



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

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

PROMETNA VARNOST OTROK V OKOLICI OŠ IVANA CANKARJA VRHNIKA

Mentor: mag. Branko Lotrič
Somentor: Pavle Hevka, dipl. ekon.
Lektor: Vinko Rahne, prof.

Kandidat: Milan Španić

Kranj, april 2014

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorjema mag. Branku Lotriču in dipl.ekon. Pavletu Hevki za podporo, usmerjanje in pomoč pri izdelavi diplomske naloge.

Hvala OŠ Ivana Cankarja Vrhnika, ki mi je omogočila v pogled v gradivo in me podpirala pri izdelavi.

Posebna zahvala gre moji življenjski sopotnici, ki me podpira in verjame vame.

IZJAVA

»Študent _____ izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal/a pod mentorstvom _____.«

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

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Osnovni cilj prometne varnosti vseh otrok na šolski poti je vzpostavitev takšne prometne ureditve, ki jim bo omogočala za življenje in zdravje varen prihod do šole in nazaj domov.

Eden izmed pogojev za večjo varnost otrok v cestnem prometu je varna šolska pot. Prometna varnost učencev je v prvi vrsti skrb staršev, ki morajo poskrbeti, da znajo njihovi otroci varno sodelovati v prometu. Dokler tega še ne zmorejo, jih morajo spremljati ali jim zagotoviti spremstvo v prometu, tudi na šolskih poteh.

Diplomsko delo z naslovom »Prometna varnost otrok v okolici OŠ Ivana Cankarja Vrhnika« je sestavljeno iz teoretičnega in praktičnega dela.

V prvem delu so opredeljene teoretične vsebine z opredelitvijo vloge osnovne šole s področja prometne varnosti prometne urejenosti šolskega okoliša ter vloge otrok kot udeležencev v cestnem prometu.

V drugem, praktičnem delu naloge, je predstavljena natančna analiza prometne varnosti v okolici OŠ Ivana Cankarja Vrhnika.

V zadnjem delu so podani realni in izvedljivi predlogi rešitev, ki bi pripomogli k varnejši šolski poti.

Namen diplomske naloge je torej bil raziskati prometno varnost otrok, še posebej tistih, ki prihajajo iz oddaljenih okoliških naselij, in ugotoviti pomanjkljivosti v prometni ureditvi, zaradi katerih je ogrožena varnost otrok.

KLJUČNE BESEDE:

prometna varnost, otroci, šolske poti, nevarna mesta

SUMMARY

The basic goals of traffic safety are intrinsically linked to the safety of school children. The establishment and improvement of traffic regulations are key to ensuring the safety of children going to and from School.

One of the main factors and conditions for increased child safety in regard to road transport is the safety of school routes. In the first instance it is the responsibility of parents to ensure that they participate in teaching their primary school children the importance, relevance and accurate execution of rules governing traffic safety. Until such time as school children are capable and able to follow such rules they must be accompanied by a capable escort or adult even on school routes.

The sientitled "Traffic safety of children visiting the elementary school" Ivan Cankar Vrhnika consists of theoretical and practical work.

The first part of the thesis is focused on defining the theoretical content of the definition of the role of primary schools in the field of road safety, how it should regulate traffic school districts and the role of children as road users.

The second and "practical" part of the thesis concentrates on presenting a detailed analysis of traffic safety conditions around Krlježa Vrhnika school.

The final part of the thesis concentrates on displaying realistic and feasible proposals and solutions that would contribute to a safer school routes.

The aim of the thesis was thus to investigate the road safety of children, particularly those who come from distant surrounding settlements/areas and to identify deficiencies in the regulation of transport in regard to the safety of children.

KEYWORDS:

Trafficsafety, Children, SchoolRoute, Dangerous places

KAZALO VSEBINE

1	UVOD	1
1.1	OPREDELITEV PROBLEMA.....	1
1.2	NAMEN IN CILJ NALOGE.....	1
1.3	OMEJITEV NALOGE.....	2
1.4	METODOLOGIJA DELA.....	2
2	VLOGA OSNOVNE ŠOLE S PODROČJA PROMETNE VARNOSTI.....	3
2.1	PROMETNA VARNOST	3
2.2	PROMETNO-VARNOSTNI NAČRT	3
2.3	ZAGOTAVLJANJE VARNE ŠOLSKE POTI	4
2.4	PROMETNA VZGOJA OTROK V ŠOLI	6
2.5	PROMETNA UREDITEV ŠOLSKEGA OKOLIŠA	8
2.5.1	<i>Prednostne in neprednostne ceste.....</i>	8
2.5.2	<i>Prometna signalizacija</i>	8
2.5.3	<i>Talne označbe</i>	9
2.5.4	<i>Umirjanje prometa.....</i>	9
2.5.5	<i>Parkirna ureditev.....</i>	9
2.5.6	<i>Opozorilne oznake na otrocih.....</i>	9
3	KARAKTERISTIKE ŠOLSKIH OTROK V CESTNEM PROMETU.....	10
3.1	OTROK V CESTNEM PROMETU	10
3.1.1	<i>Otroci niso pomanjšani odrasli</i>	10
3.1.2	<i>Otrok pri hoji nima popolne kontrole nad gibi</i>	10
3.1.3	<i>Otrokovo vidno polje je ožje</i>	11
3.1.4	<i>Če staršev ni zraven, otrok pozabi upoštevati pravila</i>	11
3.2	VLOGE OTROK KOT UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU.....	12
3.2.1	<i>Otrok v vlogi pešca</i>	12
3.2.2	<i>Otrok kot uporabnik posebnega prevoznega sredstva.....</i>	12
3.2.3	<i>Otrok na kolesu ter kolesu s pomožnim motorjem.....</i>	13
3.2.4	<i>Otrok kot potnik v avtomobilu</i>	14
3.2.5	<i>Otrok kot potnik v avtobusu.....</i>	14
4	OBSTOJEČA PROMETNA UREDITEV OKOLICE OŠ IVANA CANKARJA VRHNIKA.....	15
4.1	OŠ IVANA CANKARJA VRHNIKA.....	15
4.2	OPIS ŠOLSKEGA OKOLIŠA.....	16
4.3	ŠOLSKI PREVOZ.....	19
4.4	ANALIZA PROMETNE VARNOSTI V OKOLICI OŠ IVANA CANKARJA VRHNIKA	19
4.5	NEVARNE TOČKE, KI SO POTREBNE ŠE POSEBNE POZORNOSTI....	20
4.5.1	<i>Betajnova.....</i>	20
4.5.2	<i>Verd.....</i>	21
4.5.3	<i>Tržaške cesta.....</i>	22
4.5.4	<i>Križišče Industrija usnja Vrhnika-Mirke.....</i>	23
4.5.5	<i>Križišče na Drenovem Griču pri gostilni Kavčič</i>	24

4.5.6	<i>Križišče Cesta 6. Maja-Cesta Gradenj</i>	26
4.5.7	<i>Lokalna cesta Bevke-Drenov Grič-Zaklanec od šole do »DG 69«</i>	27
4.6	PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE VARNOSTI OTROK NA ŠOLSKI POTI... ..	28
4.6.1	<i>Betajnova</i>	28
4.6.2	<i>Verd</i>	28
4.6.3	<i>Tržaška cesta</i>	28
4.6.4	<i>Križišče Industrija usnja Vrhnika-Mirke</i>	29
4.6.5	<i>Križišče na drenovem Griču pri gostilni Kavčič</i>	29
4.6.6	<i>Križišče Cesta 6. Maja-Cesta Gradenj</i>	29
4.6.7	<i>lokalna cesta Bevke-Drenov, Grič-Zaklanec od šole do »DG69«</i>	29
5	ZAKLJUČEK	30
	Literatura, viri	32
	KAZALO SLIK.....	33
	UPORABLJENE KRATICE:	33

1 UVOD

Otroci so najbolj izpostavljeni in ogrožena kategorija udeležencev v cestnem prometu. Ko iz varnega zavetja staršev vstopajo v šolo, s tem hote ali nehoti postanejo del prometnega sveta. Znajdejo se v vlogi pešca, kolesarja ter potnika v avtomobilu ali avtobusu. Tako predstavlja zanje vsak nov dan nove izzive, obveznosti in nevarnosti. Pomembno je, da čim prej osvojijo pravila vedenja v prometu, da postanejo samostojni udeleženci, naloga odraslih pa je, da jim pri tem pomagajo in svetujejo, jih vodijo ter nadzorujejo.

Starši so prvi in najpomembnejši učitelji, ki popeljejo otroka v varni prometni vsakdan. Z vedenjem in ravnanjem so otroku vzor za njegovo lastno ravnanje. Otroci se od njih učijo, jih opazujejo ter posnemajo. S tem si pridobivajo znanje in izkušnje, razvijajo spretnosti, sposobnosti ter navade. Učitelji in vzgojitelji pa so tisti, ki z učenjem spodbujajo otrokov razvoj k odprti in zdravi prihodnosti v prometni vrvež današnjega in jutrišnjega dne.

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Zaradi lokacije Osnovne šole (v nadaljevanju OŠ) Ivana Cankarja Vrhnika v središču samega mesta Vrhnika so otroci izpostavljeni veliki frekvenci vozil v prometu. Njihova varnost je zato zelo ogrožena. Še slabše je stanje na nekaterih odsekih šolskih poti v neposredni okolici OŠ. So namreč mesta, kjer za varnost sploh ni poskrbljeno. To so predvsem mesta v okoliških naseljih OŠ.

V diplomski nalogi so opredeljene nevarne točke na šolskih poteh omenjene OŠ. Najnevarnejše točke so natančno opisane in prikazane s slikovnim gradivom. Podani so predlogi za izboljšanje varnosti otrok na poti v šolo in domov, predvsem na tistih delih, kjer je nevarnost za otroke največja.

Potrebno se je zavedati, da se skrb za prometno varnost ne izvaja zato, ker se mora, ampak ker je to skupni prispevek k večji varnosti otrok ter večji ozaveščenosti odraslih udeležencev v prometu. Tako si bodo otroci pridobili ustrezno znanje in izkušnje, da bodo lahko v nepredvidljivih prometnih situacijah ustrezno in varno odreagirali.

1.2 NAMEN IN CILJ NALOGE

Namen in cilj diplomske naloge je proučiti vse šolske poti, ki pripeljejo otroka v šolo, bodisi iz neposredne bližine ali daljše okolice iz okoliških naselij. Na osnovi analize

so ugotovljene najnevarnejše točke in podani realni in izvedljivi ukrepi, s katerimi bi se vzpostavila varna šolska pot za vse otroke po vseh poteh, ki vodijo v šolo.

1.3 OMEJITEV NALOGE

Pri izdelavi naloge mi je bil na razpolago Prometno varnostni načrt OŠ Ivana Cankarja Vrhnika iz leta 2006. V tem času se je na področju prometne ureditve in cestne infrastrukture veliko spremenilo. Pri nalogi mi je omenjeni načrt služil kot teoretično izhodišče, v nadaljevanju pa sem si pomagal z analiziranjem obstoječe prometne ureditve.

1.4 METODOLOGIJA DELA

Naloga sem se lotil tako, da sem najprej pregledal obstoječo literaturo, ki pa je za konkretno OŠ zelo pomanjkljiva. Pri tem sem uporabil metodi analize in sinteze. Z opisno metodo sem zaradi celovitejšega razumevanja predstavil teoretične osnove obravnavane teme. S pomočjo metod abstrakcije in konkretizacije pa sem prikazal pomanjkljivosti in predloge rešitev.

Opravil sem tudi fizični ogled terena, da sem lažje ocenil obstoječe stanje, in ga tudi vizualno predstavil s pomočjo slikovnega gradiva.

2 VLOGA OSNOVNE ŠOLE S PODROČJA PROMETNE VARNOSTI

2.1 PROMETNA VARNOST

OŠ kot javni zavod mora na področju prometne varnosti izpolnjevati določene zakonske predpise. Vsaka OŠ mora imeti opredeljen prometno-varnostni načrt, iz katerega morajo biti razvidne varne šolske poti, izvajati mora prometno vzgojo otrok v šoli in imeti mora prometno urejen šolski okoliš.

2.2 PROMETNO-VARNOSTNI NAČRT

V okviru varnosti v cestnem prometu mora imeti vsaka šola izdelan načrt varnih šolskih poti, s katerim učitelji seznanijo starše in njihove otroke ob začetku šolskega leta. Starši so seznanjeni z najnevarnejšimi odseki šolskih poti ter opozorjeni na najpogostejša nepravilna vedenja otrok.

Prometno-varnostni načrt vsebuje sledeče vsebine:

- *Ustrezna prometna ureditev okolice šole*

Prometno urejena okolica šole je za starše in otroke zelo pomembna pri vstopu otrok v proces vzgoje in izobraževanja. Prav takrat se vzpostavi občutek o tem, kako varen bo otrok na poti v šolo. Vsekakor je nadvse pomembno poskrbeti za varnost pred samo šolo. Le - to lahko precej izboljša prisotnost odgovornih oseb, ki nadzirajo promet na začetku in koncu šolskega dneva. Prisotnost teh oseb pa ni nadomestilo za ustrezno urejeno infrastrukturo. Boljšo varnost lahko zagotovijo tudi postavitve semaforjev in otočkov sredi ceste, ki omogočajo dvostopenjsko prečkanje. Potrebno je odstraniti tudi možnost parkiranja in ustavljanja avtomobilov staršev neposredno pred vhodom v šolo, ko pripeljejo ali odpeljejo otroke. Če je le mogoče, naj se otroke pripelje in odpelje pri drugem vhodu ali na dovozu, ki ga varujejo pomični količki. Če je možno poskrbeti za dovoz in odvoz otrok v sosednji ulici, bi to bistveno zmanjšalo gnečo pred vhodom v šolo.

- *Zagotavljanje varnega prevoza otrok, ki uporabljajo šolski avtobus*

Za otroke, ki so od šole oddaljeni več kot 4 kilometre, je organiziran prevoz v šolo in domov. Naloga šole je, da za otroke vozače zagotovi organizirano varstvo le-teh v šolskih prostorih pred poukom in po njem. Zanje skrbi dežurni učitelj. Otroci so dolžni po pouku oditi domov s prvo razpoložljivo vožnjo

šolskega avtobusa. V času čakanja na pouk oziroma na avtobusni prevoz pa morajo otroci upoštevati Pravila šolskega reda in navodila dežurnega učitelja.

- *Izpolnjevanje učnega načrta s področja prometne varnosti*

V Učnem načrtu je prometni vzgoji posvečeno več časa v 3 razredu, kjer se podrobneje obravnavajo prometni znaki. Ure prometne vzgoje so vključene v predmet spoznavanje okolja od 1. do 4. razreda, opravljanje teoretičnega in praktičnega dela kolesarskega izpita pa v 5. razredu.

- *Sodelovanje z drugimi organizacijami, ki imajo pomembno vlogo na področju prometne varnosti (policija, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, v nadaljevanju SPVCP).*

Sestanek s predstavniki policije in SPVCP-ja ima OŠ vsako leto konec avgusta. SPVCP oskrbi prvošolce z rumenimi ruticami in kresničkami. V sodelovanju z SPVCP-jem šola izpelje akcijo »Stopimo iz teme« v 3. razredu. Ob pričetku šolskega leta prvošolce obišče policist, ki otroke pouči o varnem obnašanju na cesti.

- *Sodelovanje s starši*

Na uvodnih roditeljskih sestankih za prvošolce je to že prvi dan, nekdo iz vodstva šole pa seznanijo starše s prometnim režimom v prvi polovici septembra in jih opozori na najnevarnejše prometne točke. V knjižici »Publikacija šole« je zemljevid mesta, kamor starši skupaj z otrokom vrišejo varno pot v šolo.

V vsakem šolskem letu si OŠ prizadeva poskrbeti za prometno varnost učencev. Posebno skrb nameni najmlajšim učencem, ki prvič stopajo na šolske poti in še ne poznajo nevarnosti, ki so jim izpostavljeni v prometu. Ravno tako tudi s starejšimi učenci vedno znova ponavljajo pravila in zahteve za varno ravnanje v prometu.

Prometna vzgoja mora postati sestavni del vzgoje pri vseh predmetih, pa tudi sestavni del priprav na ekskurzije, izlete, športne dneve in učne pohode.

2.3 ZAGOTAVLJANJE VARNE ŠOLSKE POTI

Varna šolska pot je eden izmed pogojev, s katerimi se zagotavlja večja varnost otrok v cestnem prometu. Zakon o varnosti cestnega prometa pravi, da smejo otroci samostojno sodelovati v prometu šele, ko so se starši oziroma drugi zastopniki

otroka prepričali, da so otroci sposobni razumeti nevarnosti v prometu in da so seznanjeni s prometnimi razmerami na prometnih površinah. Otroci morajo imeti na poti v prvi razred osnovne šole ter domov spremstvo (Markl, Žlender, 2010).

OŠ vsako leto pred začetkom pouka pregleda šolske poti in prometno situacijo v njihovem okolišu ter na podlagi ugotovitev izvede vse potrebno za večjo varnost otrok, in sicer: obnovo prometne signalizacije, različne tehnične ukrepe za umirjanje prometa, odstranjevanje ovir za dobro preglednost v križišču in pred prehodi za pešce ter druge tehnične ukrepe za večjo varnost pešcev. Na prvih roditeljskih sestankih morajo učitelji starše opozoriti na najpogostejša nepravilna vedenja, nevarnosti in pravilno ravnanje otrok v prometu. (sciget.com/Predogled/.../11e797519b28a7717f194c854b1e65a2be92eff...)

Načrt varnih šolskih poti se izdelava na podlagi zemljevida določenega šolskega okoliša. V ta zemljevid se na podlagi preučitve dejanske prometne situacije, podatkov o prometnih nesrečah, pogovora z učenci ter rezultatov ankete za starše označijo poti, kjer učenci hodijo v šolo. Z rdečo barvo so označeni tisti deli poti in mesta, ki so nevarni, z zeleno barvo pa poti, kjer so učenci pešci bolj varni. Varne šolske poti so lahko označene tudi v dejanski prometni situaciji (na primer s puščicami, smeški itd., kar bo otrokom v pomoč pri uporabi poti. Učitelji skupaj z učenci varne poti prehodijo, razložijo oziroma se z njimi pogovorijo, zakaj so varne, in razložijo njihov pomen (na kraju samem).

(Vir: <http://www.avp-rs.si/preventiva/akcije/solski-otroci/varne-solske-poti>)

Lokalne skupnosti, šole, sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter drugi strokovni organi in organizacije pa morajo poskrbeti za zagotavljanje pogojev za varno sodelovanje otrok (varne prometne površine, izvajanje prometne vzgoje in drugih preventivnih dejavnosti, vzgojne akcije in pomoč pri prečkanju cest na najnevarnejših mestih na šolskih poteh).

(Vir: <http://www.avp-rs.si/preventiva/akcije/solski-otroci/zacetek-sole>)

Starši in učitelji morajo učence seznaniti:

- s pomenom varnostne opreme - dobro vidna obleka in obutev, svetlobne nalepke, narokavnik, odsevni trakovi, mačja očesa na šolskih torbicah, rumene rutice za prvo- in drugošolce;
- s pravilno opremo koles, kolesarskimi čeladami in kolesarskimi izpiti;
- s kulturnim vedenjem in etiko v prometu (hoja po pločnikih oz., kjer ni pločnikov, po levi strani ceste v smeri hoje, prečkanje ceste na prehodih in izven prehodov);
- s prometno-varnostnim načrtom (pri izvajanju prometno-varnostnega načrta sodelujejo vsi delavci šole, starši in zunanji sodelavci, ki skrbijo za prometno varnost in vzgojo udeležencev v cestnem prometu);
- z ostalimi predpisi in navodili za večjo varnost v prometu.

2.4 PROMETNA VZGOJA OTROK V ŠOLI

Prometna vzgoja je kontinuiran proces, ki se začne v družini, nadaljuje v predšolskih vzgojno-varstvenih ustanovah in v OŠ, traja pa do konca človekovega življenja.

S prometno vzgojo želimo pri otrocih doseči predvsem varno vedenje v prometu v najrazličnejših vlogah, kot pešca, kolesarja, sopotnika v vozilu. Naučiti jih želimo, da spoštujejo tudi druge udeležence v prometu.

Prometna vzgoja predstavlja spoznavanje pravil, zahteva interdisciplinaren pristop in aktivne oblike dela, ki bodo vodile v varno vedenje in spoštovanje ter upoštevanje vseh udeležencev v prometu. Gre tako za znanja in stališča, kot predvsem za spodbujanje varnega vedenja. V prvi triadi mora biti pravilno vidno podkrepljena s praktičnim udejstvovanjem v prometu. Samo s takim načinom omogočamo učinkovito usposabljanje z zahtevami sodobnega prometa.

Vsebine in cilji prometne vzgoje so specifični. Vključeni so v razne predmete v učnem programu, kar omogoča večjo celovitost, povezanost in skladnost učnih načrtov. Pri zagotavljanju večje varnosti otrok moramo upoštevati različna starostna obdobja, ki določajo posamezne ukrepe. Vsebine prometne vzgoje otrokom omogočajo, da na varen način osvojijo osnovne odnose in vedenjske vzorce, potrebne za varno vključevanje v cestni promet. (*e-uprava.gov.si/e-uprava/pridobiDatoteko.euprava?datoteka_id...*)

Vsebine prometne vzgoje v prvi triadi

V prvem vzgojno-izobraževalnem obdobju učenci:

- spoznajo in opazujejo varne in nevarne poti v okolici šole;
- spoznajo prometne znake, ki označujejo šolsko pot;
- spoznavajo pravila obnašanja v prometu in varne hoje;
- spoznavajo pomen vidnosti in nošenja rumene rutice in kresničke;
- spoznavajo načine obnašanja sopotnika v različnih prevoznih sredstvih;
- spoznavajo vključevanje v promet po varnih šolskih poteh;
- spoznavajo orientacijo v prometnem prostoru (levo, desno);
- spoznavajo varno hojo po pločniku in cesti, kjer ni pločnika;
- spoznavajo hojo ob nevarnem cestnem robu in prečkanju ceste.

Učenec se seznanja s prometno-varnostnim načrtom šole.

(Vir:http://www.avprs.si/images/dokumenti/SARK/nacionalni_program/nacionalni_program_2013_2022.pdf)

Vsebine prometne vzgoje v drugi triadi

V drugem vzgojno-izobraževalnem obdobju učenci:

- utemeljijo pomen varnosti v prometu;
- spoznajo kodeks etike v prometu;
- razvijajo skrb in odgovornost za lastno varnost in za varnost drugih udeležencev v prometu;
- razvijajo spretnosti opazovanja prometa in spoznajo vrste prometa;
- usposobijo oziroma seznanijo se s teoretičnimi znanji za opravljanje kolesarskega izpita ter vožnjo na spretnostnem ter prometnem poligonu;
- usposobijo se za teoretična znanja in praktično vožnjo za opravljanje kolesarskega izpita;
- aktivno se vključijo v različne akcije na področju prometne vzgoje na ravni šole in izven nje;
- spoznajo vlogo policista;
- seznanijo se o pomenu kolesarjenja za zdravje.

(Vir:http://www.avprs.si/images/dokumenti/SARK/nacionalni_program/nacionalni_program_2013_2022.pdf)

Vsebine prometne vzgoje v tretji triadi

V tretjem vzgojno-izobraževalnem obdobju učenci:

- spoznajo osnove delovanja naprav in motorjev v prometu;
- spoznajo fizične pojave sile;
- izračunajo silo trenja na primerih iz prometa;
- spoznajo različne vrste prometa;
- razvijajo občutljivost za okoljske probleme, za stiske soljudi, za socialne probleme;- učijo se zamišljati več možnosti za razvoj na določenem področju, tehtati njihove posledice, z njimi povezane vrednote;
- spoznajo delovanje motorjev z notranjim izgorevanjem, prenosom moči, zavore, električne naprave;
- spoznajo varno vožnjo s kolesom z motorjem, prometna pravila, ogledalo in pogled nazaj, orientacijo v prostoru s pomočjo ogledala;
- seznanijo se s hitrostjo in njenim merjenjem, z vlogo hitrosti, sile pri vožnji v krivini, s pospeški, kinetično energijo, z ustavljanjem, reakcijskim časom, zavorno potjo, potjo ustavljanja, z ekologijo;
- spoznajo zaščito in opremo voznika kolesa s motorjem, čelado kot obvezni del, vožnjo druge osebe, varno vključevanje v promet in pravila za varno in pravilno prehitevanje, vožnjo v križišču, zavijanjem v levo, desno;
- spoznajo tehniko delovanja menjalnika, delovanje sklopke ter mehanskim in hidravličnim prenosom;
- seznanijo se z varnim delovanjem s kmetijskimi stroji;

- seznanijo se z različnimi pogoji v prometu in vremenskimi razmerami ter z vplivom zdravil, alkohola in mamil, ki negativno vplivajo na človeka:

- ustvarijo kritičen odnos do ekologije in varovanja prostora (hrup, onesnaženje zraka, degradacija prostora).

(Vir:http://www.avprs.si/images/dokumenti/SARK/nacionalni_program/nacionalni_program_2013_2022.pdf)

V publikaciji OŠ daje Zavod Republike Slovenije za šolstvo učiteljem programske elemente prometne vzgoje in navodila za njeno izvajanje. Za uresničevanje prometne vzgoje pa je potrebno upoštevati smernice kot tematsko celoto.

Vsebina pouka o prometni vzgoji mora izhajati iz izobraževalnih ciljev. Upoštevati se mora tudi narava snovi kot tudi otrokove zmožnosti na dani stopnji njegovega razvoja.

2.5 PROMETNA UREDITEV ŠOLSKEGA OKOLIŠA

Pomembna preventiva pri preprečevanju nesreč otrok je premišljena prometna ureditev okolice šole, ki sama po sebi odstrani marsikatero možnost za prometno nesrečo. Pravil, kako urediti okolico šole, ni. Razmišlja se lahko o prednostnih in neprednostnih cestah, prometni signalizaciji, talnih označbah, umirjanju prometa, ureditvi parkiranja, označevanju vrtca in šole, označevanju igrišča ter označevanju otrok, kadar so na prometnih površinah. Doseči se želi, da bodo otroci ob vhidih in izhodih iz vrtca in šole, ob neposrednem okolju igrišč, čim bolj varni (Glogovec, 1996).

2.5.1 PREDNOSTNE IN NEPREDNOSTNE CESTE

Z ureditvijo prednostnih in neprednostnih cest se upočasnjuje promet. Prednostne ceste naj potekajo tam, kjer se ne pojavljajo otroci, cesta, ki pelje mimo vhodov ali izhodov za otroke, naj bo neprednostna. S tem prisilimo voznike, da vozijo v bližini vhodov in izhodov bolj previdno in počasi (Glogovec, 1996).

2.5.2 PROMETNA SIGNALIZACIJA

Na umiritev prometa bistveno vplivajo tudi prometni znaki. Nujni so naslednji prometni znaki: stop znak, omejitev hitrosti z utripajočimi rumenimi lučmi, napis BLIŽINA ŠOLE, otroci na cesti. Če je možno, naj bo križišče v bližini šole urejeno s semaforjem ali prisotnostjo policista v času prihajanja in odhajanja otrok iz šole. Sodelovanje policista je še posebej potrebno v začetku šolskega leta, saj so po počitnicah otroci razigrani, poleg njih pa se v promet vključujejo novinci (Glogovec, 1996).

2.5.3 TALNE OZNAČBE

Talne označbe naj bodo vedno dobro obarvane. V bližini šol naj bo talna označba z napisom ŠOLA; ta bo opozorila voznike, da se nahajajo v območju, kjer so otroci, ki so v svojem ravnanju nepredvidljivi. Dobro je tudi, kadar je na tleh označba dovoljena hitrost ter opozorilni znak otroci na cesti (Glogovec, 1996).

2.5.4 UMIRJANJE PROMETA

V bližini šol je smiselno namestiti ovire za umirjanje hitrosti, ki morajo biti označene s prometnim znakom. Ovira naj bo položena od robnika do robnika, da upočasni tudi vožnjo kolesarjev. Kadar je v bližini šole dolga, ravna cesta, ki voznikom omogoča hitro vožnjo, se namestijo skupine ovir (Glogovec, 1996).

2.5.5 PARKIRNA UREDITEV

Prostor tik pred vhodom v šolo se zavaruje s stebrički ter cvetličnimi koriti. Tako se voznikom onemogoči, da bi vozilo parkirali tik pred vhod. Gneča pred prihodom in odhodom v šolo in iz nje predstavlja namreč veliko nevarnost za otroke. Parkirišče mora biti dovolj prostorno in pregledno. Starše je potrebno opozarjati, naj svoja vozila parkirajo vzvratno, saj jim to omogoča dober pogled pred vozilom in tudi na majhne otroke, ki jim ga sicer prikriva zadek avtomobila (Glogovec, 1996).

2.5.6 OPOZORILNE OZNAKE NA OTROCIH

Opozorilnih oznak je več, uporabljajo se namensko: otroci naj se jih navadijo nositi vedno, kadar so na prometnih poteh. RUMENO RUTICO uporabljajo tako mlajši kot tudi starejši otroci. Spremlja naj jih vedno, kadar se vključujejo v promet. V slabem vremenu naj nosijo otroci kresničko, ki naj bo pripeta, tako da visi iz desnega žepa in opozarja voznike na otroka. Kresnička je pomembna predvsem zunaj osvetljenih naselij v mraku ali ponoči. Nosijo naj jih tudi odrasli. Opozorilni znaki za voznike so tudi oblačila živahnih barv. Dežni plašči naj bodo fluorescentnih barv, športni copati, oblačila in drugi dodatki naj imajo svetlobno odsevna telesa (všitki, vstavki,...). Tudi dežniki naj bodo živih barv (Glogovec, 1996).

3 KARAKTERISTIKE ŠOLSKIH OTROK V CESTNEM PROMETU

3.1 OTROK V CESTNEM PROMETU

Pri različnih vlogah otroka v cestnem prometu je pomembno vedeti, kakšen je razvoj otroka. Pomembna je tudi razlika med spoloma in otrokovo dožemanje prometa.

Otroci v prometu niso ogroženi le zato, ker so majhni, pač pa tudi zato, ker zaradi svojih razvojnih značilnosti težko spoznajo nevarnost in nanjo ustrezno reagirajo.

Vse, kar je povezano s prometom, je prilagojeno odraslim ljudem: prometna infrastruktura, prometna pravila, prevozna sredstva ... Ustvarili so jih po svojih željah in sposobnostih, katerih pa otrok nima. Otrok živi v drugačnem pojmovnem svetu. Iluzorno bi bilo pričakovati, da lahko čez noč dojame vsa čudna prometna pravila in znake ter situacije, ki se neprenehoma spreminjajo.

(http://www.ringaraja.net/clanek/zakaj-otroci-niso-kos-prometu_2804.html?page=1)

3.1.1 OTROCI NISO POMANJŠANI ODRASLI

Otroci so zaradi svojih razvojnih značilnosti, kot so majhna višina, nerazvite sposobnosti gibanja in zaznavanja, pomanjkljive spoznavne in socialne zmožnosti, v prometu še posebno ogroženi in ranljivi. Čeravno starši in drugi odrasli od njih pričakujejo, da se bodo v prometu in drugih situacijah vedli in odzivali kot majhni odrasli, temu ni tako. Tudi tako se lahko prepreči marsikatera tragedija na cesti. Strokovnjaki menijo, da so približno do desetega leta otroci nezmožni samostojnega varnega vedenja v prometu.

(http://www.ringaraja.net/clanek/zakaj-otroci-niso-kos-prometu_2804.html?page=1)

3.1.2 OTROK PRI HOJI NIMA POPOLNE KONTROLE NAD GIBI

V obdobju med tretjim in šestim letom se otrokova motorika hitro razvija. Otrok v tem obdobju že spretno hodi, teče, skače in pleza. Kljub temu imata tako hoja kot tek predšolskih in mlajših šolskih otrok še vedno vrsto slabosti: dolžina koraka ni konstantna, koordinacija gibov rok in nog še ni popolna, pri teku se otrok še ni sposoben hitro zaustaviti ter ponovno pospešiti, težave pa ima tudi pri izogibanju oviram. V vsakodnevnih prometnih situacijah se ne sme pozabiti na dejstvo, da je otrok nepredvidljiv in nezanesljiv. Zatorej, ko je otrok na pločniku, ob robu ceste ali na prometni površini, se je potrebno ustaviti in počakati, da se umakne na varno.

(http://www.ringaraja.net/clanek/zakaj-otroci-niso-kos-prometu_2804.html?page=1)

Zrelost v hoji naj bi otrok dosegel okoli petega leta. Visoko stopnjo zrelosti v hoji pa pokaže takrat, ko je sposoben hoditi nazaj in po stopnicah gor in dol, tako da menja nogi. V zgodnjem šolskem obdobju otrok še izpopolnjuje svoje gibe, a razvoj še ni zaključen. Otroški psihologi menijo, da otrok vse do enajstega leta pri hoji nima popolne kontrole nad gibi. Ta kontrola pa ni odvisna le od telesnega razvoja otroka, ampak tudi od razvoja predelov možganov, ki kontrolirajo potek gibanja (Pavla Kliner , 2010).

3.1.3 OTROKOVO VIDNO POLJE JE OŽJE

Ko se govori o prometni varnosti otrok, je izjemnega pomena podatek, kako otrok vidi in sliši. Vidno polje otroka je ožje kot vidno polje odraslega. Predvsem ima velike težave z zaznavanjem bližajočih se predmetov v vodoravni smeri. Avtomobile, ki prihajajo z leve in desne, opazi kasneje kot odrasli, pogosto žal tudi prepozno. Vidno polje v navpični smeri mu povzroča nekaj manj preglavic. Če se torej v realni prometni situaciji opazi otroka, ki gleda v smeri avtomobila, se ne sme sklepati prehitro, da ga resnično vidi. Potrebno je ustaviti in počakati, da se otrok umakne na varno (Polič, Zabukovec, Žlender, 1996).

Otrok tudi nima izkušenj s presojo hitrosti. Ne more še določiti, kako daleč je vozilo, ali se mu približuje ali oddaljuje in s kakšno hitrostjo se giblje. Sposobnost presojanja oddaljenosti, hitrosti, gibanja in velikosti se otroku razvija postopoma, vzporedno z obvladovanjem prostora in njegovega aktivnega odnosa do sveta. Vozniki naj imajo pred očmi dejstvo, da lahko otrok kadarkoli ob nepravem trenutku prečka cesto.

Otroci zelo dobro slišijo, žal pa ne morejo dobro presojati, iz katere smeri zvok prihaja. Za prostorsko opredelitev zvoka potrebuje otrok veliko izkušenj. Zato je bolje, kot da se otroku pošiljajo opozorilni zvočni signali, ustavi in počaka, da se otrok umakne na varno (Polič, Zabukovec, Žlender, 1996).

3.1.4 ČE STARŠEV NI ZRAVEN, OTROK POZABI UPOŠTEVATI PRAVILA

Otrok v predšolski dobi ali mlajši šolar presoja situacije glede na nagrade in kazni. Otrok upošteva pravila in se vede skladno z njimi, odvisno od pomembnosti osebe, ki je pravilo postavila, ter od nadzorovanosti te iste osebe. Če starša ni zraven, otrok zelo hitro pozabi, da se mora držati pravil in jih upoštevati. Na ravnanje otroka tudi močno vplivajo motivacijski in drugi osebni dejavniki. Tako se mora oblikovati prometna vzgoja na način, ki bo najbolj primeren posameznim razvojnim značilnostim otrok (Polič, Zabukovec, Žlender, 1996).

3.2 VLOGE OTROK KOT UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU

3.2.1 OTROK V VLOGI PEŠČA

Za prometne razmere je že od nekdaj značilen zelo neugoden položaj najšibkejših prometnih udeležencev – pešcev, še posebej, če je pešec otrok. Danes so razmere še slabše, saj se beleži ob vse večjem številu vozil in vse višjih hitrostih tudi vse več prometnih nezgod, mrtvih in ranjenih. Velik delež med njimi predstavljajo pešci. Za njih so prometne nezgode še posebej nevarne, saj v prometu niso zaščiteni kot vozniki v vozilu.

Zdi se, da se pravila, ki urejajo ravnanje pešcev v cestnem prometu, odrasli poznajo, vendar so očitne in pogoste posledice njihovega nespoštovanja celo usodne. Če pravil ne poznajo oziroma ne spoštujejo odrasli, kako naj se to pričakuje od otrok, ki se v prometu v vlogi pešcev najpogosteje pojavljajo?

Otrok v vlogi pešča lahko poveča svojo varnost tako da:

- poskrbi za boljšo opaznost oz. vidljivost. Na poti v šolo in iz nje mora poleg kresničke nositi še rumeno rutico okrog vratu (otrok prvega in drugega razreda);
- pravilno uporablja prometne površine, namenjene hoji pešcev. Če na vozišču ali ob njem ni označenega pasu za pešce, pešpoti ali pločnika, obstoji pa kolesarska steza, lahko hodi po njej, vendar tako, da ne ovira kolesarjev. Že iz navedenega je jasno, da praviloma ne sme hoditi po vozišču ali se na njem zadrževati, prav tako pa nanj ne sme nenadoma stopiti. Če pešpoti, pločnika ali kolesarske steze ni, hodi ob levem robu vozišča v smeri hoje ter lahko uporablja največ en meter vozišča, merjeno od roba vozišča;
- vozišče in kolesarsko stezo prečka na prehodu za pešce, če je ta od njega oddaljen manj kot 100 metrov. Vozišča izven prehoda za pešce ne sme prečkati, kadar sta smerni vozišči fizično ločeni ali ju loči neprekinjena črta. Vozišče mora vedno prečkati brez ustavljanja in po najkrajši poti, preden nanj stopi, pa se mora prepričati, če lahko to stori varno;
- je oblečen v živobarvna, svetla oblačila, kadar je na cesti; pri tem pa ni odveč uporaba odsevnih teles (odsevni trakovi), še posebej takrat, ko je prisotna slabša vidljivost, in v mraku.

3.2.2 OTROK KOT UPORABNIK POSEBNEGA PREVOZNEGA SREDSTVA

Za posebna prevozna sredstva danes štejemo vse bolj popularne športne pripomočke, kot so rolerji, kotalke in skiroji ter otroška prevozna sredstva in bolniški vozički. To so pripomočki, ki se ne štejejo za vozila in se lahko uporabljajo le tam, kjer je dovoljena hoja pešcev. Osebe, ki tovrstna posebna prevozna sredstva uporabljajo, se štejejo za pešce, zato ne smejo preseči hitrosti, s katero se

premikajo pešci, za njihov promet pa se smiselno uporabljajo pravila, ki veljajo za pešce. (www2.arnes.si/~oscefk1s/mapa/pv_nacrt201112.pdf)

3.2.3 OTROK NA KOLESU TER KOLESU S POMOŽNIM MOTORJEM

Na kolesu se lahko otroka do osmih let starosti prevaža le, če je na kolesu pritrjen poseben sedež za otroka in je kolo dodatno opremljeno s stopalkami za noge, ki morajo biti prilagojene velikosti otroka.

(ktv-ormoz.si/kronologija-pomembnejsih-dogodkov-na-obmocju-policijs...)

Sedež za otroka mora ustrezati otrokovi velikosti, biti trdno povezan s kolesom, nameščen pa mora biti tako, da ne ovira voznika, ne zmanjšuje preglednosti in gibljivosti ter da onemogoča morebitne poškodbe otroka. Na kolesu in kolesu s pomožnim motorjem lahko otroka, mlajšega od osmih let, vozi le polnoletna oseba.

(www.os-toncke-cec.si/tehnika/pdf_tit/ucbenik_tit7.pdf)

Do 6. leta lahko otrok vozi kolo le na pešpoti ali v območju umirjenega prometa. Otrok od 6. do 8. leta starosti ter otrok do 14. leta, ki nima opravljenega kolesarskega izpita, lahko v cestnem prometu vozi kolo le v spremstvu polnoletne osebe. Pravico samostojne vožnje kolesa v cestnem prometu ima otrok, star najmanj 8 let, ki ima pri sebi kolesarsko izkaznico (ki jo dobi po opravljenem kolesarskem izpitu v osnovni šoli), ter oseba, starejša od 14 let (kolo s pomožnim motorjem lahko v cestnem prometu vozi otrok od 12. do 14. leta starosti, ki ima pri sebi kolesarsko izkaznico, ter oseba, starejša od 14 let). Starostni pogoj za pridobitev pravice voziti kolo in kolo s pomožnim motorjem izpolni otrok z nastopom koledarskega leta, v katerem dopolni predpisano starost.

Kolesarji morajo uporabljati kolesarski pas, kolesarsko stezo ali kolesarsko pot. Kjer teh ni, lahko vozijo po vozišču ceste, če prometna signalizacija tega izrecno ne prepoveduje. Pri tem morajo voziti čim bližje desnemu robu vozišča, vendar pri tem ne smejo zavzeti več kot en meter prostora od roba vozišča. Če vozijo v skupini, morajo voziti drug za drugim. Kljub temu, da bi to moralo biti samoumevno, je med vožnjo s kolesom posebej prepovedano spuščanje krmila kolesa iz rok, dvigovanje nog s pedal, vodenje, vlečenje ali potiskanje drugih vozil, pustiti se vleči ali potiskati, prevažati predmete, ki ovirajo varno vožnjo.

Otroci, mlajši od 14 let, ki vozijo kolo oziroma kolo s pomožnim motorjem, morajo imeti med vožnjo na glavi pripeto kolesarsko zaščitno čelado ali homologirano zaščitno čelado.

3.2.4 OTROK KOT POTNIK V AVTOMOBILU

Otroka se sme voziti v avtomobilu le, če ima glede na starost, višino in težo pravilno nameščen ustrezen otroški avtomobilski sedež. Med vožnjo v motornem vozilu z vgrajenim zadrževalnim sistemom mora biti otrok, manjši od 150 cm, zavarovan z zadrževalnim sistemom, ki je primeren otrokovi telesni masi. V motornem vozilu, ki ni opremljeno z zadrževalnim sistemom, ni dovoljeno prevažati otrok, mlajših od treh let, otroci starejši od treh let in manjši od 150 cm pa se smejo prevažati le na sedežih, ki niso prednji sedeži. Otrok ni dovoljeno prevažati v nazaj obrnjenem zadrževalnem sistemu v sedežu za potnike, zaščitenem s prednjo zračno blazino, razen če je zračna blazina deaktivirana mehanično (ZPrCP, 88. Člen).

Otrokova varnost se v avtomobilu prične s pravilno pripetostjo!

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 varna vožnja. (www.druzina.si › [Domov](#) › [Tednik Družina, št. 19, letnik 2005](#))

3.2.5 OTROK KOT POTNIK V AVTOBUSU

Mnogo otrok se v šolo pripelje z avtobusom, zato je potrebno, da tudi oni poznajo pravila, kako varno priti v šolo in iz nje nazaj domov kot potnik v avtobusu. Spremljanje otroka na avtobusno postajo je zelo pametno in lepo dejanje. Skupaj z otrokom je potrebno počakati na avtobus in prav tako na istem mestu počakati otroka, ko se ta vrne nazaj iz šole z avtobusom. Ko je otrok dovolj star in zrel, da lahko gre sam na avtobus, ga je potrebno najprej naučiti, kako bo prišel varno na postajo, kako se obnaša na avtobusni postaji, kako se pravilno vede na avtobusu in kako varno pride nazaj domov.

4 OBSTOJEČA PROMETNA UREDITEV OKOLICE OŠ IVANA CANKARJA VRHNIKA

4.1 OŠ IVANA CANKARJA VRHNIKA

Osnovna šola Ivana Cankarja Vrhnika je ena izmed večjih osnovnih šol v Sloveniji. Na Vrhniki stojita dve Osnovni šoli Ivana Cankarja, starejša na Tržaški cesti 2, mlajša pa na Lošci 1. Starejša je bila zgrajena leta 1904, mlajša pa leta 1961.



*Slika 1: Osnovna šola Ivana Cankarja Vrhnika na Lošci 1
(Vir: lastni)*



*Slika 2: Osnovna šola Ivana Cankarja Vrhnika na Tržaški cesti 2
(Vir: <http://www.osivanacankarja.si/>)*

Pouk poteka tudi na podružnični šoli na Drenovem Griču. Tukaj je pouk organiziran za otroke od 1. do 4. razreda, ki ga obiskujejo učenci Drenovega Griča z okolico. Proces vzgoje in izobraževanja se izvaja v prostorih tamkajšnjega gasilskega doma.



*Slika 3: Podružnična šola na Drenovem Griču
(Vir: <http://www.osivanacankarja.si/>)*

4.2 OPIS ŠOLSKEGA OKOLIŠA

Izveček iz »Odloka o ustanovitvi javnega vzgojno-izobraževalnega zavoda Osnovna šola Ivana Cankarja« (Uradni list RS, št. 62/96, 40/97, 20/98, 21/2000).

Šolski okoliš: 9. člen omenjenega odloka

Zavod je ustanovljen za opravljanje osnovnošolskega izobraževanja za šolski okoliš, ki obsega območje naselij:

- Sinja Gorica,
- Verd,
- Bistra,
- Mirke,
- Zaplana,
- Drenov Grič,
- Lesno Brdo ter
- Vrhnika z naslednjimi ulicami:
 - Betajnova,
 - Cankarjev trg (hišne številke 1, 1b, 1c, 5, 6, 6a, 9, 10 – prostorski okoliš 0011),
 - Cesta Gradenj,
 - Cesta 6. maja,

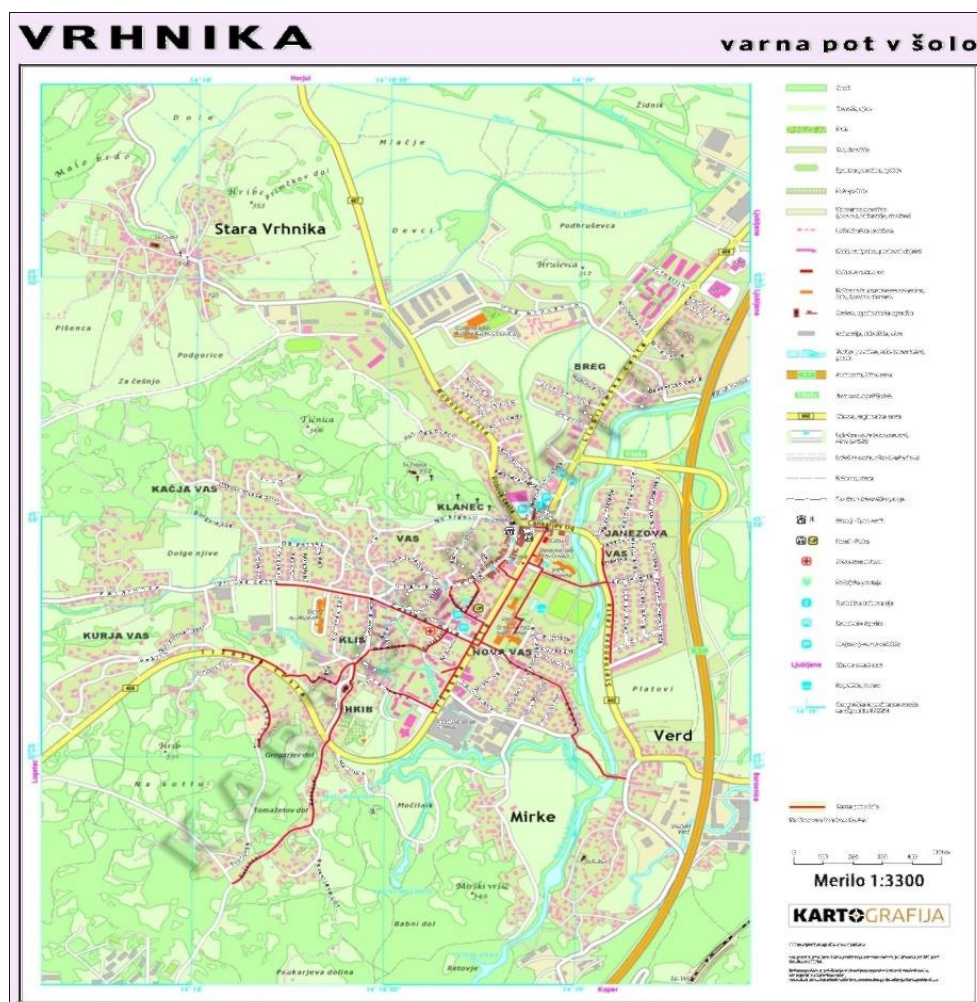
- Čuža (hišne številke 1, 3, 5, 7, 9, 11, 15 – prostorski okoliš 0009),
- Dobovičnikova ulica,
- Dolge njive,
- Gabrče, Gradišče,
- Grilcev grič,
- Hrib,
- Idrijska cesta,
- Kolesarska pot,
- Kopališka ulica,
- Krožna pot,
- Krpanova ulica,
- Kurirska pot,
- Lošca,
- Med vrtovi,
- Močilnik,
- Mrakova cesta,
- Na Klancu (od hišne številke 22 do 27 – prostorska okoliša 0009, 0016),
- Na Klisu,
- Na zelenici,
- Notranjska cesta,
- Ob Beli,
- Ob igrišču,
- Ob Ljubljanici,
- Ob potoku,
- Pavkarjeva pot,
- Petkovškova ulica,
- Poštna ulica,
- Pot k studencu,
- Pot k Trojici,
- Pot v Močilnik,
- Prečna pot,
- Pri lipi,
- Prisojna pot,
- Raskovec,
- Ribiška pot,
- Stara cesta (hišne številke 2, 2a, 4, 4a, 6, 8, 10, 13, 15, 18, 19, in od 21 do 55 – prostorski okoliši 0010, 0009, 0008),
- Storžev Grič,
- Sušnikova cesta,
- Tičnica,
- Trg Karla Grabeljška,

- Tržaška cesta,
- Turnovše,
- Usnjarska cesta,
- Vas,
- Voljčeva cesta.

Znotraj šolskega okoliša je določeno območje podružnične šole, ki zajema naslednji naselji:

- Drenov Grič,
- Lesno Brdo.

Ustanovitelj osnovne šole je Občina Vrhnika, Tržaška 1, 1360 Vrhnika. Ustanoviteljske pravice občine izvršuje občinski svet.



Slika 4: Prikaz varnih poti v šolo
(Vir: OŠ Ivana Cankarja Vrhnika)

4.3 ŠOLSKI PREVOZ

V šolskem letu 2012/2013 prevoze izvaja na javnem natečaju izbrano podjetje Ljubljanski potniški promet. Za posamezne relacije se uporabljajo naslednja prevozna sredstva:

- avtobus na relaciji: Zaplana, Sinja Gorica, Bistra; število sedežev je 51, število stojišč je 44, torej skupno 95;
- avtobus na relaciji: Strmec, Zaplana, Sinja gorica; število sedežev je 52, število stojišč je 30, torej skupno 82;
- avtobus na relaciji: Bistra; število sedežev 45, število stojišč je 43, torej skupno 87;
- mini bus na relaciji: Strmec, Zaplana, Bistra, Sinja Gorica; število sedežev je 21, stojišč ni, torej skupno 21.

Učenci iz naselij Drenov Grič in Lesno Brdo obiskujejo pouk na Vrhniki (Lošca 1) od 4. razreda dalje. Uporabljajo redne avtobuse primestnega prometa na relaciji Ljubljana-Vrhnika-Ljubljana. Vstopajo na postaji Lesno Brdo in Drenov Grič, izstopajo pa na postaji na Ulici 6. Maja (Mercator), in obratno. Učenci imajo mesečno vozovnico in koristijo neomejeno število voženj po voznem redu vse dni v tednu.

4.4 ANALIZA PROMETNE VARNOSTI V OKOLICI OŠ IVANA CANKARJA VRHNIKA

Trenutna ureditev prometne varnosti vseh šolskih poti, ki pripeljejo v OŠ Ivana Cankarja, obsega:

- postavitve treh semaforjev (pri Črnem orlu, na Lošci in pri vstopu na avtocesto),
- ureditev Tržaške ceste s kolesarsko stezo,
- ureditev celotnega cestišča proti Vrtnariji,
- obnovljen in razširjen most preko Ljubljanice v Janezovo vas,
- ureditev obračališča na Zaplani pri Lazenčanu,
- ureditev Ulice 6. Maja s kolesarsko stezo,
- parkirišče za obiskovalce šole na Tržaški je urejeno,
- ureditev krožnega prometa na razredni stopnji,
- zgrajeno obračališče za avtobuse na Lošci 1,
- prevoz otrok prvošolcev z Raskovca,
- ureditev prehoda za pešce Gabrče,
- urejeno križišče in prehod za pešce Voljčeva_Tržaška-Raskovec,
- urejeno križišče na Drenovem Griču pri gostilni Kavčič,
- kovinski stebri ob pločniku pri gostilni Kavčič.

4.5 NEVARNE TOČKE, KI SO POTREBNE ŠE POSEBNE POZORNOSTI

4.5.1 BETAJNOVA

Cesta je s pločniki opremljena le do križišča za pekarno, naprej proti Betajnovi je na nekaterih delih zelo ozka, hitrosti pa so zaradi ravne ceste kljub omejitvam, sorazmerno visoke.



*Slika 5: Nevarna in ozka cesta proti Betajnovi brez pločnika
(Vir: lastni)*



*Slika 6: Nevarna in ozka cesta proti Betajnovi brez pločnika
(Vir: lastni)*

4.5.2 VERD

Problematičen je del poti od trgovine proti Bistri. Ni pločnikov, cestišče je ozko, ovinki na določenih odsekih so nepregledni. Promet je sorazmerno gost.



*Slika 7: Nevaren odsek v kraju Verd
(Vir: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, 2006)*



*Slika 8: Nevaren odsek v kraju Verd
(Vir: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, 2006)*

4.5.3 TRŽAŠKE CESTA

Kljub bližini dveh križišč s semaforji veliko otrok prečka cesto pri trgovini »DG69« in pri »Partizanu«.



*Slika 9: Prehod za pešce z veliko frekvenco prečkanja kljub bližini dveh semaforiziranih prehodov
(Vir: lastni)*



*Slika 10: Prehod za pešce z veliko frekvenco prečkanja kljub bližini dveh semaforiziranih prehodov
(Vir: lastni)*

4.5.4 KRIŽIŠČE INDUSTRIJA USNJA VRHNIKA-MIRKE

Zaznavnost križišča je premajhna, zato vozniki ne zmanjšajo hitrosti pred glavno cesto Pot v Močilnik. V križišču manjkajo talne oznake. Prav tako je vertikalna signalizacija (stop znaki) postavljena previsoko in zato slabo vidna.



*Slika 11: Pomanjkljivosti v križišču Industrija usnja Vrhnika-Mirke
(Vir: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, 2006)*



*Slika 12: Pomanjkljivosti v križišču Industrija usnja Vrhnika-Mirke
(Vir: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, 2006)*



*Slika 13: Pomanjkljivosti v križišču Industrija usnja Vrhnika-Mirke
(Vir: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, 2006)*



*Slika 14: Pomanjkljivosti v križišču Industrija usnja Vrhnika-Mirke
(Vir: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, 2006)*

4.5.5 KRIŽIŠČE NA DRENOVEM GRIČU PRI GOSTILNI KAVČIČ

Kljub rekonstrukciji križišča se pojavljajo na tem križišču naslednje nevarnosti:

- na desni strani v smeri proti Ljubljani so na pločniku in kolesarski stezi pogosto parkirani osebni avtomobili. Pešci jih morajo obiti po voznem pasu cestišča;

- na odcepu za Horjul so na desni strani na pločniku prav tako pogosto nepravilno parkirani avtomobili. Tudi na levi strani se parkirišče pri gostilni »razširi« na vozní pas. Pešci morajo hoditi po voznem pasu cestišča. Zaradi nepravilno parkiranih vozil imajo avtobusi za izredne prevoze učencev težave pri zavijanju proti šoli na Drenovem Griču.



*Slika 15: Nevarno križišče pri gostilni Kavčič
(Vir: lastni)*



*Slika 16: Nevarno križišče pri gostilni Kavčič
(Vir: lastni)*



*Slika 17: Nevarno križišče pri gostilni Kavčič
(Vir: lastni)*

4.5.6 KRIŽIŠČE CESTA 6. MAJA-CESTA GRADENJ

Problem 4-krakega križišča v neposredni bližini Zdravstvenega doma Vrhnika je predvsem v nezaznavnosti križišča. Vozila, ki vozijo po Cesti Gradenj iz smeri stare ceste proti Cesti 6. maja, ne zaznajo bližajočega se križišča in posledično pripeljejo v križišče z nezmanjšano hitrostjo.



*Slika 18: Nezaznavnost križišča Cesta 6. Maja–Cesta Gradenj
(Vir: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, 2006)*



*Slika 19: Nezaznavnost križišča Cesta 6. Maja-Cesta Gradenj
(Vir: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, 2006)*

4.5.7 LOKALNA CESTA BEVKE-DRENOV GRIČ-ZAKLANEC OD ŠOLE DO »DG 69«

Del lokalne ceste Bevke-Drenov Grič-Zaklanec od šole na Drenovem Griču do podjetja »DG 69« je ozek, brez pločnika, neosvetljen. Promet je povečan zaradi dejavnosti podjetja »DG 69« in lokalnega prometa v Horjul.



*Slika 20: Nevarni del poti do podružnične šole na Drenovem Griču
(Vir: lastni)*



*Slika 21: Nevarni del poti do podružnične šole na Drenovem Griču
(Vir: lastni)*

4.6 PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE VARNOSTI OTROK NA ŠOLSKI POTI

4.6.1 BETAJNOVA

Na Betajnovi cesti bi bilo potrebno urediti pločnike in postaviti hitrostne ovire do odcepa za Stari Maln; nujen je tudi večji nadzor policije v času pričetka in konca pouka.

4.6.2 VERD

V kolikor ni mogoče razširiti cestišča in poskrbeti za pešpot na Verdu, je potrebno uvrstiti relacijo med nevarne poti in zagotoviti brezplačen prevoz vseh učencev iz tega konca.

4.6.3 TRŽAŠKA CESTA

Nujna je postavitve hitrostnih ovir. Varovanje prehodov na Tržaški cesti bi bilo potrebno izvajati nekaj dlje, na primer cel mesec september, preko celega leta pa bi bil dobrodošel mobilni policist v času, ko učenci končujejo pouk.

4.6.4 KRIŽIŠČE INDUSTRIJA USNJA VRHNIKA-MIRKE

Potrebno je povečati zaznavnost križišča. To se lahko doseže s poudarjenim STOP znakom na »biču« nad samim voznim pasom. Voznika se lahko opozori na križišče tudi dodatno še z »zvočnimi zavorami« ali pa samo z »optičnimi zavorami«. Zvočne zavore so velikokrat neugodne predvsem zaradi hrupa, ki ga povzročajo. Zaenkrat bi se lahko odločili ne glede na priporočila v specifikacijah za nižje – 1 cm namesto 2 cm optične zavore.

4.6.5 KRIŽIŠČE NA DRENOVEM GRIČU PRI GOSTILNI KAVČIČ

Priporočljivo bi bilo namestiti kovinske stebre (kot ob gostilni Kavčič) in tako fizično onemogočiti parkiranje na pločnikih.

4.6.6 KRIŽIŠČE CESTA 6. MAJA-CESTA GRADENJ

Tudi v tem primeru je potrebno povečati zaznavnost križišča. To se lahko doseže s poudarjenim STOP znakom na »biču« nad samim voznim pasom in z zvočnimi ali pa optičnimi zavorami. V samem križišču predlagam namestitev »mini« krožnega križišča (Punais), ki je zasnovano tako, da je lahko tudi popolnoma prevozno in deluje praktično kot grbina. Tako „mini“ krožno križišče deloma umirja promet tudi na prednostni cesti in še dodatno opozarja voznike na neprednostni cesti na bližajoče se križišče. Poleg tega je potrebno pristopiti k aktivnostim za postavitvev prehoda za pešce, na omejitvev hitrosti in ustrezno signalizacijo.

4.6.7 LOKALNA CESTA BEVKE-DRENOV, GRIČ-ZAKLANEC OD ŠOLE DO »DG69«

Tu je nujno potrebno pristopiti k aktivnostim za rekonstrukcijo tega dela ceste (razširitev, osvetlitev, pločnik).

5 ZAKLJUČEK

Da bo otrok varno prispel v šolo in nazaj domov, je odvisno od vzpostavljene prometne varnosti in otrokovega znanja iz prometne vzgoje. Učenje o pravilih v prometu se mora pričeti dovolj zgodaj. Najpomembnejšo vlogo pri tem imajo starši, ki so prvi učitelji, saj s svojim ravnanjem in zgledom predstavljajo vzornika. Ob vstopu otroka v šolo prometno vzgojo dopolnjujejo učitelji in vzgojitelji. Dolžnost šole je, da poskrbi za varne šolske poti, po katerih otroci prihajajo in odhajajo. Z njimi se skupaj s starši otroci seznanijo, ko prvič prestopijo prag šole.

V prvih letih šolanja (prva triada) se otrok najpogosteje znajde v prometu v vlogi pešca, ki ga spremlja odrasla oseba. Kot pešca se ga seznanijo z nevarnimi odseki šolske poti, kje in kako se varno prečka cestišče, po kateri strani cestišča se hodi, če ni zato ustreznega pločnika ali kolesarske steze, kako naj poskrbi, da bo kot pešec, ki je najbolj ranljiva oseba udeležencev v prometu, dovolj viden. Njegovo znanje in izkušnje se tako bogatijo iz dneva v dan.

V drugi najpogostejši vlogi se otrok znajde v prometu kot sopotnik v avtomobilu ali avtobusu. Tudi o tej vlogi je potrebno otroka seznaniti s pravili. Dokler otrok ne doseže višine 150 cm, je v avtomobilu od zadaj zavarovan z zadrževalnim sistemom. Tudi samo čakanje na avtobus, vstopanje vanj in izstopanje iz njega zahtevajo določeno disciplino in red. Otroci morajo biti strpni in upoštevati navodila spremljevalcev.

V višjih letnikih šolanja (druga in tretja triada) se otrok znajde v prometu že kot samostojni udeleženec. Samostojno se lahko otrok kot kolesar vključi v promet po opravljenem kolesarskem izpitu. Pri tem mora obvezno uporabljati kolesarko zaščitno čelado, voziti pa po kolesarski stezi ali poti, kjer pa teh ni, vožnjo izvaja čim bližje desnemu robu vozišča. Kolo mora biti tehnično brezhibno in opremljeno s svetlobnimi telesi.

kot javni zavod vsaka osnovna šola mora izpolnjevati zakonske obveze iz področja prometne varnosti. Te določajo izdelan prometno-varnostni načrt, katerega obvezni del so natančno zarisane vse varne šolske poti; opredeljene morajo biti vsebine učnega programa iz prometne varnosti, zagotovljen mora biti varen prevoz za vse otroke, ki so od šole oddaljeni več kot 4 km. Pomembno je sodelovanje šole z drugimi organizacijami, ki igrajo pomembno vlogo v prometu in, seveda, dobro sodelovanje s starši.

OŠ Ivana Cankarja Vrhnika ima dokaj dobro urejeno prometno varnost v neposredni okolici šole kakor tudi njeni bližini. Sama šola se nahaja v strogem centru mesta, ob njej poteka zelo prometno obremenjena stara regionalna Tržaška cesta, ki

predstavlja magnet za voznike motornih koles, kateri se vozijo proti Primorski ali v obratni smeri Primorske. Gostota prometa po njej je zelo visoka.

Samo okolico OŠ Ivana Cankarja Vrhnika urejata v razdalji cca. 300 m dve semaforizirani križišči. Med njuno razdaljo, ki poteka v ravni liniji, sta umeščena še dva prehoda za pešce, ki sta po opažanjih pogosteje uporabljena kot varnejši obliki prečkanja cestišča. Potrebno bi bilo razmisliti, kako povečati varnost prehoda čez cesto na prehodih čez cesto, kjer ni semaforja.

Veliko manj varnih šolskih poti v šolo pa je iz bolj oddaljenih ulic in naselij iz šolskega okoliša. Najbolj kritične so v diplomski nalogi natančno opisane in dokumentirane s fotografijami. Kar nekaj je še poti, kjer na cestišču ni pločnika (nevarni del poti na poti do podružnične šole v Drenovem Griču, Betajnova cesta), pomanjkljive so talne označbe (pot proti Močilniku), nevarni odseki so slabo osvetljeni (pot mimo »DG69«). Na številnih odsekih je zaslediti cestišča, ki so preozka (lokalna cesta Bevke-Drenov Grič-Zaklanec na poti iz Verda proti Bistri, cesta v naselju Betajnova).

Glede na nabor ukrepov, ki obstajajo za reševanje podobnih kritičnih mest, sem v veliki večini primerov predlagal sledeče ukrepe: ureditev prometa v križiščih, namestitev zvočnih ali optičnih ovir, dodatno prometno signalizacijo, osvetlitev pločnikov in posebne ureditve območij, kjer želim povečati voznikovo pozornost, predvsem v strnjenih oziroma gosto pozidanih območjih in neposredni okolici OŠ.

Prav je, da morajo biti otroci deležni posebne pozornosti, saj so zaradi razposajenosti in otroške igrivosti prevečkrat slabo pozorni na promet okoli sebe. Dolžnost nas odraslih je, da jim pri vzgoji pomagamo. Dolžnost otrok pa je, da se zavedajo, da cesta in pločniki niso igrišče, ampak javne prometne površine, na katerih morajo upoštevati prometna pravila.

Tedaj ko so otroci ali drugi šibkejši člani udeleženci v prometu, ki niso v celoti sposobni za samostojno udeležbo v cestnem prometu, je od voznikov motornih vozil upravičeno pričakovati posebno pozornost, ko se vozijo mimo njih, saj lahko z varnim načinom vožnje pripomorejo k njihovi večji varnosti.

Zakon o pravilih cestnega prometa govori, da so otroci najšibkejši člen v cestnem prometu, zato bi to pravilo morali imeti ves čas pred očmi vsi udeleženci v prometu.

LITERATURA, VIRI

KNJIGE:

- Glogovec, Z. (1996): Prometna vzgoja v 9- letni osnovni šoli. PEDAGOŠKA OBZORJA: 18(2), 106-115.
- Levičnik, I., Marjanovič Umek L., Polič, M. (1986): Priročnik za prometno vzgojo v osnovni šoli. Ljubljana: Tehniška založba Slovenije.
- Markl, M., Žlender, B. (2010): Prvi koraki v svetu prometa. Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije (zgibanka).
- Polič, M., Zabukovec, V., Žlender, B. (1996): Prometna psihologija-Mladi v prometu. Zveza organizacije za tehnično kulturo Slovenije, Urad Republike Slovenije za mladino in Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije.

INTERNI DOKUMENTI:

- Osnovna šola Ivana Cankarja Vrhnika (2006): Prometno varnostni načrt OŠ Ivana Cankarja, Oktober, 2006.
- Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (2006); Prometna ureditev za območje naselja Vrhnika z okolico.

DIPLOMSKA DELA:

- Kogelnik, B. (2009) Pedagoška Fakulteta, UNIVERZA V MARIBORU: Prometna varnost otrok v OŠ Črna na Koroškem.<http://dkum.uni-mb.si/IzpisGradiva.php?id=10281>, dostopno 20.03.2011.

ZAKONI, ODLOKI, PRAVILNIKI:

- Zakon o pravilih cestnega prometa Republike Slovenije.
- Odlok o ustanovitvi javnega vzgojno-izobraževalnega zavoda Osnovna šola Ivana Cankarja (Uradni list RS, št. 62/96, 40/97, 20/98, 21/2000).http://www.vrhnika.si/datoteke/8635_odlok_o_spremembi_in_dopolnitvi_odloka_o_ustanovitvi_javnega_vzgojnoizobrazevalnega_zavoda_osnovna_.pdf, dostopno 19.01.2011.
- Zbrana pravila varnosti otrok v cestnem prometu, <http://www.ossevnica.si/Promet/Pravila.htm>, dostopno 20.03.2011.

SPLETNE STRANI:

- <http://www.osivanacankarja.si/>, dostopno 20.03.2011.

KAZALO SLIK

Slika 1: Osnovna šola Ivana Cankarja Vrhnika na Lošci 1	15
Slika 2: Osnovna šola Ivana Cankarja Vrhnika na Tržaški cesti 2.....	15
Slika 3: Podružnična šola na Drenovem Griču.....	16
Slika 4: Prikaz varnih poti v šolo	18
Slika 5: Nevarna in ozka cesta proti Betajnovi brez pločnika	20
Slika 6: Nevarna in ozka cesta proti Betajnovi brez pločnika	20
Slika 7: Nevaren odsek v kraju Verd.....	21
Slika 8: Nevaren odsek v kraju Verd.....	21
Slika 9: Prehod za pešce z veliko frekvenco prečkanja kljub bližini dveh semaforiziranih prehodov	22
Slika 10: Prehod za pešce z veliko frekvenco prečkanja kljub bližini dveh semaforiziranih prehodov	22
Slika 11: Pomanjkljivosti v križišču Industrija usnja Vrhnika-Mirke	23
Slika 12: Pomanjkljivosti v križišču Industrija usnja Vrhnika-Mirke	23
Slika 13: Pomanjkljivosti v križišču Industrija usnja Vrhnika-Mirke	24
Slika 14: Pomanjkljivosti v križišču Industrija usnja Vrhnika-Mirke	24
Slika 15: Nevarno križišče pri gostilni Kavčič	25
Slika 16: Nevarno križišče pri gostilni Kavčič	25
Slika 17: Nevarno križišče pri gostilni Kavčič	26
Slika 18: Nezaznavnost križišča Cesta 6. Maja-Cesta Gradenj.....	26
Slika 19: Nezaznavnost križišča Cesta 6. Maja-Cesta Gradenj.....	27
Slika 20: Nevarni del poti do podružnične šole na Drenovem Griču.....	27
Slika 21: Nevarni del poti do podružnične šole na Drenovem Griču.....	28

UPORABLJENE KRATICE:

OŠ	Osnovna šola
SPVCP	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
ZPrCP	Zakon o pravilih cestnega prometa