokončanje 57-kilometrskega predora je sicer predvideno za leto 2017, ko bodo po novi povezavi potovali potniški in tovorni vlaki. S povezavo prek goratega švicarskega ozemlja bodo s hitro železnico za več kot uro skrajšali potovanje med Milanom in Zürichom.



WORLD'S LONGEST TUNNELS

Kilometri	
Predor Gotthard: Švica	57.0
Predor Seikan: Japonska (podvodni)	53.9
Predor pod Rokavskim prelivom: VB – Francija (podvodni)	50.5
Predor Loetschberg: Švica.	34.6

Vir: BLS AlpTransit
© GRAPHIC NEWS

To je največji gradbeni projekt do sedaj v Švici in z njim uresničujejo enega največjih okoljevarstvenih projektov Evrope. Tovorni vlaki naj bi na leto pripeljali okoli milijon tovornjakov, ki se sedaj valijo skozi leta 1980 zgrajeni istoimenski cestni predor. S tem se bo s cest na železnico preneslo 50 milijonov ton tovora. Število tovornjakov na cestah se naj bi z današnjih 1.2 milijona letno zmanjšalo na 650 000. Promet po cesti naj bi bil takšen, kot je bil pred dvajsetimi leti.

Predor predstavlja temelj nove železniške povezave med severno in jugovzhodno Evropo, še posebej med nizozemskim pristaniščem Rotterdamom in italijansko Genovo.

Vozni čas potniških vlakov se bo z odprtjem predora Gotthard skrajšal za eno uro na progi med Zuerichom in Milanom (od 3 ure 40 minut na 2 ure 40 minut). Vlak s tem ne bo konkuriral samo cestnemu prometu, temveč tudi letalskemu. Potniški vlaki naj bi v predoru dosegli hitrost do 250 kilometrov na uro. Tovorne kompozicije vlakov naj bi zaradi večje teže dosegle hitrost do 160 kilometrov na uro. V eni uri naj bi predor prevozilo sedem vlakov. Vožnja v predoru naj bi trajala okoli petnajst minut.

Značilnosti predora

Predor ima dve ločeni, vzporedni, enosmerni cevi, dolgi 57 kilometrov. Druga od druge sta oddaljeni okoli 40 metrov. Med seboj sta cevi vsakih 325 metrov povezani s prečnimi nišami. Vseh skupaj jih je 178. Če prištejemo še vse povezave in dostopne hodnike ter jaške, meri ves sistem predorov 152 kilometrov.

Predor povezuje severni portal v Erstfeldnu v kantonu Uri z južnim portalom v Bodi u v kantonu Tesin. Nova železniški predor ima minimalni vzpon in je speljan brez dolgih ovinkov skozi Alpe. Najvišja točka leži 550 metrov nad morjem, na isti višini leži glavno mesto Švice Bern. Dela so potekala vse do globine 2500 metrov pod masivom Gotthard, to je do sedaj najbolj globoko prevrtan predor.

V Faidu in Sedrumu obe cevi predora delita dve večnamenski postaji v tri približno enake dele. Tu se nahajata zasilni postaji in obstaja možnost menjave smeri. V primeru požara ali okvare vlaka, bi ga poskušali, če bi bilo le mogoče, pripeljati iz predora. Če to ne bi bilo mogoče, bi ga ustavili v eni izmed dveh zasilnih postaj.

Gradnja predora

Od leta 1999 gradi predor do 2600 delavcev, ki prihajajo iz desetih različnih držav. Posebno do leta 2011, ko so potekala



Polaganje tračnic v predoru



Vhod v predor na severnem portalu

izkopavanja, so zaposlili zelo veliko rudarjev iz Nemčije. Po združitvi Zahodne in Vzhodne Nemčije so zaprli veliko nerentabilnih rudnikov premoga v Vzhodni Nemčiji. Veliko odpuščenih rudarjev si je našlo delo v predoru pod Alpami.

Delavci, ki delajo pri izgradnji predora, zaslužijo okoli 6000 evrov na mesec. Do sedaj je pri gradnji umrlo osem delavcev.

Da so prihranili čas in denar, so potekala izkopavanja v več različnih delih predora hkrati. Delavci, stroji in material so do delovišč v predoru prišli z dvigali in po dovodnih jaških. Iz predora so izkopali in pripeljali 28,2 milijonov ton peska, kamna in skal.

Vzhodno cev so svečano, ob direktnem prenosu švicarske televizije, prevrtali oktobra 2010. Zahodno pa v marcu 2011.

Odkar je bil predor prevrtan, potekajo dela izgradnje železniške tehnike. Dela potekajo po delih. Delovišče mora biti umešno hlajeno, ker je v prevrtanem predoru temperatura okoli 40 stopinj in za osemurno delo previsoka. Na dan položijo do največ 220 metrov železniških tirov. Prvi vlaki naj bi zapeljali čez predor v letu 2016.

Najdaljši predor pri nas

V Sloveniji je najdaljši železniški predor pod Karavankami, dolg je 7976 metrov in povezuje Slovenijo z Avstrijo. Naš najdaljši povsem slovenski železniški predor je Bohinjski predor s 6339 metri. Oba predora sta bila zgrajena že pred prvo svetovno vojno, ko smo Slovenci živeli pod Avstro-Ogrsko monarhijo.



Vrtalni stroj pri preboju predora

Viri informacij in slikovnega gradiva:

- <http://de.wikipedia.org/wiki/Gotthard-Basistunnel>
- <http://www.blick.ch/news/schweiz/blick-in-die-laengste-roehre-der-welt-id1931048.html>
- <http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/gotthard-basistunnel-deutsche-kumpel-boh>
- <http://www.alptransit.ch/de/projekt/gotthard-basistunnel.html>
- http://www.siol.net/novice/svet/2010/10/grafika_predor_gotthard.aspx

Ljubljanski zmaj

Je eden od simbolov mesta Ljubljana. Pravzaprav ni zmaj, ampak bitje, imenovano lintvern. Od zmaja se razlikuje v tem, da sedi na vseh štirih nogah, medtem ko zmaj sedi le na zadnjih dveh. Oba imata peruti netopirja. A ustaljeno ime za ta ljubljanski simbol je zmaj. Zato ga bom uporabljala tudi jaz.

Ljubljanskega zmaja najdemo v enem od istovetnostnih simbolov, t.j. v grbu Mestne občine Ljubljana. Grb je upodobljen na ščitu poznogotskega stila. Dno rdečega ščita pokriva zeleni trohrib, na katerem stoji tristrano srebrno obzidje. Zaključuje ga zidni venec s sedmimi cinami. V srednjem delu obzidja je polkrožni vhod s privzdignjeno zlato zaporno rešetko, v stranskih delih pa je eno, zgoraj polkrožno okno. Nad srednjim delom obzidja se dviga srebrn stolp z dvema vidnima

stenama. Na vsaki steni je pravokotno okno črne barve. Stolp zaključuje zidni venec s petimi cinami. Na njih čepi v napadalni drži zeleni lintvern. Njegove netopirjaste peruti so privzdignjene, puščičast rep pa enkrat zaviti. S kremplji se oklepa 2. in 4. cine. Zlati trak na zunanjem robu ščita služi grbu za okras. Lintvern oziroma zmaj v grbu ponazarja moč, pogum in veličino.

O izvoru ljubljanskega zmaja govori več legend ali zgodb. Prva od njih pravi, da naj bi to bitje izviralo iz legende o Jazonu



Grb MOL

(vir: <http://sl.wikipedia.org>, 30. 6. 2012)

in Argonavtih. Ti so se morali ob izviru Ljubljanice ustaviti in prezimiti. Svojo ladjo so razstavili na dele in jo spomladi odnesli na ramenih do obale Jadranskega morja, jo znova sestavili in pluli dalje. A ob prihodu so na ozemlju med današnjo Vrhniko in Ljubljano naleteli na jezero oziroma barje, v katerem je živel močvirski pošast – zmaj. V junaškem boju jo je ubil Jazon – prvi Ljubljančan. Druga zgodba govori o svetem Juriju, ki je zavetnik grajske kapele. Ta svetnik je na različnih upodobitvah prikazan tako, da jezdi in s kopjem premaga zmaja. Zmaj namreč predstavlja starodavna verovanja naših prednikov, ki jih premaga nova vera – krščanstvo, katere predstavnik je sv. Jurij.

Tretja zgodba pa predvideva, da se je zmaj razvil iz dekoracije na srednjeveškem mestnem grbu, ki je najprej predstavljal le mestno obzidje ali mestna vrata. Žival, narejena kot okras nad grbom, se je v obdobju baroka preselila v grb. Lik zmaja je bil vseskozi zelo priljubljen, saj se je pojavljal na različnih etiketah, škatlicah, kot ime tovarne in nagrada za modne dosežke. Najbolj znana upodobitev pa je zagotovo na Zmajskem mostu. Morda je zaradi zmajev ta ljubljanski most nekaj posebnega, vsaj za turiste, ki ga z navdušenjem fotografirajo.

Zmajski most je cestni most čez Ljubljanico in se nahaja severovzhodno od Vodnikovega trga. Na tem mestu je bil nekoč leseni Mesarski most, ki je bil poškodovan v potresu leta 1895. Arhitekt Jurij Zaninovich je z gradnjo novega mostu oblikoval prvo železobetonsko konstrukcijo v Ljubljani in enega prvih železobetonskih mostov v Evropi. Ob otvoritvi leta 1901 je bil most posvečen štiridesetletnici vladavine cesarja Franca Jožefa I. in zato imenovan Jubilejni most. Na stranicah sta izpisani letnici 1848–1888. Zaradi visokih cen bron je arhitekt uporabil beton. Glavni okras predstavljajo štirje zmaji na podstavkih na vogalih mosta. Narejeni so iz bakrene pločevine, repe pa imajo napolnjene s peskom. Izdelali so jih na Dunaju, prav tako tudi bronašte kandelabre za luči. Morda veste, da je poleg štirih velikih zmajev na mostu še 16



Sv. Jurij v grajski kapeli, upodobljen na konju, ko s kopjem premaga zmaja.
(vir: <http://www.svetlana.si>, 30. 6. 2012)



Detajl z Zmajskega mostu (vir: <http://www.google.si>, 30. 6. 2012)



Namesto lesenega Mesarskega mostu je bil leta 1901 zgrajen Jubilejni, danes Zmajski most. (vir: <http://www.dlib.si>, 30. 6. 2012)

manjših? In da je bila prvotna zamisel arhitekta, da bi na vogalih mosta na podstavkih sedeli krilati levi? Uradno ime mosta se ni dolgo ohranilo. Danes ga vsi imenujemo Zmajski most. Pred slabimi 30 leti je bil temeljito obnovljen in zaščiten kot tehniški spomenik. Je ena od znamenitosti glavnega mesta, za kar so zaslužni tudi zmaji, ki ga varujejo.

Viri:

- Darja Valenčič. Turistom bolj poznan kot Ljubljčanom. Dnevnik. 3. 10. 2011. Dostopno: <http://www.dnevnik.si>, 30. 6. 2012
- Zmajski most. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 30. 6. 2012
- Ljubljanski zmaj. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 30. 6. 2012
- Grb, zastava in ime MOL ter znak Ljubljana. Dostopno: <http://www.ljubljana.si>, 30. 6. 2012

Zaključek akcije

Varno s kolesom v prometu 2012

Preventivna akcija Varno s kolesom v prometu, ki jo je organizirala Policijska uprava Ljubljana skupaj z Mestno občino Ljubljana, se je 18. junija 2012 s podelitvijo nagrad najboljšim učencem uspešno zaključila.

Zaključek akcije je bil v Mestni hiši MOL. Poleg nagrajencev so prišli tudi njihovi sošolci, učitelji, ravnateljice šol, iz katerih so prispela nagrajena dela.

Namen preventivne akcije je bil opozoriti otroke na nevarnosti na cestah in pomen pravilnega ravnanja v cestnem prometu, kjer so otroci med najbolj ranljivimi udeleženci. V ta namen je bil organiziran likovni in literarni natečaj, v katerega so se vključile ljubljanske osnovne šole. Najboljša izbrana dela so osnovne šole poslale na Mestno občino Ljubljana, kjer je posebna komisija, sestavljena iz predstavnikov Mestne občine Ljubljana, Policijske uprave Ljubljana in strokovne javnosti, izbrala najboljša prispela dela.

Člani komisije so bili presenečeni nad kakovostjo vseh prispelih spisov, zato je

bila odločitev za najboljše težka. Po pozdravnem nagovoru dramskega igralca Romana Kočarja, ki je kot moderator vodil celoten dogodek, sta goste pozdravila direktor PU Ljubljana mag. Stanislav Vrečar in ljubljanski župan Zoran Jankovič, ki sta najboljšim učencem in njihovim mentorjem podelila nagrade in priznanja.

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

Po podelitvi nagrad so se otroci popeljali z ladjico po Ljublanici od Tromostovja do Špice in nazaj. Otroci so bili navdušeni.

Policijski inšpektor PUL
Ivan Mezek

I. kategorija – LIKOVNI DEL

Mesto	Ime in priimek	Osnovna šola	Mentor/ica
1.	Jerca ŠLOSAR, 5b	Polje	Mladen Kopasič
2.	Irma KOVAČEVIČ, 5a	Nove Fužine	Zvonka Robič
3.	Tricia Rebeka HRAŠČANEC, 5a	Martina Krpana	Anja Kocmur

II. kategorija – LITERARNI DEL

Mesto	Ime in priimek	Osnovna šola	Mentor/ica	Naslov
1.	Gal Stefan STOJANOVIČ, 5a	Nove Fužine	Zvonka Robič	Vsa moja kolesa
2.	Tina JANČIČ, 5a	Savsko naselje	Erika Dragar	Semafor
3.	Laura KONČINA, 5b	Božidarja Jakca	Terezija Černe	Kolesarski izpit



Otroški kotiček

Prispevki učencev 5. b razreda OŠ Karla Destovnika – Kajuha, Ljubljana, mentorica M. Vidmar.

Ura prve pomoči

Ura naravoslovja je potekala malo drugače. Obiskali sta nas prostovoljki Rdečega križa in nam predavali o prvi pomoči.

Posedli smo se v krog. Pokazali sta nam pravilno uporabo povojev. Začeli smo s povijanjem rok. Izvedel sem, da se pri zlomu uporablja trikotna ruta in nekaj trdega, s čimer lahko stabiliziraš roko. Učili smo se tudi povijanje glave. Pri tem ne smemo poviti ušes, ker ima poškodovanec lahko notranje krvavitve. Vadili smo tudi, v kakšen položaj postaviš nezvestnega. To je bočni položaj.

Nikoli ne vem, kdaj bom potreboval znanje prve pomoči, zato je dobro, da sem se nekaj naučil.

Anže Marn

Samo eno življenje imaš

Meseca marca smo imeli delavnice Samo eno življenje imaš. Obiskali sta nas prostovoljki Rdečega križa, nam pojasnili pomen te organizacije in kako pomagajo ljudem v stiski.

Pokazali sta, kako poviti roko ali glavo človeku, ki ima to poškodovano. Nato smo se razdelili v dve skupini in drug drugemu povijali glave in roke. Vsaki skupini posebej sta razložili, kako moramo ravnati z nezvestnim in kako s človekom, ki ne diha.

Glava

Potrebuješ:

- gazo,
- povoj.

Gazo položiš na poškodovani del, nato greš s povojem trikrat okoli glave. Nato ob strani obrneš smer in še nekajkrat poviješ. Polovica ušesa mora ostati zunaj, da lahko vidimo, ali ima ranjenec notranje krvavitve.

Roka

Potrebuješ:

- zvezek,
- trikotno ruto,
- dva povoja.

Zvezek upogneš in notri vstaviš poškodovano roko. Da bo zvezek držal, ga moraš s povojem privezati na obeh straneh. Nato daš en vogal trikotne rute na ramo, drugega na komolec in tretjega na drugo ramo, ki ga zvežeš s tistim na nasprotni rami.

Kaj narediš, če je človek nezvesten:

- desno roko mu položiš na lice (ali obratno),
- desno nogo mu pokrčiš,
- obrneš ga na levi bok,

- ga pokriješ s posebno folijo.

Kako pomagati človeku, ki ne more dihati?

Potrebuješ:

- tanek robček.

Tanek robček položiš na ponesrečenčeva usta.

Glavo mu nasloniš nazaj.

Eno roko položiš na prsni koš in 30-krat pritisneš na srce.

Zatem 2-krat vpihneš zrak v njegova usta.

Ta dva postopka ponavljaš do prihoda reševalcev.

Ena Hadžiahmetović

Imamo samo eno življenje

Imamo samo eno življenje, zato ga moramo paziti in ga ceniti.

Prva pomoč pri nezvesti

Če pri nezvestnem bolniku vidimo, da diha in mu srce bije, moramo poskrbeti, da bo imel dihalne poti proste. Jezik mu namreč lahko zdrsne navzdol in se tako lahko zaduši. Dati ga moramo v položaj za nezvestnega:

- pokleknejo na njegovo levo stran, ali pa na tisto, ki je manj poškodovana,
- poravnamo mu obe nogi,
- njegovo desno roko upognemo v komolcu in jo položimo na lice,
- levo roko dvignemo nad njegovo glavo,
- obrnemo ga na levi bok,
- glavo malo upognemo nazaj.

Pokličemo reševalce.

Ko jih čakamo, ves čas opazujemo ponesrečenca. Če ne diha več, ga začnemo oživljati:

- masažo srca izvajamo tako, da eno roko položimo na prsni koš, drugo roko na prvo,
- 30-krat potisnemo, nato pa 2-krat damo umetno dihanje.

Krvavitev iz nosu

Mehki del nosu stiskaš 10 do 15 minut, dokler se krvavitev ne ustavi. Glavo imaš sklonjeno.

Poškodba glave

Tine se je rolal in zapeljal na kamenček. Pri tem je padel in udaril z glavo ob robnik. Ker ni imel varnostne čelade, je bila poškodba večja, kot če bi imel čelado.

Če je rana globlja, takoj pokličemo reševalce.

Če je poškodba manjša, poškodovancu lahko rano oskrbimo sami:

- na rano položimo gazo,

- s povojem trikrat povijemo najprej okoli brade, nato še trikrat okoli čela. Da bomo krvavitev zmanjšali, moramo pritiskati na vratno žilo.

Zlom roke

Poznamo notranji in zunanji zlom. Pri zunanjem zlomu moramo najprej poskrbeti za rano, nato roko imobilizirati in poškodovanca odpeljati k zdravniku.

Tudi pri notranjem zlomu moramo poškodovancu roko imobilizirati. V primeru, da se poškodba zgodi v šoli in pri sebi nimamo prve pomoči, mu roko ovijemo z jopico, za oporo pa podložimo zvezek.

Marko Stupar

Prva pomoč

V primeru, da je ponesrečenec v nezvesti in ne diha:

- takoj pokliči 112,
- poslušaj, če diha – glej prsni koš,
- če ne diha, mu takoj sprosti dihalno pot z dvema prstoma,
- 5 vpihov skozi usta ponesrečenca, 30-krat pritisk na prsni koš, potem še dva vpiha in pet pritiskov na prsni koš.

V primeru, da je ponesrečenec v nezvesti in diha:

- damo ga v položaj nezvestnega,
- ne pustimo, da se podhladi.

V primeru, da je ponesrečenec pri zavesti:

- ocenimo, ali je poškodovanec časovno in krajevno orientiran, če ve, kdo je, če pozna koga (npr. predsednika), šteje naj od 20 nazaj.

V primeru, da ima ponesrečenec poškodovane kosti:

- zavarujemo prostor,
- pomagamo si z angleškim akronimom RICE (rest – počitek, ice – led, hlajenje, compression – povijanje, elevation – dvig),
- mirovanje poškodovanca,
- ne dajemo mu niti jesti niti piti,
- da preprečimo bolečine in nadaljnje poškodbe, ga damo v položaj, ki mu najbolj ustreza.

Jelena Krmpot

ADACTA d.o.o.
 BENEDICT d.o.o.
 BTC d.d.
 BUTAN PLIN d.o.o.
 DANFOSS TRATA d.o.o.
 ELES d.o.o.
 ENERGETIKA LJUBLJANA d.o.o.
 GLOBTRADE Ljubljana d.o.o.
 GOZD LJUBLJANA d.d.
 FACTOR BANKA d.d.
 FUTURA DDB d.o.o.
 HYUNDAI AVTO TRADE d.o.o.
 IMP d.d.
 IMP PROMONT d.o.o.
 ISKRA SISTEMI d.d.

JP VODOVOD KANALIZACIJA d.o.o.
 JULON d.o.o.
 KPMG SLOVENIJA d.o.o.
 JP LJUBLJANSKA PARKIRIŠČA IN TRŽNICE d.o.o.
 LJUBLJANSKI URBANISTIČNI ZAVOD d.o.o.
 MAGISTRAT INTERNATIONAL d.o.o.
 METRONIK d.o.o.
 PETROL, Slovenska energetska družba, d.d.
 PODRAVKA d.o.o.
 SALBATRING ENERGIJA d.o.o.
 TERMoelektrarna TOPLARNA LJUBLJANA d.o.o.
 VELO d.d.
 ZIL INŽENIRING d.d.
 ŽALE d.o.o.



* **SODELUJ** v nagradni igri in **ZADENI**
iPad ali iPhone 4s 16gb, ki ga podarja Si.mobil d.d.



NEZGODNO ZAVAROVANJE

za predšolske otroke, učence, dijake in študente

PREVERI
UGODNOSTI!



* sklenitev zavarovanja prek **www.adriatic-slovenica.si** in prek mobilnika na **http://m.aspolica.si** ti prinaša **10 % POPUST**

* **vse ostale ugodnosti** najdeš v zloženki, na **www.adriatic-slovenica.si** ali nas obišči v eni izmed poslovalnic Adriatic Slovenice.

MODRA ŠTEVILKA
080 11 10

AdriaticSlovenica **as**

NOVE DIMENZIJE VARNOSTI

Zavarovalna družba d.d. • Članica Skupine KD Group