

Varna pot



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



Kazalo

Varnost in mobilnost za vse	3
Ljubljanski avtocestni obroč	5
Orientacija in mobilnost	8
Osební portret: Boris Makoter.	11
Prometna vzgoja se začne v vrtcu	14
Prometni dan na Osnovni šoli Savsko Naselje	16
Gora na pragu Ljubljane	18
Varno na poti v šolo in domov	20
Odsevni telovniki za otroški kotichek vrtcu Ciciban, enota Pstirčki	23
Otroški kotichek.	24
Donatorji	27

Imenovanje novega predsednika
SPVCP Mestne občine Ljubljana

Mestni svet je imenoval nova predstavnika iz vrst mestnih svetnikov v Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, in sicer Borisa Makoterja in Antona Kranjca za mandatno dobo štirih let. Imenovanje je bilo na 1. Izredni seji Mestnega sveta MOL, dne 29.11.2010.

V zvezi z imenovanji novih članov iz vrst Mestnega sveta je bil imenovan za predsednika Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu – Boris Makoter, ki je prevzel vodenje Sveta na 8. Seji Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, dne 8. decembra 2010.

Za preteklo mandatno obdobje od 2006 do 2010 se zahvaljujemo za uspešno vodenje in predstavljanje Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL g. Slavku Slaku.

Formalno mandat Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu poteča 25. maja 2011 na podlagi Odloka o ustanovitvi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL z dne 26. marca 2007 in Sklepa o imenovanju Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL z dne 21. maja 2007. V zvezi z novimi imenovanji za novo mandatno obdobje je potrebno speljati postopek za nove člane iz vrst članic Sveta.

Zvone Milkovič

Naklada

600 izvodov

Naslov uredništva

SPV MOL, Trg MDB 7, 1000 Ljubljana

Tel.: 01/306 17 70, 306 17 71

e-mail: zvone.milkovic@ljubljanasi.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!

Ko to berete, sta za nami že konec sveta in skok v novo leto. Življenje se odvija zares hitro, pravzaprav vedno hitreje. Podobno je tudi s prometom: prometna sredstva so vedno sodobnejša in hitrejša, razdalje med točkami na Zemlji pa zato vedno lažje in hitreje dostopne. Vsak od nas si seveda želi čim hitreje priti na zeleno mesto, bodisi v službo, po nakupih, do vrtca ali šole... Zato pojdemo od doma pravočasno, bodimo zbrani v prometu, dosledno spoštujemo oz. upoštevajmo prometne znake in predpise, omejitev hitrosti... Počasi se daleč pride.

Veščin, ki so pomembne za udeležence v prometu, se pričnejo učiti že otroci v vrtcih in kasneje v šolah. Ves čas pa jim odrasli predstavljamo vzor pravilnega, žal pa tudi nepravilnega vedenja v prometu. Mi smo tisti, ki nastopamo v vlogi vzgojitelja, učitelja, vzornika: naučimo otroke, kako pravilno prečkati cesto, kako in zakaj uporabljati varnostni sedež in pas, kako se obnašati na avtobusu, zakaj je potrebno imeti kolesarsko čelado, ko kolesarimo ipd. In kar se Janezek nauči, to Janez zna.

Ob začetku novega leta obrnemo pogled tudi v preteklost in si povemo, ali smo dosegli zastavljene cilje. Kar se tiče našega glasila, bi temu pritrdila. Letos junija bo tako minilo že 12 let od izida prve številke Varne poti. Čas, v katerem živimo, zahteva od nas vedno več znanja, veščin, informacij in spoznanj, prav tako pa tudi drugačen način komunikacije. Menim, da je tudi naše glasilo s svojimi vsebinami pripomoglo k temu, da so vrtci in šole še lažje in bolj uspešno izvajali program prometne vzgoje in se vključevali v številne preventivne dejavnosti s področja prometne vzgoje.

Ker smo komaj zakorakali v novo leto, vam ob koncu uvodnika želim, da bi bilo zdravo, osebno in poslovno uspešno in seveda varno. 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 dvojnim presledkom med vrsticami.

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

Glasilo VARNA POT

Izdaja:

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL

Uredniški odbor

Boris Makoter

Sekretar Zvone Milkovič

Cvetka Škof

Mira Vidmar

Odgovorni urednik

Sekretar Zvone Milkovič

Lektorica

Vanda Bedenk

Tehnično urejanje in oblikovanje

PANCOPY printstudio

Tisk
Tiskarna Q.D.S. d.o.o.

VARNOST IN MOBILNOST ZA VSE

Uresničevanje projektov in nadaljevanje programa v šolskem letu 2012/13



V Ljubljani je 12. 10. 2012 na OŠ Mirana Jarca potekal zaključni in otvoritveni projekt- Mednarodni program Varnost in mobilnost za vse. V Sloveniji je požel velik uspeh, saj je skupina OŠ Mirana Jarca Ljubljana junija letos celo zmagala na mednarodnem zaključku v Parizu. V programu je doslej sodelovalo več kot 400 slovenskih šol, s čimer smo pomembno prispevali k boljšemu osveščanju osnovnošolcev o varnosti v prometu in o odgovornem ravnanju z okoljem. Revoz v sodelovanju z Javno agencijo RS za varnost prometa - Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (AVP –SPV) z veseljem potrjuje izvajanje programa tudi v letošnjem šolskem letu.

Potem ko ji je pripadla zmaga v slovenskem finalu, se je projektna skupina Osnovne šole Mirana Jarca odlično odrezala tudi na razglasitvi mednarodnega natečaja Varnost in mobilnost za vse v Parizu. Ljubljanski osnovnošolci Lana Martić, Gaj Debevc, Linda Hodnik, Anže Ivanc, Leo Erce, Emma Kolbl - Bauer in Lidija Jamnik z mentorico Marto Hvalec so z natančno izdelanim projektom spremembe dvosmerne ulice pred šolo v enosmerno, s čimer naj bi se izboljšala prometna varnost, manj pa bi bilo tudi onesnaževanja, prepričali tudi strokovno komisijo na mednarodnem srečanju v Parizu. V okviru projekta so učenci naredili akcijski načrt, šteli promet, naredili anketo med stanovalci ulice, se pogovorili s policisti Policijske postaje Bežigrad ter poslali vlogo na Mestno občino Ljubljana, ki se je na pobudo hitro odzvala in projekt odobrila.



V začetku novega leta in sočasno z objavo nadaljevanja programa v novem šolskem letu je zmagovalni projekt doživel svojo konkretno uresničitev tudi na terenu.

Zvone Milkovič, SPV MO Ljubljana: »Mestna občina Ljubljana, pristojni oddelki za promet in šolstvo ter Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu smo se z veseljem odzvali pozivu k sodelovanju v programu Varnost in mobilnost za vse, in sicer smo spodbujali, svetovali in se neposredno vključevali v projektno delo na več osnovnih šolah. Zmagovalni projekt OŠ Mirana Jarca je od samega začetka pritegnil odgovorne v upravi in se končal s predlagano preureditvijo prometnega režima na Ipavčevi ulici. Uprava je prisluhnila predlogu otrok, da se dvosmerni promet spremeni v enosmernege z ureditvijo potrebne prometne signalizacije, poslušom za osebe z gibalnimi omejitvami in za varovanje okolja. Kljub zaostrenim pogojem poslovanja nam je uspelo zamenjati prometno signalizacijo. V skladu s projektom smo uredili tudi mirujoči promet: prometne površine za prihod otrok v šolo in odhod iz nje, časovno omejeno parkiranje - modra cona, parkirna površina za invalide s klančinami. Na preostalem prostem delu vozne površine so urejena prečna in vzdolžna parkirna mesta, ki bodo plačljiva, ko bo območje urejeno s parkirnimi urami. Pred vhodom v šolo je zarisana nov prehod za pešce, kolesarjem je dovoljena vožnja v nasprotno smer, kar je označeno z ustrežno prometno signalizacijo. V neposredni okolici osnovne šole, torej tudi v na

novu urejeni Ipavčevi ulici, je označena in z grbinami urejena cona omejene hitrosti 30 km/h. Na šoli in Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu smo se razveselili tudi odločitve pristojnega oddelka za promet, ki se je dodatno odločil preplastiti del vozišča, kar ulici daje še lepši videz. Prepričani smo, da program Revoza in AVP SPV ter projekt učencev in mentorice za prometno vzgojo na OŠ Mirana Jarca pomenita velik prispevek k boljšemu in čistejšemu okolju ter posledično zdravju, saj pred šolo ne bo več zastojev ob začetku in koncu pouka.«

Mateja Markl, AVP - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu: »Projekt Varnost in mobilnost za vse, ki je uspešno potekal že v preteklih letih, je eden izmed prometno-vzgojnih programov, prek katerih se otroci aktivno vključujejo v oblikovanje boljše prometne varnosti tako zase kot za svoje starejše vrstnike. Prav s tovrstnimi programi, ki potekajo in se izvajajo dalj časa ter vključujejo tako celovite pristope kot različne udeležence - od otrok, učiteljev, staršev, pristojnih občinskih služb, svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in nenazadnje nacionalne ravni ter družbeno odgovornega podjetja, kot je Revoz, nosilec programa - se oblikuje prometno-varnostni sistem, skladen z Vizijo o. Na področju prometne vzgoje lahko samo z vztrajnim, dolgoročno naravnanim in širokim pristopom oblikujemo varnejše posameznike, udeležence v prometu bodisi kot pešce bodisi kot kolesarje oziroma voznike. Zato si želimo, da



se šole s svojimi učitelji in otroki priključijo projektu Varnost in mobilnost za vse ter tako z reševanjem čisto praktičnih problemov v okolici šol prispevajo k večji varnosti otrok in prebivalcev.«

Nevenka Bašek Zildžović, Revoz, organizator programa v Sloveniji: »Revoz z veseljem uresničuje svojo družbeno odgovornost prek programa Varnost in mobilnost za vse. Vizija mednarodne Skupine Renault, katere član je tudi novomeški Revoz, je namreč, da omogoči trajnostno mobilnost vsem prebivalcem sveta ter pri tem spodbuja prenos primerov dobrih praks na področju prometne varnosti, zlasti varnosti otrok. V Revozu tako upamo, da se bo za sodelovanje v programu Varnost in mobilnost za vse odločilo še več slovenskih šol ter da bomo skupaj do izvedbe pripeljali še več podobnih projektov, kot je preureditev ceste pred OŠ Mirana Jarca Ljubljana, ter tako prispevali k večji varnosti in bolj zdravemu okolju naših otrok in nenazadnje vseh nas.«

POTEK PROGRAMA

V programu sodelujejo učenci 5. ali 6. razreda osnovne šole, o organizaciji njihovega dela se odloči šola sama (delo mentorja prometne vzgoje, pri rednem pouku, znotraj posameznega projektne dne, v okviru krožkov, dodatnega pouka ...). Pomembno je le, da se na zaključni natečaj prijavi skupina do 15 učencev s svojim projektom.

Šola, ki se bo prijavila k programu, bo v tiskani obliki brezplačno prejela:

- pedagoški list, kviz in mapo za učitelja (pedagoška priprava),
- delovne liste in plakat za učence (5 lekcij na temo varnosti in mobilnosti).

Gradivo je manj obsežno in zahtevno kot v prejšnjih letih, a zelo kakovostno pripravljeno in strokovno pregledano s strani Javne agencije RS za varnost prometa ter

usklajeno s slovensko zakonodajo. Za lažjo pripravo izvedbe programa bomo vse prijavljene mentorje oziroma učitelje povabili na izobraževalno konferenco.

NATEČAJ

Vsaka šola, potem ko predela gradivo, izdelava enega ali več zaključnih projektov »Varnost in mobilnost za vse – moje ideje, moje pobude«, ki so rezultat dela skupin do 15 učencev. Projekt mora predstavljati rešitev za večjo prometno varnost ali manjše vplive prometa na okolje v lokalnem okolju. Pomembno je, da učenci pri projektu ne vztrajajo zgolj na ideji, pač pa da to v svojem okolju tudi uresničijo, da vanjo vključijo čim več organizacij (npr. Upravna enota, policija ...) in posameznikov (nekaj primerov: pobuda, da se postavi prehod za pešce, spodbujanje množičnejše uporabe javnih prevoznih sredstev med učenci ...).



Projekte, ki morajo opisovati delo učencev od ideje do realizacije ter vsebovati tudi dokazno gradivo, bo pregledala strokovna žirija, ki bo pri ocenjevanju upoštevala naslednje kriterije:

- izvirnost/primernost ideje,
- uresničitev ideje,

- vključevanje drugih organizacij, posameznikov,
- dejanski prispevek k večji prometni varnosti/manjšim vplivom na okolje.

Vsi učenci, ki bodo oddali zaključni projekt, bodo prejeli simbolično darilo.

POMEMBNI ROKI:

- 13. november 2012 – rok za prijavo v program (s prijavnico "prijavite se")
- PODALJŠAN ROK ZA PRIJAVO do 23. novembra 2012
- do 20. decembra 2012 – pošiljanje tiskanega gradiva šolam
- december 2012 – izobraževalna konferenca za mentorje
- 29. marec 2013 – rok za oddajo projektov Varnost in mobilnost za vse – moje ideje, moje pobude na e-naslov: urska.bahor@renault.com ali Revoz, d.d., Služba za stike z institucionalnimi javnostmi in mediji, Belokranjska cesta 4, 8000 Novo mesto,
- april 2013 – zasedanje žirije
- april/maj 2013 – zaključna prireditve v Revozu s proglasitvijo zmagovalnega projekta
- junij 2013 – mednarodno srečanje

Po spletni strani povzel tajnik SPV CP MOL

Zvone Milkovič



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.



LJUBLJANSKI AVTOCESTNI OBROČ

Mislim seveda na ljubljansko obvoznico oz. avtocestni obroč, ki teče okoli razširjenega centra Ljubljane. Njegov glavni namen je razbremeniti mestni promet.

Ljubljanska obvoznica je del slovenskega avtocestnega sistema. Zaradi svojega položaja oz. lege in gospodarskega življenja, ki je na tem območju zelo zgoščeno, je obvoznica najbolj obremenjena cesta v Sloveniji. Predstavlja najpomembnejše križanje slovenskega avtocestnega omrežja oz. smeri Šentilj – Koper (avtocesta A1) in Karavanke – Obrežje (avtocesta A2).

Snovanje sistema ljubljanske obvoznice segajo v šestdeseta leta prejšnjega stoletja. V urbanističnih dokumentih je sistem teh cest prvič omenjen leta 1966. Vse do konca sedemdesetih let pa je potekalo preverjanje in vrednotenje načrtovanih rešitev. Leta 1979 je takratna skupščina Mesta Ljubljane sprejela oz. potrdila načrtovani ljubljanski avtocestni sistem. Sprejet je bil t. i. U sis-

tem ljubljanskih obvoznih cest, po katerem so zahodna, južna in vzhodna obvoznica hkrati tudi avtocestni odseki, severna obvoznica pa je mestna razbremenilna cesta. Zahodna avtocestna obvoznica Kozarje – Koseze se na severu navezuje na gorenjski avtocestni krak, na primorskega pa se navezujeta tako zahodna kot južna avtocestna obvoznica (Malence – Kozarje oz.

Uradna oznaka ceste	Pogovorno ime ceste	Potek ceste	Dolžina ceste	Leto gradnje
A2/E61	ZAHODNA OBVOZNICA	KOZARJE – KOSEZE	7,2 km	1979 – 1981
A1/E70	JUŽNA OBVOZNICA	DOLGI MOST – MALENCE	7 km	1979 – 1988
A1/E57	VZHODNA OBVOZNICA	ŠENTJAKOB – MALENCE	10,7 km	1995 – 1999/2001
H3	SEVERNA OBVOZNICA	ZADOBROVA – KOSEZE	8,1 km	1981 – 1983, 1995 – 1998

Ljubljanski avtocestni obroč je dolg dobrih 30 km.



Severna obvoznica med Tomačevim in Dunajsko ceto (vir: <http://sl.wikipedia.org>, 30. 12. 2012)

Dolgi most). Malence predstavljajo stičišče južne in vzhodne avtocestne obvoznice ter dolenjskega avtocestnega kraka, na vzhodu Ljubljane pa se vzhodna avtocestna obvoznica navezuje na gorenjski avtocestni krak. Severna obvoznica je hitra cesta (H3), na katero se navezuje štiripasovnica iz smeri Domžal. Ta je doživela zadnji poseg leta 1997, ko je bil kot zadnji zgrajen odsek od razcepa Zadobrova do priključka Šmartinska cesta, ter leta 2010, ko je bilo rekonstruirano, razširjeno in semaforizirano krožišče Tomačevo.

Že na začetku besedila sem omenila, da je ljubljanska obvoznica najbolj obremenjena cesta v Sloveniji. Leta 2009 je povprečni dnevni promet znašal več kot 70 000 vozil. Najbolj obremenjena sta bila odseka Zadobrova – Zaloška (78 500 vozil) in Koseze – Brdo (74 000 vozil). Po podatkih Družbe Republike Slovenije za ceste je leta 2011 po obvoznici peljalo povprečno med 50 000 in 73 000 vozil dnevno. Zato lahko rečemo, da Ljubljanska obvoznica dobesedno poka po šivih. Tako se v času dnevnih konic ne

moremo izogniti gostemu prometu ali celo prometnim zastojem na posameznih odsekih. Poleg gostega prometa voznikom pogosto povzročajo težave tudi omejitve hitrosti na obvoznici, saj le-te niso enotne za celotno cesto, temveč veljajo na določenih odsekih. Tako je npr. južna obvoznica kategorizirana kot avtocesta in na njej velja omejitev hitrosti 130 km/h skoraj do razcepa Malence, kjer je hitrost omejena na 80 km/h. Večji del severne obvoznice je hitra cesta, na kateri velja omejitev hitrosti 110 km/h. Del te ceste pa je voden s spremenljivo prometno signalizacijo, s katero lahko to hitrost še dodatno omejijo. Če se omejitev hitrosti izmenjuje z drugimi prometnimi znaki, velja bolj kot priporočena ne pa obvezna hitrost. Na prehodu s severne obvoznice proti Kozarjam velja omejitev hitrosti 80 km/h. Mnogi vozniki menijo, da je prestroga in je celo ne upoštevajo. Vozila se namreč vključujejo na cesto, kjer je omejitev hitrosti višja. Tako so vozniki, ki to omejitev spoštujejo, pogosto tarča drugih udeležencev, češ da s tem ovirajo promet. Podobno velja tudi za

razcep Zadobrova. Ker se omejitve hitrosti spreminjajo tudi z zakonom, nazadnje leta 2011, moramo biti na te spremembe pozorni tudi vozniki.

Sicer pa smo lahko veseli, da ima naše glavno mesto obvoznico, čeprav ni daleč dan, ko ne bo več zdržala vedno večjega števila vozil. Obstajajo načrti oz. študije razširitve mestne obvoznice. Žal je kljub prizadevanjem, da bi ljudje bolj uporabljali javni prevoz, na mestnih cestah in obvoznici vedno več osebnih vozil.

Cvetka Škof

Viri:

- Ljubljanska obvoznica. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 30. 12. 2012
- Ljubljansko vozlišče. Dostopno: <http://www.dars.si>, 30. 12. 2012
- Kako hitri ste lahko na ljubljanski obvoznici?

Dostopno: <http://www.delo.si>, 30. 12. 2012



Harfa na vzhodni ljubljanski obvoznici (vir: <http://sl.wikipedia.org>, 30. 12. 2012)



Krožišče Tomačevo pred dvema letoma in pol (vir: <http://www.radio1.si>, 30. 12. 2012)



Razcep Malence (vir: <http://sl.wikipedia.org>, 30. 12. 2012)

ORIENTACIJA IN MOBILNOST

DAN ODPRTIH VRAT UČENCEV OSNOVNE ŠOLE ZAVODA ZA SLEPO IN SLABOVIDNO MLADINO IN UČENCEV IZ INKLUZIJE

Vsoboto 13. oktobra 2012 je bil v Zavodu za slepo in slabovidno mladino Dan odprtih vrat, namenjen učencem osnovne šole in slepim ter slabovidnim učencem, ki so obravnavani v Službi za pomoč inkluziji.

Ker je 15. oktober mednarodni dan Bele palice, smo Dan odprtih vrat posvetili Beli palici - najboljši prijateljici slepih in pomenu Orientacije in mobilnosti za samostojnost pri gibanju.

Orientacija in mobilnost je temeljnega pomena za vzgojo in izobraževanje slepih in slabovidnih, ker ublaži in odpravlja posledice senzorne motnje v smislu odpravljanja gibalne oviranosti in zoženja socialnih situacij in stikov. Osnovni cilj predmeta je

v smislu samostojnega in varnega gibanja usposobiti vsakega slepega oz. slabovidnega otroka.

Orientacija je individualna oblika usposabljanja za slepe učence in učence z minimalnim vidom. Učenci osvojijo predstave v prostoru in se naučijo samostojnega gibanja s treningom preostalih čutil. Vaje in treningi so postopni od predšolskega obdobja do zaključka šolanja in tudi kasneje.

Kljub slabemu vremenu se je dneva Bele palice udeležilo 68 slepih in slabovidnih otrok, njihovih sorojencev, staršev in učiteljev. Udeleženci so bili razdeljeni v štiri skupine. V vsaki skupini so bili slepi učenci, ki obiskujejo pouk orientacije in mobilnosti ter slepi učitelji in starši ki so se odločili, da





so se oslepili in na ta način pridobili zanimivo izkušnjo. Vsaka slepa oseba v skupini je imela svojega spremljevalca.

Zbrali smo se ob 8.30 na vrtu čutil Zavoda za slepo in slabovidno mladino, kjer so udeleženci in spremljevalci dobili osnovna navodila o orientaciji in mobilnosti za vodenje slepih in navodila o pravilni uporabi bele palice. Predstavili smo jim vodeno peš poti po centru mesta Ljubljane (iz našega zavoda po Jamovi cesti na Prešerno-

vo cesto, Cankarjevo cesto, Čopovo ulico do Prešernovega trga, mimo Tromostovja na tržnico in z vzpenjačo na Ljubljanski grad. Povratek po Stari Ljubljani in Bregu do Krakovskega nasipa in ob reki Gradaščici do Langusove ulice. Med potjo je bil podarek na vse znamenitosti – orientacijske točke (križišča, ustanove, galerije, cerkve, ambasade, mostove, reke...).

Vsi udeleženci (slepi in spremljevalci) so na poti nositi rumene zaščitne telovnike za

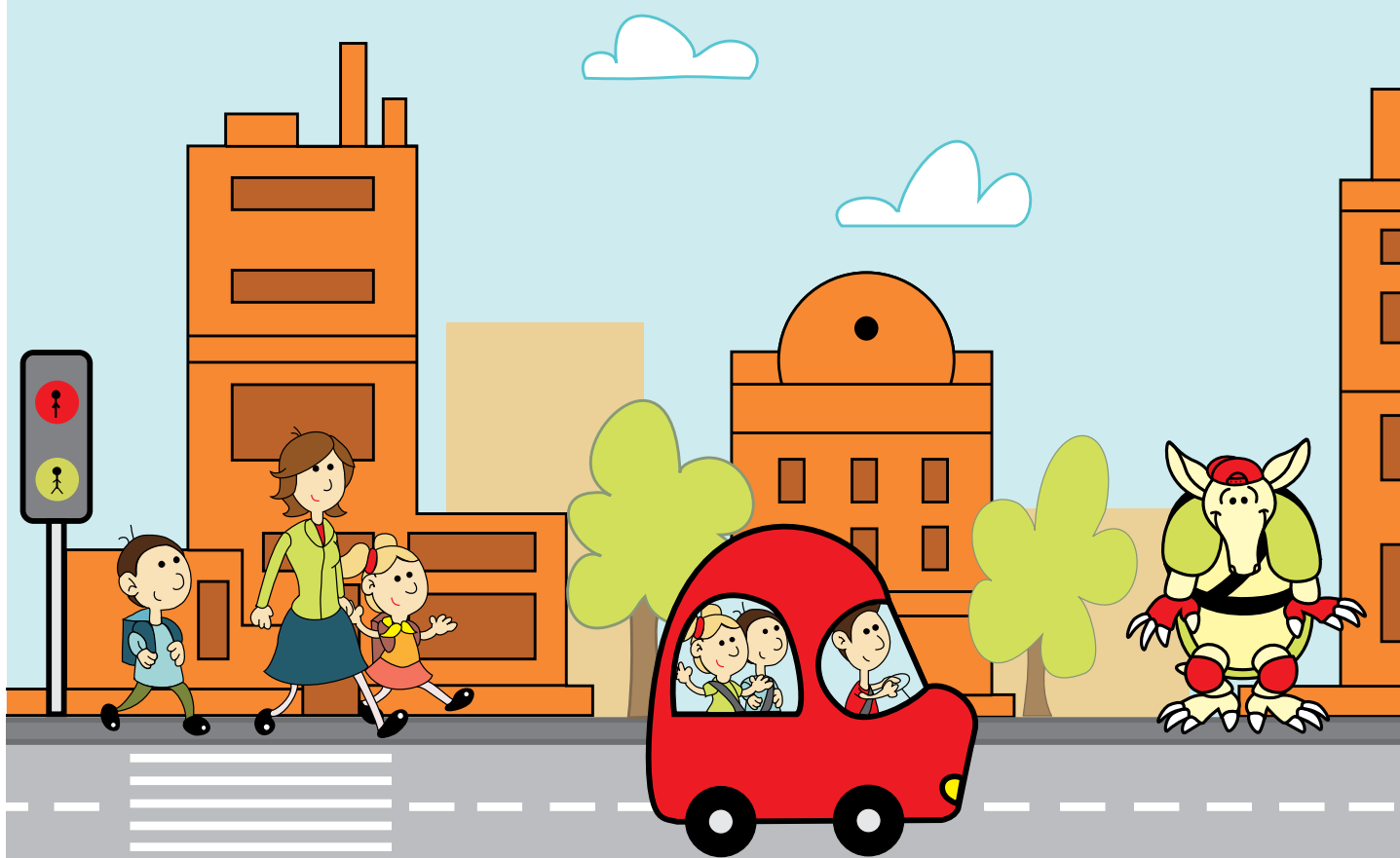
večjo varnost. Ob tej priložnosti bi se želeli zahvaliti za pomoč Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, kjer so nam prišli na pomoč in nam posodili varnostne telovnike. Slepi učenci in odrasli s prevezami so uporabljali bele palice.

Branka Terpin, učiteljica orientacije

Fotografije: Branka Terpin



Red je vedno pas pripet!



Za večjo varnost otrok med vožnjo



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu



Vozimo pametno!

BORIS MAKOTER,

Predsednik SPVCP Mestne občine Ljubljana

Življenje Borisa Makoterja, univ. dipl. novinarja, je skoraj ves čas prepleteno s političnim udejstvovanjem, čeprav pravi, da je po duši športnik. Zadnji dve leti je poleg službe, ki je povezana s športom in drugimi funkcijami, ki jih opravlja, tudi dejaven predsednik SPVCP MOL. Skupaj z mnogimi ljudmi in institucijami soustvarja bolj varno prometno ureditev v Ljubljani. Za njihovo prizadevanje jim je neizmerno hvaležen. Pravi, da brez vseh, ki karkoli prispevajo v mozaik prometne varnosti, ne bi mogli toliko narediti.

'Ljubljana je najlepše mesto na svetu' – to res postaja resničnost. Dejstvo je, da ste na MOL-u v zadnjih letih naredili veliko stvari, da in na naše mesto smo lahko resnično ponosni. Ste ponosni, da kot mestni svetni soodločate o napredku in razvoju glavnega mesta?

Naš prispevek je v tem, da župana podpremo v projektih, ki so dobri za ljudi, ki dodajajo nove kvalitete njihovem življenju, kot so urejenost mesta, kulturni razvoj, skrb za okolje, dobra infrastruktura, prometna varnost in še mnogo drugega. Kot mestni svetnik seveda prispevam k razvoju mesta, najbolj pa je za to vsekakor zaslužen župan. Vse, kar je dobro, skušam podpreti, tudi dopolniti.

Mislim, da pozitivno zastopam Ljubljančane. Ponosen sem na to, da lahko pomagam udeležati pobude ljudi, prispevati k vsemu, kar je boljše, naprednejše in prijaznejše za naše mesto.

Biti v politiki v teh časih najbrž ni enostavno. Ljudje ji zdaj niso naklonjeni, in zdi se, da se veliko časa vlaga za obstanek v njej. Koliko časa in energije potem še ostane za resno delo?

Da lahko v politiki dobro delaš, moraš že imeti nekaj veselja do opravljanja tega poslanstva. Vedno je sicer tako, da se kot politik zdiš nekaterim produktiven, drugim ne. Jaz skušam s svojim ravnanjem svojo funkcijo upravičiti. S tem, da bi jo za vsako ceno moral obdržati, nimam težav. Če ljudje z menoj ne bodo zadovoljni, bom delal kaj drugega. Imam veliko znanja, izkušenj, delovnih navad, tudi še veliko energije, zato se ne bojim, kako bi živel, če ne bi bil več del politike. Res pa je zdaj obdobje, ko je nekaterim obstanek na določenih pozicijah pomemben. Morda je to bolj izraženo med profesionalnimi politikami, to je na državnem nivoju. Tam imajo moč. Drugače je na lokalni ravni, kjer je bolj prisotno to, da se naredijo stvari, ki se tičejo konkretnega življenja ljudi, zato jih je tudi lažje speljati. Tukaj ni toliko političnega preigravanja.

Časi niso rožnati. Nihče ne ve, kaj nas čaka. Smo Slovenci ta trenutek dovolj zrel narod za spremembe?

Sem optimist, kar se tiče razvoja naše države. V usodnih trenutkih smo se znali vedno pravilno odločiti. Zgodovinsko gledano

smo Slovenci trdoživ narod. Čeprav je življenje zaradi krize težko, je med ljudmi optimizem še vedno prisoten. Zаметki okrevanja se že kažejo na evropskem nivoju. S tem se tudi mi lahko nadajamo, da se bomo dvignili iz te krize. Prepričan sem, da bo do sprememb prišlo. Sem bolj socialno naravnani, zato razmišljam o tem, da je prva naloga slovenske politike delati na tem, da se najslabše stoječim standard dvigne na dostojno raven. Najhujša za človeka je brezposelnost. Ogrožena je njihova eksistenca, biti brez dela pa pomeni izključenost, ki »ubija«. Ljudje so obupani, a kljub temu verjamejo, da bo bolje. Gledam mladino, ki hodi v šolo, iz šole domov – kaj jih čaka? Brezposelnost? Mislim, da so v Sloveniji pogoji in možnosti za boljše življenje. Ljudje, ki odločajo, morajo najti skupen jezik. Državlani pričakujejo, da se bodo politiki dogovorjenega držali, da jim bodo lahko verjeli, ne glede na poli-

»Povsod, kjer sodelujejo otroci, je 'lušno'. V dejavnosti se vedno aktivno vključijo, stvari jemljejo resno, vse se jim zdi pomembno, prisluhnejo nam, se trudijo.«

tično opcijo, na izide volitev. Politika naj bo le v funkciji razvoja, od katerega bomo vsi nekaj imeli.

Pred enim letom je bila ustanovljena Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, a se ji ponovno obeta reorganizacija. Kaj se bo zgodilo s Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu?

Zdi se mi, da je bil namen dosežen že z njeno ustanovitvijo. Agencija je pokazala veliko voljo za sodelovanje z različnimi institucijami v različnih projektih, akcijah, s študijami, raziskavami in podobno, tudi s Sveti za preventivo in varnost v cestnem prometu, za kar bi se jim ob tej priložnosti zahvalil. Zakaj naj bi se sedaj ukinita, mi ni znano. Smo pa zato, da se to ne zgodi. Splačalo bi se razmisliti o možnostih za njen obstanek. Delo je namreč zastavljeno, rezultati dobri. Ne vidim smisla njene ukinitve.

Ali je prav, da bi bilo od županove odločitve odvisno, ali bo lokalna skupnost imela Svet ali ne? Kaj predvideva sprememba zakonodaje?



Morali bi ostati v taki obliki, kot so sedaj, to je v okviru mestnih svetov. Sveti imajo za razvoj prometne ureditve in prometne varnosti pomembna vlogo, sploh v večjih mestih. Preventiva, svetovanje in vzgoja v cestnem prometu so področja, ki se tičejo ljudi. Ukvarjamo se z njihovo varnostjo, obstajamo zaradi njih. Z vsemi oblikami dela in sodelovanja Sveti spodbujajo spreminjanje miselnosti ljudi o obnašanju v prometu. Naša naloga je tudi spodbujati manj aktivne Svete, in sicer s posvetovanji, z akcijami, z izobraževanji, s prenašanjem izkušenj, s posredovanjem dobrih praks in podobno. Prometa je povsod vsak dan več.

Po novi zakonodaji je SPV posvetovalno telo župana, kar je precej slabši status, kot so ga imeli prej, ko so bili organi lokalne skupnosti. Torej naj ostanejo organi občinskega oziroma mestnega sveta.

Statistika za Ljubljano kaže, da je prometna varnost zadovoljliva. A dokler je na cesti kakšna smrtna žrtev, je treba delati na tem področju in stremeti k izboljšanju. Lepo je, da na področju mesta Ljubljane za-



»V usodnih trenutkih smo se znali vedno pravilno odločiti. Zgodovinsko gledano smo Slovenci trdoživ narod. Čeprav je življenje zaradi krize težko, je med ljudmi optimizem še vedno prisoten.«

dnja tri leta ni bilo smrtnih žrtve v starosti od o do 14 let. Kateri ukrepi za še boljše stanje so sprejeti v MOL-u? Kakšne so usmeritve?

Mestni svet je sprejel novo prometno ureditev Ljubljane, in sicer da se čim več prometa spravi na obrobje. Ob tem se mora temu primerno urediti javni potniški promet in spodbujati kolesarjenje ter pešačenje. Projekt dobiva čedalje večjo podporo. Nova prometna ureditev bo še zmanjšala promet v ožjem delu mesta in tako omogočila več prostora pešcem in kolesarjem. S tem bomo pridobili dele mesta, ki bodo, kar se prometa tiče, mirni in ekološko bolj prijazni. Predvsem podžupan Ljubljane, prof. Koželj, ki se ukvarja s tem področjem, ima za to izreden občutek.

Naj ima mesto čim več zelenih površin, naj se otroci tam igrajo, naj se prebivalci počutijo varno. Če le enega otroka rešimo pred tem, da postane žrtev prometne nesreče, so bile naloge izpolnjene. Nobeno delo ni bilo zaman, ni ti žal prostega časa. Mislim, da je vsem, ki delujemo na tem področju, to pomembno. S tem dobimo voljo in moč za delo še za naprej. Zato še enkrat vsem hvala za vsako dejanje, ki prispeva k večji varnosti na cesti.

MOL in SPV se zavzemata za Vizijo nič, to je nič smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih zaradi posledic prometnih nesreč. To se v Ljubljani uresničuje, saj v zadnjih nekaj letih ni bilo smrtnih žrtev med otroki in mladostniki do starosti 14. leta.

Kakšni so torej načrti za spodbujanje kolesarjenja, pešačenja in večje uporabe javnega prevoza v Ljubljani?

Kolesarjenje je danes trend, kar podpira prej omenjeni projekt. Avtomobilski promet se namreč povečuje, zgoščuje in več ko bo kolesarjev na ulicah, manj bo avtomobilov v mestu. Naše mesto je kolesarsko že zdaj razvito, čemur je treba dati vso podporo. Za Ljubljano se pripravljajo študije, ki naj bi kolesarjenje približalo nizozemskemu modelu. Projekt Bikelj je ena izmed konkretnih podpor prometni sprostosti širšega dela centra mesta in zato velika pridobitev za mesto, predvsem pa je najlepše, da je zaživel. Hkrati se posodablja vozni park javnega potniškega prometa, to je njegova funkcionalnost, kot so za potnike ča-

sovno ugodne linije, podaljševanje avtobusnih prog v primestje, potem se usmerja v nabavo ekoloških avtobusov, kar se je zaradi slabe gospodarske situacije upočasnilo, ampak stremimo k temu. V Ljubljanskem potniškem prometu ugotavljajo, da se število potnikov povečuje. Prevoz z javnimi prevoznimi sredstvi postaja cenovno ugodnejši, kar omogoča tudi mesto s sofinanciranjem. MOL je že sprejela prometno politiko, ki predvideva več kolesarjenja in pešačenja ter uporabe javnega prevoza, kar bo prometno piramido obrnilo na glavo in bo na njen vrhu postavila pešca.

Kvalitetno delovanje Svetov je odvisno tudi od sodelovanja in povezovanja z drugimi institucijami, kot so policija, gasilci, reševalci, redarji, šole, vrtci, razna društva ... V kolikšni meri ste odvisni od njih?

Tesno sodelovanje z njimi je koncept delovanja Svetov, ki so med drugim organi povezovanja posameznih področij. Brez njih ne bi mogli uspešno izpeljati večine stvari. Zahvalil bi se vsem, ki sodelujejo z nami in nas podpirajo: županu Zoranu Jankoviču in Mestni občini Ljubljana, Agenciji za varnost prometa, policiji, gasilcem, reševalcem, mestnim redarjem, avtošolam, prostovoljcem, šolam, vrtcem, rdečemu križu, ZŠAM, in sicer Dolomiti, CPP, Logistični center in POŠ-TEL in vsem, ki z delom in pisanjem prispevate k izhajanju glasila Varna pot.

Zahvaljujem se tudi mentorjem prometne vzgoje v šolah, ki izobražujejo otroke in nam s svojim delom tesno stojijo ob strani. Želimo si, da bi se njihovo delovanje okrepilo še na več šolah. Še naprej bomo skrbeli za njihovo izobraževanje. Ravno tako dobro je sodelovanje z vrtci. Vzorno sodelujemo z Mestno občino Ljubljana. Upamo, da bo tudi v prihodnosti podpirala naš obstoj in dejavnosti.

Za naš Svet je zelo pomemben tajnik Zvozne Milkovič, človek z izjemnimi izkušnjami na tem področju, zelo prizadeven in ureden organizator, ki je cenjen med vsemi, ki se ukvarjajo s tem področjem.

Posebna zahvala tudi donatorjem, saj s pomočjo njihovih donacij program lahko izvajamo, ali ga celo razširimo.

Skupno delo je za vse nas zelo pomembno, saj med drugim doprinese k večji varnosti.

Želim si, da bo tako tudi v prihodnje, da bomo lahko čim več naredili za boljšo prometno varnost. Lepo je, da smo na tem področju povezani.

Kakšna je kultura slovenskih voznikov?

Se izboljšuje. Sem kar veliko na cesti in primerjava obnašanja voznikov pred leti in danes me je prepričala v to. Mislim, da vse dejavnosti, ki jih izvajamo na področju preventive in varnosti v cestnem prometu, torej ozaveščanje in seveda kvalitetno delo policije, doprinesejo k dvigu kulture vseh udeležencev v prometu, zaradi česar smo lahko zadovoljni. Seveda si želimo, da bi se njena raven še dvignila. Seveda se nesreče dogajajo in še vedno jih je preveč, še vedno je prisoten alkohol za volanom, še vedno nekateri divjajo po cestah. Zato naj se v vsakem od nas začne 'kultura'.

Kakšen voznik ste? Kaj vas v prometu najbolj moti?

Že od nekdaj sem bolj umirjen voznik. Hitre vožnje nikakor nimam rad. Pa ne zaradi predpisov, policistov, kazni, ampak ker mi je tako bolj všeč. Za pot si vedno vzamem malo več časa. Opredelil bi se kot voznik srednje kategorije. Motijo me pa nestrpni vozniki, ker na cesti izsiljujejo, povzročajo nevarne situacije, precenjujejo svoje vozniške sposobnosti.

Kakšna je vaša osebna vizija o prometni ureditvi Ljubljane, Slovenije?

Na vsak način sem za to, da se v mestnem jedru omeji promet še bolj, kot je že. Da bo to varno središče, kjer se bodo ljudje lahko sprehajali, posedeli, si odpočili, kjer se bodo otroci lahko brezskrbno igrali. Ljubljana bi postala kot mesta v Skandinaviji, kjer se ljudje v veliki večini vozijo s kolesom. In to varno. Da bi bile kolesarske steze razporedene po celotnem mestu in da bi bilo kolesarjenje še bolj razširjeno, tudi izven večjih naselij, medkrajevno. Kolo bi postalo prvo prevozno sredstvo. Zdi se mi, da bi lahko prišli do takega stanja. Pravzaprav že zdaj veliko kazalnikov nakazuje to smer razvoja mobilnosti. Ljudje so kolesarjenju naklonjeni, želijo kolesariti, ne le za rekreacijo, tudi za premikanje od ene točke do druge. Ravno zaradi tega je zdaj pravi čas za širitev ko-

lesarske mreže, za izgradnjo kolesarske infrastrukture povsod po državi. Tudi vidik zdravja ni zanemarljiv – telesna rekreacija, kondicija, druženje, ohranjanje okolja, čistejši zrak.

Primer dobre prakse?

Skandinavske dežele.

Po rodu niste Ljubljančan. Kaj ste po duši? Vas srce vleče v kraje vaše mladosti?

Sem Štajerec ...

Ali niste Prlek? Jim bo vaša opredelitev všeč?

Ah, nismo tako občutljivi glede tega. Sem oboje. Zelo rad grem v rodne kraje, prav tako ali še raje žena, ki je iz istega konca. Ne predstavljam si, da bi mi kdo rekel, da pol leta ne smem na moje konce. Verjetno bi se s tistim grdo gledala. Vsak vikend, če le ne pride kaj vmes, se odpeljemo domov v Veržej, kjer je vsa moja družina že od nekdaj rada preživljala prosti čas. Hči zdaj, ko ima družino, tudi živi tam. Zelo je navezana na kraj, na stare starše, na ljudi. Smo velika družina, ki se razume, ki je povezana in se rada druži. Res si ne morem predstavljati, da ne bi tako pogosto hodil na tisti konec, kjer smo močno povezani z naravo, kjer ženi pomagam delati na vrtu in v sadovnjaku, ki ga imamo. Rad sem tudi v Ljubljani, ki mi je zelo všeč. Nenazadnje tukaj živim že več kot trideset let.

Torej kaj ste po duši?

Štajerec, Prlek. In ko bom šel v pokoj, se bom preselil v kraje moje mladosti. Tam imam nenazadnje vse: starše, hčer in vnukinjo. Zdaj ko imamo njo, pa sploh ne obstaja možnost, da ne bi šli vsakič, ko lahko. Z ženo komaj čakava, da jo vidiva.

Mira Vidmar

Fotografije: arhiv Boris Makoter



Vozimo pametno!

PROMETNA VZGOJA SE ZAČNE V VRTCU

Tematski sklop o prometu je povsem prevzel otroke v skupini Zmajčki v enoti Pastirčki vrtca Ciciban. Ideja o dejavnosti v zvezi s prometom se je porodila v tednu mobilnosti, kjer pa smo tematiko komaj načeli.

Teden mobilnosti v mesecu septembru je otroke navdušil za poglobljeno dejavnost o prometu, ki je postala naša osrednja tema v jesenskem času. Otroci so pokazali poseben interes za spoznavanje prometa in prometnih pravil. Dejavnosti so potekale tudi praktično. Na sprehodih smo opazovali dogajanje v prometu, spoznavali prometna pravila in prometne znake. Prečkali smo cesto na prehodu za pešce in na semaforiziranem križišču. Otroci so dosledno upoštevali prometna pravila za prečkanje ceste.

Izjemen interes otrok je pritegnil k sodelovanju tudi starše. Otroci so jih usmerjali k pozornemu opazovanju prometa in jim zastavljali vprašanja. Starši so se pozitivno odzivali in se navduševali nad poznavanjem prometnih pravil svojih otrok.

Kaj pa starši? Kako pa njihov zgled in ravnanje v prometu pripomoreta k vzgoji otrok?

Izjemen razvoj vozil, cest in prometa, ki smo mu priča v zadnjih desetletjih, je poleg prednosti prinesel tudi negativne plati. Promet pomeni enega od najpomembnejših dejavnikov tveganja za naše zdravje in življenje. Še bolj pa to velja za zdravje in življenje otrok, saj jih ogrožajo predvsem prometne nesreče. Mnogi starši se ne zavedajo, kaj vse se lahko zgodi otrokom, če se vozijo v avtomobilu neprijeti in kar na običajnih sedežih. Že ostro zaviranje pri majhni hitrosti je dovolj, da otrok, ki ne spremlja dogajanja v prometu, kar poleti po avtomobilu ali celo ven iz njega in se poškoduje, če se ne zgodi celo najhujše. Velika večina predšolskih otrok, ki umrejo ali so hudi poškodovani v prometnih nesrečah, so potniki v osebnih avtomobilih, pogosto zato, ker niso ustrezno zavarovani z otroškimi varnostnimi sedeli in drugimi zadrževalnimi sistemi.

Vsaka vožnja z avtomobilom, tudi če je cilj oddaljen le nekaj kilometrov, je za otroka posebno doživetje. Širi mu obzorja, med vožnjo spoznava okolico, promet in sprejema navade in vzorce ravnanja voznika. Vse to so razlogi, da mora biti vsaka vožnja tudi varna vožnja.

Otroke smemo voziti v osebnem avtomobilu le, če so starosti primerno pripeti v otroškem varnostnem sedelu, ki je z običajnim varnostnim pasom pritrjen v vozilu. (Mag. Bojan Žlender: brošura Red je vedno pas



pripet! (izdajatelj Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu)

V okviru teme o prometu smo se srečali tudi s predstavniki Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana. Obiskali so nas kar v našem vrtcu Pastirčki na Glinškovi ploščadi. Na srečanju so bili otroci različnih starostnih

skupin. Predstavniki SPVCP MOL so nam prikazali pripomočke za boljšo vidnost in s tem varnost v cestnem prometu. Pripomočke smo nato preizkušali še v igralnicah in na sprehodu.

Tema o prometu, ki je potekala v našem vrtcu, je pripomogla k ozaveščanju otrok in njihovih staršev ter nas vseh o pomembnosti varnega ravnanja v prometu. Samo

ozaveščeni odrasli lahko pripomoremo k večji varnosti otrok v prometu. Z večjo prometno kulturo, ki jo bodo upoštevali predvsem naši otroci, bomo izboljšali prometno varnost in zmanjšali število nesreč, s tem pa tudi število mrtvih in poškodovanih, ki jih je že sedaj preveč. Od nas odraslih je odvisno, kako bodo v prometu ravnali naši otroci.

Irena Maršnjak, vzgojiteljica v Vrtcu Ciciban, enota Vrtec Pastirčki

IZJAVE OTROK O RAVNANJU V PROMETU

N.: Otroci morajo biti v avtu pripeti z varnostnim pasom.

J.: Otroci morajo paziti na cesto, pogledati in dvigniti roko. Avto vozi počasi tam, kjer so po cesti tiste bele črtice.

T.: En stric je vozil dva otroke, ki nista bila pripeti.

N.: Otrokova dolžnost je, da ne vozi s kolesom po cesti.

K.: Vozniki morajo paziti na prometne znake in kaj pomenijo.

L.: Če avto hitro ustavi in otrok ni pripet, se udari v brado.

R.: Otroci morajo hoditi po pločniku.

I.: Ati je dovolil, da sedim spredaj in se je malo zapeljal naprej.

V.: Če je parkirišče, moramo pogledati levo – desno in naprej in hitro iti čez.

M.: Otroci morajo paziti, da gredo pravočasno čez prehod za pešce, da jih avto ne povoz.

M.: Jakob lahko sedi spredaj, ker je večji od mene.

E.: Če nisi pripet in nimaš zaprtih vrat, lahko padeš iz avta in se zelo poškoduješ.

N.: Jaz sem sedela spredaj, ker sem si izbila zobek in me je mami držala.

M.: Otroci ne smejo sami prečkat ceste, ker so starši bolj previdni kot otroci. Otroci še ne vedo veliko pravil.

S.: Mi imamo pa tako nalepko, ki jo nalepimo na avto in piše, da je otrok v avtu, da vozniki to vedo.

T.: Jaz zraven očija sedim v kombiju in imam sedež.

V.: Otroci morajo sedeti v otroškem sedežu.



PROMETNI DAN NA OSNOVNI ŠOLI SAVSKO NASELJE

Hoja je zelo zdrava oblika rekreacije, toda ali ste pomislili, da ste kot pešec zelo izpostavljeni nevarnostim prometa. Zelo pomembno je torej, da se na sprehod odpravite v naravo, stran od civilizacije in prometnega vrveža. Kot pešci ste namreč v cestnem prometu najbolj ogrožena skupina.

Režultati raziskav kažejo, da so najbolj nevarni meseci za pešce ravno jesenski in zimski meseci. Največkrat so v nesrečah ranjeni starejši in otroci. Pogostokrat pa je razlog nesreče tudi v neustrezni barvi oblačila in neuporabi odsevnih izdelkov. Kljub temu da se delež umrlih od leta 2008 zmanjšuje, je še vedno zastrašujoče dejstvo, da je vsako leto v EU več kot 1100 otrok mlajših od 15 let mrtvih in 100 000 ranjenih.



Ker se učitelji OŠ Savsko naselje zavedamo, kako pomembno je ozaveščanje otrok o varnosti v prometu, saj so otroci še posebej ranljiva skupina, smo imeli tudi letos, 10. oktobra 2012, Prometni dan, ki ga je organizirala naša mentorica prometne vzgoje Silva Seliškar. **Prometni dan smo organizirali skupaj z Zavodom Varna pot in Občinskim svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL.**



Vsi vemo, da navade, ki si jih pridobimo v otroštvu, ostanejo del nas celo življenje, zato smo pripravili prometne aktivnosti za vse učence od prvega do devetega razreda, pridružili pa so se nam tudi vrtčevski otroci. **Temeljni cilj dneva je bil Varno v promet.**



Pred šolo so si učenci tekom dneva ob spremstvu učiteljev lahko ogledali gasilski in rešilni avto, policijski avto in kombi, policijske konje, pse ter opremo gasilcev, policije, reševalcev, mestnega redarstva. Iskreno se zahvaljujemo vsem, ki so kljub dežju, z dobro voljo omogočili učencem, da so raziskali njihovo "opremo", se je dotaknili, jim zastavljali številna radovedna vprašanja in jim s tem omogočili enkratno pridobivanje znanja, saj znanje najlažje prehaja v spomin preko roke.



Učenci prve triade so se učili prometnih vsebin preko didaktičnih iger, ki so jim vsebino še dodatno popestrile in naredile še zanimivejšo. Delavnice je organiziral Zavod Varna pot, ki je učencem preko tombole, prometne zgodbe, igre na prometni preprogi, učenja osnovnih prometnih znakov in demonstracije varnostnih sedežev približal varnost v prometu na njim razumljiv način. Učencem je bilo torej predstavljeno, kako se pravilno pripeti z varnostnim pasom, kar je izrednega pomena, saj varnostni pas bistveno blaži posledice prometnih nesreč. Ugotavljali so, kje lahko hodijo pešci, kako prečkajo cesto in še številne druge stvari. Na koncu druženja pa so skupaj še zapeli in zaplesali in tako združili prijetno s koristnim in si še bolj utrnili v spomin znanje Prometnega dne.



Učenci druge triade so imeli delavnice. Preko teh so spoznali posledice nepravilnega ravnanja v prometu in se seznanili z osnovnimi pravili varnosti v prometu. Učili so se tudi o prometnih znakih, kar jim bo prišlo še posebej prav pri opravljanju kolesarskega izpita. V drugi triadi je bil poudarek tudi na varni vožnji s kolesom in razmišljanju o tem, zakaj je kolesarjenje zdravo.



V tretji triadi je bilo še posebej pestro. Delo je potekalo v skupinah. Učenci so imeli možnost preizkusiti se v vožnji na simulatorju motorja. Poslušali so predavanje dveh policistov o varnosti v prometu. Opravljali so tudi test CPP. Obdelovali so ankete o prometu, ki so jih predhodno izpolnili starši in učenci. Nato so rezultate raziskave prikazali v obliki tabel in grafov. Odpravili so se do rondoja



pri Žalah in do križišča med Topniško in Linhartovo cesto, kjer so šteli promet in nato dobljene podatke predstavili. Skupina učencev pa je poskrbela tudi za barvanje prehodov za pešce in srčkov v okolici šole, ki označujejo varnejšo pot.

V okviru tega dne je v vseh razredih potekala tudi predstavitev evropskega projekta **BIKE-TRACK-BIKE** in druženje skupnih moči pri ustvarjanju najboljšega slovenskega imena projekta, v katerem sodelujemo še s tremi osnovnimi šolami in koordinatorjem REC Slovenija.



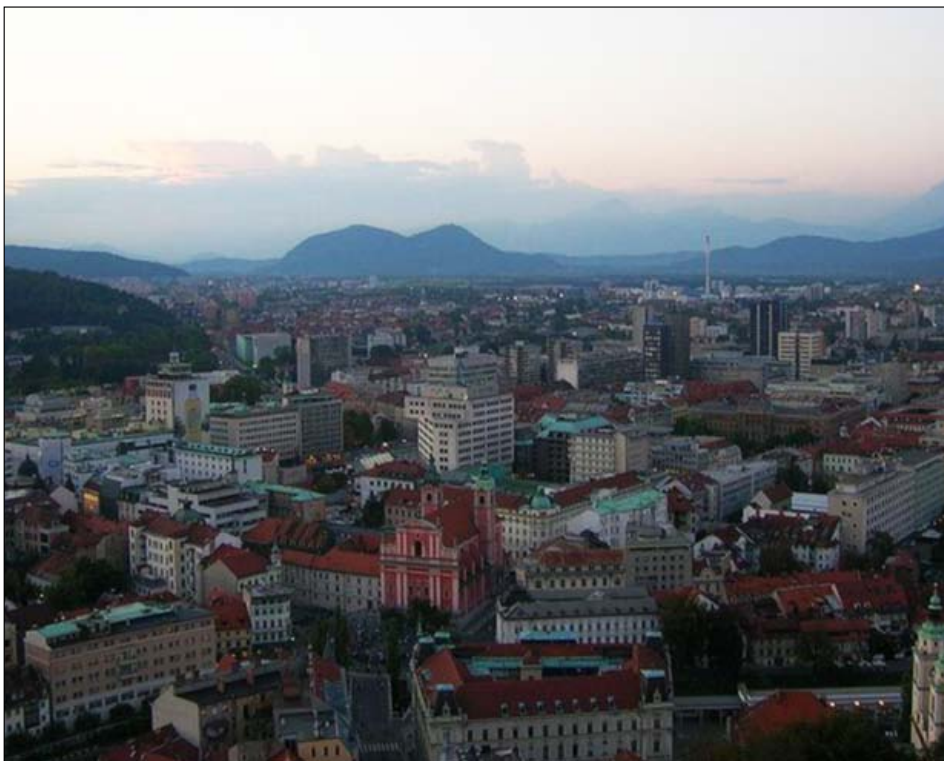
Prometni dan je bil zelo uspešen, saj je bil organiziran tako, da so učenci lahko sami odkrivali nova znanja. Dejstvo je namreč, da se dobro naučimo tistega, kar odkrijemo sami. S tem smo pedagoški delavci pripomogli ne samo k večji prometni ozaveščenosti učencev, ampak tudi k razvoju učencev. S samostojnim odkrivanjem in poglobljanjem znanja so učenci pridobivali tudi zaupanje vase in si krepili svojo pozitivno samozavest. Vsi učenci so bili ob koncu dneva nasmejani, polni novih izkušenj in znanj, ki jih bodo lahko izkoristili v vsakdanjih prometnih situacijah.

Petra Brvar, profesorica razrednega pouka

Fotografije: Silva Seliškar

GORA NA PRAGU LJUBLJANE

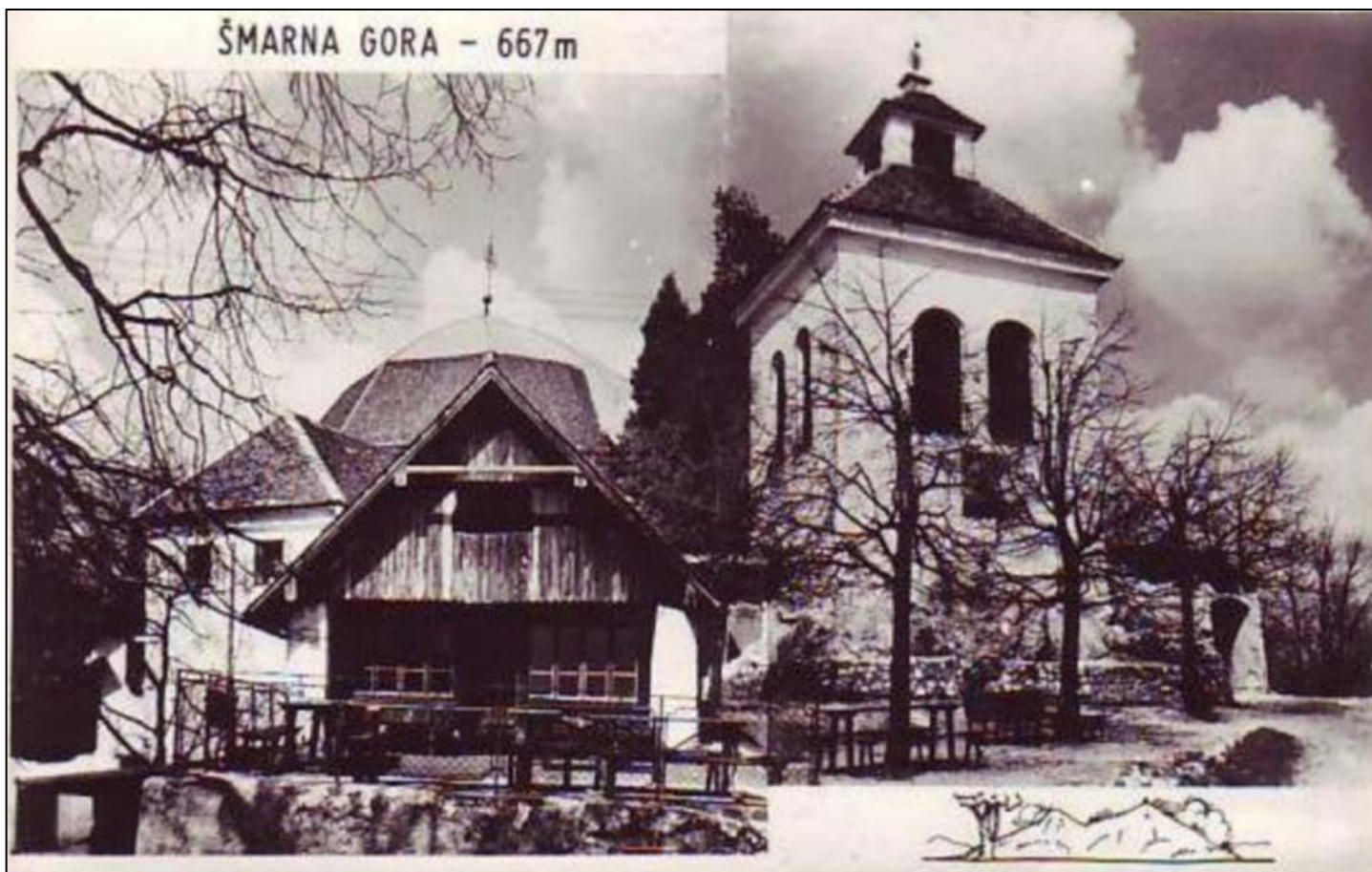
Zaradi svoje lege in oblike je eden najprepoznavnejših vrhov v okolici Ljubljane. Je osamelec na severu Ljubljanskega polja in ima dva vrhova: Šmarno goro (669 m) in Grmado (676 m). Ta gora oz. hrib je seveda Šmarna gora.



Panorama proti Šmarni gori (vir: <http://www.google.si>, 1. 1. 2013)

Je izredno priljubljen izletniški cilj, cilj rekreativcev, zaljubljenih parov, starih in mladih, planincev in plezalcev, šolske mladine, tekačev, občudovalcev rastlinskega in živalskega sveta, ki sta na njenem pobočju še posebno zanimiva, zmajarjev in ljubiteljev čudovitega razgleda, ki se nam, če je vreme jasno, odpre z vrha te prav tako čudovite vzpetine.

Šmarna gora je osamelec, ki se dviga približno 370 metrov nad Ljubljansko kotlino. Njena vrhova spominjata na grbo dvogrbe kamele, marsikoga pa na žensko oprsje. Grmada je zahodni in višji vrh, Šmarna gora pa vzhodni, nižji vrh. Ime Grmada označuje kraj oz. vrh, na katerem so nekoč kurili kresove in tako oznanjali nevarnost turških vpadov. V spomin na odvrnitev turškega napada se še danes opoldansko zvonjenje opravlja pol ure prej. V 15. stoletju so na vrhu Šmarne gore zgradili zaščitni tabor. A sam vrh je bil poseljen že v prazgodovini. Rimljani so jo imenovali Mons Cetius. Že v železni dobi pa je bilo nad Zavrhom gra-



Šmarna gora na razglednici leta 1975 (vir: <http://www.razglednice.eu>, 1. 1. 2013)

Pogled na šmarnogorsko cerkev iz zraka (vir: <http://www.google.si>, 1. 1. 2013)

dišče. V 13. stoletju so vzpetino imenovali Holm, današnje ime pa je dobila po Mariji. Marijina cerkev je prvič omenjena leta 1324, po pripovedovanju pa naj bi bila na tem mestu že prej Marijina kapela. Bila je znana daleč naokoli in kmalu premajhna za vedno večje število romarjev. Leta 1432 je bila zgrajena cerkev v gotskem slogu, ki je imela dve ladji in devet oltarjev. Sedanja baročna cerkev pa je nastajala po načrtih Gregorja Mačka od leta 1711 dalje, in sicer dlje časa, posvetil pa jo je škof Feliks Schrattenbach leta 1729. Poslikave so delo Matevža Languša. Šmarno goro je večkrat obiskal France Prešeren, saj je na njej kot duhovnik služboval njegov stric Jakob.

Kamnine, stare približno 400 milijonov let in več, gradijo Šmarno goro, pokrajina pa je dobila podobo kasneje, ko se je končalo obdobje poledenitev v Alpah. Sava je v udorino nanese veliko proda in peska in z njima pokrila dno obsežne Ljubljanske kotline, s katere se dviga osamelec Šmarna gora. Sava, katere struga je včasih potekala po vzhodni strani gore, je bila naravna ovira, ki je Šmarno goro ločevala od Ljubljane in ljudje so jo včasih premagovali z brodom.

Posebnost Šmarne gore sta tudi rastlinstvo in živalstvo. Na rastlinstvo vpliva tudi toplotni obrat, značilen za Ljubljansko kotlino. Ves hrib porašča gozd: na skalovju bor, ob vznožju iglavci, na južni strani hrastovi in gabrovi sestoji, na severu mešani s prevladujočo bukvijo, na vrhu klek in lipovci. Na Šmarni gori rasteta tudi Blagajev volčin in kranjska lilija. V njenih gozdovih živijo srnjad, veverice, podlasice, zajci, jerebice, kanje. Čeznjo je speljana gozdna učna pot. To je krožna, 4,5 km dolga pot z začetkom in koncem v Vikrčah. Sodi med prve gozdne učne poti v Sloveniji, saj je bila urejena že leta 1974, in sicer sta jo uredila Gozdno

gospodarstvo Ljubljana in Komunalno podjetje Rast s sodelovanjem Planinskega društva Šmarna gora. Njen prepoznavni znak je okrogla markacija z zelenim kolobarjem in rumenim notranjim krogom. Opremljena je s tablami, na katerih so risbe rastlin, značilnih za to območje. Le-te lahko poiščemo v naravi in se seznanimo z njihovimi značilnostmi.

V vseh teh naravnih danostih lahko uživa, kdor se povzpne na Šmarno goro. Izhodišč je več kot 50. Nekateri dosežejo vrh v eni uri, nekateri (gorski tekači) v dobrih desetih minutah. Nekatere poti na goro so stare in so jih uporabljali domačini, še preden so bile markirane. Nekatere vodijo ves čas po senci bukovega gozda, nekatere po terenu, ki

ni nikoli blaten, nekatere so še danes manj obljudene in namenjene samotarjem, nekatere pa strme in tehnično zahtevne, primerne za tiste s plezalno kondicijo in brez vrtoglavice. Imajo tudi svoja imena: Kovačeva steza, Westrova pot, Plezalna ali Pogačnikova pot, Pot čez Zatrep in Zgornjo kuhinjo, Romarska pot, Šmarska pot, Partizanska pot, Pot svobode itd.

O Šmarni gori bi lahko napisali še veliko zanimivosti, npr. o zgodovini cerkvenih zvonov in orgel, o prvem poku partizanske puške julija 1941, o kulinarčni ponudbi gostilne Ledinek, o ljudeh, ki med seboj tekmujejo, kdo se bo večkrat povzpel na njen vrh ... Najbolje pa bo, če se povzpnete nanjo in se o vsem tem prepričate sami.

Cvetka Škof

Viri:

- Šmarna gora. Dostopno: <http://sl.wikipedia.org>, 1. 1. 2013
- Dr. Avguštin Lah, Boštjan Lah: Šmarna gora in bližnja okolica, človek, narava, okolje... Dostopno: <http://www.ljubljana.si>, 1. 1. 2013
- Gozdna učna pot po šmarnogorski Grmadi. Dostopno: <http://www.zgs.gov.si>, 1. 1. 2013

Pogled na Šmarno goro z Janč (vir: <http://www.ljubljana.si>, 1. 1. 2013)

VARNO NA POTI V ŠOLO IN DOMOV

Tudi ob koncu minulega leta smo v začetku decembra pripravili zaključek vsakoletne akcije Varno na poti v šolo in domov.



5. 12. 2012 smo na Postaji prometne policije v Ljubljani skupaj z Mestno občino Ljubljana tako kot vsako leto organizirali zaključek preventivne akcije Varno na poti v šolo in domov. Na prireditvi, ki jo je povezoval Roman Končar, je sodeloval tudi animator Boris Kononenko, ki je osnovnošolcem predstavil nekaj praktičnih predlogov, kako varno do šole in domov. V sklopu akcije so

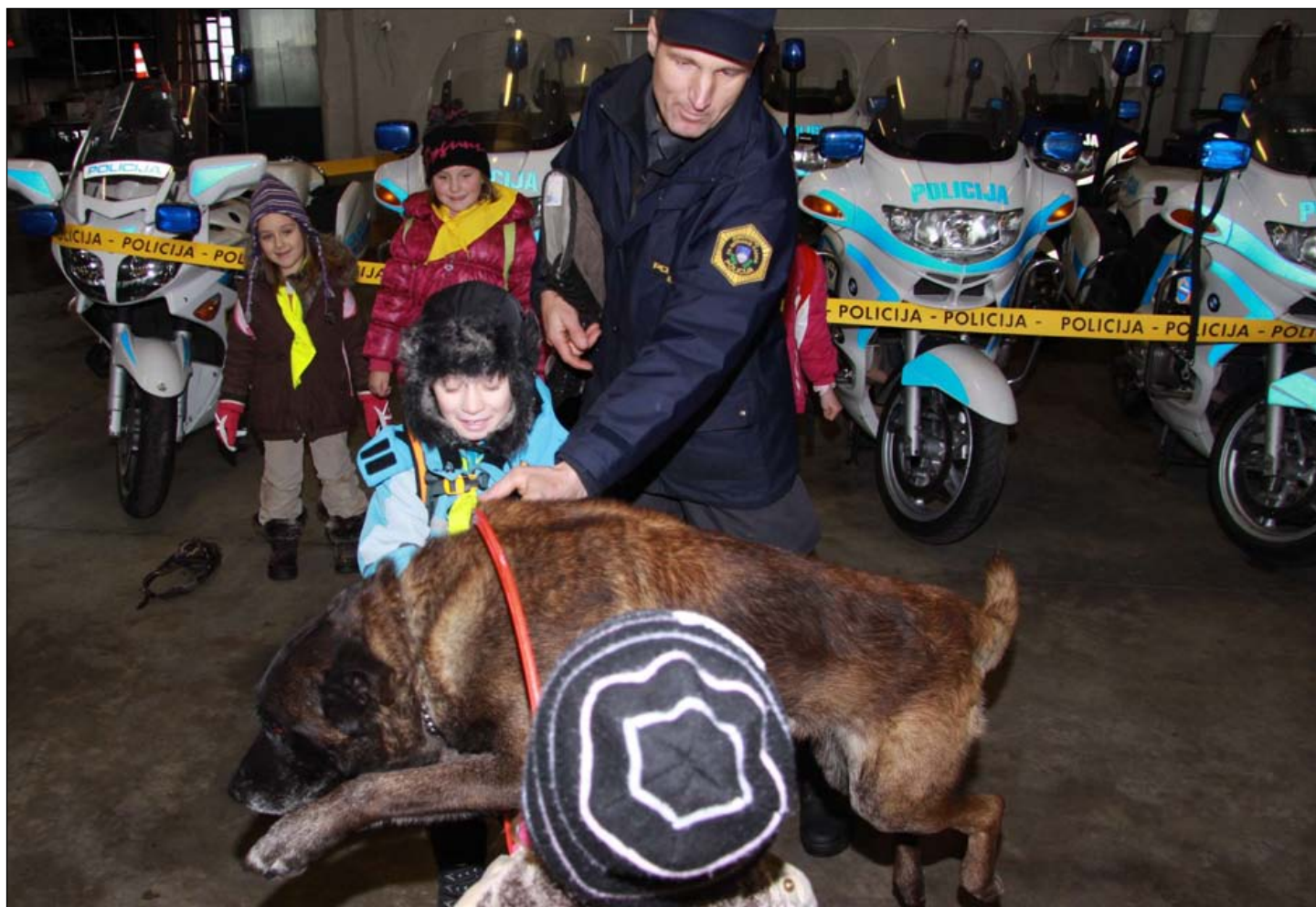
prvošolčki do 15. 9. 2012 izpolnili nagradne kupone o varni poti v šolo. Decembra je komisija izžrebala osem osnovnošolcev, ki so na prireditvi prejeli nagrade. Podelitve sta se udeležila tudi župan MOL Zoran Janković in direktor PU Ljubljana mag. Stanislav Vrečar, ki sta osnovnošolcem podelila nagrade. Učenci so si lahko ogledali opremo policistov, gasilcev, reševalcev in mestnih

redarjev. Prireditve se je udeležilo približno 300 osnovnošolcev.

*Višji policijski inšpektor SUP PU Ljubljana
mag. Alojz Pungerčar*

Fotografije: arhiv PUL







ODSEVNI TELOVNIKI ZA OTROŠKI KOTIČEK V VRTCU CICIBAN, ENOTA PASTIRČKI

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

Prometni kotiček v vrtcu je prostor v posebni sobi ali delu sobe oz. skupnem prostoru, ki je namenjen vsebinam, vezanim na promet. Do sedaj smo predvsem s pomočjo donatorjev v prometnih kotičkih zagotovili pripomočke za boljše pogoje pri izvajanju prometnih vsebin. Začeli smo z lesenim semaforjem, nadaljevali s prometnimi prti in poganjalci (kolesa brez pomožnih koles in pedal) ter z odsevnimi telovniki. Letos smo s pomočjo donatorja Adriatic Slovenica zagotovili še dodatne odsevne telovnike; nekaj jih je zagotovil SPVCP.

Prometni pripomoček odsevni telovnik je namenjen najmlajšim za varno uporabo v cestnem prometu, ko so udeleženi v prometu kot pešci. Namenjen je predvsem za boljšo vidnost pešca ob zmanjšani vidljivosti, megli, v temi in ponoči. Pešci moramo tudi sami poskrbeti za lastno varnost, zato je uporaba odsevnega telovnika idealen pripomoček za večjo vidnost in varnost. Vsako leto spodbujamo uporabo odsevnih telov-

nikov v akciji Bodi preViden, zlasti za najmlajše in starejše nad 65 let.

Podelitev je potekala v prostorih Vrtca Ciciban, Enota Pastirčki, in sicer 15. novembra 2012 v Ljubljani. Popestrili so jo otroci, ki so posebej za to priložnost pripravili kratek program.

Učne pripomočke sta podelila tajnik Sveta

za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL Zvone Milkovič in predstavnica zavarovalnice Adriatic Slovenica, prevzela pa jih je ravnateljica vrtca s sodelavci.

Tajnik SPVCP MOL Zvone Milkovič

fotografije: Irena Maršnjak, vrtec Ciciban, enota Pastirčki

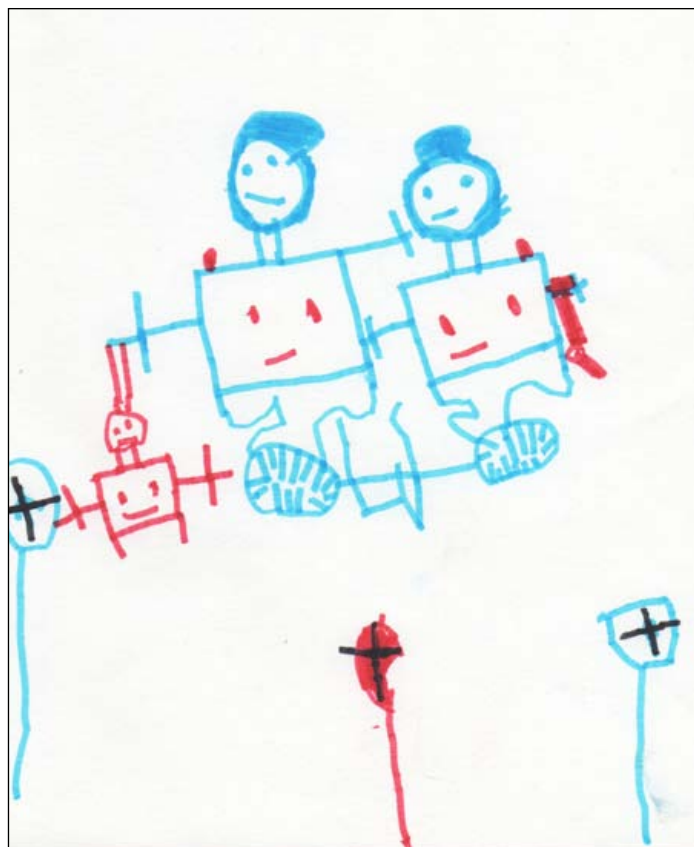


OTROŠKI KOTIČEK

Mentorici otroških risb sta Irena Maršnjak in Irena Žunič, Vrtec Ciciban, enota Vrtec Pastirčki. Risbe so narisali otroci, stari od 4 do 5 let.



Iza Okrajšek, 5 let



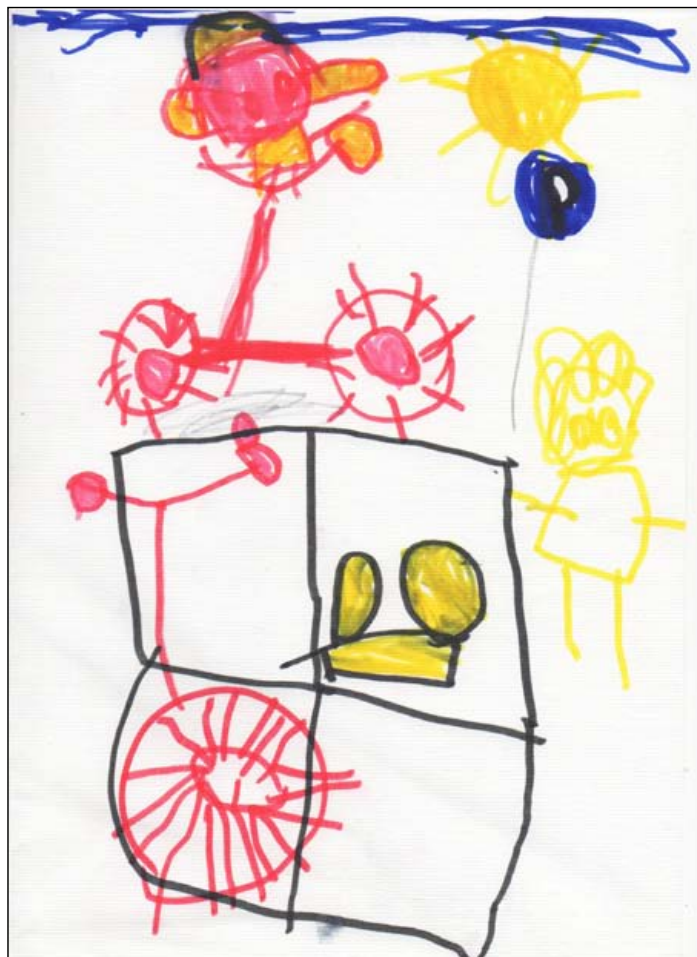
Romano Pančič, 4,5 let



Mark Škerl, 4,5 let



Miha Jelinčič, 4,5 let



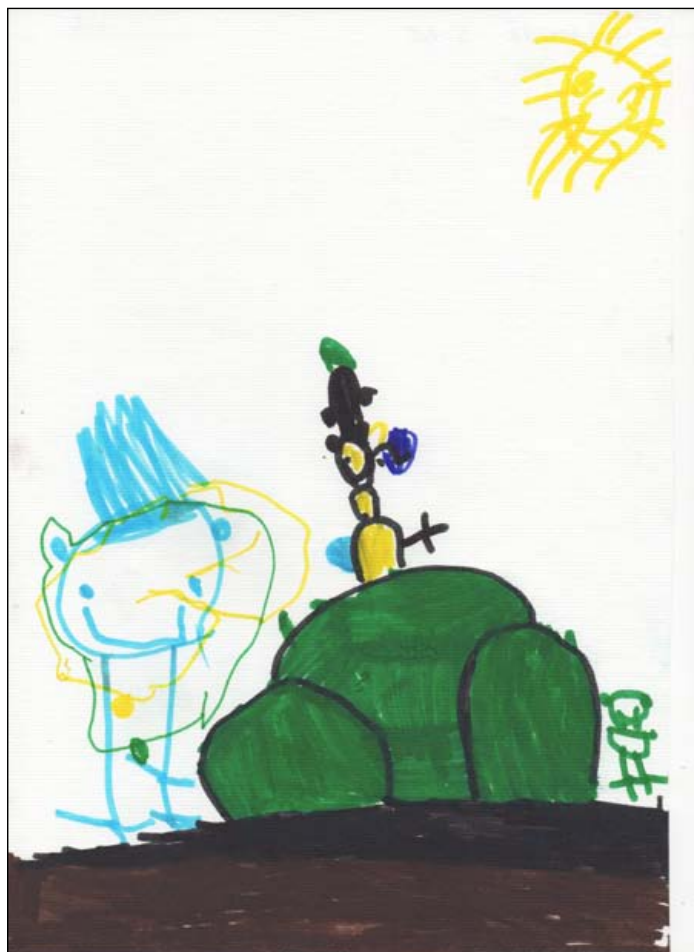
Lucija Matičić Rudolf, 4 leta



Mia Momčilović, 4,5 let



Tjaša Škof, 4,5 leta



Vid Ramovž, 5 let



Sara Vasič, 4,5 let



Ana Svetličič, 4 leta



Lara Vrbat Žgalin, 4,5 leta



Tisa Raspor Josipovič, 4,5 leta

AGROKOR d.o.o.
BAUHAUS d.o.o.
BTC d.d.
BUTAN PLIN d.o.o.
DANFOSS TRATA d.o.o.
ELEKTRTO - SLOVENIJA d.o.o.
ENERGETIKA LJUBLJANA d.o.o.
EUROMARKT d.o.o.
GOZD LJUBLJANA d.d.
HYUNDAI AVTO TRADE d.o.o.
IMP d.d.
ISKRA SISTEMI d.d.
JP LJUBLJANSKA PARKIRIŠČA IN TRŽNICE d.o.o.
JP VODOVOD KANALIZACIJA d.o.o.

KOLEKTOR ETRA d.o.o.
KPMG SLOVENIJA, poslovno svetovanje, d.o.o.
LUZ Ljubljanski zavod za urbanizem d.o.o.
MAGISTRAT INTERNATIONAL d.o.o.
MERCATOR d.d.
PAPIRNICA VEVČE d.d.
PETROL, Slovenska energetska družba, d.d.
PODRAVKA d.o.o.
SALBATRING ENERGIJA d.o.o.
TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA LJUBLJANA d.o.o.
ZAVAROVALNICA TILIA d.d.
ZAVAROVALNICA TRIGLAV d.d.
ZVD Zavod za varstvo pri delu d.d.
ŽALE d.o.o.

 agrokor d.o.o. Ljubljana	 KOLEKTOR ETRA Energetski transformatorji d.o.o.	 BAUHAUS Wenn's gut werden muss.	
 BUTAN PLIN hiša prijazne energije		 Mercator	
 Danfoss	 ELES ELEKTRO-SLOVENIJA, d.o.o. www.eles.si	 triglav	 TE-TOL TERMoeLEKTRARNA TOPLARNA LJUBLJANA
 HYUNDAI	 GOZD LJUBLJANA	 SALBATRING ENERGIJA d.o.o.	 B&B PAPIRNICA VEVČE LABELS AND FLEXPACK
 energetika ljubljana		 PODRAVKA	 PETROL
 EURO markt			
 VODOVOD KANALIZACIJA	 Iskra Iskra Sistemi	 TILIA Zavarovalnica Tilia, d.d.	 KPMG
 IMP d.d.	 Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, d.o.o.	 ŽALE	 MAGISTRAT INTERNATIONAL

NOVO! AS POLICA >

Prva mobilna točka za sklepanje zavarovanj

Zavarovalnica Adriatic Slovenica je prva v Sloveniji ponudila enostavno sklenitev zavarovanja Tujina AS preko mobilnega telefona. V septembru smo ponudbo zavarovanj, ki jih je mogoče skleniti preko mobilnega telefona, še dopolnili. Z nekaj koraki je tako vedno pri roki mogoča tudi sklenitev nezgodnega šolskega zavarovanja in dopolnilnega zdravstvenega zavarovanja.



Z aplikacijo za sklepanje preko mobilnega telefona smo zavarovancem ponudili ta hip zagotovo najbolj priročno in najhitrejšo pot sklenitve različnih zavarovanj.

Mobilno sklepalno mesto AS POLICA je na voljo vsem uporabnikom pametnih mobilnih telefonov z dostopom do interneta. Vabljeni, da na svojem mobilniku obiščete mobilno stran <http://m.aspolica.si> ali enostavno poskenirate **QR kodo**.

Enostavna sklenitev je mogoča tudi z SMS sporočilom. Na številko 6111 pošljete **ključno besedo** in v 6 preprostih korakih sklenete zavarovanje. Za sklenitev zavarovanja TUJINA AS pošljite ključno besedo AS, za sklenitev nezgodnega šolskega zavarovanja besedo NEZGODA, za zdravstveno zavarovanje pa besedo ZDRAVJE. Plačilo zavarovanja se izvede takoj, prek plačilnega sistema Moneta.

Ponosni smo, da s sodobnimi in naprednimi tehnologijami presenečamo slovenski zavarovalni trg. Usmerjeni smo na jutri, ko bo sklepanje zavarovanja preko mobilnega telefona zagotovo ena izmed ustaljenih praks, kakršna je danes na primer sklenitev zavarovanja preko interneta.

