



B&B  
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija  
Program: Logistično inženirstvo  
Modul: Poslovna logistika

## **PROMETNA VARNOST ŠOLSKIH POTI OŠ PREŽIHOVEGA VORANCA JESENICE**

Mentor: Ljubo Zajc, univ. dipl. prav.  
Lektorica: Zdenka Likar, učit. slov.

Kandidat: Roman Jamnik

Kranj, maj 2013

## **ZAHVALA**

Zahvaljujem se mentorju gospodu Ljubu Zajcu, univ. dipl. pravniku, za strokovno pomoč in vodenje pri pripravi ter izdelavi diplomske naloge.

Hvala g. Robertu Kerštajnu, prof., ravnatelju OŠ Prežihovega Voranca Jesenice, za pomoč pri razdelitvi anketnih vprašalnikov in gradivo pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici Zdenki Likar, učit. slov., ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

Posebno zahvalo pa namenjam svoji družini in drugim domačim, ki so me ves čas študija in ob nastajanju diplomske naloge podpirali in mi stali ob strani.

## IZJAVA

»Študent Roman Jamnik izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom gospoda Ljuba Zajca, univ. dipl. pravnika.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne \_\_\_\_\_

Podpis: \_\_\_\_\_

## **POVZETEK**

V diplomskem delu je prikazana tema o varnih šolskih poteh OŠ Prežihovega Voranca Jesenice. Prikazani so segmenti in vplivi, ki so pomembni za zagotavljanje prometne varnosti šolskih poti, in zakonska določila, ki urejajo to področje. Poudarek je predvsem na področju, ki zajema vzgojo otrok o varnosti v cestnem prometu na OŠ Prežihovega Voranca Jesenice, in sami prometni ureditvi v neposredni bližini šole. Podrobneje so opisane varne poti, ki vodijo do šole, predstavljenih pa je tudi nekaj najbolj kritičnih točk, ki se pojavijo na teh poteh.

V nalogi so opisane prometne nesreče, ki so se zgodile na območju Policijske postaje Jesenice in na celotnem območju Republike Slovenije.

K varnosti otrok na poti v šolo in iz nje zelo veliko lahko prispevajo tudi druge inštitucije, kot so Zveza šoferjev in avtomehanikov, Avto moto zveza Slovenije, Svet za preventivo in varnost v cestnem prometu, Policija, občina in seveda tudi vsak posameznik, ki je neposredno udeležen v cestnem prometu (kolesar, pešec, voznik osebnega avtomobila).

Prikazali in opisali smo rezultate raziskave o varnosti šolskih poti OŠ Prežihovega Voranca Jesenice, ki smo jo opravili med starši učencev in učitelji I. triade devetletke OŠ Prežihovega Voranca Jesenice.

V sklepu naloge so navedene ugotovitve in rešitve, ki bi lahko pripomogle k še večji varnosti otrok na poti v šolo in iz nje.

## **KLJUČNE BESEDE**

- varna šolska pot
- načela cestnega prometa
- prometna nesreča
- prometna signalizacija
- kritična točka

## **ABSTRACT**

The diploma work is presented on the theme safe school routes Prežihov Voranca Jesenice. They are displayed the segments and the effects of that are important for ensuring traffic safety of school routes and statutory provisions governing this area. The emphasis is given primarily in the area, which includes educating children about road safety, on page Prežihov Voranca Jesenice and single traffic regulation in the immediate vicinity of the school. These are described further safe school routes leading up to schools, described is as well few of the most critical points that occur on these routes.

In the task also described a traffic accident which occurred the area of Police Station Jesenice and on the whole area of the Republic of Slovenia.

The safety of children on their way to and from school very a lot you can contribute the other institutions such as divorce Drivers and Mechanics, Automobile Association of Slovenia, the Council for Prevention and road safety, police, municipality and of course also means any individual who is directly participants in road transport (cyclist, the Pedestrian, the driver of a passenger car).

Shown and described with, the results of research on the safety of safe school routes Prežihov Voranca Jesenice which we conducted among parents of pupils and teachers of I. triad of primary school Prežihov Voranca Jesenice.

In conclusion tasks, the findings and solutions that could contribute to the increased safety of children on their way to and from school.

## **KEYWORDS**

- safe school route
- the principle of road traffic
- traffic accident
- traffic signalization
- the tipping point

## KAZALO

1	UVOD .....	1
1.1	PREDSTAVITEV PROBLEMA .....	1
1.2	CILJI NALOGE.....	2
1.3	PREDSTAVITEV OKOLJA.....	2
1.4	PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE.....	2
1.5	METODE DELA .....	3
2	OSNOVNOŠOLCI V CESTNEM PROMETU.....	4
3	STANJE IN VARNOST OTROK V CESTNEM PROMETU.....	6
3.1	NAČELA CESTNEGA PROMETA.....	10
3.2	DOLŽNOSTI ŠOL V ZVEZI S PROMETNO VARNOSTJO.....	11
3.3	NAČRT VARNIH ŠOLSKIH POTI.....	12
4	PROMETNA UREDITEV V OKOLICI OŠ PREŽIHOVEGA VORANCA .....	13
4.1	PROMETNA SIGNALIZACIJA, OBSEG IN STRUKTURA PROMETA .....	17
5	ANALIZA PROMETNE VARNOSTI ŠOLSKIH POTI.....	18
5.1	UGOTOVITVE IN REZULTATI ANKETE.....	23
5.1.1	Metoda .....	23
5.1.2	Vzorec .....	23
5.1.3	Opis postopka.....	23
5.1.4	Rezultati.....	24
5.1.5	Ugotovitve raziskave staršev otrok I. triade devetletke.....	24
5.1.6	Ugotovitve raziskave učiteljev in mentorja za promet, ki poučujejo otroke v I. triadi devetletke.....	33
6	SKLEP .....	40
	LITERATURA IN VIRI .....	42
	PRILOGE .....	45
	KAZALO SLIK.....	49
	KAZALO TABEL .....	49
	KRATICE IN AKRONIMI .....	50

# 1 UVOD

Varnost otrok v cestnem prometu ima zelo velik pomen in je odvisna od več dejavnikov. Kot vemo, so otroci naše največje bogastvo in hkrati najšibkejši udeleženci, ki se pojavljajo v cestnem prometu. Ob tem se je potrebno zavedati, da se otroci prvič oziroma resneje soočijo s prometom, ko pričnejo obiskovati osnovno šolo.

Varne šolske poti morajo biti ustrezno izbrane, da zagotovijo otrokom varen način prihoda v šolo, kot tudi iz nje. Zato morajo poskrbeti Ministrstvo za šolstvo in šport, Zavod RS za šolstvo, šole, Policija, občinski sveti. Pri tem pa sodelujejo tudi nevladne organizacije, kot so: Zveza združenj šoferjev in avtomehanikov, Avto moto zveza Slovenije, različna društva, posamezniki. Pomembno vlogo za večjo varnost otrok na šolskih poteh pa imajo vsekakor tudi mediji.

Vse te inštitucije pred začetkom novega šolskega leta poskrbijo, da so varne šolske poti ustrezno označene oziroma da je na njih postavljena ustrezna prometna signalizacija, kot so prehodi za pešce (talne označbe – zebre, dobro vidne; svetlobni prometni znaki – semaforji, ki morajo biti brezhibni; prometni znaki, ki označujejo prehode za pešce), kolesarske steze, ki morajo biti ravno tako ustrezno označene s predpisanimi talnimi označbami (morajo biti dobro vidne) ali pa s prometnim znakom, ki označuje kolesarsko stezo; avtobusna postajališča na teh poteh, kot tudi pred samimi šolami morajo biti označena z ustreznimi talnimi označbami (morajo biti dobro vidne) in s prometnim znakom.

Največ za varnost otrok na poti v šolo pa lahko stori vsak udeleženec v prometu sam, s tem da se ravna po predpisih in zakonih, ki urejajo varnost prometa. Vozniki, ki se nahajajo na mestih, kjer potekajo šolske poti, pa morajo biti še posebej pozorni na upoštevanje predpisov in zakonov ter še bolj osredotočeni na najmlajše udeležence v cestnem prometu.

Veliko tako lahko za varnost otrok na poti v šolo storijo tudi sami starši s tem, da z otroki pred začetkom novega šolskega leta skupaj večkrat prehodijo pot do šole in jih pri tem opozorijo na tista mesta, ki predstavljajo največjo nevarnost zanje, oziroma na mesta, ki predstavljajo nevarnost za prometne nesreče.

## 1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

V zadnjem času se zelo poudarja varnost v cestnem prometu in še posebej skrb za to, da osnovne šole izberejo najbolj varne šolske poti. Te pa bi morale najmlajšim udeležencem v cestnem prometu zagotoviti čim bolj varen prihod v šolo, kot tudi iz nje.

Zaradi tega je zelo pomembno, da občine s svojimi inštitucijami, ki so zadolžene za urejanje šolskih poti, poskrbijo, da so pred vsakim začetkom novega šolskega leta, te poti pregledane, in uredijo, da se poškodovana prometna signalizacija nadomesti z novo. Zelo zaželeno je, da se pred začetkom novega šolskega leta obnovijo vse talne označbe na teh poteh, da so le-te dobro vidne vsem udeležencem v cestnem prometu, ki se nahajajo na območjih varnih šolskih poti.

Na žalost pa je v nekaterih občinah v Sloveniji zelo malo storjenega na področju zagotavljanja varnih šolskih poti in so otroci tako izpostavljeni večji nevarnosti, da se jim na poti v šolo ali iz nje pripetijo nesreče, na žalost tudi tiste najhujše, katerih rezultat je izguba življenja.

V diplomski nalogi je opisana ocena varnih šolskih poti Osnovne šole Prežihovega Voranca Jesenice (v nadaljevanju OŠ Prežihovega Voranca). Opisane so možnosti izboljšav za večjo varnost otrok na teh poteh, kot tudi na žalost tista mesta, ki predstavljajo nevarnosti na posameznih delih teh šolskih poti.

## **1.2 CILJI NALOGE**

V tej diplomski nalogi želimo predstaviti dejstva in probleme, ki se nanašajo na prometno varnost otrok in varnost šolskih poti, ki vodijo do OŠ Prežihovega Voranca v občini Jesenice. Zavedati se moramo, da smo za varnost otrok in njihovih šolskih poti zadolženi oziroma odgovorni prav vsi udeleženci v cestnem prometu (starši, vzgojitelji in učitelji v OŠ, ljudje, ki skrbijo in urejajo prometno infrastrukturo, vozniki motornih vozil, razna društva in organizacije – ŽŠAM, SVP, Policija, kot tudi pešci). Da pa bi bila prometna varnost šolskih poti čim boljša oziroma da na njih ne bi prihajalo do prometnih nesreč, pa je temeljni pogoj poznavanje prometnih predpisov, kot so Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), Zakon o voznikih (ZVoz), Zakon o motornih vozilih (ZMV) ter zakon o cestah (ZCes-1).

## **1.3 PREDSTAVITEV OKOLJA**

Pri predstavitvi varnih šolskih poti se bomo osredotočili predvsem na področje, ki zajema vzgojo otrok na OŠ Prežihovega Voranca Jesenice, prometne ureditve v neposredni bližini OŠ ter predstavitev nekaterih najbolj kritičnih točk in zakonskih določil, ki urejajo to področje.

## **1.4 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE**

Namen diplomskega dela je predstavitev varnih šolskih poti OŠ Prežihovega Voranca Jesenice. Predpostavljamo, da so varne šolske poti zelo pomembne in še kako je pomembno, da so le-te pravilno načrtovane in izbrane, kajti le tako lahko



poskrbimo, da bodo naši otroci varni na poti v šolo in iz nje. Zato je zelo pomembno, da so le-te tudi pravilno označene in zavarovane.

V diplomski nalogi smo se osredotočili in podrobneje opisali varne šolske poti OŠ Prežihovega Voranca Jesenice. Opisano je tudi, koliko se je zgodilo prometnih nesreč na območju PP Jesenice v obdobju od leta 2006 do 2012, koliko je bilo udeleženih otrok in mladostnikov v prometnih nesrečah na celotnem območju Slovenije in kakšne so bile posledice le-teh, koliko je umrlo otrok in mladostnikov v prometnih nesrečah po vrsti udeleženca v obdobju od 1. 1. 2012 do 28. 2. 2013 ter nekaj kritičnih točk na teh poteh, kot tudi nekaj ugotovitev, kako bi se lahko odpravile pomanjkljivosti na varnih šolskih poteh OŠ Prežihovega Voranca.

Do nekaterih podatkov in informacij je dostop omejen. V Policiji nekateri podatki niso dostopni javnosti. O varnih šolskih poteh nismo našli nobene knjige, ki bi se konkretno nanašala le na varnost šolskih poti OŠ Prežihovega Voranca Jesenice.

## **1.5 METODE DELA**

Za izdelavo diplomske naloge smo si pomagali s strokovno literaturo, podatki, pridobljenimi z različnih spletnih strani. Uporabljali smo:

- metodo deskripcije za opisovanje posameznih pojmov;
- metodo kompilacije za uporabo izpiskov, navedb, citatov drugih avtorjev;
- statistično metodo, s katero smo zbirali podatke od določenih oseb;
- z zastavljanjem vprašanj (anketa).

## 2 OSNOVNOŠOLCI V CESTNEM PROMETU

V času, ko poteka šolsko leto, to je v obdobju od meseca septembra do junija, se v večjem obsegu v cestnem prometu pojavljajo otroci. To pomeni populacijo oseb v starosti od 5. do 15. leta starosti. Prav zaradi tega morajo biti ostali udeleženci cestnega prometa (vozniki motornih vozil, kolesarji, pešci), v tem obdobju še toliko bolj previdni in osredotočeni na spoštovanje in upoštevanje prometnih predpisov, kajti s svojim ravnanjem dajejo zgled tem najmlajšim in hkrati najšibkejšim udeležencem v cestnem prometu.



*Slika 1: Prvi šolski dan  
(Vir: Spletna stran Policije)*

Otroci se v cestnem prometu velikokrat znajdejo v kritičnih situacijah, za kar so krive predvsem časovne stiske. To privede do tega, da se otrok na prehodu za pešce ne bo dovolj dobro prepričal ali pa se sploh ne bo, če lahko brez nevarnosti prečka vozišče. Zato moramo starši poskrbeti, da ga na pot v šolo napotimo nekaj minut prej (Varni v cestnem prometu – brošura za voznike, 2001).

Otroka je potrebno pripraviti na to, da bo samostojno sodeloval v cestnem prometu, česar pa zaradi svoje telesne in duševne razvitosti nekje do svojega desetega leta starosti v resnici še ne bo zmožel. Toda to je edini način, da si bo pridobil vse potrebno znanje, izkušnje in načela, kar ga bo vodilo v cestnem prometu skozi vse življenje. Zavedati se moramo tudi tega, da otroka hote ali nehote vzgajamo vsak trenutek, ko smo z njim udeleženi v cestnem prometu, kajti on opazuje naše ravnanje in nas potem tudi poskuša posnemati. Zato mu bodimo za zgled in to ne samo takrat, ko ga skušamo naučiti najnujnejših prometnih pravil, marveč vedno, naj bo to na sprehodu, na poti do vrtca, na kolesu ali v avtomobilu. Otrok v prometu ne

sme in ne more sodelovati brez staršev ali odraslih oseb (Prvi koraki v svetu prometa – v pomoč staršem pri prometni vzgoji).

Otroci se nenehno učijo vedenja v cestnem prometu, razvijajo spretnosti in navade. Vse to pa jim pomaga, da v cestnem prometu ravnajo varno, zaradi česar so tudi manj udeleženi v prometnih nesrečah.

Zabukovec, V. (2007, str. 130–142) navaja naslednje teorije učenja in uporabo le-tih pri razvijanju varnega vedenja otrok v prometu:

- vedenjsko teorijo, v kateri govori, kako se razvija vedenje, kakšni principi in zakonitosti vodijo proces ter kako se lahko vedenje spreminja;
- socialno teorijo, v kateri se daje poudarek vlogi socialnega okolja pri samem učenju, bistvena pa je vloga interakcije z vrstniki ali kompetentnimi odraslimi.
- kognitivno teorijo učenja, v kateri se poudarja vloga kognitivnih procesov, s poudarkom na spominu, ki ima pomembno vpliv na samo učinkovitost učenja.

Vedenjska teorija učenja ima tudi velik vpliv na:

- vzgojne in terapevtske postopke ter na učenje v šolah,
- postavljanje ciljev,
- tehnike učenja spretnosti.

Pri vedenjski teoriji učenja je potrebno, da je otrok pohvaljen ali grajan. Potrebno pa je biti pazljiv, da otroka ne hvalimo prepogosto in pohvala mora biti iskrena. Če se otroka pohvali ob vsakem najmanjšem napredovanju, lahko privede do tega, da se mu zmanjša notranja motivacija in okrepi zunanja.

Socialno-kognitivna teorija pri učenju daje poudarek na upoštevanje socialnih in kulturnih dejavnikov. Pri teh dveh teorijah so zajete aplikacije na usmerjanje pozornosti, spodbujanje obstoječega vedenja, okrepitev ali slabitev zavor vedenja, poučevanje novega vedenja in vzbujanje čustev.

Polič, M. (2007, str. 35) navaja, da je ogroženost otrok v prometu, še posebej v starosti od 5 do 14 let, če primerjamo s populacijskim povprečjem, nesorazmerno velika. Poudarja, da je vključevanje otrok v promet nujno, kajti to zahteva vsakdanje življenje. Pridobiti si morajo izkušnje, ki so potrebne za udeležbo v cestnem prometu. Treba jih je poučiti, da izberejo najbolj varne razmere in vedenje v cestnem prometu.

Vodja sektorja prometne policije na generalni policijski upravi g. Ivan Kapun je dejal, da je v prvih dneh septembra ena izmed najbolj pomembnih nalog policije varnost otrok, ki se pojavijo v cestnem prometu. Vsem staršem svetujejo, da čim več časa namenijo tudi prometni vzgoji svojih otrok. Voznike pa opozarjajo, da naj bodo še posebej pozorni na nepredvidljivo ravnanje in razigranost otrok (članek v časopisu Primorske novice, dne 31. 8. 2011, [www.primorske.si](http://www.primorske.si)).

### 3 STANJE IN VARNOST OTROK V CESTNEM PROMETU

V obdobju šolskega leta obstaja zelo velika verjetnost, da pride do prometnih nesreč, v katerih so v večjem številu udeleženi tudi otroci.

V časovnem obdobju od leta 2006 do 2012 se je na območju PP Jesenice zgodilo 1041 prometnih nesreč, v katerih je bilo udeleženih 384 oseb in so utrpeli različne vrste poškodb, nekaj pa jih je tudi izgubilo življenje. Spodnja tabela prikazuje, koliko prometnih nesreč se je zgodilo v posameznem letu, koliko se jih je končalo s smrtnim izidom, s telesnimi poškodbami in koliko z materialno škodo. Prav tako pa si lahko podrobno ogledamo za posamezno leto, kakšne so bile posledice prometnih nesreč, število mrtvih, število hudo telesno poškodovanih in število lahko telesno poškodovanih udeležencev. Podatke smo pridobili s spletne strani Policije iz letnih poročil o delu PU Kranj ([www.policija.si](http://www.policija.si)).

Leto	Prometne nesreče				Posledice		
	nesreč	število nesreč s smrtnim izidom	število nesreč s telesnimi poškodbami	število nesreč z materialno škodo	število mrtvih	število hudo telesno poškodovanih	število lahko telesno poškodovanih
2006	162	1	48	113	1	8	71
2007	138	2	47	89	2	11	60
2008	111	3	28	80	3	3	32
2009	130	3	39	88	4	6	44
2010	144	1	33	110	1	8	29
2011	199	3	46	150	3	6	52
2012	157	2	31	124	2	8	30

*Tabela 1: Prometne nesreče in njihove posledice na območju PP Jesenice  
(Vir: Spletna stran Policije)*

V spodnji tabeli je prikazano, koliko je bilo udeleženih otrok in mladostnikov v prometnih nesrečah, v obdobju od 1. 1. 2012 do 28. 2. 2013 na območju celotne

Slovenije. Podatki so pridobljeni s spletne strani Policije iz statistične tabele o prometnih nesrečah po starosti in vrsti udeleženca ([www.policija.si](http://www.policija.si)).

Iz Tabele izhaja, da je bilo otrok v starosti od 0 do 7 let v obdobju od 1. 1. 2012 do 28. 2. 2013, v prometnih nesrečah udeleženih 49. Od tega jih je bilo laže ali huje poškodovanih 48, 1 otrok pa je žal za posledicami prometne nesreče izgubil življenje.

Otrok v starosti od 7 do 14 let pa je bilo v obdobju od 1. 1. 2012 do 28. 2. 2013 udeleženih 42. Od tega jih je bilo laže ali huje poškodovanih 42, nihče pa za posledicami prometne nesreče ni izgubil življenja.

Mladostnikov v starosti od 14 do 18 let pa je bilo v obdobju od 1. 1. 2012 do 28. 2. 2013 udeleženih 70. Od tega jih je bilo laže ali huje poškodovanih 70, nihče od mladostnikov pa za posledicami prometne nesreče ni izgubil življenja.

Leto			0–7 let		7–14 let		14–18 let	
	Skupaj mrtvi	Skupaj poškodovani	Mrtvi	Poškodovani	Mrtvi	Poškodovani	Mrtvi	Poškodovani
2012	1	81	1	26	0	24	0	31
2013	0	79	0	22	0	18	0	39
Skupaj	1	160	1	48	0	42	0	70

*Tabela 2: Število mrtvih in poškodovanih otrok in mladostnikov v prometnih nesrečah v obdobju od 1. 1. 2012 do 28. 2. 2013  
(Vir: Spletna stran Policije)*

V naslednjih dveh tabelah je prikazano, koliko otrok in mladostnikov je bilo udeleženih v prometnih nesrečah v obdobju od 1. 1. 2012 do 28. 2. 2013 v Sloveniji, ki so se končale s smrtnim izidom, kot udeleženec pešec, potnik, kolesar, voznik kolesa z motorjem, voznik motornega kolesa, voznik osebnega avtomobila v cestnem prometu. Podatke smo pridobili iz statistične tabele o prometnih nesrečah po starosti in vrsti udeleženca ([www.policija.si](http://www.policija.si)).

Iz prve tabele je razvidno, da med otroki v starosti od 0 do 7 let v letu 2012, ki so bili udeleženi kot pešec ali kolesar, ni bilo smrtnih žrtev. En otrok pa je bil udeležen kot potnik v nesreči s smrtnim izidom, medtem ko v letu 2013 med udeleženci kot pešec, potnik, kolesar ni bilo smrtnih žrtev.

Med otroki v starosti od 7 do 14 let v letu 2012 in 2013, ki so bili udeleženi kot pešec, potnik, kolesar, ni bilo smrtnih žrtev.

Med mladostniki v starosti od 14 do 16 let v letu 2012 in 2013, ki so bili udeleženi kot pešec, potnik, kolesar, ni bilo smrtnih žrtev.

Med mladostniki v starosti od 16 do 18 let v letu 2012 in 2013, ki so bili udeleženi kot pešec, potnik, kolesar, ni bilo smrtnih žrtev.

Skupno je bil v prometnih nesrečah s smrtnim izidom, v katerih so bili udeleženi otroci in mladostniki v letu 2012 in 2013 kot pešec, potnik, kolesar, 1 udeleženec.

	Pešec		Potnik		Kolesar	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
do 7 let	0	0	1	0	0	0
7–14 let	0	0	0	0	0	0
14–16 let	0	0	0	0	0	0
16–18 let	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ	0	0	7	0	0	0

*Tabela 3: Umrli otroci in mladoletniki v prometnih nesrečah po vrsti udeleženca  
(Vir: spletna stran Policije)*

Iz druge tabele je razvidno, da med otroki v starosti od 0 do 7 let in od 7 do 14 let v letu 2012 in 2013, ki so bili udeleženi kot voznik kolesa z motorjem, voznik motornega kolesa, voznik osebnega avtomobila, ni bilo smrtnih žrtev.

Med mladostniki v starosti od 14 do 16 let in od 16 do 18 let v letu 2012 in 2013, ki so bili udeleženi kot voznik kolesa z motorjem, voznik motornega kolesa, voznik osebnega avtomobila, ni bilo smrtnih žrtev.

V prometnih nesrečah, v katerih so bili udeleženi otroci in mladostniki v letu 2012 in 2013 kot vozniki kolesa z motorjem, motornega kolesa, osebnega avtomobila, ni bilo smrtnih žrtev.

	Voznik kolesa z motorjem		Voznik motornega kolesa		Voznik osebnega avtomobila	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
do 7 let	0	0	0	0	0	0
7–14 let	0	0	0	0	0	0
14–16 let	0	0	0	0	0	0
16–18 let	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ	0	0	0	0	0	0

*Tabela 4: Umrli otroci in mladostniki v prometnih nesrečah po vrsti udeleženca  
(Vir: Spletna stran Policije)*

Po podatkih Policije naj bi prometne nesreče v letu 2012 zahtevale 129 smrtnih žrtev, kar pomeni, da jih je bilo 12 manj kot v predhodnem letu. Oseb, ki so se hudo telesno poškodovale, je bilo 843, v predhodnem letu 932, lahko telesno poškodovanih je bilo 8163, v predhodnem letu 8879. Policija je v letu 2012 obravnavala 21743 prometnih nesreč, v predhodnem letu pa 23101 nesrečo. Med smrtnimi žrtvami je največji delež voznikov osebnih vozil, sledijo vozniki motornih koles, potniki, pešci, kolesarji in vozniki koles z motorjem

([http://www.motorevija.si/si/778/1502/Prometna\\_varnost\\_na\\_slovenskih\\_cestah\\_v\\_letu\\_2012.aspx](http://www.motorevija.si/si/778/1502/Prometna_varnost_na_slovenskih_cestah_v_letu_2012.aspx)).

Kot najnevarnejše ceste pa še vedno ostajajo regionalne in glavne ceste, ceste v naseljih in avtoceste. Kot najvarnejše pa so hitre ceste

([http://www.motorevija.si/si/778/1502/Prometna\\_varnost\\_na\\_slovenskih\\_cestah\\_v\\_letu\\_2012.aspx](http://www.motorevija.si/si/778/1502/Prometna_varnost_na_slovenskih_cestah_v_letu_2012.aspx)).

Za Republiko Slovenijo lahko rečemo, da je bilo stanje prometne varnosti v letu 2012 zadovoljivo, saj je bilo manj prometnih nesreč s smrtnim izidom (12), s hudo telesno poškodovanimi (89), z lahko telesno poškodovanimi (716) kot v predhodnem letu. Zgodilo pa se tudi 1385 nesreč manj kot v letu 2011.

V obdobju od 1. 1. 2012 do 28. 2. 2013 je v Sloveniji med otroki in mladostniki le en otrok podlegel poškodbam prometne nesreče.

Stanje prometne varnosti v občini Jesenice je dokaj dobro, saj se je v letu 2011 zgodilo 199 prometnih nesreč, od tega 150 z materialno škodo, 46 s telesnimi poškodbami in 3 s smrtnim izidom, medtem ko se je v letu 2012 zgodilo 157 prometnih nesreč, in sicer 124 z materialno škodo, 31 s telesnimi poškodbami in 2 s smrtnim izidom. Ravno tako je bilo v občini Jesenice v letu 2012 manj prometnih nesreč s smrtnim izidom (1), s telesnimi poškodbami (15) in z materialno škodo (26) kot v predhodnem letu. Skupaj se je v letu 2012 zgodilo 42 nesreč manj kot leto prej.

Na poteh, ki vodijo do OŠ Prežihovega Voranca, v zadnjih dveh letih ni bilo prometnih nesreč, ki bi terjale smrtni davek med otroki ali mladostniki.

Državni zbor Republike Slovenije je 18. decembra 2006 sprejel resolucijo o nacionalnem programu Varnosti cestnega prometa za obdobje od leta 2007 do 2011, katera je temeljila na naslednjih načelih:

- načelu zaupanja (zavezuje upravljavce cest k upoštevanju normativne ureditve, udeležence v cestnem prometu pa k upoštevanju prometnih pravil);
- načelu defenzivnega ravnanja (udeležence cestnega prometa zavezuje k pravilnemu, zakonitemu in premišljenemu ravnanju);
- načelu zaščite (to se nanaša na najbolj izpostavljene kategorije udeležencev v cestnem prometu – pešcev, kolesarjev, motoristov, mladih voznikov, otrok in invalidov).

Pri pripravi nacionalnega programa je bila upoštevana tudi Bela knjiga (Evropska prometna politika za 2010), v kateri je poudarek, da se število žrtev v prometnih nesrečah prepolovi (Varnost v prometu in varstvo pri delu, interno gradivo za višjo strokovno šolo, program logistično inženirstvo).

Je pa zelo zaskrbljujoče dejstvo, da je Slovenija še vedno brez nacionalnega programa prometne varnosti za obdobje od leta 2012 do 2020

([http://www.motorevija.si/si/778/1502/Prometna\\_varnost\\_na\\_slovenskih\\_cestah\\_v\\_letu\\_2012.aspx](http://www.motorevija.si/si/778/1502/Prometna_varnost_na_slovenskih_cestah_v_letu_2012.aspx)).

Vinko Gorenak je leta 2012 še kot minister za notranje zadeve podal oceno prometne varnosti v Sloveniji. Dejal je, da se le-ta iz leta v leto izboljšuje. Po njegovem mnenju mora projekt prometne varnosti zajemati kulturo naroda. Ob tem pa je navedel, da je potrebno še posebej na prvi šolski dan biti dodatno pozoren na prometno varnost in ob tem vse udeležence v cestnem prometu pozval, da na varnost pazijo skozi celotno šolsko leto (članek v časopisu Delo, dne 3. 9. 2012, [www.delo.si](http://www.delo.si)).

### **3.1 NAČELA CESTNEGA PROMETA**

»Zakon o pravilih cestnega prometa (Ur. l. RS, št. 109/2010, z dne 30. 12. 2010, 87. čl.) pravi, kadar je treba poskrbeti za varnost otrok, posebno če se pričakuje večje število otrok na enem mestu (prijem ali odhod iz šole, vrta ipd.), lahko šole, organizirane skupine staršev, organizacije za varnost cestnega prometa, ustanove, društva ali druge institucije organizirajo in izvajajo varstvo otrok v cestnem prometu.«



»Načela cestnega prometa se nanašajo na skrb za varen, umirjen in nemoten potek cestnega prometa ter so opredeljena v 4. členu (Ur. l. RS, št. 109/2010, z dne 30. 12. 2010) Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), ki je stopil v veljavo 1. aprila 2011, uporabljati pa se je začel 1. julija in je bil objavljen v uradnem listu RS, št. 109/2010, z dnem 30. 12. 2010.:

- udeleženec cestnega prometa mora ravnati tako, da le-ta poteka nemoteno, umirjeno in varno;
- udeleženec cestnega prometa mora ravnati tako, da ne ovira ali ogroža drugih udeležencev cestnega prometa ali jim ne povzroči škode;
- udeleženec cestnega podjetja sme pričakovati, da bodo vsi udeleženci cestnega prometa in tisti, ki so dolžni skrbeti za ceste in prometno ureditev na cestah, ravnali v skladu s predpisi o pravilih cestnega prometa, voznikih, motornih vozilih ter s predpisi o cestah;
- kadar pa so udeleženci cestnega prometa otroci, starejši ljudje, slepi, invalidi in druge osebe, ki niso v celoti sposobne za samostojno udeležbo v cestnem prometu, so drugi udeleženci dolžni nanje še posebej paziti in jim pomagati.«

### 3.2 DOLŽNOSTI ŠOL V ZVEZI S PROMETNO VARNOSTJO

Vsaka šola je dolžna zagotoviti varnost v prometu za svoje učence, to pa dosežejo tako, da vzpostavijo partnersko sodelovanje z drugimi institucijami, kot so :

- ZŠAM – Zveza šoferjev in avtomehanikov,
- SPV – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu,
- AMD – Avto moto društva,
- Policija.

Poleg navedenega je njihova dolžnost tudi, da učence aktivno vključijo v učenje o prometni varnosti.

Po Zakonu o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) in Zakonu o osnovni šoli (ZOsn) mora oziroma je dolžna vsaka šola izdelati načrt varnih šolskih poti.

Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu so zadalženi tudi za to, da podajo oceno in mnenje o varnih ali nevarnih šolskih poteh na podlagi 56. člena Zakona o osnovni šoli (<http://www.avp-rs.si/preventiva/akcije/solski-otroci/zacetek-sole>).

»Zakon o pravilih cestnega prometa (Ur. l. RS, št. 109/2010, z dne 30. 12. 2010, 87. čl.) pravi, da smejo otroci samostojno sodelovati v prometu šole, ko se starši, skrbniki oziroma rejniki prepričajo, da so otroci sposobni razumeti nevarnosti v prometu in da so seznanjeni s prometnimi razmerami na prometnih površinah, kjer se srečujejo s cestnim prometom. Otroci morajo imeti na poti v vrtec in prvi razred osnovne šole ter domov spremstvo polnoletne osebe. Spremljevalci so lahko tudi otroci, starejši od 10 let, in mladoletniki, če to dovolijo starši, skrbniki oziroma rejniki otroka. Otroci, ki obiskujejo prvi razred osnovne šole, lahko prihajajo v območju umirjenega prometa in v območju za pešce v šolo tudi brez spremstva, če to dovolijo starši, skrbniki oziroma rejniki.«

### **3.3 NAČRT VARNIH ŠOLSKIH POTI**

Načrt varnih šolskih poti se izdelava na podlagi zemljevida določenega šolskega okoliša. Na tem zemljevidu na podlagi preučitve dejanske prometne situacije, podatkov o prometnih nesrečah, pogovora z učenci ter rezultatov ankete za starše označijo poti, po katerih učenci hodijo v šolo. Z rdečo barvo so označeni tisti deli poti in mesta, ki so posebno nevarni. Na podlagi tega so v zemljevid vrisane poti, označene z zeleno barvo, kjer so učenci - pešci bolj varni in ki so priporočljive za gibanje (<http://www.avp-rs.si/preventiva/akcije/solski-otroci/varne-solske-poti>).

## 4 PROMETNA UREDITEV V OKOLICI OŠ PREŽIHOVEGA VORANCA

OŠ Prežihovega Voranca se nahaja v samem središčnem jedru mesta Jesenice, nasproti nje pa stojita še gledališče Toneta Čufarja in Radio Triglav. V neposredni bližini je tudi Gimnazija Jesenice ([http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,o\\_soli/zgodovina](http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,o_soli/zgodovina)).

Na spletni strani OŠ Prežihovega Voranca (<http://www.prezihovvoranc.si>) je zapisano, da v šolskem letu 2012/2013 šolo obiskuje 586 učencev, ki so razporejeni v 27 oddelkov.



*Slika 2: Osnovna šola Prežihovega Voranca  
(Vir: Spletna stran OŠ Prežihovega Voranca)*

OŠ Prežihovega Voranca Jesenice obiskujejo učenci iz Občine Jesenice, ki prebivajo na območju KS Podmežakla in Sava. Obsega pa še naslednje ulice: Tomšičevo cesto do Straže ter Center 2 (Cesta maršala Tita od hišne številke 1 do 51). Učenci prihajajo tudi iz KS Plavž, Hrušica, Slovenski Javornik in Koroška Bela ([http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,o\\_soli,organizacija\\_ole.htm](http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,o_soli,organizacija_ole.htm)).



Slika 3: Načrt varnih šolskih poti  
(Vir: Spletna stran OŠ Prežihovega VORANCA)

Varne poti v OŠ Prežihovega VORANCA potekajo iz smeri zahoda po:

- Cesti Maršala Tita, kjer morajo otroci na poti do šole dvakrat prečkati cesto. Oba prehoda za pešce sta urejena z ustrezno prometno signalizacijo (talnimi označbami, prometnimi znaki in svetlobnimi prometnimi znaki), na tem delu poti poteka tudi kolesarska steza do Gorenjske banke oziroma do križišča,

kjer zavije na Pot pod Gozdom, promet pa je na tem delu ravno v jutranjem času, ko so otroci na poti v šolo, zelo povečan – to je glavna cesta, ki poteka skozi mestno središče;

- Cesti Franceta Prešerna, kjer je promet redek – to je lokalna cesta in jo vozniki uporabljajo predvsem za obiske trgovskih centrov in trgovin (Mercator, Merkur, Hofer, Spar, Tuš in Lidl);
- Skladiščni ulici, za katero velja povsem enako, kot smo omenili pri zgornji poti;
- Ulici heroja Verdnika, kjer morajo otroci na poti do šole enkrat prečkati cesto. Prehod za pešce je urejen z ustrezno prometno signalizacijo (talnimi označbami in prometnim znakom) – to je lokalna cesta, promet je redek;
- Cesti 1. maja v smeri proti Ulici heroja Verdnika, kjer morajo otroci na poti do šole enkrat prečkati cesto. Prehod za pešce je urejen z ustrezno prometno signalizacijo (talnimi označbami in prometnim znakom) – to je lokalna cesta, promet pa je redek;
- Janševi ulici, kjer je promet zelo redek – to je občinska cesta in jo uporabljajo predvsem stanovalci;
- Pod Gozdom – to je občinska cesta, kjer je promet zelo redek in jo uporabljajo predvsem stanovalci.

Varne poti v OŠ Prežihovega Voranca potekajo iz smeri juga po:

- Fužinski cesti, kjer morajo otroci na poti do šole dvakrat prečkati cesto. Oba prehoda za pešce sta tudi urejena z ustrezno prometno signalizacijo (talnimi označbami in prometnimi znaki) – to je občinska cesta in promet na njej je zelo redek;
- Cesti 1. maja v smeri proti Fužinski cesti, kjer morajo otroci na poti do šole enkrat prečkati cesto. Prehod za pešce je urejen z ustrezno prometno signalizacijo (talnimi označbami in prometnim znakom) – to je lokalna cesta in promet na njej je redek;
- Cesti železarjev, kjer morajo otroci na poti do šole enkrat prečkati cesto. Prehod za pešce je urejen z ustrezno prometno signalizacijo (talnimi označbami, prometnim znakom in svetlobnim prometnim znakom) – to je glavna cesta, ki poteka skozi mestno središče in je promet zelo gost;
- Delavski ulici – to je občinska cesta, kjer je promet zelo redek in jo uporabljajo predvsem stanovalci.

Varne poti v OŠ Prežihovega Voranca potekajo iz smeri vzhoda po:

- Cesti Toneta Tomšiča, kjer morajo otroci na poti do šole enkrat prečkati cesto. Prehod za pešce je urejen z ustrezno prometno signalizacijo (talnimi označbami in prometnim znakom) – to je lokalna cesta, promet je večinoma



redok, le v času, ko gredo otroci v šolo in iz nje, je močno povečan. Vzrok temu je, da starši otroke nižjih razredov vozijo v šolo in iz nje s svojimi vozili;

- Ukovi;
- Aljaževi cesti;
- Gregorčičevi ulici;
- Ulici Viktorja Kejžarja;
- Ulici Frana Benedičiča;
- Cesti bratov Stražišar;
- Razgledni poti;

Za vseh zadnjih sedem naštetih poti do šole velja, da gre za občinsko cesto, promet na njih poteka zelo redko, uporabljajo jih predvsem stanovalci.

Vodstvo šole se trudi, da bi imeli na šolskem dvorišču cono mirujočega prometa. Na dostope do šole so namestili fizično zaporo, zapornico, hkrati pa prometni znak opozarja, da je dostop do šolskega dvorišča namenjen le zaposlenim. Starši, ki imajo otroke v prvih razredih, lahko le-te pripeljejo do vhoda šole do 7.,20. ure, potem lahko dostopajo na parkirne prostore, ki se nahajajo pred vhomom le zaposleni in dostava

([http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,utrip\\_sole/prometna\\_varnost](http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,utrip_sole/prometna_varnost)).

Učitelji pri posameznih urah s svojimi učenci obravnavajo tudi varnost v prometu, posebej dajejo poudarek na pešce in kolesarje. Učenci 5. razreda se vključujejo v priprave za kolesarski izpit, ki ga lahko tudi opravijo v šoli. Učenci 4. razredov so vključeni v projekt Varnost v prometu, Jumicar

([http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,utrip\\_sole/prometna\\_varnost](http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,utrip_sole/prometna_varnost)).

Jumicar je program za otroke, ki jih poučuje, kako se morajo vesti v prometu, in to tako, da so postavljeni v vlogo voznika in doživljajo dogodke, kot jih opažajo in zaznavajo vozniki v pravem prometu. Ideja za ta program se je razvila in prihaja s Finske, izvaja pa se pretežno v vseh večjih evropskih državah, v katerih je izredno uspešen in množično podprt (<http://www.jumicar.si/program.htm>).

OŠ Prežihovega Voranca zelo dobro sodeluje s Policijsko postajo Jesenice, ki se s svojimi predstavitvami in preventivnimi dejavnostmi vključuje v program dela s starši in učenci od 1. do 4. razreda in dajejo poudarek predvsem na varnost v prometu, varnih poteh v šolo, uporabi varnostnega pasu v avtomobilih

([http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,utrip\\_sole/prometna\\_varnost](http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,utrip_sole/prometna_varnost)).

#### 4.1 PROMETNA SIGNALIZACIJA, OBSEG IN STRUKTURA PROMETA



Slika 4: Prometni znak – šola (III-12)  
(Vir: Mit Grnjak, d.o.o.)



Slika 5: Prometni znak – prehod za pešce (III-6)  
(Vir: Mit Grnjak, d.o.o.)

V neposredni bližini OŠ Prežihovega Voranca je prometna ureditev urejena tako, da se na cesti Toneta Tomšiča, ki poteka mimo šole iz smeri Ceste Maršala Tita proti Straži in naprej proti Slovenskemu Javorniku, nahajata prehoda za pešce, ki sta dvignjena nad nivo vozišča – grbina oziroma tako imenovani “ležeči policaj” - in sta

označena z ustrezno prometno signalizacijo (talnimi označbami in prometnim znakom). Neposredno pred obema prehodoma sta postavljena prometna znaka za obvestila – prehod za pešce (III-6), pred tem pa tudi prometna znaka za obvestila – šola (III-120) ter prometna znaka, ki označujeta cono v dolžini 100 m, kjer je hitrost vožnje omejena na 30 km/h, in opozorilo, da se na tem delu nahaja grbina na vozišču.

Na obeh straneh ceste se nahajata tudi avtobusni postajališči, in sicer gledano iz smeri Ceste Maršala Tita proti šoli, se nahaja približno 50 m pred šolo, iz smeri Straže proti šoli pa se nahaja neposredno pred vhodom v šolo. Obe avtobusni postajališči sta tudi ustrezno označeni s prometno signalizacijo (talnimi označbami in prometnim znakom avtobusno postajališče (III-5).

Pred samo šolo pa ravno tako na obeh straneh ceste potekata hodnika za pešce (pločnika).

Se pa nekaj metrov naprej od Osnovne šole za gledališčem Toneta Čufarja nahaja večji urejeni parkirni prostor za vozila.

Struktura prometa v bližnji okolici OŠ Prežihovega Voranca je promet osebnih vozil, motornih koles, avtobusov, tovornih vozil in kolesarjev. Poteka predvsem lokalni promet. Obseg prometa oziroma pretočnost je redka, le v času prihoda in odhoda otrok v šolo je promet močno povečan in se pojavljajo tudi kratkotrajni zastoji. Razlog teh zastojev pa so vozniki osebnih avtomobilov (starši otrok), ki pripeljejo otroke v šolo ali odpeljejo domov in zaustavljajo svoja vozila na hodnikih za pešce ali pa celo na samem vozišču. Zaradi omenjenega je v tem času tudi onemogočena normalna uporaba hodnikov za pešce in s tem se poveča nevarnost, da bi prišlo do prometne nezgode.

## **5 ANALIZA PROMETNE VARNOSTI ŠOLSKIH POTI**

Lahko rečemo, da ima OŠ Prežihovega Voranca Jesenice, kar zadeva varnost šolskih poti, dokaj dobro poskrbljeno. Za večino teh poti lahko rečemo, da so povsem primerno izbrane, urejene in tudi opremljene z ustrezno prometno signalizacijo.

Vodstvo šole in vsi ostali zaposleni dajejo velik poudarek na varnost otrok, še posebej ob začetku vsakega šolskega leta, ko se povežejo s Policijsko postajo Jesenice, da jim policisti priskočijo na pomoč. Le-ti preverjajo varno hojo otrok in prečkanje ceste, opremljenost prvošolčkov z rumenimi ruticami in odsevnimi telesi za večjo varnost ob zmanjšani vidljivosti, brezhibnost koles, koles s pomožnim motorjem in koles z motorjem. Redno preverjajo tudi pravilno uporabo varnostne



čelade. Policisti v začetku šolskega leta poostreno nadzirajo tehnično brezhibnost vozil za prevoz otrok ter uporabo varnostnih pasov in dodatne opreme za privezovanje otrok v vozilih, s katerimi starši vozijo otroke v šolo.

Poleg policistov jim v prvih štirinajstih dneh priskočijo na pomoč tudi člani ZŠAM Jesenice; ti ob prehodih za pešce, ki se nahajata v neposredni bližini šole, poskrbijo, da predvsem prvošolčki in njihovi starši ob prihodu v šolo in odhodu iz nje varno prečkajo cesto.



*Slika 6: Prehod za pešce pred OŠ  
(Vir: Lasten)*

Obstajajo pa tudi kritične točke na določenih poteh, ki vodijo v šolo. Največ kritičnih točk se najde na šolski poti, ki poteka po Cesti 1. maja. Težava na tej poti je, da je cesta dokaj ozka in da ni ob robu ceste urejenih površin za pešce, kjer bi otroci lahko varno hodili v šolo.

Na spodnji sliki se lepo vidi, kako je na Cesti 1. maja pri stanovanjskem bloku številka 32, kjer je cesta zelo dotrajana in ima na eni strani tik ob cesti postavljeno visoko ograjo in posajeno živo mejo, na drugi strani pa poteka površina za pešce v istem nivoju kot cesta in je ločena od ceste le s talno označbo, ki pa je zelo slabo vidna.



*Slika 7: Kritična točka na Cesti 1. maja št. 35  
(Vir: Lasten)*

Na Cesti 1. maja od hišne številke 78 do številke 35 poteka cesta v desnem nepreglednem ovinku, na desni strani, gledano v smeri proti Ulici heroja Verdnika, poteka le v ovinku zelo ozka površina za pešce, ki je dvignjena nad nivo ceste in ločena z betonskimi robniki ter je v zelo slabem stanju, na levi strani pa ob cesti poteka ozka neurejena bankina, nato pa ograja, ki loči cesto od dvorišč in vrtov stanovanjskih hiš. Cesta na tem delu je tudi zelo ozka in nima niti javne razsvetljave, kot tudi ne ustreznih kolesarskih stez.

Ravno tako na Cesti 1. maja neposredno pri hišni številki 80 poteka cesta v ostrem desnem ovinku, gledano v smeri proti Slovenskemu Javorniku in je na obeh straneh brez urejenih površin za pešce, tam je le neurejena bankina. Cestna površina je dotrajana oziroma v slabem stanju in prav tako ni javne razsvetljave in kolesarskih stez. Ta del predstavlja enega izmed najbolj nevarnih odsekov na šolskih poteh, ki vodijo do OŠ Prežihovega Voranca, kar je razvidno s spodnjih slik.



*Slika 8: Kritična točka na Cesti 1. maja med št. 35 in 78  
(Vir: Lasten)*



*Slika 9: Kritična točka na Cesti 1. maja št. 80  
(Vir: Lasten)*

Pri stanovanjski hiši na Cesti 1. maja številka 95a poteka cesta v daljši ravnini, ki je v slabem stanju, na obeh straneh ceste pa poteka neurejena bankina ter ni urejenih



površin za pešce, javne razsvetljave, kolesarskih stez. Na desni strani pa se, gledano v smeri Slovenskega Javornika, nahajajo ob cesti vrtički, vrtno lope, garaže in parkirana vozila, kar še dodatno poslabšuje varnost otrok, ki po tej poti hodijo v OŠ Prežihovega Voranca, kar prikazuje spodnja slika.



*Slika 10: Kritična točka na Cesti 1. maja št. 95a  
(Vir: Lasten)*

Kljub tem kritičnim točkam, ki obstajajo na poteh do šole, smo lahko zadovoljni s tem, da v obdobju zadnjih devet let ni prišlo do prometnih nesreč, v katerih bi bili udeleženi otroci.

Da bi dosegli optimalno prometno varnost otrok na poteh, ki vodijo do OŠ Prežihovega Voranca Jesenice, bo potrebno postoriti še marsikaj. To pa seveda ni odvisno samo od odgovornih v šoli, staršev otrok, Policije, temveč tudi drugih institucij na območju Jesenic. Vsekakor pa ima pri tem velik vpliv tudi občina Jesenice.

Ena izmed možnih rešitev kritičnih točk na Cesti 1. maja je tudi ta, da bi občina od lastnikov zemljišč odkupila del zemlje, da bi lahko na novo zgradili oziroma obnovili cestno infrastrukturo ter ob tem na novo uredili površine oziroma hodnike za pešce.

## 5.1 UGOTOVITVE IN REZULTATI ANKETE

Anketo smo opravili med 130 starši učencev I. triade devetletke, torej med starši otrok oziroma učencev, ki obiskujejo OŠ Prežihovega Voranca od 1. razreda do vključno 3. Razreda, in med 10 učitelji, ki poučujejo te razrede.

### 5.1.1 Metoda

Na OŠ Prežihovega Voranca smo v mesecu juniju leta 2012 izvedeli raziskavo, v katero smo vključili:

- starše učencev I. triade devetletke,
- učitelje I. triade, vključno z mentorjem, ki je zadolžen za prometno vzgojo.

V raziskavi smo želeli ugotoviti mnenje staršev tistih otrok, ki obiskujejo OŠ Prežihovega Voranca, in njihovih učiteljev, vključno z mentorjem za prometno vzgojo. Konkretno nas je zanimalo, na kakšen način njihovi otroci oziroma učenci prihajajo v šolo, koliko so varne šolske poti, po katerih hodijo njihovi otroci oziroma učenci v šolo, koliko se s svojimi otroki oziroma učenci sploh pogovarjajo o varnosti v cestnem prometu. Povprašali smo jih, kje so po njihovem mnenju največje težave na varnih šolskih poteh in kako bi se jih po njihovem mnenju dalo odpraviti. V ta namen smo izdelali anketni vprašalnik ter ga razdelili med starše in učitelje otrok oziroma učence, ki obiskujejo I. triado devetletke.

### 5.1.2 Vzorec

Vprašalnik smo razdelili med starše otrok oziroma učencev ter med učitelje, vključno z mentorjem za promet I. triade devetletke OŠ Prežihovega Voranca.

Med starše otrok oziroma učencev smo razdelili 130 vprašalnikov in od tega prejeli 130 izpolnjenih, kar predstavlja 100 % . 10 vprašalnikov smo razdelili med učitelje in od tega prejeli deset izpolnjenih vprašalnikov, kar tudi predstavlja 100 %.

Med anketiranimi starši otrok jih je v vprašalniku 61 odgovorilo, da je njihov otrok deček oziroma učenec, medtem ko jih je 69 odgovorilo, da je njihov otrok deklica oziroma učenka, ki obiskuje I. triado devetletke OŠ Prežihovega Voranca. Med anketiranimi učitelji pa je na vprašalnik odgovorilo 9 učiteljic in 1 učitelj, ki poučujejo otroke oziroma učence I. triade devetletke OŠ Prežihovega Voranca.

### 5.1.3 Opis postopka

V raziskavo smo vključili starše otrok oziroma učencev, ki obiskujejo I. triado devetletke OŠ Prežihovega Voranca, in učitelje, vključno z mentorjem za promet, ki

poučujejo otroke oziroma učence I. triade OŠ Prežihovega Voranca. Po predhodnem dogovoru in pridobljenem soglasju ravnatelja šole, ki se je strinjal z izvedbo raziskave, smo vprašalnike osebno dostavili in jih izročili ravnatelju. Ob tem smo ravnatelja ustno zaprosili za pomoč pri izvedbi raziskave, in sicer za razdelitev vprašalnikov vsem sodelujočim staršem otrok oziroma učencem, le-te so razredniki razredov I. triade devetletke razdelili svojim učencem in seznanili njihove starše. Učiteljem I. triade devetletke pa je vprašalnike razdelila tajnica ravnatelja. Ob tem smo jih seznanili tudi z namenom in ciljem raziskave.

Za izpolnitev vprašalnikov so imeli starši otrok oziroma učencev in učitelji na razpolago 14 dni. Vprašalnike so starši preko svojih otrok oziroma učencev in učiteljev oddali v tajništvo OŠ Prežihovega Voranca, kjer smo jih nato osebno prevzeli.

Anketiranci so bili pisno seznanjeni z namenom in ciljem raziskave ter zagotovljenim kriterijem anonimnosti in prostovoljne udeležbe v raziskavi.

Za obdelavo podatkov je bil uporabljen računalniški program Microsoft Excel ter SPSS for Windows.

#### **5.1.4 Rezultati**

Rezultate raziskave bomo predstavili v obliki tabel in grafov v dveh delih. V prvem delu bomo predstavili ugotovitve raziskave, ki so jih navedli starši otrok oziroma učencev, ki obiskujejo I. triado devetletke OŠ Prežihovega Voranca (v nadaljevanju anketiranci otrok), v drugem delu pa ugotovitve raziskave, ki so jih navedli učitelji in mentor za prometno vzgojo, ki poučujejo v I. triadi devetletke OŠ Prežihovega Voranca.

#### **5.1.5 Ugotovitve raziskave staršev otrok I. triade devetletke**

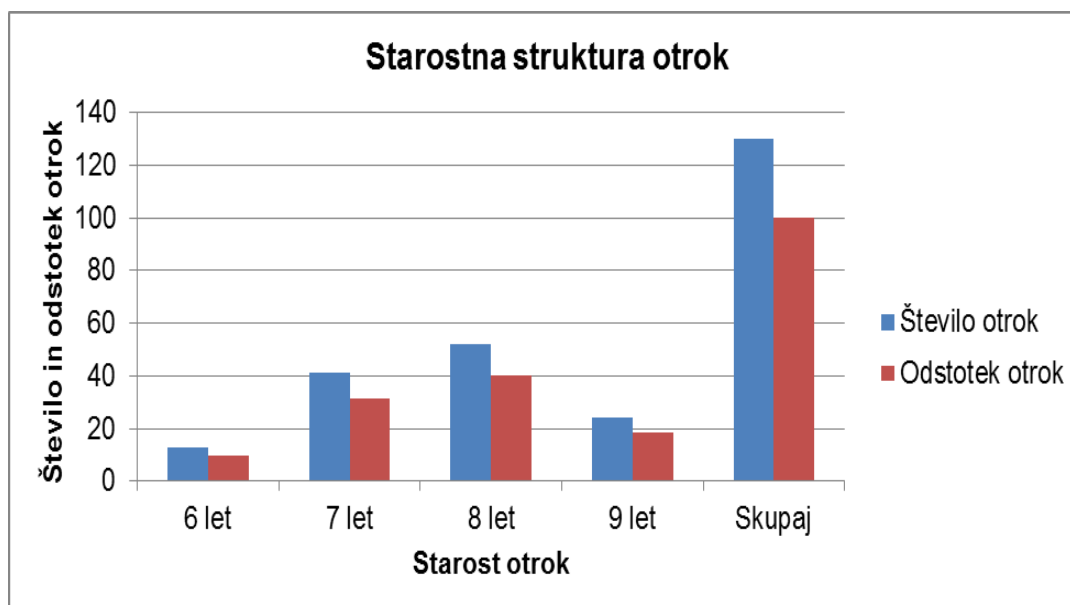
S tabelami in grafi ter opisom le-teh bomo predstavili ugotovitve raziskave iz anketnih vprašalnikov, ki so bili posredovani anketirancem otrok.

V vzorec smo zajeli 130 anketirancev otrok oziroma učencev, ki obiskujejo I. triado devetletke, in jih povprašali po spolu njihovih otrok oziroma učencev. Pri tem je bilo ugotovljeno, da je 61 dečkov oziroma učencev, kar predstavlja 46,9 % anketirancev otrok, in 69 deklic oziroma učenk, kar predstavlja 53,1 % anketirancev otrok. Konkretni podatki so navedeni v spodnji tabeli.

Spol	Število otrok	Odstotek
Deček	61	46,9
Deklica	69	53,1
Skupaj	130	100

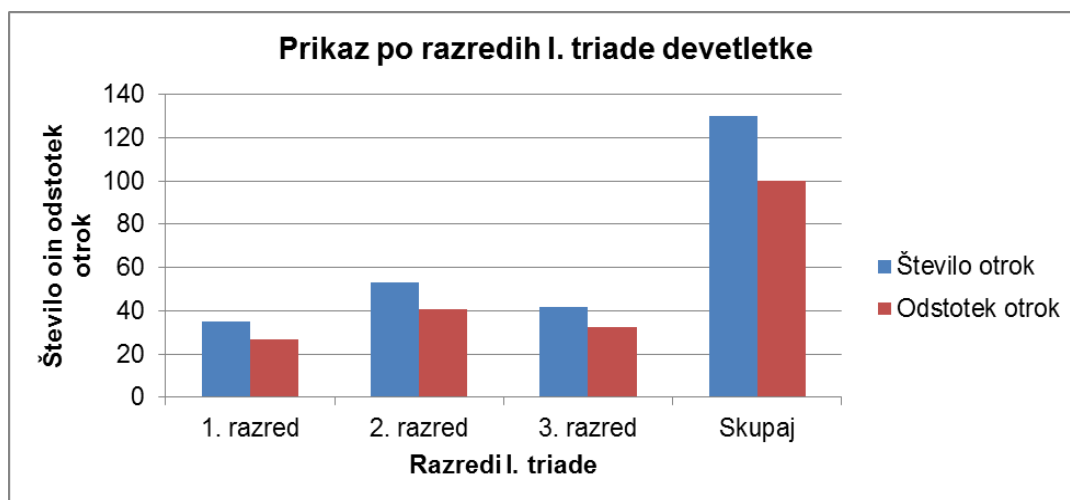
*Tabela 5: Otroci, prikazani po spolu  
(Vir: Lasten)*

V nadaljevanju nas je zanimala starost otrok oziroma učencev, ki obiskujejo I. triado devetletke. Ugotovljeno je bilo, da je 13 otrok oziroma učencev starih 6 let, kar predstavlja 10 % anketirancev otrok, 41 otrok oziroma učencev starih 7 let, kar predstavlja 31,5 % anketirancev otrok, 52 otrok oziroma učencev starih 8 let, kar predstavlja 40 % anketirancev otrok in 24 otrok oziroma učencev starih 9 let, kar predstavlja 18,5 % anketirancev otrok. Podatki so razvidni iz spodnjega grafa.



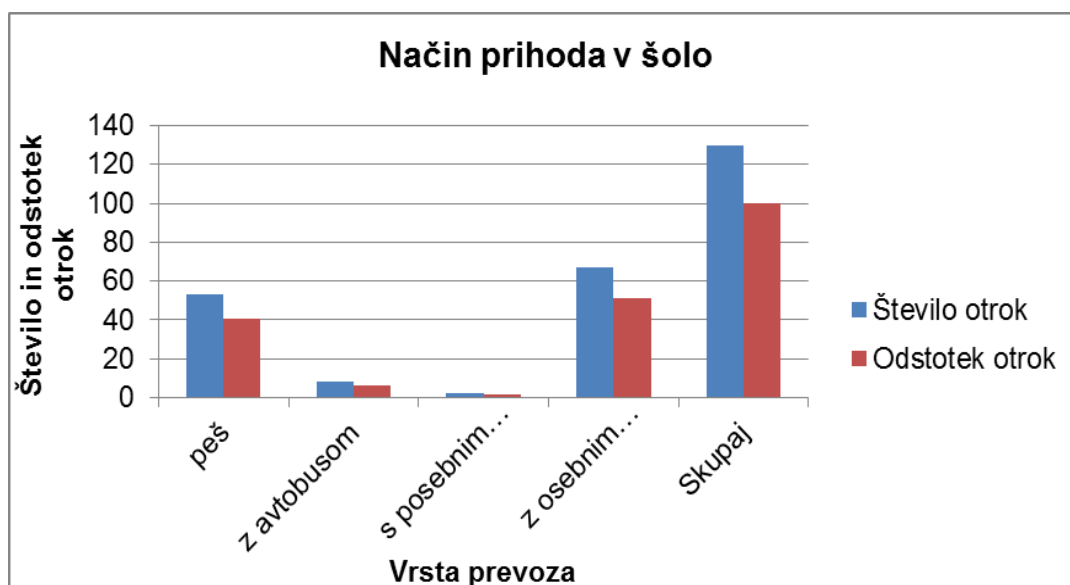
*Graf 1: Starostna struktura otrok  
(Vir: Lasten)*

Sledi opis in prikaz, koliko otrok oziroma učencev anketirancev otrok obiskuje posamezni razred v I. triadi devetletke. Ugotovljeno je bilo, da je bilo iz 1. razreda vključenih v anketo 35 otrok oziroma učencev, kar predstavlja 26,9 % anketirancev otrok, iz 2. razreda je bilo vključenih 53 otrok oziroma učencev, kar predstavlja 40,8 % anketirancev otrok, in iz 3. razreda je 42 otrok oziroma učencev, kar predstavlja 32,3 % anketirancev otrok. Konkretni podatki so razvidni iz spodnjega grafa.



Graf 2: Prikaz po razredih I. triade devetletke  
(Vir: Lasten)

Zanimalo nas je tudi, na kakšen način otroci oziroma učenci najpogosteje prihajajo v šolo. Ugotovljeno je bilo, da peš prihaja 53 otrok oziroma učencev, kar predstavlja 40,8 % anketirancev otrok, z javnim prevoznim sredstvom (avtobusom) prihaja 8 otrok oziroma učencev, kar predstavlja 6,2 % anketirancev otrok, s posebnim šolskim avtobusom prihajata 2 otroka oziroma učenca, kar predstavlja 1,5 % anketirancev otrok in z osebnim avtomobilom 67 otrok oziroma učencev, kar predstavlja 51,5 % anketirancev otrok. Podatki so razvidni iz spodnjega grafa.



Graf 3: Način prihoda v šolo  
(Vir: Lasten)

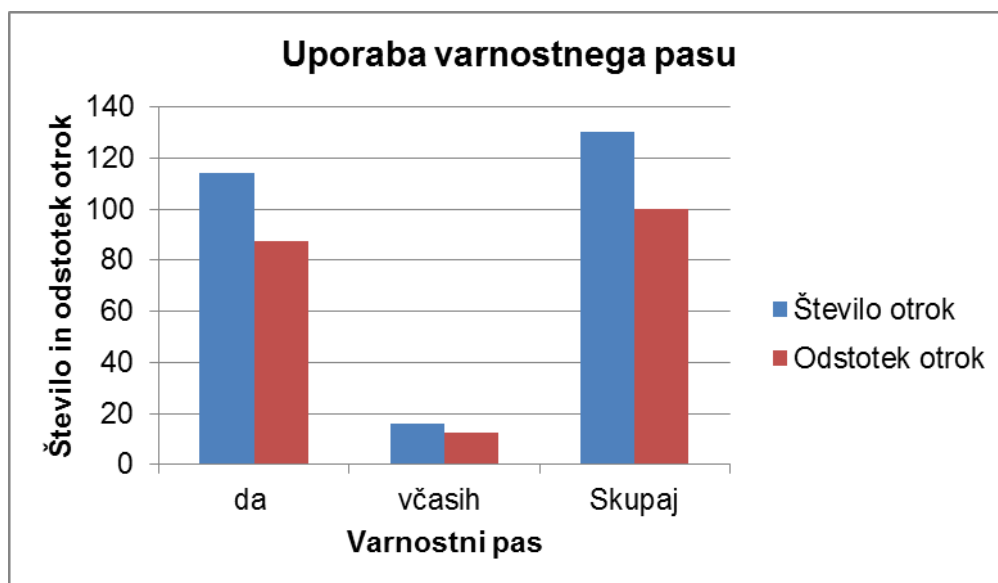
Sledilo je tudi vprašanje anketirancev otrok, zakaj so se odločili za tak način prihoda svojih otrok oziroma učencev v šolo. Ugotovljeno je bilo, da se je 25 anketirancev otrok odločilo za takšen način prihoda v šolo iz razloga, ker je to zanje



najlažji način, kar predstavlja 19,2 % anketirancev otrok, 41 anketirancev otrok se je odločilo za takšen način prihoda v šolo zaradi razdalje do šole (blizu), kar predstavlja 31,5 % anketirancev otrok, 9 anketirancev otrok se je odločilo za takšen način prihoda v šolo zaradi razdalje do šole (daleč), kar predstavlja 6,9 % anketirancev otrok, 6 anketirancev otrok se je odločilo za takšen prihod v šolo zaradi tega, ker je to zanje najcenejši način, kar predstavlja 4,6 % anketirancev otrok, 5 anketirancev otrok se je odločilo za takšen način prihoda v šolo, ker menijo, da je premalo površin za pešce, kar predstavlja 3,8 % anketirancev otrok, 19 anketirancev se je odločilo za takšen način prihoda v šolo zaradi osebne varnosti svojih otrok, kar predstavlja 14,6 % anketirancev otrok, 3 anketiranci otrok so se odločili za takšen način prihoda v šolo, ker ni organiziranega prevoza otrok, kar predstavlja 2,3 % anketirancev otrok, 7 anketirancev otrok se je odločilo za takšen način prihoda v šolo iz drugih razlogov (ker hodi otrok oziroma učenec v 1. razred in potrebuje spremstvo staršev, ker imajo še drugega otroka, ki ga morajo peljati v vrtec na drugi konec mesta, ker spotoma, ko gredo starši v službo, oddajo otroka v šolo, ker je prihod avtobusa pred šolo oziroma na zadnjo postajo prepozen in bi otroci oziroma učenci zamudili pouk), kar predstavlja 5,4 % anketirancev otrok, 15 anketirancev otrok pa se je odločilo za različne načine prihoda svojih otrok oziroma učencev v šolo, kar predstavlja 11,5 % anketirancev otrok.

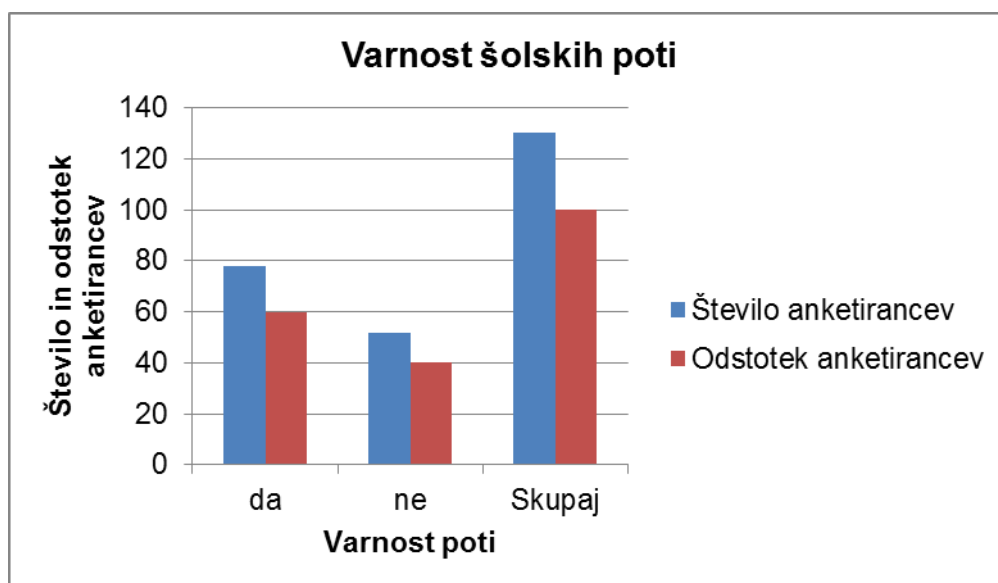
V raziskavi so sledila še vprašanja, ki so se nanašala na varnost. Zanimalo nas je, koliko otrok oziroma učencev uporablja varnostni pas, če se pripeljejo v šolo z avtomobilom, ali so poti do šole dovolj varne, če so prehodi za pešce in kolesarske steze, ki so na poti do šole, dovolj urejeni in označeni z ustrezno prometno signalizacijo, ali je na šoli poskrbljeno za vzgojo otrok oziroma učencev glede varnosti v cestnem prometu, ali se starši kdaj pogovarjajo s svojimi otroki oziroma učenci o varnosti v cestnem prometu in če so ga kdaj spremljali na poti v šolo.

Varnostni pas v osebem avtomobilu, ko starši pripeljejo otroke oziroma učence v šolo, uporablja 114 otrok oziroma učencev, kar predstavlja 87,7 % anketirancev otrok, 16 otrok oziroma učencev le včasih, kar predstavlja 12,3 % anketirancev otrok. Konkretni podatki so razvidni iz spodnjega grafa.



*Graf 4: Uporaba varnostnega pasu  
(Vir: Lasten)*

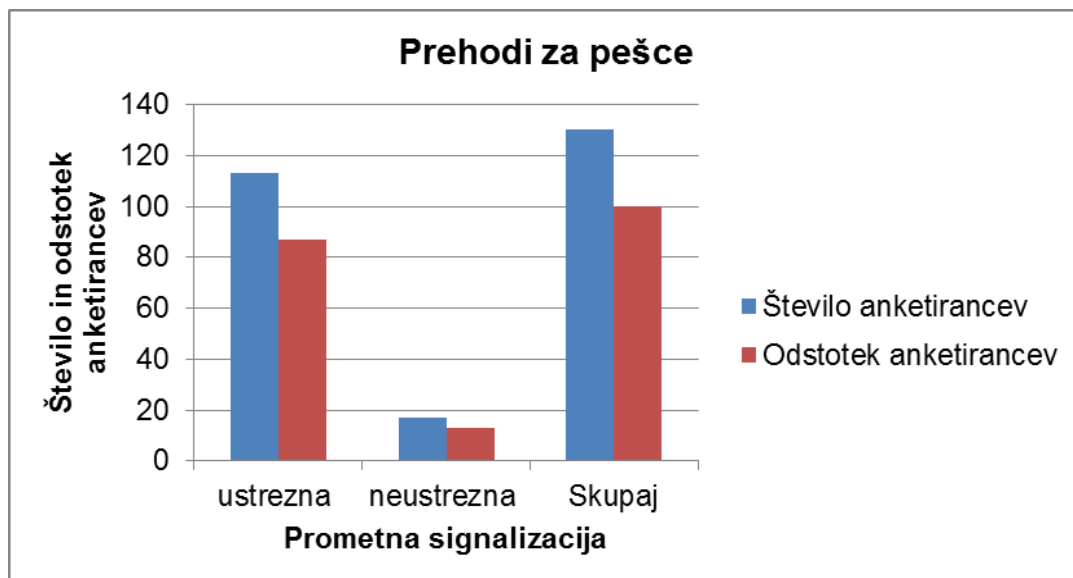
Iz spodnjega grafa je razvidno, da 78 anketirancev otrok oziroma učencev meni, da so šolske poti, po katerih hodijo njihovi otroci oziroma učenci v šolo in iz nje, dovolj varne, kar predstavlja 60 % anketirancev otrok, 52 staršev pa meni, da šolske poti niso dovolj varne, kar predstavlja 40 % anketirancev otrok.



*Graf 5: Varnost šolskih poti  
(Vir: Lasten)*

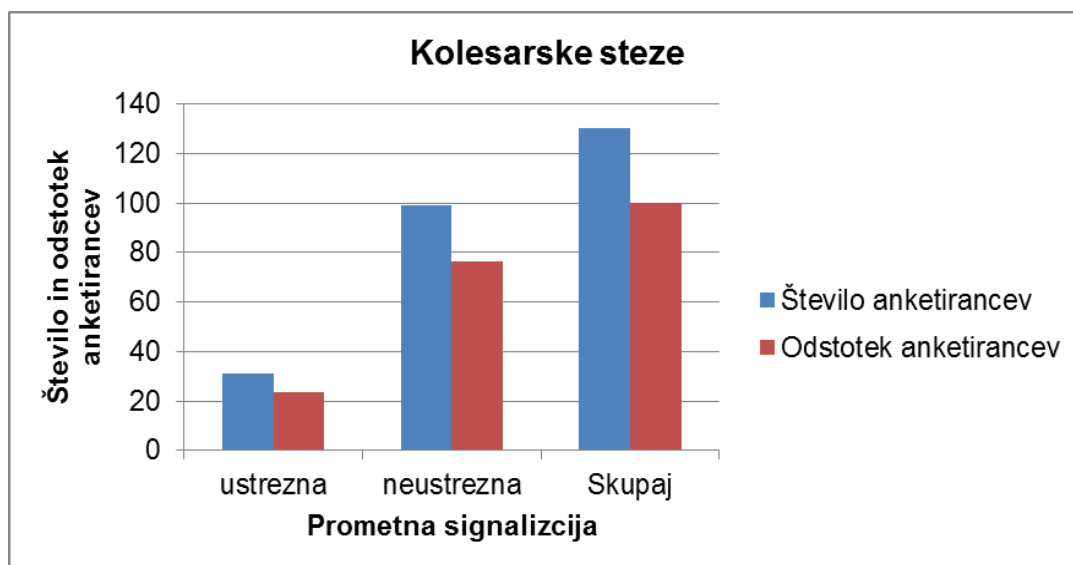
Naslednji graf prikazuje, da 113 anketirancev otrok oziroma učencev meni, da so prehodi za pešce, ki jih morajo njihovi otroci oziroma učenci prečkati, da prispejo do šole, ustrezno označeni (zebre, semaforji, prometni znaki), kar predstavlja 86,9 % anketirancev otrok, 17 anketirancev otrok pa je mnenja, da so prehodi za pešce, ki

morajo njihovi otroci oziroma učenci prečkati, da prispejo do šole, neustrezno označeni (zebre, semaforji, prometni znaki), kar predstavlja 13,1 % anketirancev otrok.



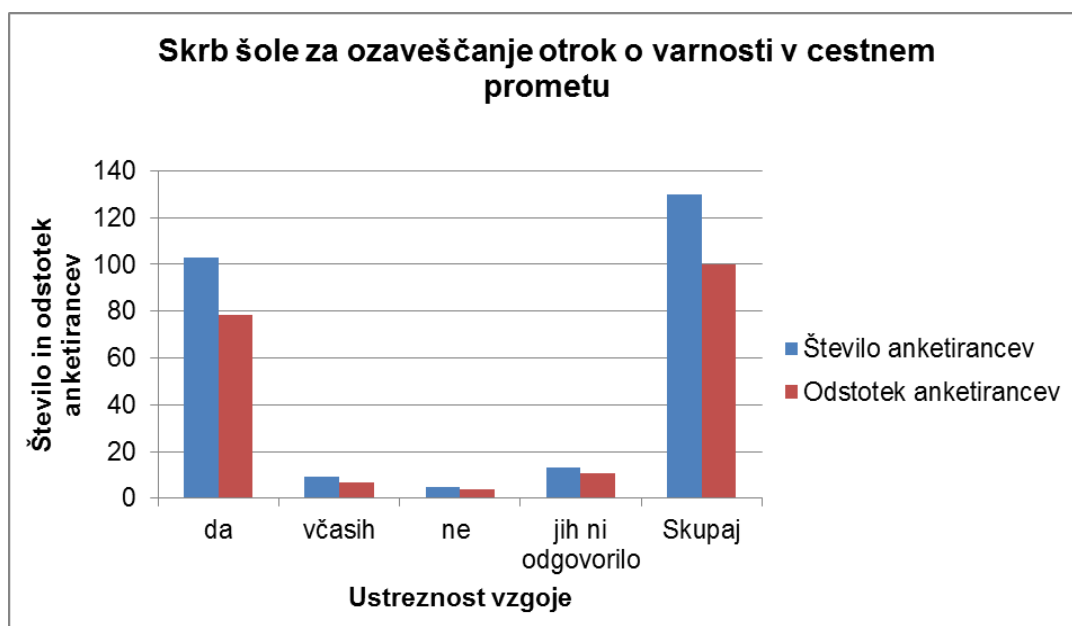
Graf 6: Prehodi za pešce  
(Vir: Lasten)

Za kolesarske steze do šole 31 anketirancev otrok meni, da so te urejene in označene z ustrezno prometno signalizacijo, kar predstavlja 23,8 % anketirancev otrok, 99 anketirancev otrok pa je mnenja, da so kolesarske steze neurejene in z neustrezno prometno signalizacijo, kar predstavlja 76,2 % anketirancev otrok. Konkretni podatki so razvidni iz spodnjega grafa.



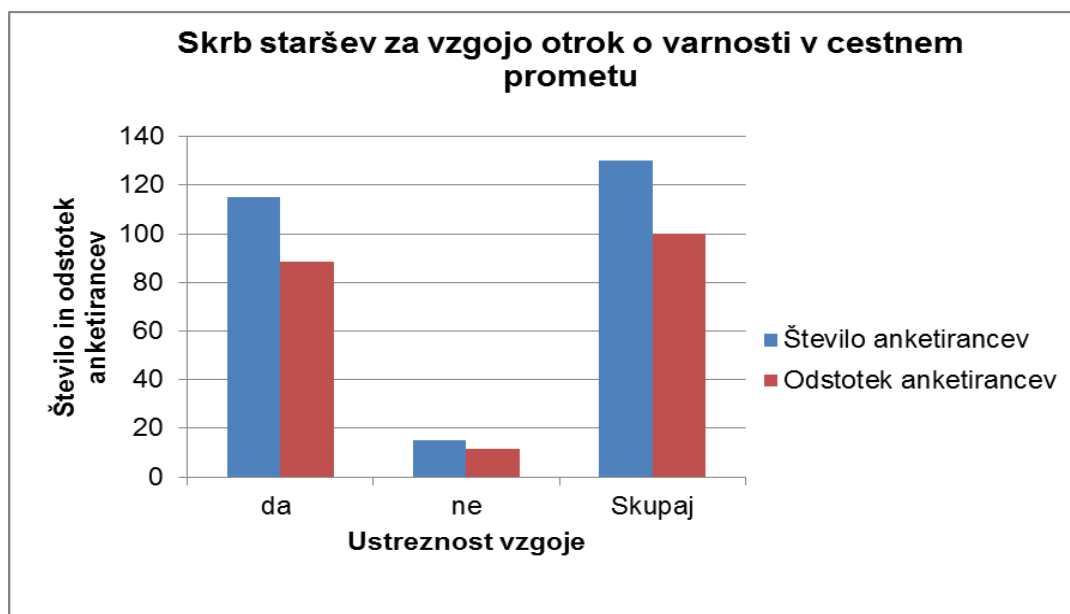
Graf 7: Kolesarske steze  
(Vir: Lasten)

Velika večina anketirancev otrok (103) meni, da na OŠ Prežihovega Voranca učitelji dobro skrbijo za ozaveščenost in vzgojo otrok oziroma učencev glede varnosti v cestnem prometu, kar predstavlja 78,6 % anketirancev otrok, 9 anketirancev otrok je mnenja, da za to poskrbijo le občasno, kar predstavlja 6,9 % anketirancev otrok, medtem ko jih je 5 mnenja, da za ozaveščenost in vzgojo otrok oziroma učencev glede varnosti v cestnem prometu ne poskrbijo dovolj dobro, kar predstavlja 3,8 % anketirancev otrok. Manjše število anketirancev otrok (13) pa na to vprašanje v anketi ni želelo podati svojega mnenja, kar predstavlja 10,7 % anketirancev otrok. Ugotovitve so prikazane v spodnjem grafu.



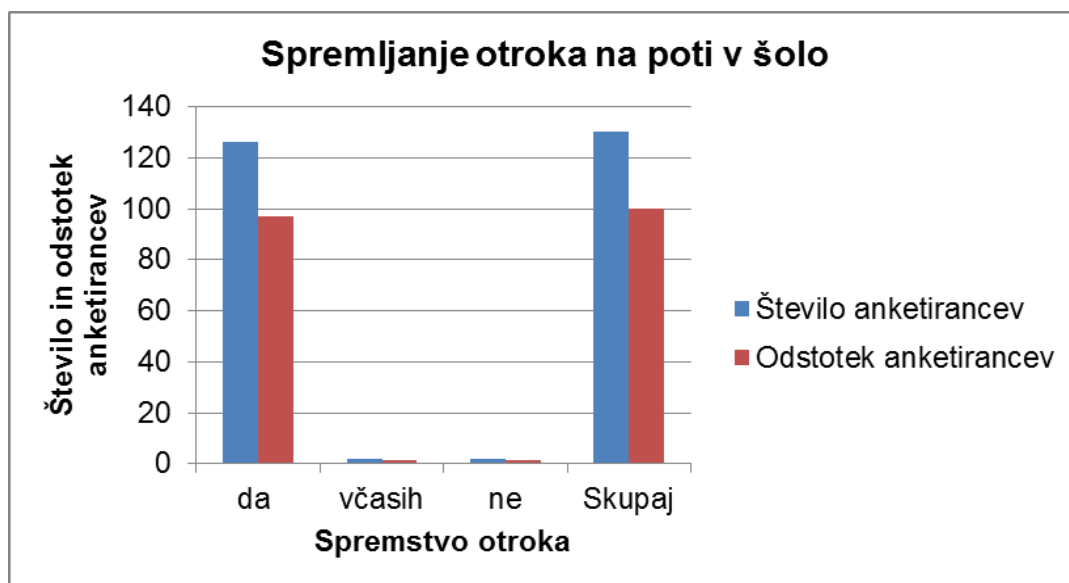
*Graf 8: Skrb šole za ozaveščanje otrok o varnosti v cestnem prometu  
(Vir: Lasten)*

Ugotovili smo, da se velika večina anketirancev (115) s svojimi otroki oziroma učenci pogovarja o prometni varnosti v cestnem prometu, kar predstavlja 88,5 % anketirancev otrok, 15 anketirancev otrok pa trdi, da se s svojimi otroki oziroma učenci ne pogovarjajo o prometni varnosti v cestnem prometu, kar predstavlja 11,5 % anketirancev otrok. Konkretni podatki so razvidni iz spodnjega grafa.



*Graf 9: Skrb staršev za vzgojo otrok o varnosti v cestnem prometu  
(Vir: Lasten)*

Prav tako smo ugotovili, da je velika večina (126) anketirancev otrok svojega otroka oziroma učenca pospremila na poti v šolo in mu pokazala oziroma ga opozorila na mesta, kjer mora biti še posebej pozoren, da ne bi postal žrtev prometne nesreče, kar predstavlja 96,9 % anketirancev otrok, 2 anketiranca otrok sta svojega otroka oziroma učenca včasih pospremila na poti v šolo in mu pokazala oziroma ga opozorila na mesta, kjer mora biti še posebej pozoren, da ne bi postal žrtev prometne nesreče, kar predstavlja 1,5 % anketirancev otrok, in 2 anketiranca otrok svojega otroka oziroma učenca nista nikoli pospremila na poti v šolo, da bi mu pokazala oziroma ga opozorila na mesta, kjer mora biti še posebej previden, da ne bi postal žrtev prometne nesreče, kar predstavlja 1,5 % anketirancev otrok. Konkretni podatki so prikazani na spodnjem grafu.



Graf 10: Spremljanje otroka na poti v šolo  
(Vir: Lasten)

Ugotovili smo, da je svoje mnenje glede varnih šolskih poti, kje so po njihovem mnenju največje težave ter kako se bi jih dalo odpraviti, podala več kot polovica anketirancev otrok (86), kar predstavlja 66,2 % anketirancev otrok, 44 anketirancev otrok pa ni podalo svojega mnenja glede varnih šolskih poti, kar predstavlja 33,8 % anketirancev otrok. Podatki pa so razvidni iz spodnje tabele.

Podali mnenje glede varnih šolskih poti	Število anketirancev	Odstotek
DA	86	66,2
NE	44	33,8
Skupaj	130	100

Tabela 6: Mnenja staršev glede varnih šolskih poti  
(Vir: Lasten)

Največ anketirancev otrok, ki so podali svoja mnenja, so za izboljšanje varnosti na varnih šolskih poteh navedli, da bi bilo na določenih mestih potrebno urediti še kakšen prehod za pešce, izboljšati obstoječe pločnike na določenih mestih, ponekod je potrebno urediti oziroma narediti kolesarske steze, potrebna bi bila večja prisotnost policistov pred šolo ob prihodu otrok oziroma učencev v šolo, boljše avtobusne povezane iz določenih predelov, od koder se vozijo otroci oziroma učenci v šolo z javnim prevozom. Na mestih, kjer so ozke poti, bi bilo potrebno promet umiriti in postaviti več cestnih ovir (grbine oziroma ležeče policaje). Največjo nevarnost in težave na teh poteh pa za njihove otroke oziroma učence predstavljajo vozniki, ki ne upoštevajo omejitev hitrosti na teh poteh, parkiranje vozil na pločnikih in avtobusni postaji pred šolo, prečkanje železniške proge pri trgovini Tuš, kot tudi

avtomatska zapornica pred šolo, kjer je locirano parkirišče za zaposlene in predstavlja nevarnost, ker je ob zapornici premalo prostora za varen prehod.

### 5.1.6 Ugotovitve raziskave učiteljev in mentorja za promet, ki poučujejo otroke v I. triadi devetletke

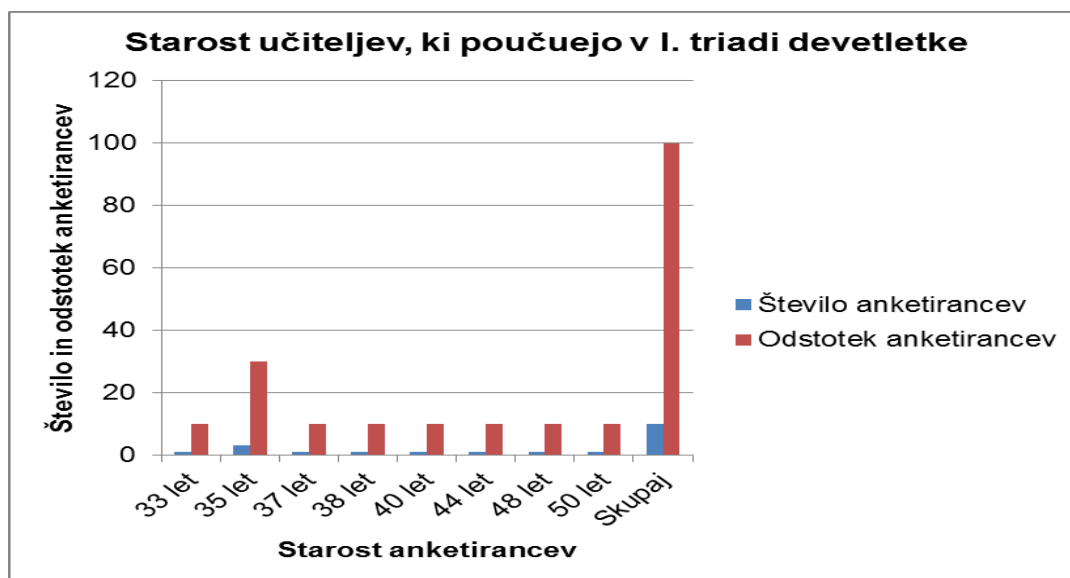
V nadaljevanju bomo s tabelami in grafi ter opisom le-teh predstavili ugotovitve raziskave iz anketnih vprašalnikov, ki so bili posredovani učiteljem in mentorju za promet, ki poučujejo otroke oziroma učence v I. triadi devetletke OŠ Prežihovega Voranca (v nadaljevanju anketiranci).

V vzorec smo zajeli 10 anketirancev in jih povprašali po spolu. Pri tem je bilo ugotovljeno, da je 1 anketirani moškega spola, kar predstavlja 10 % anketirancev, in 9 ženskega spola, kar predstavlja 90 % anketirancev. Navedeni podatki so razvidni iz spodnje tabele.

Spol	Število anketirancev	Odstotek
Moški	1	10
Ženski	9	90
Skupaj	10	100

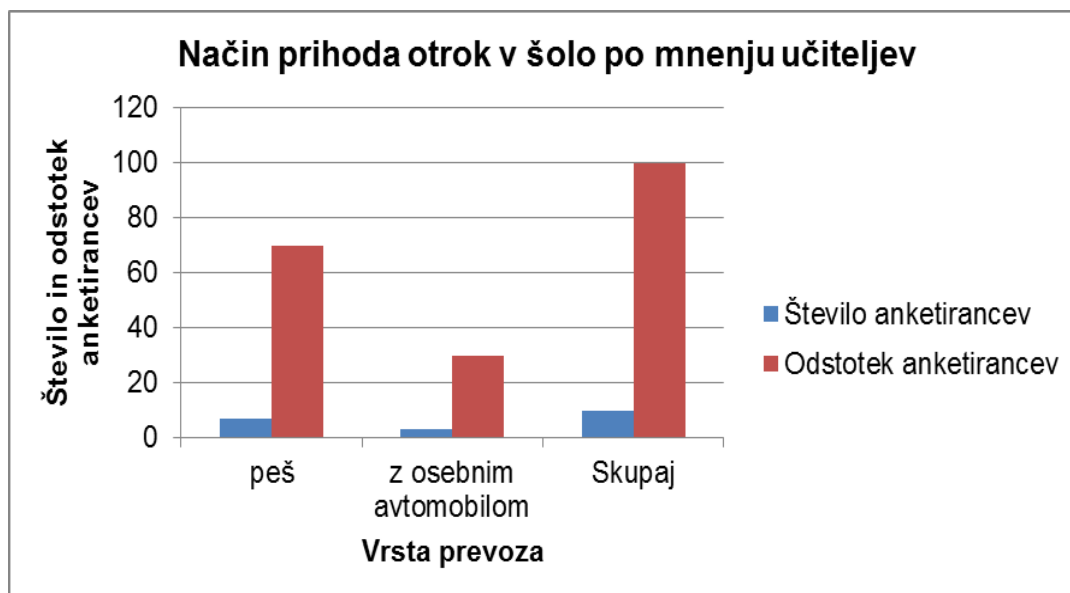
*Tabela 7: Učitelji, predstavljeni po spolu  
(Vir. Lasten)*

Med drugim nas je zanimala tudi starost anketirancev. Ugotovili smo, da je 1 anketirani star 33 let, kar predstavlja 10 % anketirancev, 3 anketirani so stari 35 let, kar predstavlja 30 % anketirancev, 1 anketirani je star 37 let, kar predstavlja 10 % anketirancev, 1 anketirani je star 38 let, kar predstavlja 10 % anketirancev, 1 anketirani je star 40 let, kar predstavlja 10 % anketirancev, 1 anketirani je star 44 let, kar predstavlja 10 % anketirancev, 1 anketirani je star 48 let, kar predstavlja 10 % anketirancev, in 1 anketirani je star 50 let, kar predstavlja 10 % anketirancev. Pridobljeni podatki so razvidni iz spodnjega grafa.



Graf 11: Starost učiteljev, ki poučujejo v I. triadi devetletke  
(Vir: Lasten)

Večina anketirancev (7) je mnenja, da otroci oziroma učenci najpogosteje prihajajo v šolo peš, kar predstavlja 70 % anketirancev, 3 anketiranci pa menijo, da otroke oziroma učence v šolo pripeljejo starši, kar predstavlja 30 % anketirancev. Podatki so prikazani v spodnjem grafu.



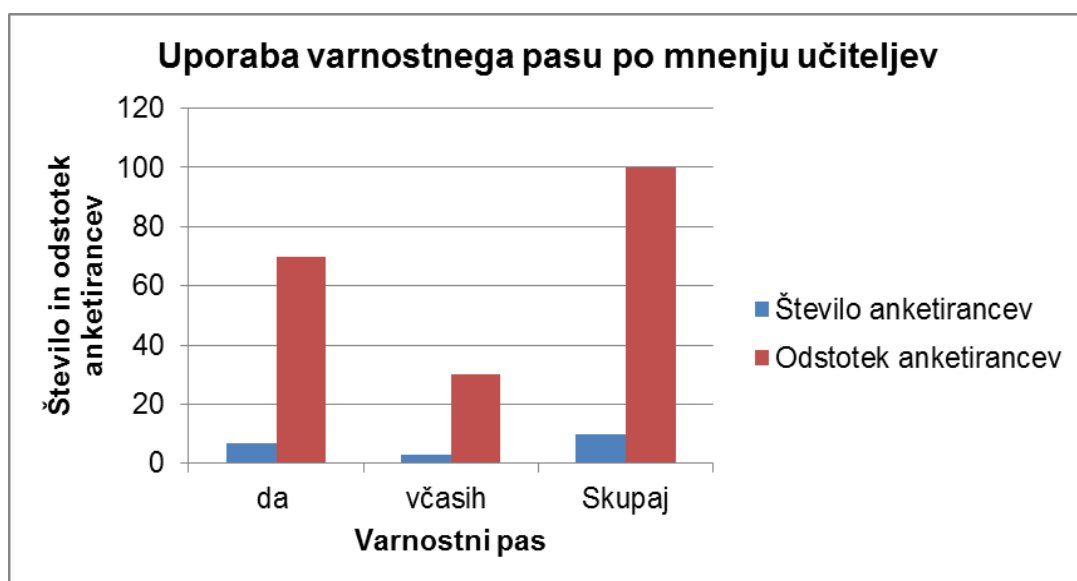
Graf 12: Način prihoda otrok v šolo po mnenju učiteljev  
(Vir: Lasten)

Sledilo je tudi vprašanje, zakaj so se otroci - učenci oziroma njihovi starši odločili za takšen način prihoda svojih otrok oziroma učencev šolo. Iz ankete je bilo ugotovljeno, da sta 2 anketiranca mnenja, da otroci oziroma učenci prihajajo na takšen način, ker je to zanje najlažje, kar predstavlja 20 % anketirancev, 5



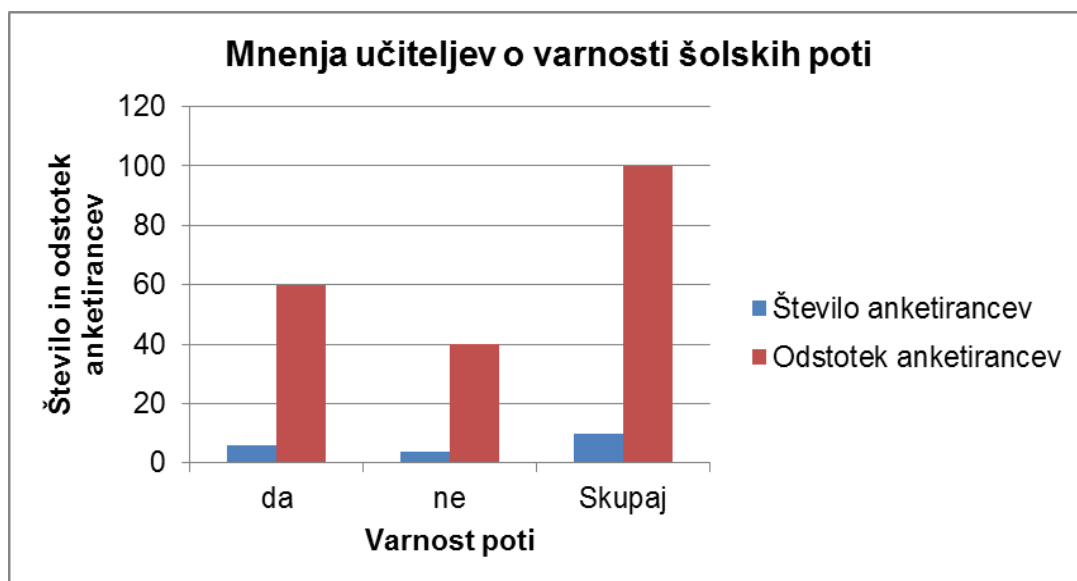
anketirancev je mnenja, da so se odločili za takšen način prihoda v šolo zaradi razdalje do šole (blizu), kar predstavlja 50 % anketirancev, 1 anketiranec je mnenja, da zato ker je to najcenejši način, kar predstavlja 10 % anketirancev, 1 anketiranec je mnenja, da zaradi tega, ker je premalo parkirnih mest, kar predstavlja 10 % anketirancev, 1 anketiranec meni, da prihajajo otroci oziroma učenci v šolo na različne načine, kar predstavlja 10 % anketirancev.

Večina anketirancev (7) je mnenja, da otroci oziroma učenci uporabljajo varnostni pas v osebem vozilu, ko jih v šolo pripeljejo starši, kar predstavlja 70 % anketirancev, 3 anketiranci so mnenja, da le včasih uporabljajo varnostni pas, kar predstavlja 30 % anketirancev. Navedeni podatki so razvidni iz spodnjega grafa.



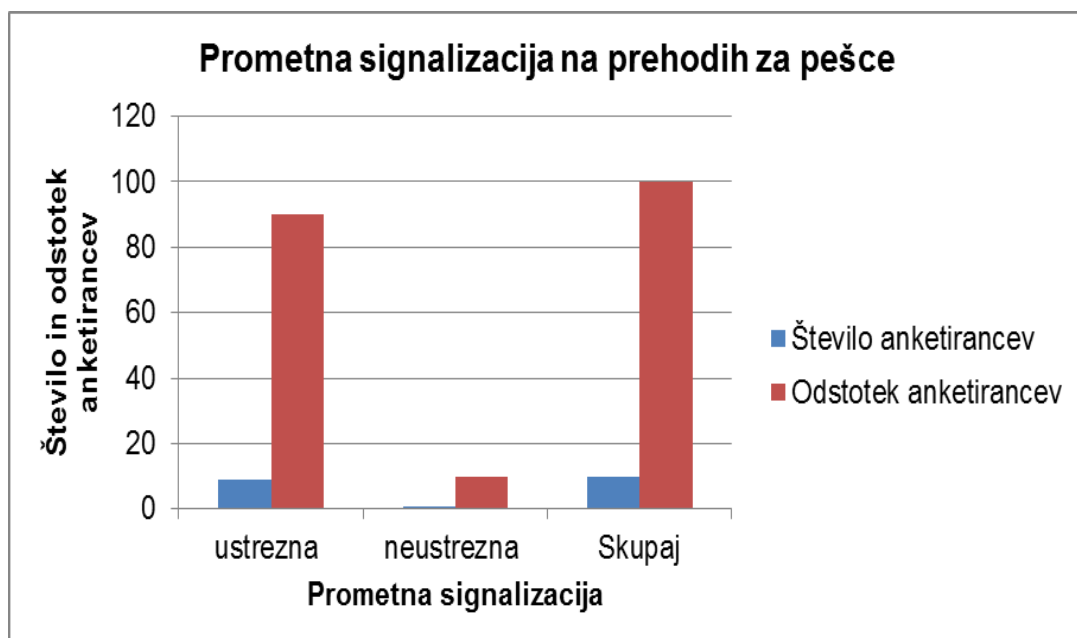
Graf 13: Uporaba varnostnega pasu po mnenju učiteljev  
(Vir: Lasten)

Več kot polovica anketirancev (6) je o varnosti šolskih poti, ki vodijo do šole, v anketi navedla, da so šolske poti dovolj varne, kar predstavlja 60 % anketirancev, 4 anketiranci so mnenja, da šolske poti niso dovolj varne, kar predstavlja 40 % anketirancev. Podatki so razvidni v spodnjem grafu.



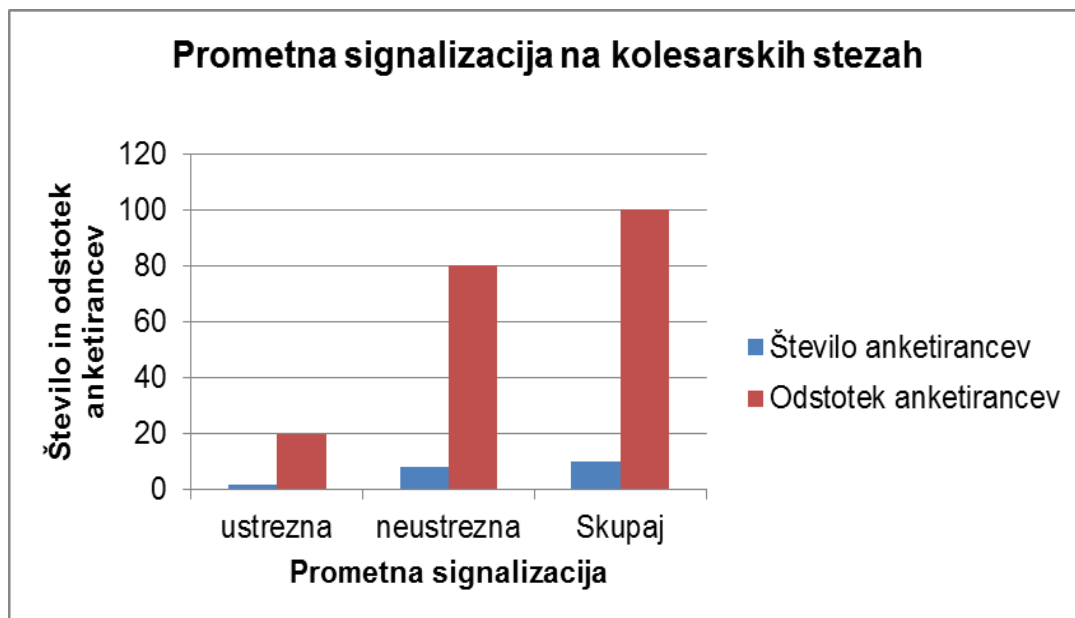
*Graf 14: Mnenja učiteljev o varnosti šolskih poti  
(Vir: Lasten)*

Velika večina anketirancev (9) je o varnosti prehodov za pešce, ki jih morajo njihovi otroci oziroma učenci prečkati, da prispejo do šole, prepričana, da so ustrezno označeni (zebre, semaforji, prometni znaki), kar predstavlja 90 % anketirancev, 1 je mnenja, da so prehodi za pešce, ki jih morajo njihovi otroci oziroma učenci prečkati, da prispejo do šole, neustrezno označeni (zebre, semaforji, prometni znaki), kar predstavlja 10 % anketirancev. Podatki so navedeni v spodnjem grafu.



*Graf 15: Prometna signalizacija na prehodih za pešce  
(Vir: Lasten)*

V spodnjem grafu so prikazani podatki o varnosti kolesarskih stez, ki vodijo do šole. Manjši del anketirancev (2), meni, da so kolesarske steze do šole urejene in označene z ustrežno prometno signalizacijo, kar predstavlja 20 % anketirancev, 8 jih je v anketi navedlo, da so kolesarske steze neurejene in z neustrezno prometno signalizacijo, kar predstavlja 80 % anketirancev.



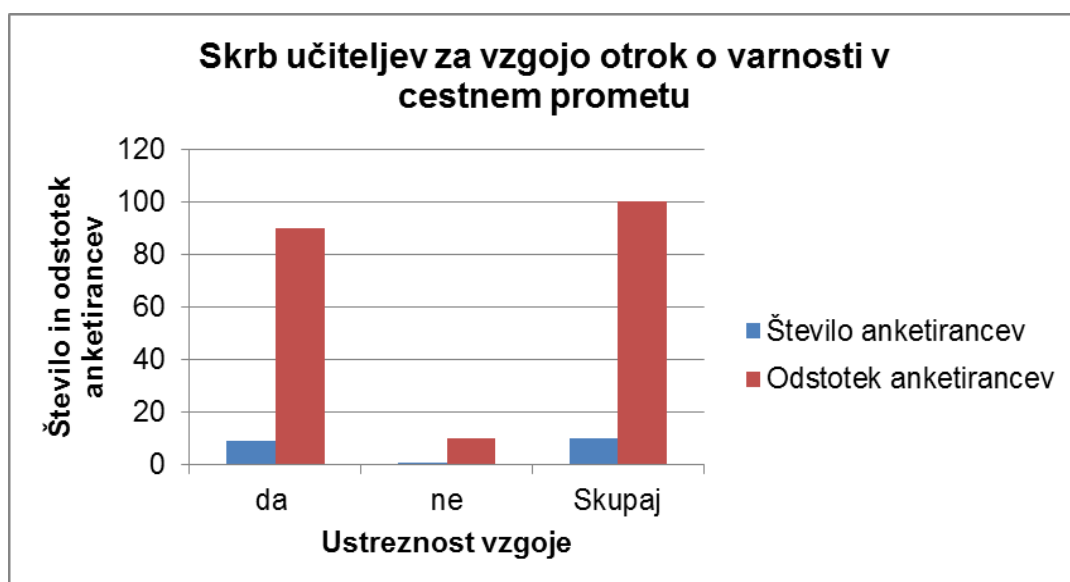
Graf 16: Prometna signalizacija na kolesarskih poteh  
(Vir: Lasten)

Med drugim nas je zanimalo mnenje anketirancev o ozaveščenosti in vzgoji otrok oziroma učencev glede varnosti v cestnem prometu na njihovi šoli. Velika večina anketirancev (8) je mnenja, da na šoli dovolj dobro poskrbijo za ozaveščenost in vzgojo otrok oziroma učencev o varnosti v cestnem prometu, kar predstavlja 80 % anketirancev, 1 anketiranec je mnenja, da na šoli premalo poskrbijo za ozaveščenost in vzgojo za varnost v cestnem prometu, kar predstavlja 10 % anketirancev, in eden na to vprašanje v anketi ni želel podati svojega mnenja, kar predstavlja 10 % anketirancev. V spodnjem grafu smo prikazali podatke.



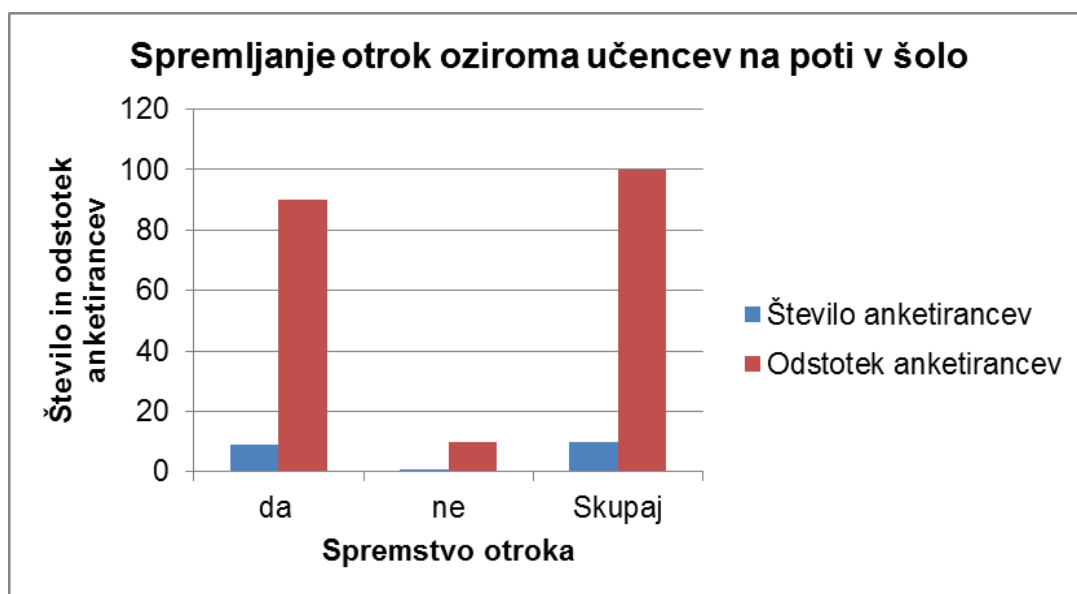
Graf 17: Skrb šole za ozaveščanje otrok o varnosti v cestnem prometu  
(Vir: Lasten)

Zanimalo nas je tudi mnenje anketirancev, če se v šoli pri pouku z otroki oziroma učenci pogovarjajo o prometni varnosti v cestnem prometu. Velika večina anketirancev (9) zagotavlja, da se z otroki oziroma učenci pri pouku pogovarja o prometni varnosti v cestnem prometu, kar predstavlja 90 % anketirancev, 1 anketiranec je dejal, da se z otroki oziroma učenci pri pouku ne pogovarja o prometni varnosti v cestnem prometu, kar predstavlja 10 % anketirancev. Podatke si lahko ogledamo v spodnjem grafu.



Graf 18: Skrb učiteljev za vzgojo otrok o varnosti v cestnem prometu  
(Vir: Lasten)

Anketiranci so v anketi na vprašanje, če so kdaj na poti v šolo spremljali svoje otroke oziroma učence, odgovorili z veliko večino (9), da so jih pospremili na poti v šolo in jim pokazali ter jih opozorili na mesta, kjer morajo biti še posebej pozorni, da ne bi postali žrtve prometnih nesreč, kar predstavlja 90 % anketirancev, eden je navedel, da svojih otrok oziroma učencev ni nikoli pospremil na poti v šolo, da bi jim pokazal ter jih opozoril na mesta, kjer morajo biti še posebej previdni, da ne bi postali žrtve prometnih nesreč, kar predstavlja 10 % anketirancev. Podatki so prikazani v spodnjem grafu.



Graf 19: Spremljanje otrok oziroma učencev na poti v šolo  
(Vir: Lasten)

Anketirance smo za konec zaprosili, da podajo svoje mnenje glede varnih šolskih poti, kje so po njihovem mnenju največje težave ter kako bi se le-te dalo izboljšati oziroma odpraviti. Polovica anketirancev (5) je podala svoje mnenje glede varnih šolskih poti, kar predstavlja 50 % anketirancev, polovica anketirancev (5) ni podala svojega mnenja glede varnih šolskih poti, kar predstavlja 50 % anketirancev. Podatke se lahko ogledamo v spodnji tabeli.

Podali mnenje glede varnih šolskih poti	Število anketirancev	Odstotek
DA	5	50
NE	5	50
Skupaj	10	100

Tabela 8: Mnenje učiteljev glede varnih šolskih poti  
(Vir: Lasten)

Anketiranci, ki so podali svoja mnenja za izboljšanje varnosti na varnih šolskih poteh, so navedli, da bi bilo potrebno otrokom oziroma učencem, ki prihajajo iz bolj

oddaljenih območij zagotoviti vozne karte za prevoz z javnim prevoznim sredstvom (avtobusom), to se nanaša predvsem na območje, kjer so stanovanjski bloki, na naslovu Franceta Prešerna. Ena izmed možnih rešitev bi bila postavitev oziroma prestavitev zapornice s konca dovozne poti k šoli na začetek le-te in vsekakor tudi večja prisotnost policista na avtobusni postaji pred šolo. Največji problem in težavo oziroma nevarnost na teh poteh pa za otroke oziroma učence predstavljajo vozniki, ki ne upoštevajo omejitev hitrosti na teh poteh, parkirajo svoja vozila na pločnikih in avtobusni postaji pred šolo in s tem velikokrat blokirajo celotni promet in ovirajo gibanje pešcev na pločnikih. Je pa težava na posameznih delih šolskih poti tudi pomanjkanje pločnikov oziroma površin, namenjenih za pešce.

## 6 SKLEP

Zagotavljanje varnih šolskih poti je zelo zahteven projekt in je odvisen od mnogih različnih dejavnikov in subjektov. Ko se posamezna šola odloči, da bo izdelala ustrezen načrt varnih šolskih poti, je potrebno k sodelovanju privabiti čim širši krog ljudi iz vrst zaposlenih na šoli, staršev otrok, drugih oseb oziroma institucij, ki se spoznajo na varnost v cestnem prometu (Policija, SPV, ZŠAM, AMD, krajevne skupnosti in občino), rano tako pa je potrebno prisluhniti mnenjem in predlogom otrok oziroma učencem, ki omenjene šolske poti uporabljajo pri vsakodnevnem prihodu v šolo in odhodu iz šole domov.

S tem ko določimo varne šolske poti in poskrbimo, da so pravilno označene s predpisano prometno signalizacijo ter da le-to tudi vsi udeleženci v cestnem prometu na teh poteh v popolnosti upoštevajo, lahko rečemo, da smo izpolnili osnovni cilj. Ta pa je, da se našim otrokom oziroma učencem na poti v šolo in iz nje ne zgodi nič hudega oziroma da niso žrtve prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami ali pa celo v teh prometnih nesrečah izgubijo svoja dragocena življenja.

Ko smo proučili, pregledali potek varnih šolskih poti OŠ Prežihovega Voranca in opravili tudi raziskavo med starši otrok oziroma učencev ter učitelji, vključno z mentorjem, ki skrbi za prometno vzgojo v I. triadi devetletke, to je od 1. do vključno 3. razreda z anketo o varnih šolskih poteh OŠ Prežihovega Voranca Jesenice, smo lahko ugotovili, da je velika večina teh poti lepo in skrbno urejenih ter opremljenih z ustrežno prometno signalizacijo.

Ugotovljene pa so bile tudi pomanjkljivosti na šolski poti, ki poteka po Cesti 1. maja iz smeri Slovenskega Javornika proti OŠ Prežihovega Voranca. Na tem delu lahko rečemo, da je za varnost naših najmlajših oziroma najšibkejših udeležencev v cestnem prometu najslabše poskrbljeno. Poleg tega pa je bilo ugotovljenih še nekaj pomanjkljivosti na šolski poti, ki vodi iz novega naselja na Prešernovi cesti, ki je precej oddaljena od šole in kjer si starši otrok oziroma učencev in učitelji

prizadevajo, da bi se tem otrokom oziroma učencem omogočil prevoz z javnim prevoznim sredstvom (avtobusom). Kot smo lahko ugotovil sami in tudi v raziskavi, največji problem predstavljajo sami starši, ki vozijo svoje otroke oziroma učence v šolo, kjer potem parkirajo in ustavljajo svoja vozila na pločniku oziroma površini, namenjeni za pešce, ter avtobusni postaji, tako da povzročijo blokado prometa in gibanje pešcev.

Ena izmed možnosti, ki se nam zdi izvedljiva, da se odpravijo te črne točke, je ta, da občina skuša pridobiti od lastnikov zemljišč ob omenjeni šolski poti na Cesti 1. maja soglasja za odkup dela njihove zemlje, kjer bi potem lahko zgradili ustrezne površine – hodnike za pešce. Ob hodnikih za pešce pa bi bilo potrebno postaviti tudi javno razsvetljavo.

## LITERATURA IN VIRI

- Breznik, P. (2001). *Varni v cestnem prometu*. Maribor: Primotehna.
- Knol, V. (1967). *Otroci v prometu*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
- Markl, M., Žlender, B. (2003). *Prvi koraki v svetu prometa*. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.
- Mrgole, Anamarija L. (ur.). (2011). *Proroad safety conference 2011. Vloga in pomen diseminacije znanj za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu*. Maribor: Fakulteta za gradbeništvo.
- Supe, A., Sušan, R., Žlender, B. (2002). *Trideset let preventive in vzgoje v cestnem prometu Republike Slovenije*. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije.
- Zabukovec, V. (ur.), Žlender, B., Polič, M., Divjak, M., Markl, M. (2007). *Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu*. Ljubljana: Znanstvenoraziskovalni inštitut Filozofske fakultete Ljubljana.
- Zajc, L. (2010/11). *Varnost v prometu in varstvo pri delu*. Interno gradivo za višjo strokovno šolo, program logistično inženirstvo.
- Zajc, L. (2010). *Predmet Varnost v prometu in varstvo pri delu*. Zapiski predavanj.

### Uporabljeni predpisi:

- Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). Ur. I. RS, št. 109/2010.
- Zakon o voznikih (ZVoz). Ur. I. RS, št. 109/2010.
- Zakon o motornih vozilih (ZMV). Ur. I. RS, št. /2010.
- Zakon o cestah (ZCes-1). Ur. I. RS, št. 109/2010.

### Spletne strani:

- AMZS Motorevija  
[http://www.motorevija.si/si/778/1502/Prometna\\_varnost\\_na\\_slovenskih\\_cestah\\_v\\_letu\\_2012.aspx](http://www.motorevija.si/si/778/1502/Prometna_varnost_na_slovenskih_cestah_v_letu_2012.aspx) (Dostopno 3. 6. 2013).
- Delo  
<http://www.delo.si/novice/kronika/po-oceni-gorenaka-se-je-prometna-varnost-v-sloveniji-izboljsala.html> (Dostopno 28. 5. 2013).
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa



<http://www.avp-rs.si/preventiva/akcije/solski-otroci/zacetek-sole> (Dostopno 15. 5. 2013).

- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa  
<http://www.avp-rs.si/preventiva/akcije/solski-otroci/varne-solske-poti>  
(Dostopno 15. 5. 2013).
- Jumicar  
<http://www.jumicar.si/program.htm> (Dostopno 15. 5. 2013).
- MIT Grnjak, d.o.o.  
[http://www.mit-grnjak.com/znaki\\_za\\_obvestila](http://www.mit-grnjak.com/znaki_za_obvestila) (Dostopno 15. 5. 2013).
- Osnovna šola Prežihov Voranc Jesenice  
[http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,o\\_soli/zgodovina](http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,o_soli/zgodovina)  
(Dostopno, 15. 5. 2013).
- Osnovna šola Prežihov Voranc Jesenice  
[http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,o\\_soli/organizacija\\_sole.htm](http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,o_soli/organizacija_sole.htm)  
(Dostopno 15. 5. 2013).
- Osnovna šola Prežihov Voranc Jesenice  
<http://www.prezihovvoranc.si> (Dostopno 28. 5. 2010).
- Osnovna šola Prežihov Voranc Jesenice  
[http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,utrip\\_sole/prometna\\_varnost](http://www.prezihovvoranc.si/OSPV,,utrip_sole/prometna_varnost)  
(Dostopno 15. 5. 2013).
- Osnovna šola Prežihov Voranc Jesenice  
[http://www.prezihovvoranc.si/files/utrip\\_sole/Prometna\\_varnost\\_ucencev/varna\\_pot\\_v\\_solo.pdf](http://www.prezihovvoranc.si/files/utrip_sole/Prometna_varnost_ucencev/varna_pot_v_solo.pdf) (Dostopno 28. 5. 2011).
- Policija  
<http://www.policija.si/index.php/preventiva-/prometna-varnost-category-blog/63645-varna-pot-v-olo-in-domov> (Dostopno 28. 5. 2013).
- Policija  
<http://www.policija.si/images/stories/PUKR/PDF/Statistika/lp2007.pdf>  
(Dostopno 28. 5. 2011).
- Policija  
<http://www.policija.si/images/stories/PUKR/PDF/Statistika/LetnoPorocilo2008.pdf> (Dostopno 28. 5. 2011).
- Policija  
<http://www.policija.si/images/stories/PUKR/PDF/Statistika/LetnoPorocilo2010.pdf> (Dostopno 28. 5. 2011).
- Policija  
<http://www.policija.si/baza/tab04.html> (Dostopno 29. 5. 2013).

- Primorske novice  
<http://www.primorske.si/Kronika/Najmlajsi-prihajajo-na-ceste.aspx>  
(Dostopno 15. 5. 2013).
- Prometne nesreče in njihove posledice na območju PP Jesenice  
<http://www.policija.si/index.php/statistika/631> (Dostopno 28. 5. 2010).

## PRILOGE

### Priloga 1: Anketni vprašalnik za učitelje OŠ Prežihovega Voranca Jesenice

- 1.) Vaš spol?
  - a) moški
  - b) ženski
  
- 2.) Vaša starost?  
\_\_\_ let.
  
- 3.) Na kakšen način najpogosteje prihajajo v šolo vaši učenci? (označite samo en odgovor)
  - a) peš
  - b) s kolesom
  - c) z javnim prevoznim sredstvom (avtobus)
  - d) s posebnim šolskim avtobusom
  - e) z osebnim avtomobilom
  - f) drugo (navedite) \_\_\_\_\_
  
- 4.) Zakaj po vašem mnenju prihajajo učenci v šolo na takšen način?
  - a) najlažje za starše
  - b) razdalja do šole – blizu
  - c) razdalja do šole – daleč
  - d) najcenejši način
  - e) premalo površin za pešce
  - f) zaradi osebne varnosti
  - g) ker ni organiziranega prevoza
  - h) drugi razlogi (navedite)  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
  
- 5.) Če učenca v šolo pripeljejo starši z osebnim avtomobilom, ali le-ti uporabljajo varnostni pas?
  - a) DA
  - b) VČASIH
  - c) NE
  
- 6.) Ali menite, da so poti do šole, ki jih uporabljajo vaši učenci, dovolj varne?
  - a) DA
  - b) NE
  
- 7.) Ali so prehodi za pešce in križišča, ki jih morajo prečkati vaši učenci, da prispejo do šole, dovolj dobro označeni (zebre, semaforji, prometni znaki)?
  - a) DA
  - b) NE

8.) Ali so kolesarske steze do šole, ki jo obiskujejo vaši učenci, urejene in označene z ustrežno prometno signalizacijo?

- a) DA
- b) NE

9.) Ali na vaši OŠ dovolj dobro poskrbite za ozaveščanje učencev oziroma vzgojo glede varnosti v cestnem prometu in na kakšen način?

---

---

---

---

---

---

10.) Se s svojimi učenci kdaj pogovarjate o varnosti v cestnem prometu?

- a) DA
- b) VČASIH
- c) NE

11.) Ste vaše učence kdaj spremljali na njihovi poti v šolo in iz šole in jih opozorili na mesta, kjer morajo biti še posebej previdni, da ne bi postali žrtve prometnih nesreč?

- a) DA
- b) VČASIH
- c) NE

12.) Napišite svoje mnenje glede varnih šolskih poti, kje so po vašem mnenju največje težave in kako se bi jih dalo odpraviti?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

Zahvaljujem se vam za Vaš trud pri izpolnjevanju vprašalnika.

Priloga 2: Anketni vprašalnik za starše učencev OŠ Prežihovega Voranca  
Jesenice

- 1.) Spol vašega otroka?
  - a) deček
  - b) deklica
  
- 2.) Starost vašega otroka?  
\_\_\_\_\_ let.
  
- 3.) V kateri razred hodi vaš otrok? (vpišite številko)  
\_\_\_\_\_ razred.
  
- 4.) Na kakšen način vaš otrok najpogosteje prihaja v šolo? (označite samo en odgovor)
  - a) peš
  - b) s kolesom
  - c) z javnim prevoznim sredstvom (avtobus)
  - d) s posebnim šolskim avtobusom
  - e) z osebnim avtomobilom
  - f) drugo (navedite) \_\_\_\_\_
  
- 5.) Zakaj prihaja vaš otrok v šolo na takšen način?
  - a) najlažje za starše
  - b) razdalja do šole – blizu
  - c) razdalja do šole – daleč
  - d) najcenejši način
  - e) premalo površin za pešce
  - f) zaradi osebne varnosti
  - g) ker ni organiziranega prevoza
  - h) drugi razlogi (navedite)  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
  
- 6.) Če se pelje vaš otrok v šolo z osebnim avtomobilom, ali uporablja varnostni pas?
  - a) DA
  - b) VČASIH
  - c) NE
  
- 7.) Ali menite, da so poti do šole, ki jo obiskuje vaš otrok, dovolj varne?
  - a) DA
  - b) NE
  
- 8.) Ali so prehodi za pešce, ki jih mora vaš otrok prečkati, da prispe do šole, dovolj dobro označeni (zebre, semaforji, prometni znaki)?
  - a) DA
  - b) NE

9.) Ali so kolesarske steze do šole, ki jo obiskuje vaš otrok, urejene in označene z ustrezno prometno signalizacijo?

- a) DA
- b) NE

10.) Ali na OŠ, ki jo obiskuje vaš otrok, dovolj dobro skrbijo za ozaveščanje oziroma vzgojo otrok glede varnosti v cestnem prometu in na kakšen način?

---

---

---

---

---

---

11.) Se s svojimi otroki kdaj pogovarjate o varnosti v cestnem prometu?

- a) DA
- b) VČASIH
- c) NE

12.) Ste vašega otroka kdaj spremljali na poti v šolo in mu pokazali mesta, kjer mora biti še posebej previden, da ne bi postal žrtev prometne nesreče?

- a) DA
- b) VČASIH
- c) NE

13.) Napišite svoje mnenje glede varnih šolskih poti, kje so po vašem mnenju največje težave in kako se bi jih dalo odpraviti?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

Zahvaljujem se vam za Vaš trud pri izpolnjevanju vprašalnika.

## KAZALO SLIK

Slika 1: Prvi šolski dan .....	4
Slika 2: Osnovna šola Prežihovega Voranca .....	13
Slika 3: Načrt varnih šolskih poti .....	14
Slika 4: Prometni znak – šola (III-12) .....	17
Slika 5: Prometni znak – prehod za pešce (III-6) .....	17
Slika 6: Prehod za pešce pred OŠ .....	19
Slika 7: Kritična točka na Cesti 1. maja št. 35 .....	20
Slika 8: Kritična točka na Cesti 1. maja med št. 35 in 78 .....	21
Slika 9: Kritična točka na Cesti 1. maja št. 80 .....	21
Slika 10: Kritična točka na Cesti 1. maja št. 95a .....	22

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Prometne nesreče in njihove posledice na območju PP Jesenice .....	6
Tabela 2: Število mrtvih in poškodovanih otrok in mladostnikov v prometnih nesrečah v obdobju od 1. 1. 2012 do 28. 2. 2013 .....	7
Tabela 3: Umrli otroci in mladoletniki v prometnih nesrečah po vrsti udeleženca .....	8
Tabela 4: Umrli otroci in mladostniki v prometnih nesrečah po vrsti udeleženca .....	9
Tabela 5: Otroci, prikazani po spolu .....	25
Tabela 6: Mnenja staršev glede varnih šolskih poti .....	32
Tabela 7: Učitelji, predstavljeni po spolu .....	33
Tabela 8: Mnenje učiteljev glede varnih šolskih poti .....	39

## KAZALO GRAFOV

Graf 1: Starostna struktura otrok .....	25
Graf 2: Prikaz po razredih I. triade devetletke .....	26
Graf 3: Način prihoda v šolo .....	26
Graf 4: Uporaba varnostnega pasu .....	28
Graf 5: Varnost šolskih poti .....	28
Graf 6: Prehodi za pešce .....	29
Graf 7: Kolesarske steze .....	29
Graf 8: Skrb šole za ozaveščanje otrok o varnosti v cestnem prometu .....	30
Graf 9: Skrb staršev za vzgojo otrok o varnosti v cestnem prometu .....	31
Graf 10: Spremljanje otroka na poti v šolo .....	32
Graf 11: Starost učiteljev, ki poučujejo v I. triadi devetletke .....	34
Graf 12: Način prihoda otrok v šolo po mnenju učiteljev .....	34
Graf 13: Uporaba varnostnega pasu po mnenju učiteljev .....	35
Graf 14: Mnenja učiteljev o varnosti šolskih poti .....	36
Graf 15: Prometna signalizacija na prehodih za pešce .....	36
Graf 16: Prometna signalizacija na kolesarskih poteh .....	37
Graf 17: Skrb šole za ozaveščanje otrok o varnosti v cestnem prometu .....	38
Graf 18: Skrb učiteljev za vzgojo otrok o varnosti v cestnem prometu .....	38
Graf 19: Spremljanje otrok oziroma učencev na poti v šolo .....	39

## KRATICE IN AKRONIMI

OŠ:	Osnovna šola
ZŠAM:	Zveza šoferjev in avtomehanikov
SVP:	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
ZPrCP:	Zakon o pravilih cestnega prometa
ZVoz:	Zakon o voznikih
ZMV:	Zakon o motornih vozilih
ZCes:	Zakon o cestah
ZOsn:	Zakon o osnovni šoli
AMD:	Avto moto društvo
KS:	Krajevna skupnost
SPSS:	Statistical package for Social Sciences