

UNIVERZA V MARIBORU
PEDAGOŠKA FAKULTETA
Oddelek za razredni pouk

MAGISTRSKO DELO

Matic Nagode

Maribor, 2018

UNIVERZA V MARIBORU
PEDAGOŠKA FAKULTETA
Oddelek za razredni pouk

Magistrsko delo

PROMETNO VARNOSTNI NAČRT OSNOVNE ŠOLE LOKA ČRNOMELJ

Mentor:

Red. prof. dr. Samo Fošnarič

Kandidat:

Matic Nagode

Maribor, 2018

Lektorica:

Nataša PODHOSTNIK, prof. slovenščine

Prevajalec:

David ŠTEFANIČ, univ. dipl. anglist

ZAHVALA

V prvi vrsti se zahvaljujem svojemu mentorju red. prof. dr. Samu Fošnariču za strokovno vodenje, nasvete in pomoč pri izdelavi magistrskega dela.

Zahvala gre tudi ravnateljici Osnovne šole Loka Črnomelj gospe Damjani Vrničar, ki mi je omogočila izvajanje raziskave, ter vsem razrednikom, ki so mi pomagali pri realizaciji anketiranja učencev in staršev.

Zahvaljujem se tudi gospodu Antonu Čadoniču, predstavniku Policijske postaje Črnomelj, ki mi je posredoval informacije o prometnem stanju in nevarnih poteh učencev, ki obiskujejo OŠ Loka Črnomelj.

Rad bi se zahvalil tudi Nataši Podhostnik, prof. slovenščine, za lektoriranje.

Zahvala gre tudi Davidu Štefaniču, univ. dipl. anglistu, za prevod povzetka v angleški jezik.

Hvala tudi dekletu Tanji in družini, ki so mi stali ob strani in me spodbujali

UNIVERZA V MARIBORU

_____ (ime članice UM)

**IZJAVA O AVTORSTVU IN ISTOVETNOSTI TISKANE IN
ELEKTRONSKE OBLIKE ZAKLJUČNEGA DELA**

Ime in priimek študent-a/-ke: _____

Študijski program: _____

Naslov zaključnega dela: _____

Mentor: _____

Somentor: _____

Podpisan-i/-a študent/-ka _____

- izjavljam, da je zaključno delo rezultat mojega samostojnega dela, ki sem ga izdelal/-a ob pomoči mentor-ja/-ice oz. somentor-ja/-ice;
- izjavljam, da sem pridobil/-a vsa potrebna soglasja za uporabo podatkov in avtorskih del v zaključnem delu in jih v zaključnem delu jasno in ustrezno označil/-a;
- na Univerzo v Mariboru neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve avtorskega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico ponuditi zaključno delo javnosti na svetovnem spletu preko DKUM; sem seznanjen/-a, da bodo dela deponirana/objavljena v DKUM dostopna široki javnosti pod pogoji licence Creative Commons BY-NC-ND, kar vključuje tudi avtomatizirano indeksiranje preko spleta in obdelavo besedil za potrebe tekstovnega in podatkovnega rudarjenja in ekstrakcije znanja iz vsebin; uporabnikom se dovoli reproduciranje brez predelave avtorskega dela, distribuiranje, dajanje v najem in priobčitev javnosti samega izvirnega avtorskega dela, in sicer pod pogojem, da navedejo avtorja in da ne gre za komercialno uporabo;
- dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v zaključnem delu in tej izjavi, skupaj z objavo zaključnega dela;
- izjavljam, da je tiskana oblika zaključnega dela istovetna elektronski obliki zaključnega dela, ki sem jo oddal/-a za objavo v DKUM.

Uveljavljam permisivnejšo obliko licence Creative Commons: _____

(navedite obliko)

Začasna nedostopnost:

Zaključno delo zaradi zagotavljanja konkurenčne prednosti, zaščite poslovnih skrivnosti, varnosti ljudi in narave, varstva industrijske lastnine ali tajnosti podatkov naročnika:

_____ (nazi
v in naslov naročnika/institucije) ne sme biti javno dostopno do
_____ (datu
m odloga javne objave ne sme biti daljši kot 3 leta od zagovora dela). To se
nanaša na tiskano in elektronsko obliko zaključnega dela.

Temporary unavailability:

To ensure competition priority, protection of trade secrets, safety of people and nature, protection of industrial property or secrecy of customer's information, the thesis

_____ (institution/company name and address) must not be accessible to the public
till _____ (delay date of thesis
availability to the public must not exceed the period of 3 years after thesis
defense). This applies to printed and electronic thesis forms.

Datum in kraj:

Podpis študent-a/-ke:

Podpis mentor-ja/-ice: _____
(samo v primeru, če delo ne sme biti javno dostopno)

Ime in priimek ter podpis odgovorne osebe naročnika in žig:

(samo v primeru, če delo ne sme biti javno dostopno)

POVZETEK

V magistrski nalogi so zbrana vsa pomembna dejstva, ki so mi omogočila izdelavo Prometnovarnostnega načrta Osnovne šole Loka Črnomelj. V začetnem delu naloge sem se posvetil teoretičnim izhodiščem, ki jih je potrebno usvojiti, če želimo razumeti pomen prometnovarnostnega načrta. Tako sem v teoretičnem delu najprej predstavil razvojne značilnosti osnovnošolskih otrok, pri čemer me je predvsem zanimal vpliv razvojnih značilnosti na prometno vzgojo. Nato sem se osredotočil na prometno vzgojo znotraj družine ter na različne dejavnosti in akcije, s katerimi številne organizacije, med drugim tudi osnovna šola, zagotavljajo večjo varnost otrok na njihovi šolski poti. V sklopu empirične raziskave sem anketiral učence od 4. do 9. razreda na Osnovni šoli Loka Črnomelj ter na njenih dveh podružnicah OŠ Griblje in OŠ Adlešiči. V raziskavo so bili vključeni tudi starši vseh učencev zgoraj omenjenih šol. S tem, ko sem anketiral učence in starše, sem dobil celotno sliko o trenutnem stanju prometne varnosti v šolskem okolišu OŠ Loka Črnomelj. Teoretični in empirični del sta mi dala osnovo, na podlagi katere sem izdelal načrt šolskih poti OŠ Loka Črnomelj z njenima podružnicama. Načrt šolskih poti zajema vsa nevarna mesta, s katerimi se učenci srečujejo ob prihodu v šolo in odhodu iz nje, zaradi nazornosti pa so vsa nevarna mesta predstavljena tudi s slikovnim materialom. Poleg okolice osnovnih šol so me zanimala tudi avtobusna postajališča in njihova ureditev.

KLJUČNE BESEDE: Prometna vzgoja, otroci v prometu, prometnovarnostni načrt, osnovna šola, učenci.

ABSTRACT

This master's thesis includes all important facts which enabled the making of a road safety plan for OŠ Loka Črnomelj primary school.

The initial part of the thesis focuses on theoretical starting points needed to acquire in order to understand the meaning of the road safety plan. Therefore, the theoretical part introduces the developmental characteristics of primary school children, where the master's candidate was especially interested in the influence of developmental characteristics on road education. Further on, the thesis focuses on road safety education within a family and on different activities and campaigns carried out by numerous organizations, including primary schools, to provide a greater safety of children on their way to school. As part of an empirical research, a survey of pupils Grades 4-9 at OŠ Loka Črnomelj and its two branch schools, OŠ Griblje and OŠ Adlešiči, was conducted. In addition, the survey involved the children's parents. Surveying both parents and children allowed getting a complete picture of the current situation on road safety at OŠ Loka Črnomelj school district. The theoretical and empirical parts provided a basis on which the candidate drew up a plan of ways to OŠ Loka Črnomelj and its branch schools. The plan includes all unsafe places which the school children encounter upon arrival to and departure from school. For illustration reasons, the unsafe points are also presented graphically. In addition to the vicinity of the schools, the thesis also reflects on school's bus stops and their arrangements.

KEY WORDS: road safety education, children in traffic, road safety plan, primary school, pupils

Kazalo vsebine

1	UVOD.....	1
2	TEORETIČNI DEL	2
2.1	Psihološki sklop	2
2.1.1	Motorični razvoj.....	2
2.1.2	Razvoj mišljenja.....	3
2.1.3	Socialni razvoj.....	4
2.1.4	Razvoj zaznavanja	5
2.1.5	Razvoj pozornosti.....	7
2.2	Prometna vzgoja	9
2.2.1	Opredelitev prometne vzgoje	9
2.2.2	Cilji prometne vzgoje	10
2.2.3	Prometna vzgoja v šoli	10
2.2.4	Prometna vzgoja v družini.....	12
2.2.5	Medijske kampanje	13
2.2.6	Akcije Javne agencije Republike Slovenije za varnost v prometu	14
2.3	Načrt šolskih poti	17
2.3.1	Cilji izdelave načrtov šolskih poti	17
2.3.2	Postopek oblikovanja načrta šolskih poti.....	17
2.4	Otroci v prometu.....	21
2.4.1	Otrok kot sopotnik	21
2.4.2	Otrok kot pešec.....	22
2.4.3	Otrok kot kolesar.....	23
2.4.4	Prometne nesreče pešcev.....	23
3	EMPIRIČNI DEL	26
3.1	Namen.....	26
3.2	Razčlenitev, podrobna opredelitev raziskovalnega problema v obliki ožjih raziskovalnih vprašanj in hipotez	27
3.2.1	Raziskovalna vprašanja	27
3.2.2	Raziskovalne hipoteze	28
3.2.3	Spremenljivke.....	29
3.2.4	Zveze med spremenljivkami.....	30
3.3	Metodologija.....	31
3.3.1	Raziskovalna metoda	31
3.3.2	Raziskovalni vzorec	31

3.3.3	Postopek zbiranja podatkov.....	33
3.4	REZULTATI OBDELAVE PODATKOV IN INTERPRETACIJA	35
3.4.1	Načini prihoda učencev v šolo	35
3.4.2	Načini prihoda učencev v šolo glede na spol	36
3.4.3	Načini prihoda učencev v šolo glede na starost.....	37
3.4.4	Čas, ki ga učenci porabijo za pot v šolo.....	38
3.4.5	Ocena varnosti šolske poti	38
3.4.6	Ocena varnosti šolske poti glede na spol.....	39
3.4.7	Ocena varnosti šolske poti glede na starost	40
3.4.8	Pokazana šolska pot s strani staršev	41
3.4.9	Pokazana šolska pot s strani staršev glede na spol.....	41
3.4.10	Pokazana šolska pot s strani staršev glede na starost	42
3.4.11	Prečkanje ceste na poti v šolo.....	43
3.4.12	Prečkanje ceste brez prehoda za pešce	44
3.4.13	Prečkanje ceste brez prehoda za pešce glede na spol.....	44
3.4.14	Prečkanje ceste brez prehoda za pešce glede na starost	45
3.4.15	Hoja po pločniku	46
3.4.16	Hoja po pločniku glede na spol	46
3.4.17	Hoja po pločniku glede na starost.....	47
3.4.18	Uporaba kresničke	47
3.4.19	Uporaba kresničke glede na spol.....	48
3.4.20	Uporaba kresničke glede na starost.....	49
3.4.21	Doživeta prometna nesreča na poti v šolo	49
3.4.22	Način prihoda otrok v šolo.....	50
3.4.23	Način prihoda otrok v šolo glede na starost	51
3.4.24	Čas, ki ga otroci potrebujejo za pot v šolo	52
3.4.25	Mnenja staršev o varnosti otrokove šolske poti	52
3.4.26	Pokazana pot otrokom.....	53
3.4.27	Uporaba kresničke na poti v šolo.....	53
3.4.28	Uporaba kresničke na poti v šolo glede na starost	54
3.4.29	Udeležba otroka v prometni nesreči.....	55
3.4.30	Prijetost otroka z varnostnim pasom.....	55
3.4.31	Prijetost otroka z varnostnim pasom glede na starost	56
3.4.32	Nevarne točke na šolski poti	57
3.5	Povzetek empiričnega dela	58
4	PRAKTIČNI DEL	60

4.1	Občina Črnomelj	60
4.2	Osnovna šola Loka Črnomelj.....	61
4.2.1	Podružnična šola Griblje	62
4.2.2	Podružnična šola Adlešiči.....	63
4.3	Prikaz šolskih poti.....	64
4.3.1	Šolske poti v okolici Osnovne šole Loka Črnomelj	64
4.3.2	Šolske poti v okolici Podružnične šole Griblje.....	76
4.3.3	Šolske poti v okolici Podružnične šole Adlešiči	78
4.3.4	Prikaz in opis avtobusnih postajališč učencev Osnovne šole Loka Črnomelj z možnimi izboljšavami	80
5	SKLEP	102
6	LITERATURA	104
7	PRILOGE	106

Kazalo slik

Slika 1: Zemljevid občine Črnomelj	60
Slika 2: Osnovna šola Loka Črnomelj.....	61
Slika 3: Podružnična šola Griblje.	62
Slika 4: Podružnična šola Adlešiči.	63
Slika 5: Okolica Osnovne šole Loka Črnomelj 1.....	65
Slika 6: Okolica Osnovne šole Loka Črnomelj 2.....	66
Slika 7: Okolica Osnovne šole Loka Črnomelj 3.....	67
Slika 8: Nevarno mesto pri poslovalnici Mercator.	68
Slika 9: Nevarno križišče Ulice Marjana Kozine in ulice Nova loka.	69
Slika 10: Nevarno križišče Ulice Marjana Kozine in ulice Nova loka.	69
Slika 11: Nevarno križišče v Ulici Marjana Kozine.	70
Slika 12: Ulica Marjana Kozine.....	71
Slika 13: Nepregledno križišče v Ulici Danila Bučarja.	71
Slika 14: Nevarno mesto v ulici Na bregu.	72
Slika 15: Enosmerna ulica Na bregu.....	72
Slika 16: Nevaren ovinek na stičišču Ulice Lojzeta Fabjana in Ulice Mirana Jarca.....	73
Slika 17: Ulica Mirana Jarca.	74
Slika 18: Prometni znak "Šola" v Kidričevi ulici.....	75
Slika 19: Prometni znak "Otroci na vozišču" v Kidričevi ulici.....	75
Slika 20: Okolica Podružnične šole Griblje.	76
Slika 21: Nevarna cesta v Gribljah.	77
Slika 22: Okolica Podružnične šole Adlešiči.	78
Slika 23: Nevarno mesto pri gostinskem in trgovskem objektu v Adlešičih.	79
Slika 24: Nevarno avtobusno postajališče Tribuče.	80
Slika 25: Nevarno avtobusno postajališče Bedenj.	81
Slika 26: Nevarno avtobusno postajališče Dolenjci.....	82
Slika 27: Avtobusno postajališče v Fučkovcih.	82
Slika 28: Nevarno avtobusno postajališče Marindol 1.....	83
Slika 29: Nevarno avtobusno postajališče Marindol 2.....	83
Slika 30: Avtobusno postajališče Miliči.	84
Slika 31: Avtobusno postajališče Paunoviči 1.	85
Slika 32: Avtobusno postajališče Paunoviči 2.	85
Slika 33: Avtobusno postajališče Gornja Paka.	86
Slika 34: Avtobusno postajališče Rožanec.	87
Slika 35: Avtobusno postajališče Petrova vas.	87
Slika 36: Avtobusno postajališče Mihelja vas.	87
Slika 37: Avtobusno postajališče Ručetna vas.....	88
Slika 38: Avtobusno postajališče Butoraj 1.	88
Slika 39: Avtobusno postajališče Butoraj 2.	89
Slika 40: Avtobusno postajališče Velika Lahinja.	89
Slika 41: Avtobusno postajališče Zorenci.....	90
Slika 42: Avtobusno postajališče Desinec.	91
Slika 43: Avtobusno postajališče Cerkvishče.	91
Slika 44: Avtobusno postajališče Dragoši.	92
Slika 45: Nevaren odsek Kanižarica 1.	93

Slika 46: Nevaren odsek Kanižarica 2.	93
Slika 47: Regionalna cesta, ki vodi do avtobusnega postajališča Blatnik pri Črnomlju. ...	94
Slika 48: Avtobusno postajališče Blatnik pri Črnomlju 1.....	94
Slika 49: Avtobusno postajališče Blatnik pri Črnomlju 2.....	95
Slika 50: Avtobusno postajališče Dobliče 1.	95
Slika 51: Avtobusno postajališče Dobliče 2.	96
Slika 52: Avtobusno postajališče Jerneja vas.	96
Slika 53: Avtobusno postajališče Jelševnik.	97
Slika 54: Avtobusno postajališče Grič pri Dobličah.	98
Slika 55: Avtobusno postajališče Mavrlen.....	98
Slika 56: Avtobusno postajališče Dolnja Paka.	99
Slika 57: Avtobusno postajališče Stražnji Vrh.	100
Slika 58: Avtobusno postajališče Rožič Vrh.....	100
Slika 59: Avtobusno postajališče Otovec.....	101

Kazalo preglednic

Tabela 1: Odvisne zveze med spremenljivkami.....	30
Tabela 2: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev OŠ Loka Črnomelj s podružnicama glede na spol.....	31
Tabela 3: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev OŠ Loka Črnomelj s podružnicama glede na triletje.....	32
Tabela 4: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev, katerih otroci obiskujejo OŠ Loka Črnomelj s podružnicama.....	32
Tabela 5: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na način prihoda v šolo.....	35
Tabela 6: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na način prihoda v šolo (glede na spol).....	36
Tabela 7: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na način prihoda v šolo (glede na starost).....	37
Tabela 8: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, koliko časa potrebujejo za pot do šole.....	38
Tabela 9: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na odgovore o varnosti šolske poti.....	38
Tabela 10: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na odgovore o varnosti šolske poti (glede na spol).....	39
Tabela 11: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na odgovore o varnosti šolske poti (glede na starost).....	40
Tabela 12: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali so jim starši pokazali šolsko pot.....	41
Tabela 13: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali so jim starši pokazali šolsko pot (glede na spol).....	41
Tabela 14: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali so jim starši pokazali šolsko pot (glede na starost).....	42
Tabela 15: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, kolikokrat prečkajo cesto na poti v šolo.....	43
Tabela 16: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali prečkajo cesto, ki ni označena s prehodom za pešce.....	44
Tabela 17: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali prečkajo cesto, ki ni označena s prehodom za pešce (glede na spol).....	44
Tabela 18: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali prečkajo cesto, ki ni označena s prehodom za pešce (glede na starost).....	45
Tabela 19: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali lahko šolsko pot v celoti prehodijo po pločniku.....	46
Tabela 20: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali lahko celotno šolsko pot prehodijo po pločniku (glede na spol).....	46
Tabela 21: Tabela (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali lahko celotno šolsko pot prehodijo po pločniku (glede na starost).....	47
Tabela 22: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali na svoji poti v šolo uporabljajo kresničko.....	47
Tabela 23: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali na svoji poti v šolo uporabljajo kresničko (glede na spol).....	48
Tabela 24: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali na svoji poti v šolo uporabljajo kresničko (glede na starost).....	49

Tabela 25: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali so na svoji poti v/iz šole že doživeli prometno nesrečo.	49
Tabela 26: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na način prihoda njihovih otrok v šolo.	50
Tabela 27: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na način prihoda njihovih otrok v šolo (glede na starost).	51
Tabela 28: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, koliko časa potrebuje njihov otrok za pot v šolo.....	52
Tabela 29: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na mnenje o varnosti otrokove šolske poti.	52
Tabela 30: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, ali so otrokom pokazali varno šolsko pot.....	53
Tabela 31: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, ali njihov otrok uporablja kresničko na poti v šolo.	53
Tabela 32: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, ali njihov otrok uporablja kresničko na poti v šolo (glede na starost).	54
Tabela 33: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, ali je bil njihov otrok že udeležen v prometni nesreči.....	55
Tabela 34: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, ali so njihovi otroci v avtu pripeti z varnostnim pasom.	55
Tabela 35: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, ali so njihovi otroci v avtu pripeti z varnostnim pasom.	56
Tabela 36: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na lokacijo nevarnih točk na šolski poti njihovih otrok.	57

1 UVOD

Že naši dedki in babice so v šolo hodili peš, a je bila njihova šolska pot v primerjavi z današnjimi šolskimi potmi precej varnejša. Vzrok temu lahko iščemo v veliko manj zahtevnem prometu.

Današnji hitri razvoj je prinesel tudi drastične spremembe v prometu. Število avtomobilov je danes večje kot kadar koli v zgodovini, zaradi česar postaja vključevanje in sodelovanje v prometu vse težje in zahtevnejše. Zahtevnosti in kompleksnosti današnjega prometa pa se ne zavedajo otroci, saj so na razvojno prenizki stopnji, da bi na promet gledali in v njem delovali kot odrasli.

Prav zaradi tega, ker so otroci prisiljeni sodelovati v prometu, kljub temu da nanj niso pripravljeni, številni teoretiki poudarjajo, da s prometno vzgojo ne smemo odlašati. Z gotovostjo lahko trdimo, da so starši tisti, pri katerih se začne prometna vzgoja in od katerih je prometna usposobljenost otrok najbolj odvisna. Nikakor pa niso starši edini, ki skrbijo za prometno vzgojo in prometno varnost otrok, saj jim pri tem na pomoč priskočijo številne inštitucije, kot so: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, osnovna šola itd.

Osnovna šola skozi kurikulum različnih predmetov učencem predstavlja in jih uči vsebine, povezane s prometno vzgojo. Poleg izobraževalne in vzgojne funkcije, ki jo opravlja šola pri prometni vzgoji, mora poskrbeti tudi za varnost otrok na njihovi poti v šolo. Tudi sam sem nekoč obiskoval Osnovno šolo Loka Črnomelj in se srečeval z nevarnimi odseki na svoji poti v šolo. To je tudi glavni razlog, da sem se odločil za izdelavo prometnovarnostnega načrta omenjene šole, saj se zavedam in poznam nevarnosti, s katerimi se učenci le-te vsakodnevno srečujejo ob prihodu in odhodu iz šole.

2 TEORETIČNI DEL

2.1 Psihološki sklop

Promet so ustvarili odrasli, zato je le-ta prilagojen prav njim. Tudi otroci se morajo že ob izhodu iz porodnišnice vključevati v promet. Na začetku je to vključevanje le pasivno, kasneje pa postane aktivno. Otroci promet zaznavajo na drugačen način kot odrasli, zato jim je potrebno v prometu posvetiti dodatno pozornost. Kako bo otrok zaznaval promet, ga razumel, doživljal in se posledično bil sposoben vanj vključevati, je odvisno od razvojne stopnje otroka. (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 14)

2.1.1 Motorični razvoj

Večino vseh gibalnih sposobnosti, kot so sedenje, prijemanje in hoja, otrok razvije do drugega leta starosti. Razvoj je v tem obdobju zelo hiter, a je potrebno povedati, da so otroci v svojem gibanju zelo nebogljeni. Tako so otroci šele okoli sedmega leta gibalno dovolj zreli, da lahko izvajajo določene aktivnosti sami (npr. dejavnosti v šoli). (Horvat in Magajna, 1987, str. 122)

Otroci do 6. leta starosti imajo največje težave z nekonstantnostjo gibanja. Koordinacija rok in nog ni popolna, zato imajo otroci težave pri ustavljanju in izogibanju oviram. Med 6. in 7. letom se telesna rast in razvoj otrok nekoliko upočasnita, zaradi česar lahko otroci izpopolnijo svoje gibe in postanejo motorično učinkovitejši. To se kaže predvsem pri usklajenih gibih rok in nog, tek postane ritmičen in enakomeren, otroci pa so se sposobni tudi hitro ustaviti in ponovno pospešiti. (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 14)

Po 7. letu starosti so otroci toliko motorično spretni, da se zelo hitro in brez večjih naporov učijo novih gibalnih tehnik. V tem obdobju vsi tisti otroci, ki imajo možnost vožnje s kolesom, to tudi počnejo. Zaradi določenih osebnostnih značilnosti (prenizka stopnja socialne zrelosti, nezmožnost kritične presoje v kriznih situacijah, težave pri ohranjanju koncentracije) otroci v tem obdobju

vseeno še niso sposobni samostojnega vključevanja v promet. (Horvat in Magajna, 1987, str. 209–210)

2.1.2 Razvoj mišljenja

Razvoj mišljenja otrok v predšolskem obdobju in zgodnjem šolskem obdobju je eno izmed največkrat preučevanih področij psihologije. Temeljna spoznanja psihologov o otrocih med 2. in 7. letom so vezana na dve dejstvi. Prvo dejstvo govori o tem, da je mišljenje predšolskega otroka kvalitativno drugačno kot mišljenje starejšega otroka. Drugo spoznanje pa govori o tem, da se mišljenje z razvojem spreminja. S pomočjo teh sprememb se miselni procesi stalno reorganizirajo in tako so otroci lahko uspešnejši pri vključevanju v okolje. (Horvat in Magajna, 1987, str. 136 in 137)

Po Piagetu so otroci, stari 4–7 let, v intuitivni fazi oziroma stopnji predoperativnega mišljenja. Za to fazo je značilen egocentrizem, kar pomeni, da otrok ni sposoben razumeti, kaj ostali želijo od njega, saj ni sposoben zavzeti stališča druge osebe. Tipična značilnost egocentrizma je tudi ta, da otrok vedno nekaj trdi, nikoli pa ničesar ne dokazuje, prav tako ni sposoben razumeti dveh aspektov iste situacije hkrati (ni se sposoben koncentrirati na aspekt višine in aspekt širine kozarca hkrati). (Marjanovič-Umek, 2004, str. 291–294)

Prehod v konkretno-operativno mišljenje se zgodi med 6. in 7. letom starosti. V tem obdobju postane otrokovo mišljenje manj egocentrično, manj fluidno in otrok dobi sposobnost upoštevanja več aspektov hkrati. S prehodom v to obdobje otrok dobi nove kvalitete na področju mišljenja. Otrok razume določene miselne operacije, kljub temu da nima lastnih izkušenj z njimi. (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 19)

Sledi faza formalnih operacij, ki nastopi okoli 11. leta. Bistvena razlika glede na prejšnjo fazo je v tem, da je otrok v tej fazi sposoben logičnega sklepanja. Oseba, ki se nahaja na tej stopnji mišljenja, je sposobna izpeljati pravilne sklepe, kljub temu da so izhodiščne podmene v nasprotju z dejstvi; prav tako je takšna oseba sposobna postaviti domnevo in jo kasneje tudi preveriti. (Horvat in Magajna, 1987, str. 140–143)

2.1.3 Socialni razvoj

Otroci med 4. in 5. letom so poleg premikanja sposobni tudi načrtovati in dajati pobude za doseganje ciljev. V tem obdobju so zelo dovzetni za aktivnost, v njej uživajo in skušajo doseči nove cilje. Ob teh aktivnostih otroci radi testirajo svoje sposobnosti, eksperimentirajo in oblegajo starše z raznolikimi vprašanji, zaradi česar gredo nemalokrat predaleč (npr. udarijo starša). Ravno zaradi nepoznavanja mej dovoljenega in nedovoljenega je potrebno otroke omejevati in jih osredotočiti na to, kaj je dovoljeno, saj bodo tako energijo porabili za sprejemljive aktivnosti. V tem času otrok izoblikuje svojo samopodobo oz. sliko o sebi. Otrok prepoznava tako pozitivne kot negativne značilnosti svoje osebnosti in telesa. (Horvat in Magajna, 1987, str. 174–179)

Ob vstopu v šolo pri otroku opazimo prvo veliko spremembo na področju socialnega vedenja, saj otrok nima več tolikšne potrebe po druženju z odraslimi kot prej. Sedaj pridejo v ospredje sovrstniki, s katerimi se želi igrati, pogovarjati in učiti. Otroci se v tem obdobju družijo v skupinah, kjer posnemajo drug drugega. V želji, da bi bil enak drugim v skupini, posameznik sledi negativnim ali pozitivnim dejanjem skupine. Velikokrat otrok ne ravna po svojih prepričanjih, pač pa ravna tako, kot pravi vodja skupine ali večina skupine. Posledica tega je, da posameznik velikokrat preceni svoje sposobnosti, kar pa je lahko v prometni situaciji usodno. (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 21–22)

Po 11. letu starosti se v razvoju otrok pojavi nova psihosocialna kriza, za katero je značilno iskanje samega sebe. V tem obdobju se morajo posamezniki soočiti z oblikovanjem spolne in poklicne identitete. Pomen vrstnikov se še poveča, saj vrstniki v zadovoljevanju številnih potreb zamenjajo posameznikovo družino. S tem se posameznik osamosvaja in začne oblikovati novo identiteto. Posameznik skuša svojo pripadnost neki skupini dokazati s podrejanjem svojih stališč, nekim normam, načinom obnašanja in oblačenja, ki veljajo za neko skupino. Povečana količina druženja z vrstniki pozitivno vpliva na pridobivanje spretnosti, kot so sodelovanje, tekmovanje, reševanje konfliktov, vodenje itd. (Horvat in Magajna, 1987, str. 244–246)

2.1.4 Razvoj zaznavanja

Otrok vse, kar ve o zunanjem svetu, pridobi s pomočjo zaznavanja s čutili. Proces zaznavanja težko ločimo od procesa gibalne aktivnosti, kar pomeni, da ob nerazumevanju gibalne aktivnosti (motorike) otroka ne moremo razumeti njegovih zaznavnih procesov in obratno. Zato pogosto govorimo o senzomotoričnem razvoju. (Horvat in Magajna, 1987, str. 126–127)

V predšolskem obdobju je za otroke značilen vpliv subjektivnih dejavnikov na procese zaznavanja. Otrok ima težave pri ločevanju svojih želja, ki so subjektivne, od okolice, ki je objektivna. Če otroku pade žoga na cesto in si jo ta močno želi, se mu bo zdel avtomobil, ki se bliža, še dovolj daleč, zato bo otrok skočil na cesto in žogo pobral. Takšno otrokovo ravnanje se lahko v prometni situaciji konča tragično. Naslednja značilnost zaznavnih procesov v tem obdobju je celostno opazanje. Otrok situacijo dojema kot celoto in jo kot tako tudi presoja za nevarno oziroma varno. Otrok ni zmožen dojemati posameznih faktorjev znotraj celotne situacije. (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 15–16)

Ob prehodu v šolo se pri otroku spremeni način zaznavanja. Pri opazovanju postaja vse bolj objektivni, ostrina vida se v primerjavi s predšolskim otrokom izboljša, vidno polje se poveča, a je še vedno manjše kot pri odrasli osebi. (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 16–17)

2.1.4.1 Vizualno zaznavanje

Številne psihološke študije so si pri razvoju ostrine vida enotne. Ugotovitve kažejo, da se ostrina vida stalno povečuje in se zaključi šele po 15. letu starosti. Nekaj manj enotnosti je mogoče zaznati pri preučevanju zaznavanja barv. Otroci so že pri starosti 3–4 let sposobni ločevati med štirimi osnovnimi barvami. Poleg prepoznavanja barv znajo barve tudi poimenovati. Otrokom v tem obdobju delajo težave razni odtenki, saj jih še niso sposobni razlikovati. To sposobnost otroci pridobijo med 5. in 7. letom starosti, ko se začnejo posvečati tudi svetlostnim odtenkom barv. (Horvat in Magajna, 1987, str. 127–128)

2.1.4.2 Slušno zaznavanje

Slušno zaznavanje se najhitreje razvija med 4. in 5. letom starosti, a se v tem obdobju še ne konča. Pri predšolskih otrocih je še posebej slabo razvita ostrina sluha, ko posluša govor drugih, zato bo otrok v tem obdobju besedo slišal le, če bo ta izgovorjena veliko glasneje, kot je njegova spodnja meja zaznave. Po mnenju številnih strokovnjakov se pri otroku razvijata dva kvalitativno različna zaznavna sistema, ki sta govorni ali fonemski sluh in glasbeni sluh ali sluh za razlikovanje višin. Prvi se začne razvijati med prvim in drugim letom starosti, zato lahko otrok že ob koncu predšolske dobe med seboj razlikuje vse glasove maternega jezika. Večje težave pa se pojavijo pri razvoju glasbenega sluha, saj otroci težje razlikujejo odnose med različnimi višinami zvokov. (Horvat in Magajna, 1987, str. 128–129)

Mlajši otroci imajo velike težave pri določanju velikosti, smeri in hitrosti vozil le s pomočjo zvoka. Zato je prometna situacija, v kateri morajo otroci prečkati cestišče na delu, kjer je vidljivost slaba, rizična aktivnost. Otroci nemalokrat narobe ocenijo razdaljo in smer približujočega se vozila, ki ga ne vidijo, kar pa lahko v prometni situaciji vodi do nesreče s tragičnim koncem. (Torayan in Peden, 2007)

2.1.4.3 Zaznavanje prostora

Zaznavanje prostora je za otroka do 4. leta nekaj, kar je odvisno od njegovih želja. Tisto, kar ima rad, se mu zdi bližje, kot tisto, česar se boji, pa četudi sta obe poti enako dolgi. Šele po četrtem letu začne otrok zaznavati prostor objektivno in začne predmete zaznavati po njihovih lastnostih. (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 16–17)

Tudi razvoj orientacije v prostoru, kar je za promet zelo pomembno, poteka postopno. Začne se z diferenciacijo prostorskih odnosov, vezanih na lastno telo. Otrok poimenuje svojo desno roko, postopoma se nauči ločiti desno in levo roko in na podlagi tega uspe diferencirati razpored predmetov v prostoru, pri čemer ima težave pri poimenovanju, kaj je desno in levo pri nasproti prihajajočem predmetu (npr. avtomobil). Okoli 9. leta je otrok sposoben opredeliti smer v prostoru neodvisno od svojega telesa. Pravimo, da otrok v tem obdobju usvoji pojem

konservacije količine, dolžine, prostora itd. Otrok začne razumevati in z gotovostjo trditi, da je razdalja med dvema pločnikoma enaka ne glede na to, ali je na cestišču avtomobil ali ne. Značilnost te faze je tudi, da otrok začne razumevati, da je nek predmet enak, četudi ga gledamo iz različnih zornih kotov. (prav tam)

2.1.5 Razvoj pozornosti

Pozornost je nekaj, česar se mora otrok postopno »učiti«. Otroku je potrebno nenehno pomagati pri identificiranju tistih elementov, ki so v danem trenutku pomembni. Tako je treba otroku pri vključevanju v promet njegovo pozornost usmerjati na tisto, kar je pomembno, npr. vozila na cestišču, kolesar na kolesarski stezi itd. Za otroke je značilno, da pozornost namenijo novim ali močnim, intenzivnim dražljajem. Tako je otrokova pozornost največja, če je aktiven in ga neka aktivnost močno zanima. Ko se otrok igra na dvorišču, vso svojo pozornost nameni igri, pri tem pa ne posveča pozornosti dražljajem iz okolice, zato se lahko hitro zgodi, da otrok med igro nenadoma plane na cestišče. (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 17–18)

Skladno z otrokovim razvojem se razvija tudi njegova pozornost. V predšolskem obdobju je pozornost otroka nizka, le nekaj minut, nato pa se z razvojem otroka obdobje pozornosti daljša. Otrok v osnovni šoli je sposoben biti pozoren 45 min, a le če je vselej aktiven in ga neka stvar zanima. Poleg razvijanja časa pozornosti se sočasno razvija tudi obseg pozornosti. Predšolski otrok še ni sposoben biti pozoren na več elementov hkrati, medtem ko je učenec v osnovni šoli pri tem čedalje uspešnejši. (prav tam)

S preučevanjem psiholoških dejavnikov pri varnosti otrok v prometu so se in se še vedno ukvarjajo številni avtorji. Izpostavil bom raziskavo Bartona in Schwebela (2007), ki sta se v svoji raziskavi dotaknila razlik pri vključevanju v promet glede na starost otrok (od petega do osmega leta starosti). Avtorja sta ugotovila, da so 5- in 6-letni otroci dosegali zelo nizke rezultate na področju prometne varnosti, kar potrjuje, da so 5- in 6-letniki nesposobni samostojnega sodelovanja v prometu. Ti otroci so v namišljeni prometni situaciji velikokrat ravnali nevarno in neodgovorno, kar bi v realni situaciji vodilo v nesrečo. Slabe rezultate sta avtorja pripisala pomanjkanju kognitivnih sposobnosti, s katerimi bi lahko otroci v tej

razvojni fazi obvladali različne faktorje, ki vplivajo na njihovo varnost v prometu. Avtorja sta kot največje težave teh otrok izpostavila: nezmožnost ocene oddaljenosti avtomobila, nezmožnost zaznavanja dveh premikajočih se vozil, nezmožnost ocene časa, ki ga potrebujejo za prečkanje cestišča ipd. Avtorja sta hkrati ugotovila, da se zmožnosti vključevanja v promet s starostjo višajo. Otroci, stari med sedem in osem let, so dosegali bistveno boljše rezultate. Ta odkritja se skladajo z raziskavami na področju kognitivnega razvoja, ki sugerirajo, da imajo otroci, mlajši od 7 let, slabše vizualne predstave v vlogi pešcev. Ugotovitve se skladajo tudi z delom Piagetove teorije, ki pravi, da so se mlajši otroci na splošno nezmožni osredotočiti na različne dele situacije, medtem ko lahko starejši otroci brez večjih problemov integrirajo informacije iz različnih smeri, kar jim posledično omogoča boljše oz. varnejše sodelovanje v prometni situaciji. Z drugimi besedami, mlajši otroci so se zmožni osredotočiti na oddaljenost enega samega bližajočega se avtomobila pri ocenjevanju varnega prečkanja ceste, medtem ko lahko starejši otroci in odrasli v obzir vzamejo še oddaljenost, hitrost ter pospeševanje večjih avtomobilov iz več smeri in tudi hitrost, ki jo potrebujejo za prečkanje ceste.

2.2 Prometna vzgoja

Učence zaradi njihovih razvojnih značilnosti in neizkušenosti uvrščamo med najranljivejše udeležence v cestnem prometu in so največkrat žrtve v prometnih nesrečah, saj so navadno v vlogi pešca ali kolesarja. Prav zaradi tega je prometna vzgoja izrednega pomena, saj s pomočjo le-te učence usposobimo za odgovorno in varno ravnanje v cestnem prometu. Prometna vzgoja se prične v družini, kjer je naloga staršev ali zakonitih zastopnikov, da svoje otroke pripravijo na varno sodelovanje v prometu. Nadaljuje se v predšolskih vzgojno-varstvenih ustanovah in osnovnih šolah, kjer pa se ne konča, pač pa traja do konca življenja. (Strah, 2016, str. 5–8)

2.2.1 Opredelitev prometne vzgoje

Prometno varnega vedenja se otroci učijo vseskozi, čeprav se tega v večini primerov ne zavedajo, saj učenje poteka spontano. Če bodo starši v avtomobilu vedno pripeti z varnostnim pasom in bodo skrbeli za to, da bodo vedno pripeti tudi njihovi otroci, bodo le-ti ta vzorec posnemali in razvili pozitivno navado. Na takšen način pridobivajo nova prepotrebna znanja, spretnosti in navade, s katerimi se njihova varnost v prometu veča. Poleg spontanega načina učenja so otroci vključeni v formalne oblike učenja, ki se izvajajo v predšolskih vzgojno-varstvenih ustanovah in osnovnih šolah. Program je zasnovan tako, da učenci izvajajo aktivnosti, primerne svoji razvojni stopnji, s katerimi usvajajo določene cilje, povezane z večjo prometno varnostjo njih samih. (Zabukovec, Žlender, Polič, Divjak in Markl, 2007, str. 129–130)

Zmotno je prepričanje nekaterih, da s prometno vzgojo uresničujemo zgolj izobraževalne cilje, saj je prometna vzgoja namenjena tudi uresničevanju vzgojnih ciljev. Z uresničevanjem izobraževalnih ciljev učenci usvojijo prometne predpise, spoznajo tehnološke in vedenjske ureditve prometa ter razvijejo spretnosti in navade, ki jim omogočajo racionalno in pravilno obnašanje v najrazličnejših prometnih situacijah. Uresničevanje vzgojnih ciljev je namenjeno razvijanju pozitivnih stališč, kot sta spoštovanje in varovanje življenja in zdravja, oblikovanju pozitivnih značajskih lastnosti (npr. obzirnost) ter razvijanju smisla za skupnost. (Plemenitaš, 1991, str. 55–56)

2.2.2 Cilji prometne vzgoje

Prometna vzgoja se izvaja na vseh ravneh vzgoje in izobraževanja (vrtci, osnovne šole, srednje šole in v okviru avtošol). Njen namen je otroke pripraviti na vse vloge v prometu, sprva kot pešce in kolesarje, kasneje pa kot voznike motornih vozil. Prometna vzgoja ni samostojen predmet v osnovnih šolah, ampak je zasnovana kot medpredmetno področje, saj je vključena v kurikulumne več posameznih predmetov. Poleg usvajanja osnovnih ciljev je dobro te cilje tudi nadgraditi z različnimi aktivnostmi in programi, ki se izvajajo na posamezni šoli. (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.)

Splošni cilji prometne vzgoje so:

- Vzpostaviti odnos do varnosti in varnega ravnanja v prometu,
- učenje prometnih pravil in predpisov ter učenje ustreznega ravnanja v različnih prometnih situacijah,
- oblikovanje ugodnih stališč in prepričanj za varno ravnanje v prometu,
- usvajanje in izpopolnjevanje spretnosti, potrebnih za varno ravnanje v prometu. (prav tam)

2.2.3 Prometna vzgoja v šoli

Vsebina pouka prometne vzgoje v osnovni šoli izhaja iz izobraževalnih ciljev, ki so prilagojeni razvojni stopnji otrok. Razdeljena mora biti v ustrezne enote, znotraj katerih je sistematično obravnavana neka vsebina (primer enote je prečkanje ceste, znotraj te enote pa morajo biti predstavljeni posamezni koraki tega dejanja v ustreznem sosledju). Pouk prometne vzgoje je sestavljen iz več sestavin, ki so med seboj odvisne. Te sestavine so: učitelj, okolje, v katerem pouk poteka, metode pouka in mediji. (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 41–44)

2.2.3.1 Učitelji

Prometna vzgoja v osnovni šoli navadno poteka pod vodstvom učitelja, ki mu ob določenih situacijah na pomoč priskočijo policisti ali kateri drugi strokovni delavci. V pouk prometne vzgoje je potrebno vključevati tudi starše, saj določenih

vsebin učencem ni možno predstaviti v sklopu prometne vzgoje v šoli. Tukaj naletimo na problem, saj večina staršev o prometu ni primerno poučena ter otrokom podaja napačne informacije, kar privede do zmedenosti otrok. Zato je naloga učiteljev tudi ta, da starše opozorijo na probleme prometne vzgoje, jim predstavijo, kako naj učijo svoje otroke, ter jih motivirajo za učenje otrok. (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 41–54)

2.2.3.2 Okolje, v katerem poteka pouk

Zaželeno je, da prometna vzgoja poteka v različnih okoljih; na začetku v učilnici, kasneje na šolskem dvorišču in na koncu na cesti. V grobem govorimo o petih situacijah (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 41–54):

- Stvarna prometna situacija – pouk poteka na cesti, kjer nemoteno poteka dejanski promet.
- Stvarna cestna situacija – pouk poteka na cesti, ki je za ves promet zaprta.
- Polstvarna situacija – prometna situacija je simulirana, odvija se v prometnem parku.
- Simuliranje cestne situacije – gre za abstrakten prikaz prometa na šolskem dvorišču.
- Razred – uporaba različnih medijev za predstavitev prometa.

Številne raziskave so potrdile, da učenci največ znanja pridobijo z učenjem v neki stvarni prometni situaciji. V takšni situaciji, četudi je cesta zaprta za ves promet, učenci veliko bolj izkazujejo pravilno vedenje kot pri drugih oblikah pouka prometne vzgoje. Zato lahko rečemo, da bo prometna vzgoja učinkovitejša, če bo potekala v stvarnih cestnih situacijah. (prav tam)

2.2.3.3 Metode pouka

V sklopu prometne vzgoje govorimo o štirih metodah poučevanja. To so: besedna razlaga, demonstracija, praktične vaje in metode preoblikovanja vedenja. Prva metoda je osnova za izvajanje kasnejših metod, saj moramo učencem v začetku podati besedne razlage določenih situacij in besedne razlage pojmov, pomembnih za kasnejše vključevanje v stvarno prometno situacijo. Metoda demonstracije je

zelo učinkovita metoda, s katero otroku pokažemo, kako se mora vesti v določeni prometni situaciji. Pri tej metodi moramo biti pozorni, da smo v času izvajanja demonstracije obrnjeni v isto smer kot učenci, saj bodo v nasprotnem primeru le-ti zmedeni (naša desna stran bo za njih leva itd.). Zelo učinkovita je tudi metoda preoblikovanja vedenja, a le če jo izvajamo v kombinaciji s praktičnimi vajami in prikazi. (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 41–54)

2.2.3.4 Mediji

Pomemben element prometne vzgoje so mediji, s pomočjo katerih posredujemo ustrezno znanje oziroma s pomočjo katerih učencem prikazujemo zaželena vedenja. Eden izmed najučinkovitejših medijev je film, ki pa ne sme biti daljši od 5 minut, saj učenci težko ohranjajo zbranost pri gledanju daljših filmov. Pri izbiri filmov moramo biti kot učitelji kritični in moramo izbrati takšne filme, ki prikazujejo ustrezna vedenja v resničnih prometnih situacijah, ki ne vsebujejo motečih prvin (npr. smešna zgodba), in takšne filme, ki se ne odvijajo prehitro, saj otroci niso sposobni hitrega predelovanja informacij iz okolja. Če želimo pouk izboljšati oziroma nadgraditi, lahko gledanje filmov zamenjamo z gledanjem videov. Če otroke snemamo in nato gledamo video posnetke, otrokom ponudimo neposredno povratno informacijo o njihovem vedenju, poleg tega si z učenci lahko znova in znova ogledujemo video posnetke prometnih situacij iz njihovega domačega okolja. (prav tam)

2.2.4 Prometna vzgoja v družini

Otrok praktično od rojstva naprej sodeluje v prometu, v začetku v naročju staršev in kot sopotnik v avtomobilu, kasneje pa kot pešec in kolesar. Prav zaradi tega, ker otroci večino časa preživijo s svojimi starši, gredo z njimi po nakupih, na igrišče, gredo skupaj na izlete itd., je pomembno, da starši pričnejo s prometno vzgojo takoj, ko pride otrok v stik s prometom. Potrebno se je zavedati, da za prometno vzgojo nikoli ni prezgodaj. (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 36–37)

Otroci imajo svoje starše radi in so na njih ponosni, lahko rečemo, da so starši vzorniki otrok, zato je pomembno, da se starši v prometu vedejo predvsem

odgovorno in po predpisih, saj bodo otroci njihovo ravnanje posnemali in ga ponotranjili. Prav zaradi tega lahko rečemo, da imajo starši nepogrešljivo vlogo v prometni vzgoji, ki je ne more nadomestiti nobena vzgoja izven družine. (Levičnik, Marjanovič-Umek in Polič, 1986, str. 36–37)

Starši vsakodnevno otroke opozarjajo na prometne znake, na način hoje, otroci ob starših spontano spoznavajo prometna sredstva, načine ravnanja v določenih situacijah ipd. Otroka velikokrat določeno ravnanje zanima (»Zakaj smo se ustavili?«), zato je pomembno, da si starši vzamejo čas in mu odgovorijo. Otrok bo mnenje staršev oziroma ravnanje staršev dojel kot pravilno in ga bo zasidral v svojo zavest, pa naj bo to ravnanje pravilno ali ne. (prav tam)

Barton in Schwebel (2007) govorita o starševskem nadzoru, ki ima po njunem mnenju najpomembnejšo vlogo pri vzgoji otrok na področju prometne varnosti. Starševski nadzor sta definirala kot starševsko fizično bližino z otrokom in pripravljenost delovanja. Starševski nadzor vpliva na otrokovo varnost v prometu na dva načina:

1. Starši lahko fizično in verbalno posežejo, kadar se otrok začne nevarno obnašati v prometnem okolju. Starši, ki držijo otrokovo roko, so pripravljeni hitro odreagirati in otroku preprečiti prečkanje ceste ob neprimernem trenutku.
2. Nadzor vpliva na peščevo vedenje, saj otroci ob nadzoru staršev delujejo bolj pazljivo, so previdnejši in manj impulzivni kot v prometnih situacijah, v katerih sodelujejo sami brez staršev.

2.2.5 Medijske kampanje

Medijske kampanje na področju prometne varnosti težko vplivajo na vedenje posameznikov ali spremenijo neko prepričanje le-teh; še posebej pa to velja za tiste, ki slonijo zgolj na oglaševanju. Izid medijske kampanje je v največji meri odvisen od ciljev, ki so bili zastavljeni že pred izvedbo kampanje. (Zabukovec, Žlender, Polič, Divjak, Markl, 2007, str. 81–126)

Cilji kampanje so lahko različni, na primer (prav tam):

- povečanje informiranosti o določeni problematiki,

- oblikovanje nekih prepričanj,
- posredovanje načinov, namenjenih samostojnemu iskanju informacij,
- krepitev znanja, obstoječih pozitivnih prepričanj in vedenj ...

Poleg zgoraj navedenih ciljev je lahko medijska kampanja koristna tudi na drugih področjih, kot so:

- demonstriranje veščin, ki preprečujejo tragedije v prometu,
- zavračanje napačnih predstav,
- prikazovanje sprejemljivih vedenjskih vzorcev,
- spodbujanje samoučinkovitosti.

Kampanje so pomembne z vidika oblikovanja javnega mnenja. Če uspe kampanja vplivati na javno mnenje, je uspešna, saj ljudje delujemo po principu večine. Posameznik bo za pravilno sprejel tisto, za kar večina misli, da je pravilno. Prava moč medijskih kampanj ni v doseganju individualnih ciljev posameznika, pač pa se kaže na dolgi rok in na globalni ravni. (Zabukovec, Žlender, Polič, Divjak, Markl, 2007, str. 81–126)

2.2.6 Akcije Javne agencije Republike Slovenije za varnost v prometu

Javna agencija Republike Slovenije za varnost v cestnem prometu v okviru svojih aktivnosti izvaja številne preventivne akcije pod okriljem Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa, katerih cilj je zmanjšati število smrtnih žrtev v cestnem prometu. Poleg preventivnih akcij skrbijo tudi za prometnovzgojne programe, ki so prisotni v slovenskih šolah. (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.)

V nadaljevanju tega poglavja bom predstavil nekaj najodmevnejših akcij, ki pod okriljem te organizacije potekajo vsako leto v slovenskih osnovnih šolah.

2.2.6.1 Pasavček

Gre za projekt, ki se je pričel leta 2005. V začetku je v projektu sodelovalo zgolj 15 vrtcev, danes pa je v projekt vključenih več kot 965 skupin oz. oddelkov. Glavni namen projekta je povečati zaščito otrok v avtomobilu s spodbujanjem pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev ter s spodbujanjem uporabe

varnostnih pasov med vožnjo. (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.)

Projekt ima tudi medijsko kampanjo, ki skuša ozavestiti otroke in starše o pomenu uporabe otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov. Ideja projekta je nagrajevanje pozitivnega vedenja. Tisti otroci, ki so aktivni v projektne delu in so v avtomobilu pripeti z varnostnim pasom, dobijo nagrade (balon, tattoo, zapestnico itd.). (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.)

2.2.6.2 Kaj veš o prometu?

Gre za tekmovanje, katerega cilj je dodatno spodbuditi učence k učenju prometnih pravil, razvijanje spretnosti in pravil za učinkovito vključevanje v promet. Tekmovanje organizirajo šole ob pomoči občinskih svetov za vzgojo in preventivo v cestnem prometu. (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.)

V osnovnih šolah se lahko tekmovanja udeležijo učenci od petega do devetega razreda. Učenci, ki se udeležijo tekmovanja, potrebujejo kolesa. Osnovno tekmovanje poteka na šolski ravni, nato se pomerijo najboljši učenci posameznih šol na občinskem tekmovanju, sledi regijsko tekmovanje ter na koncu tekmovanje na državni ravni. (prav tam)

Tekmovanje vsebuje teoretični del, v katerem se preverja poznavanje cestnoprometnih predpisov, sledi vožnja na poligonu, ki preverja spretnost kolesarjev, in v zaključku sledi praktična vožnja v prometu. (prav tam)

2.2.6.3 Bodi preViden

Gre za nacionalno preventivno akcijo, ki se vsako leto odvija v začetku februarja. Akcija je namenjena osveščanju pešcev o pomenu odsevnih teles pri njihovi vidljivosti. Poleg osveščanja pešcev pa akcija skuša opozoriti tudi voznike motornih vozil, da bi bili le-ti bolj pozorni na najranljivejšo skupino v prometu, pešce. Akcija Bodi preViden poteka v sodelovanju z drugimi institucijami, kot so: Zavod RS za šolstvo, Ministrstvo RS za promet, Ministrstvo RS za notranje

zadeve, občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu itd. (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.)

V sklopu te akcije potekajo aktivnosti po osnovnih šolah širom celotne Slovenije. Četrtošolci pišejo pisma svojim starim staršem, v katerih opozarjajo na pomen vidljivosti ter na varno ravnanje starejših pešcev v cestnem prometu. Aktivnosti v sklopu te akcije niso namenjene zgolj učencem osnovnih šol, ampak so ciljna skupina vsi pešci. V sklopu akcije podarjajo odsevna telesa vsem peščem, ki nimajo urejenih pločnikov, javne razsvetljave itd. (prav tam)

2.2.6.4 Prvi koraki

Akcija Prvi koraki je namenjena staršem prvošolčkov. Gre za knjižico, ki je v pomoč staršem pri prometni vzgoji otrok. Knjižica vsebuje pravila za pešce (hoja po pločniku, prečkanje ceste itd.), kolesarje, vožnjo otrok v avtomobilu in v javnem prometu. Skratka, gre za knjižico, katere namen je pomoč staršem pri učenju otrok varnega vedenja v prometu in jo starši prejmejo na prvem roditeljskem sestanku. (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.)

2.2.6.5 Bistro glavo varuje čelada

Akcija je namenjena kolesarjem. Njen glavni cilj je zmanjšati število poškodb kolesarjev in ozavestiti kolesarje, kako pomembna je čelada za varnejše sodelovanje v prometu. Akcija ni namenjena zgolj otrokom (do 18. leta starosti je čelada obvezna), ampak tudi starejšim kolesarjem. Skozi kampanjo želijo čelado predstaviti kot nekaj prijetnega, zaželenega in modnega. V sklopu akcije občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu organizirajo prireditve na temo kolesarske čelade, varnega kolesarjenja in značilnosti ureditev v naseljih. (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.)

2.3 Načrt šolskih poti

Otroci v prometu sodelujejo vsakodnevno na svoji poti v šolo, zato je potrebno temu segmentu posvetiti še posebno pozornost. Naloga šol in lokalnih skupnosti je zagotavljanje pogojev za varno sodelovanje otrok v prometu. K temu v veliki meri prispevajo urejene šolske poti, zato naj bi imela vsaka osnovna šola izdelan načrt šolskih poti, s katerim so v začetku šolskega leta seznanjeni vsi učenci in njihovi starši. Da bi bil načrt šolskih poti karseda učinkovit, je potrebno zagotoviti ažuriranje načrtov, v katere je potrebno vnesti vsako spremembo prometne situacije. (Strah, 2016, str. 11–21)

2.3.1 Cilji izdelave načrtov šolskih poti

Osnovni namen načrta je učencem in staršem predstaviti najvarnejšo pot v šolo ter po drugi strani opozoriti na nevarna mesta na tej poti in skupaj s pristojnimi organizacijami skušati ta mesta sanirati. (Strah, 2016, str. 11–21)

Cilji pri izdelavi šolskih poti (prav tam):

- Zaščititi najranljivejšo skupino v cestnem prometu in narediti njihovo vsakodnevno potovanje v in iz šole varnejše,
- število mrtvih in hudo telesno poškodovanih na šolskih poteh čimbolj približati številu nič oziroma doseči to število,
- opozoriti na nevarna mesta in jih skupaj s pristojnimi organi sanirati in narediti varnejša za učence,
- narediti šolsko okolico in šolske poti varnejše za vse udeležence v prometu.

2.3.2 Postopek oblikovanja načrta šolskih poti

Izdelava načrta šolskih poti poteka postopoma skozi devet korakov. V tem poglavju bom te korake podrobneje predstavil.

2.3.2.1 Formiranje delovne skupine

Gre za prvi korak, v katerem ima glavno vlogo vodstvo osnovne šole, ki mora določiti in oblikovati tim ali delovno skupino, ki bo zadolžena za izdelavo načrta šole in njegovo ažuriranje. Dobro je, da so v delovno skupino vključeni tudi starši, učenci, lokalna skupnost ter predstavniki občinskega sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. (Strah, 2016, str. 11–21)

2.3.2.2 Pregled stanja šolskih poti

Delovna skupina se v tej točki odpravi na terenski ogled šolskih poti. Terenski ogled je namenjen beleženju in fotografiranju nevarnih odsekov, ki se nahajajo na šolski poti. V tej točki je priporočljivo vključiti policista, saj ima le-ta več izkušenj in znanja na tem področju. Med izvajanjem terenskega ogleda se je potrebno vživeti v vlogo učenca in določene prometne situacije pogledati iz njegovega zornega kota, saj se je potrebno zavedati, da je izdelava načrta šolskih poti prvenstveno namenjena otrokom. (Strah, 2016, str. 11–21)

2.3.2.3 Ocena stanja prometne varnosti

Če smo v prejšnji točki govorili o tem, da je sodelovanje s policistom priporočljivo, je v tej točki obvezno. Poleg policije je potrebno vzpostaviti sodelovanje z občinskim svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, saj je potrebno pridobiti statistične podatke o gostoti prometa in o prometnih nesrečah (kje se zgodi največ prometnih nesreč, kaj so vzroki za večino prometnih nesreč, koliko prometnih nesreč se je zgodilo na šolskih poteh itd.). (Strah, 2016, str. 11–21)

2.3.2.4 Izvedba ankete z učenci in starši

Naslednji zelo pomemben korak je izvedba anket, ki vključujejo starše in učence. Ankete so zelo zaželeni, saj tako dobimo povratno informacijo o tem, ali se učenci čutijo ogroženi, katera mesta se njim zdijo najnevarnejša, na kakšen način sploh učenci prihajajo v šolo itd. Z anketami za starše pa dobimo dragocene povratne informacije o tem, kakšno je njihovo mnenje o šolskih poteh, ali so se z

učenci pogovorili o varnosti na cesti, kateri odseki so po njihovem mnenju najbolj kritični itd. (Strah, 2016, str. 11–21)

2.3.2.5 Izdelava grafičnih prikazov šolskih poti

Vsak načrt šolskih poti mora vsebovati grafičen prikaz okolice šole, na katerem so jasno prikazane vse ceste, ki spadajo pod določeni šolski okoliš. S prikaza mora biti jasno razvidna najvarnejša pot, ki jo je priporočljivo obarvati zeleno, medtem ko je nevarne odseke priporočljivo obarvati rdeče, saj bo tako prikaz preglednejši. Šola lahko načrt šolskih poti poleg tega, da je izobešen na šoli, objavi tudi na spletni strani in ga tako še bolj približa javnosti, ki ji je tudi namenjen. (Strah, 2016, str. 11–21)

2.3.2.6 Oblikovanje načrta šolskih poti

Sama oblika in izgled načrta šolskih poti ni nikjer definirana in je prepuščena posameznim osnovnim šolam oziroma osebam, ki načrt izdelujejo. Dobro je, da načrt vsebuje predstavitev šolskega okoliša, teoretične osnove za varno ravnanje otrok v prometu, predstavitev ciljev in namena načrta šolskih poti, grafičen prikaz varnih oziroma nevarnih odsekov na šolskih poteh in predstavitev nevarnih mest ali odsekov. Še enkrat pa je treba poudariti, da zaenkrat še ni poenotene zakonodaje, ki bi točno predpisala, kaj mora vsebovati načrt šolskih poti ter kako mora izgledati. (Strah, 2016, str. 11–21)

2.3.2.7 Obravnava načrta skupaj s predstavniki lokalnega SPVCP (Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu)

Ko je prometni načrt izdelan, ga je potrebno posredovati lokalnemu SPVCP-ju, saj le-ta, skupaj s pristojnimi organi na občini, nudi strokovno podporo osnovnim šolam ter preverja usklajenost načrtov šolskih poti z dejanskim stanjem na terenu. (Strah, 2016, str. 11–21)

2.3.2.8 Objava načrta

Ker načrt šolskih poti ne služi svojemu namenu, če ga ne vidi javnost, prvenstveno starši in učenci osnovnih šol, ga morajo šole izobesiti na vidno mesto v šoli in če je le možno, ga je priporočljivo objaviti tudi na spletni strani šole. Osnovni namen izobešanja in objave načrtov je seznaniti javnost z nevarnostmi, ki pretijo na šolskih poteh, vendar pa to ni edini namen. Eden izmed namenov tega dejanja je tudi izboljšanje načrtov, saj lahko javnost ob pregledu načrta poda predloge za izboljšanje le-tega. (Strah, 2016, str. 11–21)

2.3.2.9 Ažuriranje načrtov

Dinamičnost in razvoj prometa vplivata tudi na spreminjanje cestnih situacij in cestne infrastrukture. Nekatere cestne situacije, ki so danes obravnavane kot nevarne, se bodo čez čas spremenile in postale varnejše ali obratno. Prav zaradi teh sprememb je potrebno nenehno pregledovanje in ažuriranje načrtov šolskih poti, saj je potrebno šolarje in njihove starše pravilno in pravočasno informirati o prometnih razmerah v šolskem okolišu. (Strah, 2016, str. 11–21)

2.4 Otroci v prometu

Otroci so dandanes prisiljeni sodelovati v prometu že praktično od prihoda iz porodnišnice. V začetku v prometu sodelujejo kot sopotniki v avtomobilu, kasneje kot pešci in kolesarji. Otroci svet in s tem tudi promet razumejo drugače kot odrasli, zato pravimo, da so otroci skupaj z ostarelimi najbolj rizična skupina v prometu. Otroci se ne zavedajo nevarnosti, ki jih prinaša neka prometna situacija, zato nemalokrat planejo na cesto, bodisi za žogo bodisi želijo steči do znanca, ki stoji na drugi strani cestišča. Poleg tega so otroci manjši od odraslih, zato so manj vidni in tudi sami ne vidijo čez avtomobile, parkirane ob cesti, ali zabojnike za smeti. (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.)

Zaradi drugačnega razumevanja sveta imajo otroci velike težave z razumevanjem prometnih znakov, ki si jih nemalokrat interpretirajo narobe. Otroci si npr. prometni znak »prehod za pešce«, na katerem se nahaja mož, ki hodi, razlagajo kot »mesto, kjer lahko cesto prečkajo zgolj odrasli«. Pri otrocih niso kritične zgolj fizične značilnosti, nerazumevanje prometnih znakov in neprimerno vedenje v določenih prometnih situacijah, pač pa tudi način uporabe prometnih površin. Otroci cestne površine ne dojamejo kot nekaj, kar povezuje točki A in B, ampak jih velikokrat smatrajo kot igrišče. Tako se številne nesreče zgodijo prav zaradi igranja otrok na cestnih površinah. (Polič, 1983, str. 13–18)

2.4.1 Otrok kot sopotnik

Otroci svoje prve stike s prometom doživijo v vlogi sopotnika. Ko gredo s starši v trgovino, zdravstveni dom ali vrtec, so v vlogi sopotnika v osebem avtomobilu. Zato je potrebno nameniti pozornost zagotavljanju varnosti otrok kot sopotnikov v avtomobilu. Ključnega pomena pri zagotavljanju varnosti je pripetost otroka z varnostnim pasom ter uporaba ustreznega varnostnega sedeža, ki ustreza teži in velikosti otroka. Pomembno je poudariti, da morajo biti vsi otroci, manjši od 150 cm, med vožnjo zavarovani z zadrževalnim sistemom. Pri izstopanju iz motornega vozila je priporočljivo, da otrok izstopa na strani, kjer se nahaja površina za pešce (npr. pločnik). (Strah, 2016, str. 25–26)

Otroci v prometu ne nastopajo zgolj v vlogi sopotnika v avtomobilu, ampak tudi kot sopotniki v šolskem avtobusu. Tudi kot sopotniki v šolskem avtobusu se morajo naučiti pravil, s katerimi je njihova pot varnejša, zato je potrebno poudariti upoštevanje pravil pri čakanju na šolski avtobus. Tako morajo šolarji avtobus pričakati na posebej označenih postajališčih, preden vstopijo vanj, pa morajo počakati, da se le-ta dokončno ustavi. V avtobusu morajo biti pripeti in med vožnjo ne smejo kričati ali se po avtobusu sprehajati. (prav tam)

2.4.2 Otrok kot pešec

Večina otrok v času šolanja vsakodnevno prihaja in odhaja iz šole peš ali pa se mora sprehoditi do avtobusne postaje, zato je pomembno, da starši otroku v začetku šolanja pokažejo pot, po kateri naj le-ta hodi v oz. iz šole. Dolžina poti ne sme biti kriterij pri določanju poti otrokom, pomembno je izbrati pot, ki je najvarnejša, četudi je nekoliko daljša. (Knol in Serpan, 1978, str. 11–17)

Pomembno se je zavedati, da so otroci manjši od odraslih oseb, zato se le-ti soočajo s številnimi težavami, na katere odrasli velikokrat niti ne pomislijo. Otroci imajo težave pri vidljivosti v prometu, saj so velikokrat premajhni, da bi lahko videli celotno sliko neke prometne situacije, hkrati pa so zaradi majhnosti slabše vidni in jih lahko vozniki avtomobilov v neki prometni situaciji zlahka spregledajo. Prav zaradi tega je pomembno, da njihova šolska pot vsebuje čim manj situacij, v katerih bi morali otroci prečkati cesto, hoditi po nepreglednem ovinku, hoditi po odseku brez pločnika ipd. (Toroyan in Pedan, 2007)

Pri iskanju najprimernejših poti za učence mora staršem na pomoč priskočiti šola z izdelavo načrta šolskih poti, s katerim v začetku leta seznanijo vse učence in njihove starše. Poleg načrta šolskih poti šola izvaja vsebine, ki so namenjene prometni vzgoji, s katero želijo izboljšati varnost otrok v prometu. (Strah, 2016, str. 5–7)

Za učence je najvarnejša pot tista, ki v celoti poteka po pločniku. Pločnik je za hojo učencev in ostalih pešcev najvarnejši (bolj kot ostale površine za pešce), saj je z robnikom ločen od cestišča. Tudi za pešce na pločniku veljajo pravila. Če je pločnik namenjen hoji v obe smeri, je potrebno vedno hoditi po desni. Pešci, ki so zaradi različnih razlogov počasnejši, se morajo držati čim bolj desno, tako da jih

lahko ostali prehitijo in nemoteno nadaljujejo hojo. Če na določenem odseku ni pločnika oz. površine za pešce, morajo pešci hoditi po levi strani ceste v smeri hoje, saj tako pešec prej in lažje opazi avtomobil, ki se mu približuje, in se lahko po potrebi umakne s ceste. (Knol in Serpan, 1978, str. 17–23)

Do sedmega leta starosti otroci ne smejo samostojno sodelovati v prometu, saj za to niso dovolj zreli, zato jih mora na poti v vrtec in v prvi razred osnovne šole spremljati polnoletna oseba ali spremljevalec, starejši od deset let, ob dovoljenju staršev ali skrbnikov. Za boljšo vidljivost otrok je poskrbljeno tudi z rumenimi ruticami, ki jih morajo nositi učenci prvega in drugega razreda. Če je v času, ko gre otrok v ali iz šole, zunaj mračno in vidljivost ni stoddstotna, mora otrok nositi odsevník, ki je obrnjen proti vozišču in se nahaja na vidnem mestu. (Strah, 2016, str. 23–24)

2.4.3 Otrok kot kolesar

Kot kolesar lahko v cestnem prometu sodeluje vsak, ki je starejši od 14 let ali je star več kot 8 let in ima opravljen kolesarski izpit, ki služi kot potrdilo usposobljenosti za vožnjo kolesa. Če je možno, mora učenec, ki v šolo prihaja s kolesom, uporabljati kolesarske površine (kolesarska pot, steza), v nasprotnem primeru mora voziti približno 1 meter od desnega roba cestišča. Poleg poznavanja prometnih predpisov mora imeti kolesar tehnično brezhibno opremljeno kolo in med vožnjo pripeto zaščitno čelado. (Strah, 2016, str. 24–25)

2.4.4 Prometne nesreče pešcev

Prometna nesreča je neka situacija, ki se zgodi na javni cesti ali prometni površini in je v njej udeleženo vsaj eno vozilo, ki se giblje, kot posledica te situacije pa ena ali več oseb izgubi življenje oz. je ena ali več oseb poškodovanih ali je nastala materialna škoda. (Zabukovec, Žlender, Polič, Divjak, Markl, 2007, str. 16–17)

Analize prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci, so pokazale (prav tam):

- Prometna nesreča, v kateri je udeležen pešec, ima le redko zgolj en vzrok,

- za prometno nesrečo so v večini primerov krivi pešci zaradi neodgovornega ravnanja (to velja predvsem za otroke, ki niso sposobni v prometu ravnati ustrezno),
- pešec velikokrat napačno oceni čas prečkanja cestišča ali neustrezno izbere kraj prečkanja,
- pešci se pogosto pomanjkljivo razgledujejo in opažajo vozila,
- vozniki pomanjkljivo razgledujejo in opažajo. (prav tam)

Številne tuje raziskave so ugotovile, da se večina prometnih nesreč otrok zgodi v popoldanskem času in ne na poti v ali iz šole. Prav tako so raziskave ugotovile, da je večje število nesreč, v katerih so udeleženi otroci, v poletnih dneh. Razlog za to je povsem logičen, saj so ob lepih dneh otroci zunaj. Strokovnjaki poudarjajo, da nesreče otrok niso povezane zgolj s časom, pač pa tudi s krajem, kjer se zgodijo. Nesreče, v katerih so udeleženi otroci, stari do 5 let, se zgodijo največkrat v neposredni okolici bivanja (do 50 m od doma). Z večanjem starosti otrok pa se veča tudi krog, v katerem se zgodi največ nesreč z udeležbo otrok (več kot 400 m od doma). (Zabukovec, Žlender, Polič, Divjak, Markl, 2007, str. 40–42)

Iste raziskave so pokazale, da so nekateri otroci zaradi svojih karakteristik bolj nagnjeni k nesrečam kot drugi. Med glavne karakteristike takšnih otrok so uvrstili: agresivnost, samozavest, želja po raziskovanju in razburljivost. Kombinacija teh otrokovih lastnosti in nedozorelosti vodi v nesrečo. (prav tam)

Te karakteristične značilnosti Barton in Schwedel (2007) poimenujeta kot zaviralni nadzor, ki je definiran kot otrokova zmožnost zaviranja dražljajev, ko je soočen z novim oz. zaželenim dražljajem. Otroci, ki nimajo razvitega zaviralnega nadzora, so v prometni situaciji ves čas izpostavljeni nevarnostim, saj v določeni situaciji odreagirajo impulzivno in nerazumsko ter nemalokrat precenijo svoje sposobnosti in zmožnosti. (Primer: Otrok hitro in nepremišljeno prečka cesto, ker se tam nahaja njegova igrača.)

Študije so pokazale, da so dečki bolj rizična skupina kot deklice, kar se tiče udeležbe v prometni nesreči. Tako so številne raziskave pokazale, da naj bi imeli dečki bolj impulzivne, nekontrolirane vedenjske stile, ki vodijo do nenamernih poškodb. K dejstvu, da so dečki bolj nagnjeni k pridobivanju poškodb ali udeležbi

v prometni nesreči, pripomorejo tudi družbena pričakovanja in socializacijska vloga spolov. Od dečkov se pričakuje ter se jim dovoljuje, da opravljajo dejanja, ki vodijo k tveganju poškodb, da hitreje in neustrašno pristopijo k fizičnim nevarnostim ter da dojemajo poškodbe zgolj kot nesrečen splet okoliščin. (Barton in Schwedel, 2007)

3 EMPIRIČNI DEL

Otroci se dandanes srečujejo z raznolikimi nevarnostmi, ki jim pretijo za vsakim ovinkom na poti v šolo. Viri nevarnosti so raznoliki; lahko so to nepazljivi vozniki, neurejeni pločniki, nepregledni ovinki, slaba prometna signalizacija, slaba prometna infrastruktura itd. Tudi sam sem se nekoč srečeval z zgoraj naštetimi nevarnostmi, kot učenec Osnovne šole Loka Črnomelj. Prav zaradi lastnih izkušenj ter poznavanja problematike sem se odločil, da izdelam Prometnovarnostni načrt Osnovne šole Loka Črnomelj in tako zagotovim učencem, staršem in zaposlenim večjo prometno varnost.

V raziskavo o varnih oziroma nevarnih poteh v šolo sem vključil učence drugega in tretjega triletja Osnovne šole Loka Črnomelj s podružničnima šolama v Adlešičih in Gribljah. V raziskavo so bili vključeni tudi starši vseh otrok, ki obiskujejo zgoraj navedene šole. Poleg anketnih vprašalnikov, ki so jih izpolnili učenci in starši, sem opravil pregled nevarnih odsekov šolskih poti z g. Antonom Čadoničem, predstavnikom Policijske postaje Črnomelj, zadolženim za prometno varnost Osnovne šole Loka Črnomelj.

3.1 Namen

Pri pisanju magistrske naloge želim ugotoviti prometno varnost učencev, ki obiskujejo Osnovno šolo Loka Črnomelj ter podružnici OŠ Adlešiči in OŠ Griblje. S pomočjo pridobljenih podatkov bom skušal oblikovati najbolj optimalen prometnovarnostni načrt.

Z empirično raziskavo želim pri učencih proučiti:

- Na kakšen način prihajajo v šolo in koliko časa za pot potrebujejo?
- Ali se na poti v šolo vedejo v skladu s prometnimi predpisi in kakšno je njihovo mnenje o varnosti šolske poti?

Glede na:

- razred,
- spol.

Pri starših pa želim s pomočjo empirične raziskave proučiti:

- Na kakšen način prihajajo njihovi otroci v šolo in koliko časa za pot potrebujejo?
- Kakšno je njihovo mnenje o varnosti šolske poti ter kakšen je njihov doprinos k večji varnosti njihovih otrok na šolski poti?

3.2 Razčlenitev, podrobna opredelitev raziskovalnega problema v obliki ožjih raziskovalnih vprašanj in hipotez

3.2.1 Raziskovalna vprašanja

Učenci

1. Kakšni so načini prihoda učencev v šolo?
 - 1.1. Ali obstajajo razlike v načinu prihoda učencev v šolo glede na spol?
 - 1.2. Ali obstajajo razlike v načinu prihoda učencev v šolo glede na razred?
2. Koliko časa učenci porabijo za pot v šolo?
3. Kako učenci ocenjujejo varnost svoje šolske poti?
 - 3.1. Ali obstajajo razlike v oceni varnosti šolske poti glede na spol?
 - 3.2. Ali obstajajo razlike v oceni varnosti šolske poti glede na razred?
4. Ali so starši otrokom pokazali pot, po kateri naj hodijo v šolo?
 - 4.1. Ali so pri tem razlike glede na spol?
 - 4.2. Ali so pri tem razlike glede na razred?
5. Kolikokrat učenci na poti v šolo prečkajo cesto?
6. Ali učenci na svoji poti v šolo prečkajo cesto, čeprav ta ni označena s prehodom za pešce?
 - 6.1. Ali so pri tem razlike glede na spol?
 - 6.2. Ali so pri tem razlike glede na razred?
7. Ali učenci na svoji poti v šolo ves čas hodijo po pločniku?
 - 7.1. Ali obstajajo razlike glede na spol?
 - 7.2. Ali obstajajo razlike glede na razred?
8. Ali učenci na poti v šolo uporabljajo kresničko?
 - 8.1. Ali pri uporabi kresničke obstajajo razlike glede na spol?
 - 8.2. Ali pri uporabi kresničke obstajajo razlike glede na razred?

9. Ali so učenci na poti v šolo in nazaj že doživeli prometno nesrečo?

Starši

10. Kako prihaja njihov otrok v šolo?
 - 10.1. Ali obstajajo razlike pri prihodu otrok v šolo glede na razred?
11. Koliko časa njihov otrok porabi za pot do šole?
12. Ali so starši mnenja, da otrok hodi v šolo po varni poti?
13. Ali so starši otroku pokazali pot, po kateri naj hodi v šolo?
14. Ali njihov otrok uporablja kresničko na poti v šolo?
 - 14.1. Ali obstajajo razlike pri uporabi kresničke glede na razred?
15. Ali je bil njihov otrok kdaj udeležen v prometni nesreči?
16. Ali je njihov otrok v avtomobilu pripet z varnostnim pasom?
 - 16.1. Ali obstajajo razlike glede na razred?
17. Za katere odseke starši menijo, da so nevarni?

3.2.2 Raziskovalne hipoteze

Hipoteze sem izrazil implicitno v obliki raziskovalnih vprašanj o odvisnih zvezah oziroma razlikah.

3.2.3 Spremenljivke

3.2.3.1 Seznam spremenljivk

1. Spol
2. Razred
3. Kraj bivanja
4. Šola
5. Način prihoda učencev v šolo
6. Čas, ki ga učenec potrebuje do šole
7. Ocena nevarnosti šolske poti
8. Pokazana šolska pot s strani staršev
9. Število prečkanj ceste
10. Prečkanje ceste brez prehoda za pešce
11. Hoja po pločniku
12. Uporaba kresničke
13. Doživeta prometna nesreča
14. Uporaba varnostnega pasu v avtomobilu
15. Nevarni odseki na šolski poti

3.2.4 Zveze med spremenljivkami

Tabela 1: Odvisne zveze med spremenljivkami.

Raziskovalno vprašanje	Neodvisne spremenljivke	Odvisne spremenljivke
1.1.	1	5
1.2.	2	5
2.	5	6
3.1.	1	7
3.2.	2	7
4.1.	1	8
4.2.	2	8
5.	5	9
6.1.	1	10
6.2.	2	10
7.1.	1	11
7.2.	2	11
8.1.	1	12
8.2.	2	12
9.	5	13
10.1.	2	5
11.	3, 5	6
12.	3, 5	7
13.	3, 5	8
14. 1.	2	12
15.	5	13
16.1.	2	14
17.	5	15

3.3 Metodologija

3.3.1 Raziskovalna metoda

Raziskovalni metodi, ki sem ju uporabil pri svoji raziskovalni nalogi, sta deskriptivna in kavzalno-neeksperimentalna metoda empiričnega pedagoškega raziskovanja.

3.3.2 Raziskovalni vzorec

Raziskovalni vzorec temelji na neslučajnostnem priložnostnem vzorcu učencev od 4. do 9. razreda Osnovne šole Loka Črnomelj s podružnicama Griblje in Adlešiči v šolskem letu 2016/2017. Zajet vzorec vključuje 306 učencev, ki obiskujejo zgoraj navedene osnovne šole, ter 310 staršev učencev, ki obiskujejo Osnovno šolo Loka Črnomelj z njenima podružnicama.

Tabela 2: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev OŠ Loka Črnomelj s podružnicama glede na spol.

Spol	f	f %
Moški	159	52
Ženski	147	48
Skupaj	306	100

V raziskavo je bilo zajetih 306 učencev 2. in 3. triletja Osnovne šole Loka Črnomelj s podružničnima šolama Griblje in Adlešiči. Iz tabele je mogoče razbrati, da vzorec vsebuje skoraj enako število moških in žensk. Nekoliko večja je zastopanost moškega spola, in sicer 52 %, medtem ko je zastopanost ženskega spola 48 %.

Tabela 3: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev OŠ Loka Črnomelj s podružnicama glede na triletje.

Triletje	f	f %
Drugo	177	57,8
Tretje	129	42,2
Skupaj	306	100

Anketni vprašalnik je izpolnilo nekoliko več učencev drugega triletja (57,8 %) kot učencev tretjega triletja (42,2 %) Osnovne šole Loka Črnomelj s podružnicama Griblje in Adlešiči.

Tabela 4: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev, katerih otroci obiskujejo OŠ Loka Črnomelj s podružnicama.

Triletje	f	f %
Prvo	105	33,9
Drugo	143	45,8
Tretje	62	20,3
Skupaj	310	100

V raziskavi je sodelovalo 310 staršev vseh učencev, ki obiskujejo Osnovno šolo Loka Črnomelj z njenima podružnicama v Adlešičih in Gribljah. Anketni vprašalnik je rešilo največ staršev učencev drugega triletja, in sicer 45,8 %, sledili so jim starši učencev prvega triletja z 33,9 %, najmanj anketnih vprašalnikov pa so rešili starši učencev tretjega triletja.

3.3.3 Postopek zbiranja podatkov

3.3.3.1 Organizacija zbiranja podatkov

Podatke sem pridobil s pomočjo anketnega vprašalnika za starše ter anketnega vprašalnika za učence Osnovne šole Loka Črnomelj s podružnicama Adlešiči in Griblje. Po dogovoru z vodstvom šole je anketiranje potekalo na razrednih urah, kjer so razredniki anketne vprašalnike razdelili ter mi jih izpolnjene vrnil. Učenci so na razredni uri prejeli anketne vprašalnike za starše, ki so jih odnesli domov ter jih izpolnjene vrnil razrednikom.

3.3.3.2 Vsebinsko-metodološke značilnosti vprašalnika

a) Vsebinsko-formalne strani vprašalnika

V raziskavi sem uporabil dva anketna vprašalnika: anketni vprašalnik za učence ter anketni vprašalnik za starše. V začetnem delu anketnega vprašalnika za učence se nahajajo vprašanja o objektivnih dejstvih, kot so spol, starost ter kraj bivanja. Nato sledijo vprašanja, ki se navezujejo na šolsko pot učenca. Večina vprašanj je zaprtega tipa, in sicer z verbalnimi in stopnjevanimi odgovori. Tri vprašanja so odprtega tipa.

Anketni vprašalnik za starše je sestavljen tako, da v začetku odgovorijo na objektivna dejstva, kot so razred, ki ga obiskuje njihov otrok, in kraj, iz katerega prihaja njihov otrok. V drugem delu sledijo vprašanja, ki se navezujejo na šolsko pot njihovega otroka. Večina vprašanj je zaprtega tipa, in sicer z verbalnimi in stopnjevanimi odgovori. Vprašalnik poleg zaprtih vprašanj vsebuje tri vprašanja odprtega tipa.

b) Merske karakteristike anketnega vprašalnika

- **Veljavnost** anketnega vprašalnika sem zagotovil s pregledom mentorja ter s sondažno uporabo.
- **Zanesljivost** sem kontroliral tako, da sem sestavil anketni vprašalnik, ki je vseboval enopomenska specifična vprašanja ter jasna, natančna navodila.

Za zanesljivost sem poskrbel tudi v fazi analize, kjer sem vprašanja natančno analiziral.

- **Objektivnost** sem zagotovil z zaprtim tipom vprašanj. V fazi anketiranja pa nisem vplival na odgovarjanje anketirancev.

3.3.3.3 Postopki obdelave podatkov

Podatke, pridobljene s pomočjo anketnih vprašalnikov, sem statistično obdelal z računalniškim programom SPSS. Pri statistični obdelavi podatkov sem uporabil metode deskriptivne (povprečje, minimum in maksimum) ter inferenčne statistike (Hi-kvadrat preizkus). Podatki so prikazani v tabelah z absolutnimi (f) in odstotnimi (f %) frekvencami. Rezultate vprašanj odprtega tipa sem rangiral v skupine in jih prikazal v tabelah z absolutnimi (f) in odstotnimi (f %) frekvencami.

3.4 REZULTATI OBDELAVE PODATKOV IN INTERPRETACIJA

a) Odgovori učencev drugega in tretjega triletja Osnovne šole Loka Črnomelj s podružnicama

3.4.1 Načini prihoda učencev v šolo

Tabela 5: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na način prihoda v šolo.

Odgovori	f	f %
Peš	66	21,6
S kolesom	1	0,3
S šolskim avtobusom	151	49,3
S starši	88	28,8
Skupaj	306	100

Iz tabele 5 je razvidno, da največ učencev, skoraj polovica (49,3 %), v šolo prihaja s šolskim avtobusom. Ostali učenci v šolo prihajajo s starši (28,8 %) ali peš (21,6 %). Presenetil me je podatek, da s kolesom v šolo prihaja zgolj en učenec, kar predstavlja 0,3 % vseh učencev, ki obiskujejo Osnovno šolo Loka Črnomelj z njenima podružnicama.

3.4.2 Načini prihoda učencev v šolo glede na spol

Tabela 6: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na način prihoda v šolo (glede na spol).

Spol Način prihoda	Moški		Ženske		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Peš	35	22	31	21,1	66	21,6
S kolesom	1	0,6	0	0	1	0,3
S šolskim avtobusom	74	46,6	77	52,4	151	49,3
S starši	49	30,8	39	26,5	88	28,8
Skupaj	159	100	147	100	306	100

$$x^2 = 1,97, P = 0,578$$

Izid x^2 preizkusa je pokazal, da ne obstaja statistično značilna razlika v prihodu učencev v šolo, glede na spol.

Tako dečki kot deklice v največjem številu prihajajo v šolo s šolskim avtobusom (46,6 % dečkov in 52,4 % deklic). S starši v šolo prihaja 30,8 % dečkov in 26,5 % deklic. Majhne razlike so tudi pri tistih učencih, ki v šolo pridejo peš (22 % dečkov in 21,1 % deklic).

3.4.3 Načini prihoda učencev v šolo glede na starost

Tabela 7: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na način prihoda v šolo (glede na starost).

Triletje \ Način prihoda	Drugo triletje		Tretje triletje		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Peš	38	21,5	28	21,7	66	21,6
S kolesom	0	0	1	0,8	1	0,33
S šolskim avtobusom	77	43,5	74	57,3	151	49,3
S starši	62	35	26	20,2	88	28,8
Skupaj	177	100	129	100	306	100

$$x^2 = 10,02, P = 0,018$$

Izid x^2 preizkusa je pokazal, da obstaja statistično značilna razlika pri prihodu učencev v šolo, glede na starost.

Iz tabele 7 je razvidno, da mlajši učenci v večjem številu prihajajo v šolo s starši (35 %) kot starejši učenci (20,2 %). Več kot polovica učencev (57,3 %) iz tretjega triletja v šolo prihaja s šolskim avtobusom, medtem ko je ta odstotek pri učencih drugega triletja bistveno nižji (43,5 %). Pri prihodu v šolo peš ni bistvenih razlik med učenci drugega in tretjega triletja.

Ti podatki me ne presenečajo. Razumljivo je, da starši bolj zaupajo starejšim učencem, saj imajo več izkušenj v prometu in na področju prometne varnosti ter se tako vedejo odgovorneje.

3.4.4 Čas, ki ga učenci porabijo za pot v šolo

Tabela 8: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, koliko časa potrebujejo za pot do šole.

Čas	f	f %
Do 5 minut	121	39,5
6–10 minut	75	24,5
11–15 minut	50	16,4
Več kot 15 minut	60	19,6
Skupaj	306	100

Več kot polovica učencev, 60,5 %, porabi 10 minut ali manj za pot od doma do šole. Do 5 minut porabi 39,5 % učencev; od 6 do 10 minut porabi 24,5% učencev; 16,4 % učencev za to pot potrebuje od 11 do 15 minut, 19,6 % učencev pa za pot v šolo porabi več kot 15 minut. Presenetil me je podatek, da več kot polovica učencev porabi za pot manj kot 10 minut, saj sem v tabeli 5 ugotovil, da zgolj 21,9 % učencev prihaja v šolo peš ali s kolesom. To pomeni, da se številni učenci, ki živijo v okolici šole, v šolo pripeljejo s starši ali s šolskim avtobusom.

3.4.5 Ocena varnosti šolske poti

Tabela 9: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na odgovore o varnosti šolske poti.

Odgovori	f	f %
Zelo nevarna	14	4,6
Delno nevarna	138	45,1
Ni nevarna	154	50,3
Skupaj	306	100

50,3 % učencev, kar znaša polovico vseh učencev, ocenjuje, da je pot, ki jo opravijo do šole in nazaj, varna. 45,1 % učencev meni, da je ta pot delno varna,

medtem ko zgolj 14 učencev, to je 4,6 %, meni, da je njihova pot v šolo zelo nevarna.

3.4.6 Ocena varnosti šolske poti glede na spol

Tabela 10: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na odgovore o varnosti šolske poti (glede na spol).

Spol Odgovori	Moški		Ženske		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Zelo nevarna	9	5,7	5	3,4	14	4,6
Delno nevarna	57	35,8	81	55,1	138	45,1
Ni nevarna	93	58,5	61	41,5	154	50,3
Skupaj	159	100	147	100	306	100

$$x^2 = 11,51, P = 0,003$$

Izid x^2 preizkusa je pokazal, da obstaja statistično značilna razlika glede na spol, pri pogledu učencev na varnost šolskih poti.

Rezultati kažejo, da dečki v kar 58,5 % menijo, da njihova pot v šolo sploh ni nevarna, kar je bistveno več, kot je mnenje deklet, ki se s to trditvijo strinjajo v 41,5 %. 55,1 % deklet se je strinjalo s trditvijo, da je njihova pot delno nevarna, medtem ko se je s to trditvijo strinjalo 35,8 % dečkov. Za trditev, da je pot zelo nevarna, se je odločilo nekoliko več dečkov, 5,7 % vseh dečkov, kot deklic, kar je 3,4 % vseh deklic.

3.4.7 Ocena varnosti šolske poti glede na starost

Tabela 11: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na odgovore o varnosti šolske poti (glede na starost).

Triletje \ Odgovori	Drugo triletje		Tretje triletje		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Zelo nevarna	10	5,6	4	3,1	14	4,6
Delno nevarna	92	52	46	35,7	138	45,1
Ni nevarna	75	42,4	79	61,2	154	50,3
Skupaj	177	100	129	100	306	100

$$x^2 = 10,74, P = 0,005$$

Izid x^2 preizkusa je pokazal, da obstaja statistično značilna razlika glede na starost, pri pogledu učencev na varnost šolskih poti.

Učenci v drugem triletju so se z odgovorom, da je njihova pot v šolo delno nevarna, strinjali v kar 52 %, medtem ko so se učenci tretjega triletja s tem odgovorom strinjali v zgolj 35,7 %. Posledično je moč opaziti, da več kot polovica, in sicer 61,2 %, učencev v tretjem triletju meni, da njihova pot ni nevarna, medtem ko je ta odstotek pri učencih drugega triletja bistveno manjši in znaša 42,4 %.

Podatek me ni presenetil, saj je pričakovati, da se starejši učenci z več izkušnjami in boljšim znanjem v prometu počutijo varnejše, kot učenci, ki imajo manj znanja in izkušenj.

3.4.8 Pokazana šolska pot s strani staršev

Tabela 12: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali so jim starši pokazali šolsko pot.

Odgovori	f	f %
Da	219	71,6
Ne	87	28,4
Skupaj	306	100

Iz tabele 12 je razvidno, da so starši v kar 71,6 % svojim otrokom pokazali pot, po kateri naj le-ti hodijo v šolo, medtem ko 28,4 % otrok ni prejelo napotkov o nevarnostih, ki prežijo na poti v šolo.

Ta podatek me je presenetil, saj je odstotek učencev, ki niso prejeli napotkov s strani staršev, velik, in sicer 28,4 %. Potrebno se je zavedati, da učenci v prvem razredu ne smejo sami priti oziroma oditi iz šole. Pričakoval sem, da bo precej večji odstotek učencev odgovorilo z »da«, kar bi pomenilo, da so jim starši ob tem, ko so jih pospremili v oziroma iz šole, pokazali varno pot in jih opozorili na nevarnosti.

3.4.9 Pokazana šolska pot s strani staršev glede na spol

Tabela 13: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali so jim starši pokazali šolsko pot (glede na spol).

Spol \ Odgovori	Moški		Ženske		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Da	106	66,7	113	76,9	219	71,2
Ne	53	33,3	34	23,1	87	28,4
Skupaj	159	100	147	100	306	100

$$x^2 = 3,91, P = 0,048$$

Preizkus χ^2 je pokazal, da obstajajo statistično značilne razlike glede na spol, pri vprašanju, ki je vezano na to, ali so starši učencem pokazali pot, po kateri naj hodijo v šolo.

Iz tabele 13 lahko razberemo, da so starši pot pokazali kar 76,9 % deklicam, medtem ko je ta odstotek pri dečkih nekoliko nižji, in sicer 66,7 %.

Ta podatek me je nekoliko presenetil, saj sem mnenja, da starši ne bi smeli delati razlik glede na spol pri tem, ali bodo otrokom pokazali pot do šole.

3.4.10 Pokazana šolska pot s strani staršev glede na starost

Tabela 14: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali so jim starši pokazali šolsko pot (glede na starost).

Triletje \ Odgovori	Drugo triletje		Tretje triletje		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Da	142	80,2	77	59,7	219	71,6
Ne	35	19,8	52	40,3	87	28,4
Skupaj	177	100	129	100	306	100

$$\chi^2 = 15,47, P = 0,018$$

Preizkus χ^2 je pokazal, da obstajajo statistično značilne razlike glede na starost, pri vprašanju, ki je vezano na to, ali so starši učencem pokazali pot, po kateri naj hodijo v šolo.

Iz tabele 14 lahko razberemo, da so učenci drugega triletja v kar 80,2 % dobili napotke o tem, po kateri poti naj hodijo v šolo, medtem ko je ta odstotek pri učencih tretjega triletja bistveno nižji, in sicer 59,7 %.

Po mojem mnenju je prišlo do takšnih rezultatov predvsem zaradi tega, ker so učenci v tretjem triletju pozabili, da so v začetku šolanja prihajali v šolo s starši in so jim le-ti predstavili šolsko pot in nevarnosti. Eden izmed razlogov za takšne odgovore je lahko tudi napačno razumevanje zastavljenega vprašanja, saj so lahko učenci razumeli, da je vprašanje vezano na tekoče leto in ne na njihovo devetletno

obdobje v šoli. Menim, da so starši učencem, ki sedaj obiskujejo tretje triletje, v večjem številu pokazali šolsko pot in njene nevarnosti, kot je to moč razbrati iz pridobljenih podatkov.

3.4.11 Prečkanje ceste na poti v šolo

Tabela 15: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, kolikokrat prečkajo cesto na poti v šolo.

Odgovori	f	f %
Nikoli	99	32,4
1–2-krat	154	50,3
3–4-krat	39	12,7
Več kot 4-krat	14	4,6
Skupaj	306	100

Več kot polovica učencev, in sicer 50,3 %, na svoji poti v šolo prečka cesto zgolj enkrat ali dvakrat. Ta podatek me ni presenetil, saj sem v tabeli 5 ugotovil, da 49,3 % učencev v šolo hodi s šolskim avtobusom. Večina teh otrok prihaja iz vasi, kjer je manjše število cest in s tem manjša verjetnost prečkanja le-teh. Sledi 32,4 % učencev, ki na svoji poti v šolo nikoli ne prečkajo ceste – to so predvsem učenci, ki se v šolo pripeljejo s starši. Takšnih učencev je 28,8 %. Več kot štirikrat mora prečkati cesto samo 4,6 % učencev, ki obiskujejo Osnovno šolo Loka Črnomelj z njenima podružnicama.

3.4.12 Prečkanje ceste brez prehoda za pešce

Tabela 16: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali prečkajo cesto, ki ni označena s prehodom za pešce.

Odgovori	f	f %
Da, saj prehoda ni v bližini	144	47,2
Ne	94	30,8
Da, čeprav je prehod v bližini	67	22
Skupaj	306	100

Skoraj polovica učencev, 47,2 %, mora prečkati cesto na delu, kjer se ne nahaja prehod za pešce, saj le-tega ni v bližini. Menim, da je ta odstotek zelo visok, če izpostavimo, da je to več kot polovica učencev, ki v šolo pridejo peš ali s šolskim avtobusom in morajo priti od doma do avtobusne postaje (takšnih učencev je skupaj 70,9 %). Zaskrbljujoč je tudi podatek, da kar 22 % učencev prečka cesto, ki ni označena s prehodom za pešce, čeprav se le-ta nahaja v bližini.

3.4.13 Prečkanje ceste brez prehoda za pešce glede na spol

Tabela 17: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali prečkajo cesto, ki ni označena s prehodom za pešce (glede na spol).

Spol Odgovori	Moški		Ženske		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Da, saj prehoda ni v bližini	79	49,9	65	45,1	144	47,2
Ne	46	28,9	48	32,6	94	30,8
Da, čeprav je prehod v bližini	34	21,2	34	22,3	67	22
Skupaj	159	100	147	100	306	100

$$x^2 = 1,95, P = 0,583$$

Izid χ^2 preizkusa je pokazal, da ne obstaja statistično značilna razlika pri prečkanju ceste, ki ni označena s prehodom, glede na spol.

Iz tabele 17 je razvidno, da ni večjih razlik pri odgovorih deklic in dečkov. Največja razlika se je pojavila pri trditvi »Da, saj prehoda ni v bližini.«, s katero se je strinjalo nekaj več dečkov (49,9 %) kot deklic (45,1 %). Najmanjša razlika je bila pri trditvi »Da, čeprav je prehod v bližini.«, za katerega se je odločilo 21,2 % dečkov in 22,3 % deklic.

3.4.14 Prečkanje ceste brez prehoda za pešce glede na starost

Tabela 18: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali prečkajo cesto, ki ni označena s prehodom za pešce (glede na starost)

Odgovori \ Triletje	Drugo triletje		Tretje triletje		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Da, saj prehoda ni v bližini	79	44,6	65	50,4	144	47,1
Ne	55	31,2	39	30,2	94	30,7
Da, čeprav je prehod v bližini	43	24,2	25	19,4	68	22,2
Skupaj	177	100	129	100	306	100

$$\chi^2 = 1,92, P = 0,590$$

Izid χ^2 preizkusa je pokazal, da ne obstaja statistično značilna razlika pri prečkanju ceste, ki ni označena s prehodom, glede na starost.

Odstotki so glede na starost pri vseh odgovorih precej izenačeni. Zopet je največja razlika pri trditvi »Da, saj prehoda ni v bližini.«, za katero se je odločilo največ učencev v tretjem triletju (50,4 %), medtem ko se je v drugem triletju za ta odgovor odločilo nekaj manj učencev (44,6 %). Najmanjša razlika je bila pri trditvi »Ne.«, za katero se je odločilo približno enako število učencev iz drugega in tretjega triletja (31,2 % in 30,2 %).

3.4.15 Hoja po pločniku

Tabela 19: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali lahko šolsko pot v celoti prehodijo po pločniku.

Odgovori	f	f %
Da	94	30,7
Ne	212	69,3
Skupaj	306	100

Iz pridobljenih podatkov lahko razberemo, da 30,7 % učencev OŠ Loka Črnomelj z njenima podružnicama na svoji poti v šolo ves čas hodi po pločniku, medtem ko 69,3 % učencev na svoji poti v šolo nima urejenih pločnikov, zaradi česa morajo hoditi po cestišču.

Ta podatek me ni presenetil, saj več kot polovica otrok, ki obiskujejo Osnovno šolo Loka Črnomelj z njenima podružnicama prihaja iz vasi. Šolsko pot sestavlja tudi pot od hiše do avtobusne postaje. Ker večina vasi nima urejenih pločnikov, morajo učenci hoditi po cestišču ali bankini.

3.4.16 Hoja po pločniku glede na spol

Tabela 20: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali lahko celotno šolsko pot prehodijo po pločniku (glede na spol).

Spol \ Odgovori	Moški		Ženske		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Da	53	33,3	41	27,9	94	30,7
Ne	106	66,4	106	72,1	212	69,3
Skupaj	159	100	147	100	306	100

$$\chi^2 = 1,06, P = 0,303$$

Izid χ^2 preizkusa je pokazal, da ne obstaja statistično značilna razlika pri tem, ali lahko učenci celotno šolsko pot prehodijo po pločniku, glede na spol.

Tako dečki kot deklice v večini morajo del svoje poti prehoditi po cestišču ali bankini, zgolj 33,3 % dečkov in 27,9 % deklic lahko svojo pot do šole v celoti prehodi po pločniku.

3.4.17 Hoja po pločniku glede na starost

Tabela 21: Tabela (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali lahko celotno šolsko pot prehodijo po pločniku (glede na starost).

Triletje \ Odgovori	Drugo triletje		Tretje triletje		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Da	52	29,4	42	32,6	94	30,7
Ne	125	70,6	87	67,4	212	69,3
Skupaj	177	100	129	100	306	100

$$x^2 = 0,35, P = 0,552$$

Izid x^2 preizkusa je pokazal, da ne obstaja statistično značilna razlika pri tem, ali lahko učenci celotno šolsko pot prehodijo po pločniku, glede na starost.

Tako starejši kot mlajši učenci v veliki meri svoje šolske poti ne morejo prehoditi zgolj po pločniku. 70,6 % učencev drugega triletja in 67,4 % učencev tretjega triletja je prisiljenih na svoji šolski poti hoditi po cestišču ali bankini.

3.4.18 Uporaba kresničke

Tabela 22: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali na svoji poti v šolo uporabljajo kresničko.

Odgovori	f	f %
Da	71	23,2
Ne	235	76,8
Skupaj	306	100

Iz pridobljenih podatkov lahko ugotovimo, da kar 76,8 % učencev na poti v šolo ne nosi kresničke. Menim, da je ta odstotek zaskrbljujoče visok, če smo v tabeli 5 ugotovili, da zgolj 21,6 % učencev v šolo pride s starši, ostali pa pridejo peš ali s šolskim avtobusom in morajo prehoditi pot od doma do avtobusne postaje. Izpostaviti je potrebno tudi podatek, da mora 69,3 % učencev del svoje šolske poti prehoditi na delu, kjer ni pločnika (tabela 19). Zato bi bilo potrebno učence še bolj ozavestiti o pomenu kresničke pri vidnosti v prometu, še zlasti v zimskem času, ko je v času prihoda učencev v šolo še vedno mračno in vidljivost ni popolna.

3.4.19 Uporaba kresničke glede na spol

Tabela 23: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali na svoji poti v šolo uporabljajo kresničko (glede na spol).

Spol Odgovori	Moški		Ženske		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Da	32	20,1	39	26,5	71	23,2
Ne	127	79,9	108	73,5	235	76,8
Skupaj	159	100	147	100	306	100

$$\chi^2 = 1,76, P = 0,185$$

Rezultat χ^2 preizkusa je pokazal, da ne obstaja statistično značilna razlika pri uporabi kresničke na šolski poti glede na spol.

Tako dečki kot deklice v večini ne uporabljajo kresničke na svoji poti v šolo. Samo 20,1 % dečkov in 26,5 % deklic uporablja kresničko na šolski poti.

3.4.20 Uporaba kresničke glede na starost

Tabela 24: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali na svoji poti v šolo uporabljajo kresničko (glede na starost).

Triletje \ Odgovori	Drugo triletje		Tretje triletje		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Da	60	33,9	11	8,5	71	23,2
Ne	117	66,1	118	91,5	235	76,8
Skupaj	177	100	129	100	306	100

$$\chi^2 = 26,95, P = 0,002$$

Rezultat χ^2 preizkusa je pokazal, da obstaja statistično značilna razlika pri uporabi kresničke na šolski poti, glede na starost.

Učenci v drugem triletju v 33,9 % uporabljajo kresničko na svoji poti v šolo, medtem ko je ta odstotek pri učencih tretjega triletja bistveno manjši in znaša le 8,5 %. Ti podatki me niso presenetili, saj starejši učenci menijo, da so uporabo kresničke »prerasli« in da jih bodo sovrstniki zbadali, pri tem pa ne razmišljajo o pomembnosti kresničke pri vidnosti v prometu.

3.4.21 Doživeta prometna nesreča na poti v šolo

Tabela 25: Število (f) in strukturni odstotek (f %) učencev glede na to, ali so na svoji poti v/iz šole že doživeli prometno nesrečo.

Odgovori	f	f %
Da	23	7,5
Ne	283	92,5
Skupaj	306	100

Iz tabele 25 lahko razberemo, da je 23 učencev, to je 7,5 % učencev, ki obiskujejo Osnovno šolo Loka Črnomelj z njenima podružnicama, na poti v oziroma iz šole doživelo prometno nesrečo. Ta odstotek je po mojem mnenju precej visok in

predstavlja enega od glavnih razlogov, zakaj sem se odločil za izdelavo raziskave na to tematiko. Po mojem mnenju je potrebno vzroke za ta odstotek iskati v tabeli 22, iz katere je moč razbrati, da kar 76,8 % otrok ne uporablja kresničke, ko prihaja oziroma zapušča osnovno šolo, ter v tabeli 15, iz katere lahko razberemo, da 67,6 % učencev mora na svoji šolski poti cesto prečkati vsaj enkrat. Pri tem podatku moramo poudariti, da je prečkanje ceste za otroke najnevarnejše dejanje, ki ga opravljajo v cestnem prometu.

b) Odgovori staršev, katerih učenci obiskujejo Osnovno šolo Loka Črnomelj z njenima podružnicama

3.4.22 Način prihoda otrok v šolo

Tabela 26: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na način prihoda njihovih otrok v šolo.

Odgovori	f	f %
Peš	76	24,5
S kolesom	1	0,3
S šolskim avtobusom	123	39,7
S starši	110	35,5
Skupaj	310	100

Največ staršev (39,7 %) je odgovorilo, da njihov otrok v šolo pride s šolskim avtobusom, 35,5 % staršev je odgovorilo, da svojega otroka sami pripeljejo v šolo, medtem ko je 24,5 % staršev odgovorilo, da njihov otrok v šolo pride peš. Zgolj eden izmed staršev (0,3 %) je odgovoril, da njegov otrok pride v šolo s kolesom.

3.4.23 Način prihoda otrok v šolo glede na starost

Tabela 27: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na način prihoda njihovih otrok v šolo (glede na starost).

Triletje Odgovori	Prvo triletje		Drugo triletje		Tretje triletje		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Peš	19	18,1	41	28,1	16	25,8	76	24,5
S kolesom	0	0	0	0	1	1,6	1	0,3
S šolskim avtobusom	32	30,5	59	41,6	32	51,6	123	39,7
Z avtomobilom	54	51,4	43	30,3	13	21	110	35,5
Skupaj	105	100	143	100	62	100	306	100

$$x^2 = 26,54, P = 0,002$$

Rezultat x^2 preizkusa je pokazal, da obstaja statistično značilna razlika pri načinu prihoda otrok v šolo, glede na starost.

Iz tabele 27 je razvidno, da višja, kot je starost otrok, nižji je odstotek prihoda v šolo z avtomobilom. 51,4 % otrok v prvem triletju v šolo pripeljejo starši, v drugem triletju ta odstotek upade na 30,3 %, medtem ko v tretjem triletju z avtomobilom v šolo pride zgolj 21 % učencev. Ravno nasprotno se dogaja s prihodom v šolo s šolskim avtobusom. Tako lahko opazimo, da zgolj 30,5 % učencev iz prvega triletja pride v šolo s šolskim avtobusom, v drugem triletju je ta odstotek 41,6 %, medtem ko je v tretjem triletju takšnih učencev 51,6 %. Razlika je vidna tudi pri prihodu v šolo peš, saj v prvem triletju v šolo pride peš zgolj 18,1 % učencev, medtem ko je ta odstotek v drugem in tretjem triletju višji in znaša 28,1 % oz. 25,8 %.

Ti podatki me niso presenetili, saj je razumljivo, da starši mlajše učence raje sami peljejo v šolo, saj so le-ti še neizkušeni v prometu. Z leti učenci pridobijo številna nova znanja in spretnosti, ki jim omogočajo varnejše udejstvovanje v prometu, zato jim starši bolj zaupajo, posledično pa več učencev hodi na šolski avtobus oziroma pride v šolo peš.

3.4.24 Čas, ki ga otroci potrebujejo za pot v šolo

Tabela 28: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, koliko časa potrebuje njihov otrok za pot v šolo.

Čas	f	f %
Do 5 minut	115	37,1
6–10 minut	90	29,0
11–15 minut	45	14,5
Več kot 15 minut	60	19,4
Skupaj	310	100

Največ učencev za šolsko pot porabi 5 ali manj minut. Takšnih učencev je 37,1 %. Sledijo učenci, ki za to pot potrebujejo med 6 in 10 minut, in sicer 29,0 % učencev. Učencev, ki za pot porabijo več kot 11 minut, je 33,9 %, od tega je takšnih, ki porabijo več kot 15 minut, 19,4 %.

3.4.25 Mnenja staršev o varnosti otrokove šolske poti

Tabela 29: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na mnenje o varnosti otrokove šolske poti.

Odgovori	f	f %
Zelo nevarna	28	9
Delno nevarna	185	59,7
Ni nevarna	97	31,3
Skupaj	310	100

Iz tabele 29 lahko razberemo, da 59,7 % staršev meni, da je pot njihovih otrok v šolo delno nevarna, 31,3 % staršev meni, da pot ni nevarna, medtem ko samo 9 % staršev meni, da je pot njihovih otrok v šolo zelo nevarna.

Če te podatke povežemo s tabelo 9, lahko ugotovimo, da so starši bolj kritični do šolske poti svojih otrok, kot so otroci sami. Tako je na primer kar 50,3 % otrok odgovorilo, da njihova pot v šolo ni nevarna, medtem ko je bilo takšnih staršev

zgolj 31,3 %. Ti podatki me ne presenečajo, saj učenci velikokrat ne dojamejo oz. ne prepoznajo vseh nevarnosti, ki jih prinašajo določeni odseki šolske poti.

3.4.26 Pokazana pot otrokom

Tabela 30: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, ali so otrokom pokazali varno šolsko pot.

Odgovori	f	f %
Da	277	89,4
Ne	33	10,6
Skupaj	310	100

Kar 89,4 % staršev je pokazalo otroku pot, po kateri naj le-ta hodi v šolo, medtem ko je 10,6 % staršev takšnih, ki učencem poti niso pokazali.

Podatki me ne presenečajo, saj morajo starši učence v prvem razredu pospremiti do šole in iz nje. Tako imajo odlično priložnost, da učence že v prvem razredu seznanijo z nevarnostmi, ki jih šolska pot prinaša.

3.4.27 Uporaba kresničke na poti v šolo

Tabela 31: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, ali njihov otrok uporablja kresničko na poti v šolo.

Odgovori	f	f %
Da	156	50,3
Ne	154	49,7
Skupaj	310	100

Iz tabele 31 je razvidno, da je 50,3 % staršev odgovorilo, da njihov otrok nosi kresničko na poti v šolo, medtem ko je 49,7 % staršev odgovorilo, da otrok ne nosi kresničke na svoji poti v šolo.

Ta podatek me je nekoliko presenetil, saj sem menil, da bodo starši v večjem številu spodbujali svoje otroke k uporabi kresničke. Iz teh podatkov lahko sklepam, da nekateri starši ne dojemajo kresničke kot pomembnega sredstva pri vidnosti njihovih otrok, zlasti v jutranjih urah.

3.4.28 Uporaba kresničke na poti v šolo glede na starost

Tabela 32: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, ali njihov otrok uporablja kresničko na poti v šolo (glede na starost).

Triletje Odgovori	Prvo triletje		Drugo triletje		Tretje triletje		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Da	62	59	74	51,4	20	32,3	156	50,3
Ne	43	41	69	48,6	42	67,7	154	47,7
Skupaj	105	100	143	100	62	100	306	100

$$\chi^2 = 12,344, P = 0,006$$

Rezultat χ^2 preizkusa je pokazal, da obstaja statistično značilna razlika pri uporabi kresničke otrok na poti v šolo, glede na starost.

Učenci v tretjem triletju v zgolj 32,2 % uporabljajo kresničko na svoji poti v šolo, medtem ko je odstotek pri učencih prvega in drugega triletja nekoliko višji, in sicer 59 % in 51,4 %. Ti podatki me niso presenetili, a so zaskrbljujoči. Menim, da bi starši morali bolj spodbujati uporabo kresničke pri svojih otrocih, saj pomen kresničke z leti ne upada, pač pa je kresnička pri učencu v prvem triletju enako pomembna kot kresnička pri učencu iz tretjega triletja.

3.4.29 Udeležba otroka v prometni nesreči

Tabela 33: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, ali je bil njihov otrok že udeležen v prometni nesreči.

Odgovori	f	f %
Da	22	7,1
Ne	288	92,9
Skupaj	310	100

Iz tabele 33 je razvidno, da je 92,9 % staršev odgovorilo, da njihov otrok ni bil udeležen v prometni nesreči. Tako lahko ugotovimo, da je 7,1 % učencev, ki obiskujejo Osnovno šolo Loka Črnomelj z njenima podružnicama, že doživelo prometno nesrečo.

3.4.30 Pripetost otroka z varnostnim pasom

Tabela 34: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, ali so njihovi otroci v avtu pripeti z varnostnim pasom.

Odgovori	f	f %
Vedno	300	96,8
Včasih	10	3,2
Nikoli	0	0
Skupaj	310	100

Iz pridobljenih podatkov lahko vidimo, da je kar 96,8 % staršev odgovorilo, da je njihov otrok vedno pripet z varnostnim pasom, 3,2 % staršev je odgovorilo, da je njihov otrok včasih pripet, medtem ko nobeden izmed staršev ni odgovoril, da otrok ni nikoli privezan s pasom.

Ti podatki kažejo, da so starši dobro ozaveščeni o pomembnosti varnostnega pasu pri zagotavljanju varnosti otrok.

3.4.31 Pripetost otroka z varnostnim pasom glede na starost

Tabela 35: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na to, ali so njihovi otroci v avtu pripeti z varnostnim pasom.

Triletje / Odgovori	Prvo triletje		Drugo triletje		Tretje triletje		Skupaj	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
Vedno	103	98,1	136	95,1	61	98,4	300	96,8
Včasih	2	1,9	7	4,9	1	0,6	10	3,2
Nikoli	0	0	0	0	0	0	0	0
Skupaj	105	100	143	100	62	100	306	100

$$\chi^2 = 2,46, P = 0,483$$

Preizkus χ^2 je pokazal, da ne obstaja statistično značilna razlika med privezanostjo otrok z varnostnim pasom in starostjo teh otrok.

Starši otrok v vseh treh triletjih so v več kot 90 % odgovorili, da so njihovi otroci v avtomobilu vedno privezani z varnostnim pasom. V prvem triletju je tako odgovorilo 98,1 % staršev, v drugem triletju 95,1 % staršev in v tretjem triletju 98,4 % staršev.

Rezultati so me nekoliko presenetili, saj sem pričakoval, da se bo pojavila razlika glede na starost. Tako sem domneval, da bodo starši otrok, ki so v tretjem triletju, v večjem številu odgovorili z včasih. Podatek, da nobeden izmed staršev ni odgovoril z nikoli, me ni presenetil, saj menim, da so starši dobro informirani o tem, kako pomembno je, da so vsi potniki v avtu privezani z varnostnim pasom.

3.4.32 Nevarne točke na šolski poti

Tabela 36: Število (f) in strukturni odstotek (f %) staršev glede na lokacijo nevarnih točk na šolski poti njihovih otrok.

Odgovori	f	f %
Črnomelj	62	20
Okolica Črnomlja	39	12,6
Adlešiči	26	8,4
Griblje	8	2,6
Ni nevarnih odsekov	175	56,4
Skupaj	310	100

Iz tabele 36 je razvidno, da kar 56,4 % staršev meni, da na poti njihovih otrok ni nevarnih odsekov. Po mnenju staršev se največ nevarnih odsekov nahaja v samem mestu Črnomelj, in sicer 20 %, nekaj manj naj bi jih bilo v okolici mesta, in sicer 12,6 %, medtem ko se 8,4 % nevarnih odsekov nahaja v Adlešičih z okolico ter 2,6 % v Gribljah z okolico.

3.5 Povzetek empiričnega dela

V sklopu izdelave Prometnovarnostnega načrta Osnovne šole Loka Črnomelj sem izvedel raziskavo, s katero sem preverjal mnenja učencev ter njihovih staršev o šolskih poteh Osnovne šole Loka Črnomelj. Raziskava je pokazala, da več kot polovica otrok v šolo prihaja s šolskim avtobusom, kar me ob dejstvu, da je šolski okoliš Osnovne šole Loka Črnomelj zelo velik, ni presenetilo. Med spoloma pri načinu prihoda ni razlik, se pa le-te pojavljajo pri različni starosti otrok. Starejši učenci v večini prihajajo v šolo s šolskim avtobusom, medtem ko mlajši učenci v večjem številu prihajajo v šolo s starši, kar pomeni, da starši bolj zaupajo starejšim učencem. Ti podatki se skladajo s teorijo. Horvat in Magajna (1987) pravita, da otroci zaznavajo promet na drugačen način kot odrasli, učenci v prvem razredu niso na dovolj visoki razvojni stopnji, da bi sami sodelovali v prometu, zato jih morajo v šolo in iz nje pospremiti starši oziroma zakoniti zastopniki. S staranjem se otrok razvija na številnih področjih, kot so: motorika, mišljenje, socialne spretnosti, zaznavanje in pozornost. Z razvijanjem teh področij se pri posamezniku posledično razvija tudi sposobnost razumevanja, doživljanja in zaznavanja prometa. Otroci lahko v prometu sodelujejo vse bolj suvereno, so pri vključevanju vanj samozavestni, odgovorni in skrbijo za svojo varnost ter varnost drugih. Te ugotovitve je podprla tudi moja raziskava, saj sem ugotovil, da 52 % učencev iz drugega triletja svojo šolsko pot označuje kot nevarno, medtem ko je takšnih otrok v tretjem triletju zgolj 35,7 %. Te razlike lahko pripišemo predvsem večji samozavesti starejših učencev, ki imajo več izkušenj s prometom in vanj vstopajo bolj samozavestni kot učenci drugega triletja.

Razlike pri oceni varnosti so se pojavile tudi glede spola. V raziskavi sem opazil, da so deklice glede ocene varnosti šolske poti bolj kritične in jo v kar 55,1 % zaznavajo kot nevarno, medtem ko je ta odstotek pri dečkih zgolj 35,8 %. Podobno ugotavlja Polič (1983), ki pravi, da so številne raziskave dokazale, da je v prometnih nesrečah udeleženo več dečkov kot deklic, kar pripisuje predvsem temu, da se dečki počutijo varnejše in bolj samozavestne pri vključevanju v promet, a so pri reševanju nevarnih situacij bistveno manj uspešni kot deklice. Razumljivo je, da dečki v manjšem številu ocenjujejo svojo šolsko pot kot nevarno.

Podatek, ki je zaskrbljujoč in ga je potrebno popraviti, je število prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi učenci Osnovne šole Loka Črnomelj na svoji poti v ali iz šole. Raziskava je pokazala, da je 7,5 % učencev na svoji šolski poti doživelo prometno nesrečo. To število se sprva zdi majhno, a če upoštevamo dejstvo, ki ga v svoji knjigi predstavi Polič (1983), ki pravi, da se večina nesreč, v katerih so udeleženi učenci neke osnovne šole, zgodi popoldan na dvorišču oziroma v bližini bivališča učencev in ne na šolski poti, lahko ugotovimo, da gre za visok odstotek. Glavni razlog za to je drugačen pogled otrok na prometno površino, kajti zanje to ni zgolj nekaj, kar povezuje dve točki, ampak je tudi igrišče.

Sam menim, da je odstotek (7,5 %) zelo visok in ga je potrebno čim hitreje in čim bolj približati zelenemu odstotku 0. Za tako visok odstotek nesreč na šolskih poteh Osnovne šole Loka Črnomelj je krivih več dejavnikov. Prvi dejavnik je neuporaba kresničk na šolski poti. Zgolj 23,2 % učencev na svoji poti uporablja kresničko, kar je bistveno premalo in je lahko eden od vzrokov za prometno nesrečo zlasti v jutranjih urah, ko je vidljivost nižja. Naslednji dejavnik je število prečkanj ceste. Zgolj 32,4 % učencev na svoji poti ne prečka ceste. Sem spadajo predvsem učenci, ki v šolo pridejo s starši, saj je takšnih otrok 28,8 %. Tako lahko ugotovimo, da skoraj vsi učenci na svoji šolski poti vsaj enkrat prečkajo cesto, od tega zgolj 30,8 % učencev prečka cesto na delu, ki je za to namenjen, ostali pa morajo prečkati cesto na mestu, kjer ni prehoda za pešce. Gre za veliko težavo, ki jo omenjata tudi Knol in Serpan (1978), ko govorita o tem, da je najnevarnejše dejanje pešca prečkanje cestišča. Za otroka, ki je manjše rasti in s tem manj opazen v prometu, je že prečkanje ceste na prehodu za pešce lahko zelo nevarno dejanje, še posebej v primeru, da avtomobilom pogled zmanjšujejo zabojniki za smeti, parkirani avtomobili ali živa meja. Seveda je za otroke še bolj nevarno prečkanje na delu, kjer ni prehoda za pešce, saj otroci težje ocenijo oddaljenost avtomobila, imajo težave pri ohranjanju koncentracije ter se ne zavedajo nevarnosti, ki jo prinaša prečkanje ceste.

4.2 Osnovna šola Loka Črnomelj

Šola je bila ustanovljena leta 1989 v mestu Črnomelj. Ime je dobila po naselju, v katerem je bila zgrajena. Osnovna šola Loka Črnomelj je največja šola v Beli krajini, tako po številu učencev kot po velikosti šolskega okoliša, v katerega spada 9 krajevnih skupnosti. V šolo vsakodnevno prihajajo učenci iz 50 različnih naselij. Iz teh podatkov je dobro razvidno, kako razgiban in razdrobljen je šolski okoliš Osnovne šole Loka Črnomelj. Prav zaradi te razgibanosti in velike prostorske oddaljenosti ima osnovna šola dve podružnici, in sicer Podružnično šolo Griblje in Podružnično šolo Adlešiči. (OŠ Loka Črnomelj, b. d.)

Da je šolski okoliš Osnovne šole Loka Črnomelj zares velik, je pokazala tudi moja raziskava, saj sem ugotovil, da kar 78,1 % vseh učencev drugega in tretjega triletja v šolo prihaja bodisi s šolskim avtobusom (49,3 %) bodisi s starši (28,8 %). O velikosti šolskega okoliša priča tudi podatek, da kar 19,6 % otrok za svojo pot v in iz šole porabi več kot 15 minut, kljub temu da ima Osnovna šola Loka Črnomelj dve podružnici.



Slika 2: Osnovna šola Loka Črnomelj.

Vir: (OŠ Loka Črnomelj, b. d.)

4.2.1 Podružnična šola Griblje

Gre za podružnično šolo, ki se nahaja v naselju Griblje in je od matične šole oddaljena približno 9 kilometrov. Gre za majhno šolo, ki jo v šolskem letu 2017/2018 obiskuje 19 otrok od 1. do 5. razreda, ki so razdeljeni v dva kombinirana oddelka. Šolo obiskujejo otroci iz naselij Griblje in Dragoši. (OŠ Loka Črnomelj, b. d.)



Slika 3: Podružnična šola Griblje.

VIR: (OŠ Loka Črnomelj, b. d.)

4.2.2 Podružnična šola Adlešiči

Podružnična šola Adlešiči se nahaja v istoimenskem kraju Adlešiči. V letu 2017/2018 šolo obiskuje 33 otrok od 1. do 5. razreda, ki so razdeljeni v tri oddelke. Podružnična šola je od matične šole oddaljena približno 12 kilometrov. (OŠ Loka Črnomelj, b. d.)



Slika 4: Podružnična šola Adlešiči.

Vir: (OŠ Loka Črnomelj, b. d.)

4.3 Prikaz šolskih poti

To poglavje je namenjeno poglobljenemu prikazu in predstavitvi šolskih poti učencev Osnovne šole Loka Črnomelj. V poglavju bodo prikazane varne oziroma nevarne poti v neposredni bližini Osnovne šole Loka Črnomelj, Podružnične šole Griblje in Podružnične šole Adlešiči. Poleg okolice teh šol bom podrobneje prikazal tudi varne oziroma nevarne avtobusne postaje, ki se nahajajo v šolskem okolišu Osnovne šole Loka Črnomelj

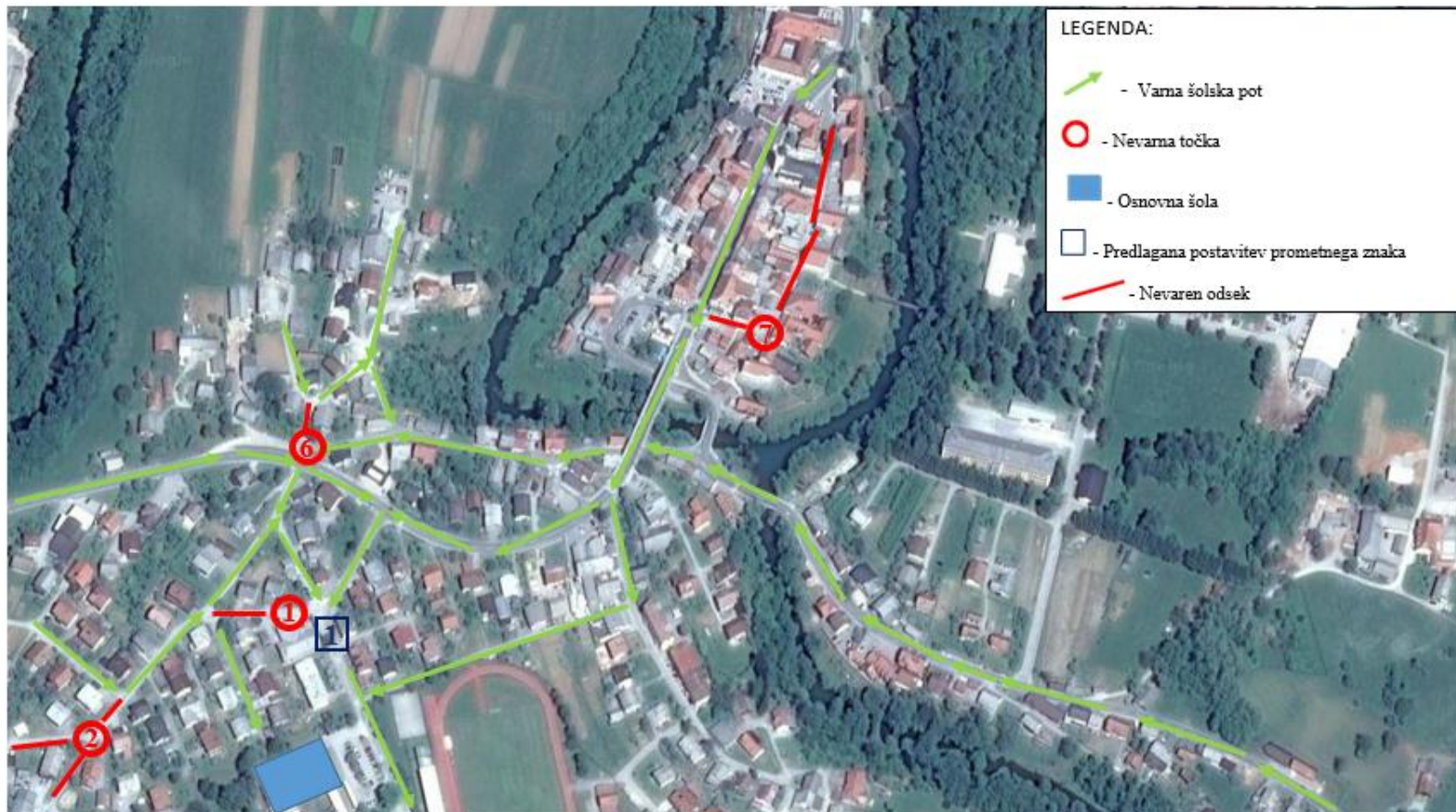
4.3.1 Šolske poti v okolici Osnovne šole Loka Črnomelj

Zaradi boljše preglednosti in večje jasnosti prikazanega sem se odločil, da varne oz. nevarne poti v neposredni okolici Osnovne šole Loka Črnomelj predstavim s pomočjo treh fotografij.



Slika 5: Okolica Osnovne šole Loka Črnomelj 1.

Vir: (Google Maps, b. d.)



Slika 6: Okolica Osnovne šole Loka Črnomelj 2.

Vir: (Google Maps, b. d.)



Slika 7: Okolica Osnovne šole Loka Črnomelj 3

Vir: (Google Maps, b. d.)

4.3.1.1 Predstavitev in opis šolskih poti v okolici Osnovne šole Loka Črnomelj z možnimi izboljšavami

⚠ Nevarno mesto številka 1

Prvo nevarno mesto se nahaja v ulici Nova loka pri poslovalnici Mercator. Na tem delu morajo učenci hoditi za avtomobili, ki so parkirani na parkirnih prostorih pred poslovalnico. To mesto je nevarno, saj lahko vozniki, zlasti pri odhodu s parkirišča spregledajo učenca, ki se nahaja za njihovim avtomobilom. Zato predlagam spremembo parkirnih prostorov tako, da bi le-te premaknili proti lokalni cesti 554351 (cesta, ki je na spodaj priloženi sliki 8). Tako bi lahko učencem izdelali pešpot, ki bi potekala pred avtomobili, s tem pa bi njihovo varnost bistveno izboljšali. Do spremembe cestne ureditve na tem odseku predlagam, da učenci pred nevarnim odsekom zavijejo levo proti Viniški cesti. V tej smeri hodijo vse do odcepa za Kidričevo ulico, po kateri lahko varno pridejo do Osnovne šole Loka Črnomelj.



Slika 8: Nevarno mesto pri poslovalnici Mercator.

⚠ Nevarno mesto številka 2

Gre za nepregledno križišče med ulicama Nova loka in Ulico Marjana Kozine. Križišče je zelo ozko, hkrati pa voznikom avtomobilov, ki vozijo po lokalni cesti 054241 (ulica Nova loka), pot zastira živa meja, ki se nahaja tik ob vozišču. Voznikom, ki prihajajo z lokalne ceste 554361 (Ulica Marjana Kozine) na lokalno cesto 054241, pa pot zastira ograja, ki stoji tik ob vozišču. Na tem delu se, kot pomoč voznikom, nahaja prometno ogledalo, ki pa je v določenih situacijah neučinkovito (primer: zarošenost ogledala, dež ipd.). Zato predlagam, da se učenci na svoji šolski poti tega križišča ognejo ter za pot v šolo raje izberejo Ulico heroja Jožeta Mihelčiča ali del Ulice Marjana Kozine, ki vodi mimo Srednje šole Črnomelj.



Slika 9: Nevarno križišče Ulice Marjana Kozine in ulice Nova loka.



Slika 10: Nevarno križišče Ulice Marjana Kozine in ulice Nova loka.

⚠ Nevarno mesto številka 3

Tretje nevarno mesto se nahaja na križišču lokalnih cest 554361 in 554362 (Ulica Marjana Kozine). Križišče je zelo nepregledno. Nevarna situacija je predvsem, kadar avtomobil, ki prihaja po lokalni cesti 554361, zavija na lokalno cesto 554362 (slika 11). Voznik avtomobila lahko pri zavijanju spregleda učenca, saj mu pogled zastira ograja. Za izboljšanje varnosti na tem križišču predlagam postavitev prometnega ogledala, saj se bo vidljivost tako bistveno izboljšala.



Slika 11: Nevarno križišče v Ulici Marjana Kozine.

⚠ Nevarno mesto številka 4

Ta nevarni odsek se nahaja v Ulici Marjana Kozine, in sicer med zgoraj navedenima nevarnim križiščema (med nevarno točko dve in nevarno točko tri). Na tem odseku je cesta zelo ozka, pešci pa se ob morebitnem srečanju dveh avtomobilov težko umaknejo, saj se skozi celoten odsek tako na levi kot na desni strani vrstijo škarpe. Učencem predlagam, da za šolsko pot ne uporabljajo omenjenega odseka, pač pa za svojo pot izberejo lokalno cesto 554361, ki vodi mimo Srednje šole Črnomelj.




Slika 12: Ulica Marjana Kozine.

 Nevarno mesto številka 5

Peto nevarno mesto se nahaja v Ulici Danila Bučarja na križišču dveh lokalnih cest (554371 in 556621). Odsek je nevaren, saj se križišče omenjenih cest nahaja v ovinku. Voznikom osebnih avtomobilov pogled na neasfaltiran del Ulice Danila Bučarja, ki vodi od Čopove ulice proti Osnovni šoli Loka Črnomelj, zastira živa meja. Učencem, ki v šolo prihajajo iz smeri Čopove ulice, predlagam, da se omenjenega odseka izogonejo in za šolsko pot raje uporabijo Marentičevo ulico.



Slika 13: Nepregledno križišče v Ulici Danila Bučarja.

 Nevarno mesto številka 6

Gre za nevarno mesto, ki se nahaja v ulici Na bregu. Mesto je nevarno, saj morajo učenci na tem delu prečkati cesto v križišču, poleg tega na cestišču ni prehoda za pešce. Učencem predlagam, da se tega mesta izognejo in prečkajo cesto v delu ulice Na bregu, ki je urejena kot enosmerna. Na predlaganem delu (slika 15) je cesta veliko varnejša za prečkanje, saj gre za enosmerno ulico, prav tako je ta del ulice dokaj raven, zaradi česar je preglednost dobra.



Slika 14: Nevarno mesto v ulici Na bregu.



Slika 15: Enosmerna ulica Na bregu.

⚠ Nevarno mesto številka 7

Naslednje nevarno mesto se nahaja na stičišču Ulice Lojzeta Fabjana in Ulice Mirana Jarca. Gre za nepregleden ovinek, ki je kljub enosmerni ulici in coni umirjenega prometa, lahko nevaren za pešce. Na problematičnem ovinku predlagam namestitev prometnega ogledala, saj bi tako voznikom osebnih avtomobilov ob prehodu iz Ulice Lojzeta Fabjana v Ulico Mirana Jarca bistveno izboljšali pogled na cestišče. Poleg nepreglednega ovinka je potrebno poudariti tudi slabo stanje cestišča ter ozkost ulice, ki jo dodatno zožijo avtomobili, ki so bočno parkirani na parkirnih mestih vzdolž celotne Ulice Mirana Jarca. Učencem svetujem, da se na poti v šolo izognejo hoji po Ulici Mirana Jarca in za svojo pot raje izberejo vzporedno Ulico Staneta Rozmana.



Slika 16: Nevaren ovinek na stičišču Ulice Lojzeta Fabjana in Ulice Mirana Jarca.



Slika 17: Ulica Mirana Jarca.

Poleg nevarnih in varnih poti v šolo sem v zemljevid vnesel tudi dva predloga za postavitev oziroma zamenjavo obstoječih prometnih znakov. Tako predlagam, da se na Kidričevi ulici obstoječi znak »Šola«, pri poslovalnici Mercator, in obstoječi znak »Otroci na vozišču«, pri gostinskem objektu Bar Gušt, zamenjata z znakom »Varna šolska pot«. Postavitev dveh prometnih znakov »Varna šolska pot« predlagam, saj je na tem odseku Kidričeve ulice za varnost otrok zelo dobro poskrbljeno. Učenci lahko skozi celoten odsek hodijo po pločniku, postavljena je javna razsvetljava, za preprečevanje prehitre vožnje skrbijo hitrostne ovire in omejitve hitrosti (30 km/h), za prečkanje cestišča pa je poskrbljeno s prehodi za pešce.



Slika 18: Prometni znak "Šola" v Kidričevi ulici.



Slika 19: Prometni znak "Otroci na vozišču" v Kidričevi ulici.

4.3.2 Šolske poti v okolici Podružnične šole Griblje



Slika 20: Okolica Podružnične šole Griblje.

Vir: (Google Maps, b. d.)

4.3.2.1 Predstavitev in opis šolskih poti v okolici Podružnične šole Griblje z možnimi izboljšavami

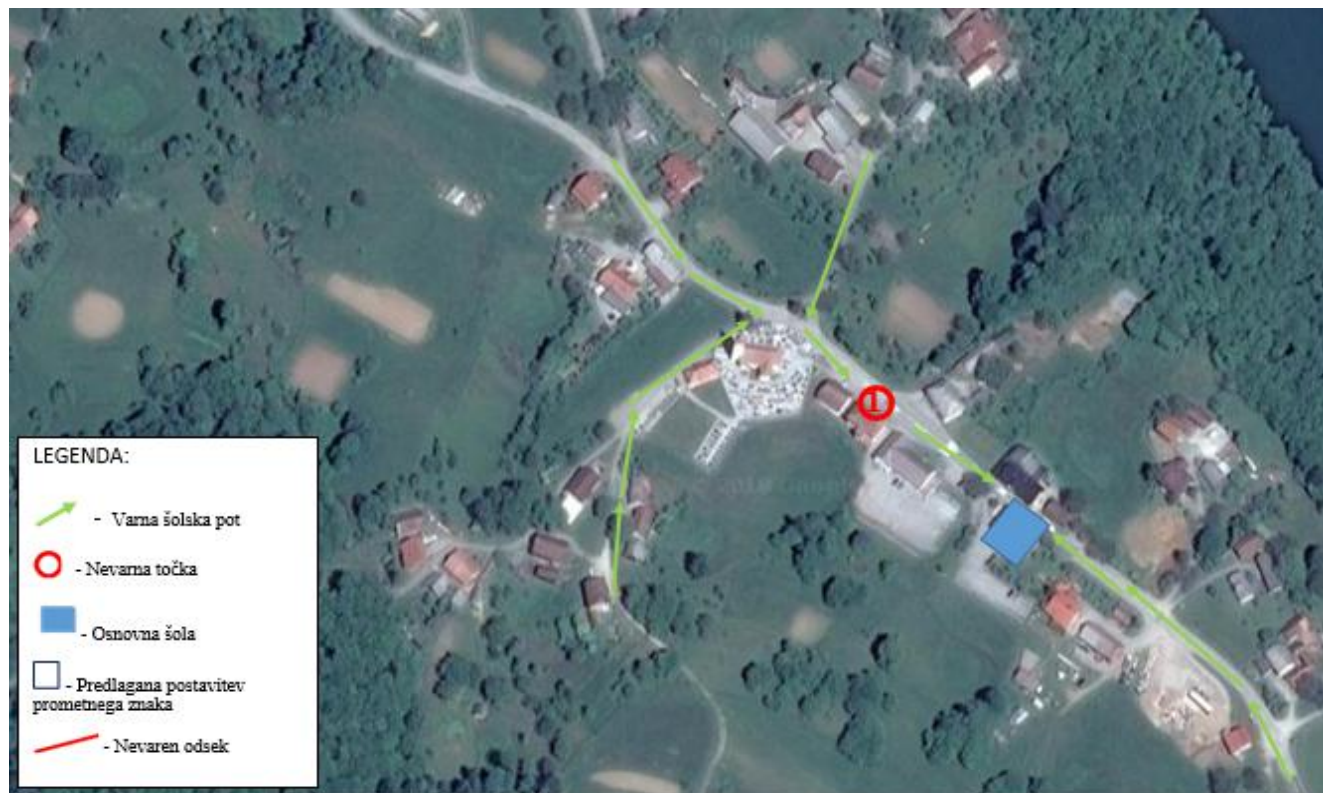
⚠ Nevarno mesto številka 1

Nevarno mesto se nahaja neposredno pred Podružnično šolo Griblje, in sicer na lokalni cesti 554681, ki vodi do podružnične šole. Gre za zelo ozko cesto, kjer se učenec ob srečanju dveh avtomobilov nima kam umakniti, saj ga na eni strani ovira škarpa z živo mejo, medtem ko se na drugi strani nahaja grmovje. Na tem odseku predlagam postavitev prometnega znaka »Območje umirjenega prometa« ali dodatno omejitev hitrosti, in sicer s 50 km/h na 30 km/h. Do sprememb cestne ureditve učencem svetujem, da svojo pot do šole izpeljejo čez nogometno igrišče ter po stopnicah, ki vodijo do osnovne šole.



Slika 21: Nevarna cesta v Gribljah.

4.3.3 Šolske poti v okolici Podružnične šole Adlešiči



Slika 22: Okolica Podružnične šole Adlešiči.

Vir: (Google Maps, b. d.)

4.3.3.1 Predstavitev in opis šolskih poti v okolici Podružnične šole Adlešiči z možnimi izboljšavami

⚠ Nevarno mesto številka 1

Nevarno mesto se nahaja med cerkvijo in osnovno šolo v kraju Adlešiči. To mesto je nevarno, saj lahko vozniki, zlasti pri odhodu s parkirišča, spregledajo učenca, ki se nahaja za njihovim avtomobilom. Moje mnenje je, da je potrebno na tem delu urediti parkirne prostore tako, da bi lahko učenci hodili po pešpoti, ki bi bila speljana pred avtomobili, saj bi tako bistveno izboljšali varnost otrok.



Slika 23: Nevarno mesto pri gostinskem in trgovskem objektu v Adlešičih.

4.3.4 Prikaz in opis avtobusnih postajališč učencev Osnovne šole Loka Črnomelj z možnimi izboljšavami

V tem poglavju bom predstavil vsa nevarna avtobusna postajališča, ki se nahajajo v šolskem okolišu Osnove šole Loka Črnomelj. Zaradi boljše preglednosti in lažjega sledenja bom nevarna avtobusna postajališča predstavil ter prikazal glede na smer vožnje avtobusov.

- Črnomelj–Adlešiči–Paunoviči

⚠ Avtobusno postajališče Tribuče

Prvo nevarno avtobusno postajališče na tej relaciji se nahaja v Tribučah. Avtobusno postajališče stoji neposredno za nepreglednim ovinkom na regionalni cesti Črnomelj–Dolenjci. Težava nastane, kadar morajo učenci prečkati cesto, saj zaradi nepreglednega ovinka ne vidijo približujočih se avtomobilov, ki na tej cesti vozijo 90 km/h. Kot rešitev predlagam postavitev prometnega znaka za omejitev hitrosti na 70 km/h. Ker je odsek zelo nevaren, bi bilo potrebno na tem delu zagotoviti tudi pločnik na obeh straneh cestišča ter urediti prehod za pešce. Za varnost učencev je trenutno poskrbljeno tako, da avtobus odlaga učence v vasi z namenom, da učenci ne rabijo prečkati ceste na nevarnem odseku.



Slika 24: Nevarno avtobusno postajališče Tribuče.

⚠️ Avtobusno postajališče Bedenj

Naslednje nevarno avtobusno postajališče se nahaja v vasi Bedenj. Zaradi konfiguracije cestišča učenci do zadnjega trenutka ne vidijo avtomobilov, ki se jim bližajo z 90 km/h iz smeri Črnomlja, zato je prečkanje cestišča na tem delu zelo nevarno, zlasti ob dejstvu, da v bližini ni prehoda za pešce. Kot rešitev predlagam omejitev hitrosti na 70 km/h.



Slika 25: Nevarno avtobusno postajališče Bedenj.

⚠️ Avtobusno postajališče Dolenjci

Gre za avtobusno postajališče, ki stoji ob regionalni cesti Črnomelj–Dolenjci, kjer je hitrost avtomobilov 90 km/h. To avtobusno postajališče je nevarno za učence, ki pridejo s šolskim avtobusom iz smeri Črnomlja, saj morajo prečkati cesto na delu, kjer ni prehoda za pešce. Pogoji za prečkanje ceste so slabi. Poleg omejitve hitrosti, ki je 90 km/h, učenci ne vidijo avtomobilov, ki se jim približujejo s smeri Adlešičev, saj avtobusnemu postajališču sledi ovinek, ki drastično zmanjša vidljivost na cestišče. Na tem delu predlagam omejitev hitrosti na 70 km/h.



Slika 26: Nevarno avtobusno postajališče Dolenjci.

⚠ Avtobusno postajališče Fučkovci

Avtobus v Fučkovcih učence pobere in odlaga na dovozu do stanovanjske hiše, kot prikazuje slika 27. Na tem delu je dovolj prostora, da se šolski avtobus varno obrne, zato učence pobira in odlaga na istem mestu (na isti strani cestišča). Kljub varnosti otrok pri vstopu in izstopu iz šolskega avtobusa menim, da je potrebno urediti ustrezno avtobusno postajališče v tem kraju, saj dovoz do stanovanjske hiše ni primeren kraj za pobiranje in odlaganje otrok.



Slika 27: Avtobusno postajališče v Fučkovcih.

⚠ Avtobusno postajališče Marindol

Avtobusno postajališče v kraju Marindol se nahaja ob regionalni cesti Dolenjci–Adlešiči–Žuniči. Avtobusno postajališče je zaradi konfiguracije terena zelo nepregledno. Učenci imajo zelo kratko vidno polje tako v smeri Žuničev kot v smeri Adlešičev. Kljub slabi vidljivosti in omejitvi hitrosti na 90 km/h morajo učenci prečkati cesto brez prehoda za pešce, saj tega ni v bližini. Varnost na tem postajališču lahko izboljšamo z omejitvijo hitrosti na 70 km/h.



Slika 28: Nevarno avtobusno postajališče Marindol 1.



Slika 29: Nevarno avtobusno postajališče Marindol 2.

⚠ Avtobusno postajališče Miliči

V kraju Miliči ni urejenega avtobusnega postajališča, zato učenci izstopajo iz avtobusa kar v križišču regionalne ceste Dolenjci–Adlešiči–Žuniči in lokalne ceste 555102, ki vodi v kraj Miliči (slika 30). Pri vstopu na avtobus morajo učenci prečkati cesto, čeprav v bližini ni prehoda za pešce, ter na avtobus počakati kar na gozdni cesti. V kraju Miliči predlagam ureditev avtobusnih postajališč na obeh straneh cestišča, s čimer bi poskrbeli za večjo varnost učencev.



Slika 30: Avtobusno postajališče Miliči.

⚠ Avtobusno postajališče Paunoviči

Avtobusno postajališče se nahaja ob regionalni cesti Žuniči–Vinica, kjer je omejitev hitrosti 90 km/h. To mesto je za učence nevarno, saj morajo prečkati cestišče, ki nima urejenega prehoda za pešce, poleg tega se pred in za avtobusnima postajama nahajata nepregledna ovinka, zaradi katerih je vidno polje učencev močno zmanjšano. Na tem delu predlagam omejitev hitrosti na 70 km/h.



Slika 31: Avtobusno postajalište Paunovići 1.



Slika 32: Avtobusno postajalište Paunovići 2.

- Črnomelj–Lokve–Ručetna vas

Na relaciji Črnomelj–Ručetna vas je za varnost učencev dobro poskrbljeno. V naselju Lokve trenutno potekajo cestna dela, v sklopu katerih bodo skozi celotno naselje ob regionalni cesti Črmošnjice–Črnomelj postavili pločnike ter uredili prehod za pešce. Tako bodo zagotovili varno hojo na in z avtobusnega postajališča. Avtobus na tej trasi pobira tudi učence iz krajev Rožanec, Gornja Paka, Petrova vas, Mihelja vas in Ručetna vas. Vse avtobusne postaje na tej trasi stojijo ob regionalni cesti Črmošnjice–Črnomelj. Vsako naselje ima zgolj eno avtobusno postajo, ki stoji na tisti strani regionalne ceste, na kateri se nahaja naselje. Avtobus pobira in razvažá učence tako, da le-ti vedno vstopijo in izstopijo na isti strani cestišča in se tako izognejo nevarnemu prečkanju regionalne ceste Črmošnjice–Črnomelj. Zjutraj, ko gredo učenci v šolo, avtobus najprej pobira učence na avtobusni postaji Gornja Paka, nato učence v Ručetni vasi (kjer se avtobus obrne), Mihelji vasi, Petrovi vasi, Rožancu in Lokvah. Pri razvažanju učencev je vrstni red podoben, saj najprej izstopijo učenci, ki prihajajo iz kraja Lokve, nato učenci iz Gornje Pake, Ručetne vasi (kjer se avtobus obrne), Mihelje vasi, Petrove vasi in nazadnje učenci iz Rožanca.



Slika 33: Avtobusno postajališče Gornja Paka.



Slika 34: Avtobusno postajališče Rožanec.



Slika 35: Avtobusno postajališče Petrova vas.



Slika 36: Avtobusno postajališče Mihelja vas.



Slika 37: Avtobusno postajališče Ručetna vas.

Vir: (Google Maps, b. d.)

- Črnomelj–Lahinja

⚠ Avtobusno postajališče Butoraj

Avtobusna postaja se nahaja v naselju Butoraj. Avtobus učence pobira pri stari mlekarni (slika 38), medtem ko izstopijo pri gasilskem domu (slika 39). Avtobusni postajališči nista nevarni, saj lahko učenci varno vstopajo in izstopajo iz avtobusa. Kljub temu da avtobusni postajališči nista nevarni, predlagam ureditev le-teh oz. postavitev ustreznih avtobusnih postajališč v kraju Butoraj.



Slika 38: Avtobusno postajališče Butoraj 1.



Slika 39: Avtobusno postajališče Butoraj 2.

⚠ Avtobusno postajališče Velika Lahinja

V kraju Velika Lahinja prav tako ni urejenega avtobusnega postajališča, zato avtobus učence pobira in odlaga kar pri gospodarskem objektu (slika 40), v križišču se nato obrne in nadaljuje pot v smeri Črnomlja. Mesto sicer ni nevarno za učence, ki prihajajo iz kraja Velika Lahinja, a vseeno predlagam ureditev avtobusnega postajališča.



Slika 40: Avtobusno postajališče Velika Lahinja.

⚠ Avtobusno postajališče Zorenci

Avtobusno postajališče se nahaja izven naselja v ovinku (slika 41). Avtobus se na tem mestu obrne in pobere oziroma odloži učence. Mesto ni nevarno, saj se nahaja na preglednem delu, prav tako imajo učenci veliko površin, na katere se lahko umaknejo v primeru srečanja z avtomobilom. Kljub temu predlagam postavitev in ureditev avtobusnega postajališča.



Slika 41: Avtobusno postajališče Zorenci.

- Črnomelj–Čudno selo–Griblje

⚠ Avtobusno postajališče Desinec

Na tej trasi se prvo nevarno avtobusno postajališče nahaja v kraju Desinec. Avtobusno postajališče stoji ob lokalni cesti in je slabo urejeno. Tako morajo učenci prečkati cesto na delu, kjer ni prehoda za pešce in je omejitev hitrosti 90 km/h, poleg tega vidljivost učencem močno zmanjšuje nepregleden ovinek, ki se nahaja za avtobusno postajo v smeri Gribelej. Slabost tega postajališča je tudi v tem, da se nahaja zgolj na eni strani cestišča, medtem ko morajo učenci na drugi strani izstopati v križišču dveh lokalnih cest. Na tem delu predlagam omejitev hitrosti na 70 km/h in ureditev obstoječega avtobusnega postajališča ter postavitev avtobusnega postajališča tudi na drugi strani cestišča.



Slika 42: Avtobusno postajališče Desinec.

⚠ Avtobusno postajališče Cerkvišče

Avtobusno postajališče se nahaja znotraj naselja Cerkvišče v križišču dveh lokalnih cest, kjer se avtobus obrne in odloži ter pobere učence vedno na istem mestu. Avtobusno postajališče je kljub pomanjkljivostim, kot sta manjkajoča tabla za avtobusno postajališče in manjkajoč odstavní pas za avtobus, za učence varno. Kljub temu da trenutno avtobusno postajališče ni nevarno, predlagam ureditev ali postavitev novega, ki bo zadostovalo pogojem avtobusnega postajališča.



Slika 43: Avtobusno postajališče Cerkvišče.

⚠ Avtobusno postajališče Dragoši

Avtobusno postajališče se nahaja ob regionalni cesti Podzemlje–Adlešiči. Avtobusno postajališče ni urejeno in se nahaja zgolj na eni strani cestišča, a je kljub temu varno, saj učenci vstopajo in izstopajo na istem mestu in tako ne rabijo prečkati regionalne ceste. Kljub temu da gre za varno avtobusno postajališče, ga je potrebno urediti.



Slika 44: Avtobusno postajališče Dragoši.

- Črnomelj–Dobliče–Mavrlen

⚠ Nevarna hoja ob cestišču v Kanižarici

Prvo nevarno mesto na tej relaciji se pojavi v kraju Kanižarica, kjer morajo nekateri učenci del poti do avtobusnega postajališča prehoditi po neutrjeni bankini, zaradi česar je njihova pot do avtobusnega postajališča nevarna. Na tem delu je olajševalna okoliščina ta, da morajo avtomobili voziti 50 km/h, a to le delno zmanjša ogroženost učencev, zato predlagam ureditev pločnikov na tem odseku.



Slika 45: Nevaren odsek Kanižarica 1.



Slika 46: Nevaren odsek Kanižarica 2.

Avtobusno postajališče Blatnik pri Črnomlju

Avtobusno postajališče se nahaja ob regionalni cesti Brezovica–Kanižarica. Učenci, ki prihajajo iz tega kraja, morajo do avtobusne postaje priti peš, kljub temu da za njih ni urejenega pločnika. Na tem odseku je omejitev hitrosti 70 km/h, kar pa le delno zmanjša nevarnost za učence, zato predlagam ureditev

pločnika ob regionalni cesti skozi celotno naselje ter postavitev prehoda za pešce, da bodo lahko učenci varneje prečkali zgoraj omenjeno regionalno cesto.



Slika 47: Regionalna cesta, ki vodi do avtobusnega postajališča Blatnik pri Črnomlju.



Slika 48: Avtobusno postajališče Blatnik pri Črnomlju 1.



Slika 49: Avtobusno postajališče Blatnik pri Črnomlju 2.

 Avtobusno postajališče Dobljče

Avtobusno postajališče stoji v naselju Dobljče, kjer je omejitev hitrosti 50 km/h. Postajališče je nevarno, saj se nahaja na ovinku in v bližini ni prehoda za pešce. Kljub temu da je omejitev hitrosti 50 km/h, predlagam ureditev pločnikov in prehoda za pešce, saj bi tako bistveno izboljšali varnost otrok, ki vstopajo in izstopajo na avtobusnem postajališču v Dobljčah.



Slika 50: Avtobusno postajališče Dobljče 1.



Slika 51: Avtobusno postajališče Dobliče 2.

⚠ Avtobusno postajališče Jerneja vas

V naselju Jerneja vas avtobus učence pobira in odlaga pri kapelici, ki se nahaja v naselju. Pot, ki jo morajo učenci narediti do kapelice, je varna, prav tako je varno vstopanje in izstopanje iz avtobusa. Kljub temu predlagam postavitvev oz. ureditev avtobusne postaje v naselju Jerneja vas.



Slika 52: Avtobusno postajališče Jerneja vas.

⚠ Avtobusno postajališče Jelševnik

V naselju Jelševnik avtobus pobira in odlaga učence v križišču pri transformatorju. Mesto ni primerno za pobiranje in odlaganje učencev, saj se nahaja v križišču dveh lokalnih cest. V naselju Jelševnik predlagam ureditev avtobusnega postajališča in s tem povečanje varnosti otrok.



Slika 53: Avtobusno postajališče Jelševnik.

⚠ Avtobusno postajališče Grič pri Dobličah

V naselju Grič pri Dobličah se avtobusna postaja nahaja za nepreglednim ovinkom, zaradi katerega je ogrožena varnost otrok. V naselju ni urejenega avtobusnega postajališča, zato avtobus učence pobira pri križu, ki se nahaja v naselju. Avtobus odlaga in pobira učence vedno na istem mestu, zato morajo le-ti velikokrat prečkati cesto, na kateri ni prehoda za pešce, poleg tega avtobus ob pobiranju učencev zapre dovoz do stanovanjskih hiš. V naselju Grič pri Dobličah bi bila nujno potrebna postavitve dveh avtobusnih postajališč, ki bi bili povezani s prehodom za pešce in do katerih bi lahko učenci varno dostopali po pločniku.



Slika 54: Avtobusno postajališče Grič pri Dobličah.

⚠ Avtobusno postajališče Mavrlen

V kraju Mavrlen avtobus učence pobira v križišču pri križu. Avtobusno postajališče ni urejeno, a je kljub temu varno, saj je ob robu cestišča veliko prostora, poleg tega gre za slabo prometno cesto, na kateri je omejitev hitrosti 50 km/h. Kljub temu predlagam ureditev avtobusnega postajališča v kraju Mavrlen.



Slika 55: Avtobusno postajališče Mavrlen.

- Črnomelj–Stražnji Vrh–Otovec

⚠ Avtobusno postajališče Dolnja Paka

Avtobus učence pobira na dvorišču stanovanjske hiše. Avtobus se na dvorišču obrne in odloži ter pobere učence vedno na istem mestu. Kljub temu da je sedanje pobiranje in odlaganje učencev varno, predlagam postavitev avtobusnega postajališča, saj je dvorišče stanovanjske hiše neprimeren kraj za pobiranje otrok.



Slika 56: Avtobusno postajališče Dolnja Paka.

⚠ Avtobusno postajališče Stražnji Vrh

V kraju Stražnji Vrh se avtobusno postajališče nahaja zgolj na eni strani cestišča, zato mora avtobus učence ob razvozu odložiti kar ob robu cestišča. Poleg tega morajo učenci prečkati cesto, na kateri ni prehoda za pešce, zaradi česar je to dejanje zelo nevarno. V kraju Stražnji Vrh predlagam ureditev obstoječega avtobusnega postajališča, in sicer postavitev table, ki opozarja na avtobusno postajališče, in ureditev odstavnega pasu za avtobuse. Poleg tega predlagam postavitev še enega avtobusnega postajališča na drugi strani cestišča, saj bi tako učenci varno izstopali iz avtobusa.



Slika 57: Avtobusno postajališče Stražnji Vrh.

⚠ Avtobusno postajališče Rožič Vrh

V kraju Rožič Vrh ni urejenega avtobusnega postajališča, zato avtobus učence pobira in odlaga pri kapelici v naselju. Kljub temu da avtobus učence odlaga in pobira kar v križišču, je to mesto dokaj varno, saj gre za slabo prometno cesto. Poleg tega je ob cestišču veliko prostora in se učenci lahko umaknejo ob morebitnem srečanju z avtomobilom. Težava je v tem, ker avtobus ob pobiranju oziroma odlaganju učencev zapira dovoz do stanovanjski hiš, zato predlagam ureditev avtobusnega postajališča.



Slika 58: Avtobusno postajališče Rožič Vrh.

⚠ Avtobusno postajališče Otovec

Avtobusno postajališče stoji izven naselja v križišču, kjer je omejitev hitrosti 90 km/h. Učenci na tem avtobusnem postajališču ne rabijo prečkati cestišča, saj avtobus učence pobira in odlaga na istem mestu, a je kljub temu njihovo vstopanje in izstopanje nevarno, saj avtomobili na tem delu vozijo 90 km/h. Varnost avtobusnega postajališča se bi izboljšala, če bi le-tega premaknili v naselje ali pred avtobusnim postajališčem omejili hitrost na 70 km/h. Pomanjkljivost tega postajališča je tudi v tem, da nima table, ki bi opozarjala voznike na avtobusno postajališče.



Slika 59: Avtobusno postajališče Otovec.

5 SKLEP

Namen moje magistrske naloge je bil preveriti in oceniti prometno varnost otrok, ki obiskujejo Osnovno šolo Loka Črnomelj z njenima podružnicama. Na podlagi rezultatov, ki sem jih pridobil z anketnimi vprašalniki, ter ugotovitev, do katerih sem prišel ob terenskem pregledu šolskega okoliša Osnovne šole Loka Črnomelj, sem izdelal prometnovarnostni načrt. Namen izdelave prometnovarnostnega načrta se krije v želji po izboljšanju varnosti učencev na njihovi poti v šolo.

Z empirično raziskavo sem pridobil številne pomembne informacije, ki so mi ob poznejšem terenskem pregledu šolskih poti prišle še kako prav. Tako sem ugotovil, da približno petina učencev v Osnovno šolo Loka Črnomelj pride peš ali s kolesom (skupaj 21,9 %), sledijo učenci, ki v šolo pridejo s starši (28,8 %), medtem ko jih s šolskim avtobusom pride skoraj polovica (49,3 %). Na podlagi teh podatkov lahko sklepamo o tem, kako velik je šolski okoliš Osnovne šole Loka Črnomelj. O velikosti šolskega okoliša priča tudi podatek, da kar 19,4 % učencev za svojo šolsko pot porabi 15 ali več minut, kljub temu da ima Osnovna šola Loka Črnomelj dve podružnici.

Velikost šolskega okoliša sem okusil tudi sam ob terenskem pregledu, ki sem ga izvedel skupaj z g. Antonom Čadoničem, predstavnikom Policijske postaje Črnomelj. Na terenskem ogledu sva ugotovila, da je stanje, kar se tiče avtobusnih postajališč, zelo slabo, saj so številna neurejena oz. slabo urejena in so posledično neustrezna in nevarna za učence. Ob dejstvu, da v Osnovno šolo Loka Črnomelj prihajajo učenci iz 50 različnih naselij, je razumljivo, da ni enostavno urediti avtobusnih postajališč v vseh krajih, a velikost šolskega okoliša ne sme biti izgovor za to, da številni kraji nimajo urejenih avtobusnih postajališč in so posledično nevarni za učence. Kot odrasli se moramo zavedati, da so učenci zaradi svojih razvojnih značilnosti rizična skupina in so tudi v nekaterih idealnih prometnih situacijah nepredvidljivi in niso sposobni varnega udeleževanja v prometu. Neurejena avtobusna postajališča težave otrok pri obvladovanju prometnih situacij dodatno otežijo in učence izpostavijo dodatnim tveganjem.

Na terenskem ogledu se nisem osredotočil zgolj na avtobusna postajališča, ampak sem pregledal tudi okolice osnovnih šol ter poizkušal evidentirati nevarna mesta, s

katerimi se srečujejo učenci, ki v osnovno šolo prihajajo peš ali s kolesom. Tudi v samih okolihah šol prometna situacija ni idealna, saj sem v okolici Osnovne šole Loka Črnomelj zaznal sedem nevarnih mest, s katerimi se vsakodnevno srečujejo učenci na poti v šolo. Tudi v okolici podružničnih šol sem zasledil nevarna mesta, in sicer eno nevarno mesto v okolici Podružnične šole Adlešiči ter eno v okolici Podružnične šole Griblje.

Skratka, moja magistrska naloga je pokazala, da bo potrebno na področju zagotavljanja prometne varnosti otrok in ne nazadnje ostalih udeležencev v prometu, ki uporabljajo cestne površine v šolskem okolišu Osnovne šole Loka Črnomelj, narediti še veliko. Upam, da bodo enakega mnenja tudi ustrezne institucije in bodo prevzele iniciativo pri saniranju nevarnih odsekov na šolskih poteh učencev Osnovne šole Loka Črnomelj. Moja velika želja in verjamem, da želja vseh, je število prometnih nesreč, ki se zgodijo na šolskih poteh, čim bolj približati zeleni številki nič.

6 LITERATURA

- Barton, B. K., Sahwebel, C. D. (2007). *The roles of age, gender, inhibitory control and parental supervision in childrens pedestrian safety*. Journal of Pediatric Psychology, 32. Pridobljeno 12. 2. 2018 iz <https://academic.oup.com/jpepsy/article/32/5/517/932186>
- Google Maps. (b. d.). Pridobljeno 23. 3. 2018 iz <https://www.google.com/maps/place/8340+%C4%8Crnomelj/@45.5660356,15.1764358,15z/data=!4m5!3m4!1s0x47645c76781f0353:0x4d13d6468ac4524d!8m2!3d45.5714837!4d15.1930773>
- Horvat, L., in Magajna, L. (1987). *Razvojna psihologija*. Ljubljana: Državna založba Slovenije.
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (a). (b. d.). *Prometna vzgoja*. Pridobljeno 15. 3. 2018 iz <https://www.avp-rs.si/preventiva/prometna-vzgoja/>
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (b). (b. d.). *Preventivne akcije*. Pridobljeno 15. 3. 2018 iz <https://www.avp-rs.si/preventiva/preventivne-akcije/>
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (c). (b. d.). *Pasavček*. Pridobljeno 15. 3. 2018 iz <https://www.avp-rs.si/preventiva/prometna-vzgoja/programi/pasavcek/>
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (d). (b. d.). *Tekmovanje Kaj veš o prometu*. Pridobljeno 15. 3. 2018 iz <https://www.avp-rs.si/preventiva/prometna-vzgoja/programi/kaj-ves-o-prometu/>
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (e). (b. d.). *Bodi preViden*. Pridobljeno 15. 3. 2018 iz <https://www.avp-rs.si/preventiva/preventivne-akcije/varnost-pescev/bodi-previden/>
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (f). (b. d.). *Prvi koraki*. Pridobljeno 15. 3. 2018 iz <https://www.avp-rs.si/preventiva/preventivne-akcije/predsolski-otroci/prvi-koraki/>

- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (g). (b. d). *Bistro glavo varuje čelada*. Pridobljeno 15. 3. 2018 iz <https://www.avp-rs.si/preventiva/preventivne-akcije/varnost-kolesarjev/bistro-glavo-varuje-celada/>
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (h). (b. d). *Otroci potrebujejo pomoč v prometu*. Pridobljeno 23. 3. 2018 iz <https://www.avp-rs.si/preventiva/svetovalnica/otroci/#otrocipomoc>
- Knol, V., Serpan, E. (1978). *Otroci v prometu. Priročnik za prometno vzgojo v osnovni šoli*. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.
- Levičnik, I., Marjanovič –Umek, L., in Poli, M. (1986). *Priročnik za prometno vzgojo v osnovni šoli*. Ljubljana: Tehniška založba Slovenije.
- Marjanovič-Umek, L. (2004). *Razvojna psihologija*. Ljubljana: Znanstvenoraziskovalni inštitut Filozofske fakultete.
- Občina Črnomelj. (b. d.). *O občini*. Pridobljeno 13. 3. 2018 iz <http://www.crnomej.si/obcina-2/osnovni-podatki/o-obcini>
- Osnovna šola Loka Črnomelj. (b. d.). *O šoli*. Pridobljeno 23. 3. 2018 iz http://www.os-loka-crnomej.si/?page_id=63
- Osnovna šola Loka Črnomelj. (b. d.). Pridobljeno 28. 3. 2018 iz <http://www.os-loka-crnomej.si/>
- Plemenitaš, J. (1991). *Prometna vzgoja za razredno stopnjo osnovne šole*. Maribor: Pedagoška fakulteta.
- Polič, M. (1983). *Pešci v prometu*. Ljubljana: Tiskarna Tone Tomšič
- Strah, R. (2016). *Smernice za šolske poti: smernice za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, kriteriji in pregled varnosti na šolskih poteh ter označevanje šolskih poti*. Ljubljana: Javna agencije RS za varnost prometa.
- Toroyan, T., Peden, M. (2007). *Youth and road safety*. Pridobljeno 10. 2. 2018 iz http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43607/9241595116_eng.pdf?sequence=1
- Zabukovec, V., Žlender, B., Polič, M., Divjak, M., Markl, M. (2007). *Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu*. Ljubljana: Znanstvenoraziskovalni inštitut Filozofske fakultete.

7 PRILOGE

- **PRILOGA 1:** Anketni vprašalnik za učence

- **PRILOGA 2:** Anketni vprašalnik za starše

PRILOGA 1

ANKETNI VPRAŠALNIK

Draga učenka, dragi učenec!

Sem Matic Nagode, študent razrednega pouka. Tvoja pot v šolo je verjetno vedno zanimiva. Ali je tudi varna?

Moja želja je, da bi bila tvoja pot v šolo najvarnejša, zato sem pripravil anketni vprašalnik, s pomočjo katerega lahko pomagaš poiskati najnevarnejše oz. najvarnejše poti v šolo.

Prosim, da na zastavljena vprašanja odgovarjaš iskreno in mi tako pomagaš ugotoviti, ali je tvoja pot v šolo oziroma domov varna.

Spol (obkroži): a) moški b) ženski

Razred (obkroži): 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9.

NAVODILO: Na vprašanja odgovori tako, da obkrožiš SAMO ENO črko pred ustreznim odgovorom oziroma odgovor napišeš na črto.

1. Iz katerega kraja prihajaš? _____

2. Katero šolo obiskuješ?

- a) Osnovno šolo Loka
- b) Podružnično šolo Adlešiči
- c) Podružnično šolo Griblje

3. Kako najpogosteje prihajaš v šolo?

- a) peš
- b) s kolesom
- c) s šolskim avtobusom
- d) s starši
- e) drugo: _____

4. Koliko časa porabiš od doma do šole? _____ (min)

5. Kaj misliš, kako nevarna je tvoja pot v šolo?

- a) zelo nevarna
- b) delno nevarna
- c) ni nevarna

6. Ali so ti starši pokazali pot, po kateri naj hodiš v šolo?

- a) da
- b) ne

7. Kolikokrat na poti od doma do šole prečkaš cesto? _____

8. Ali na poti v šolo prečkaš cesto, če le-ta ni označena s prehodom za pešce?

- a) Da, saj prehoda ni v bližini
- b) Ne
- c) Da, čeprav je prehod v bližini

9. Ali lahko ves čas hodiš po pločniku? (če hodiš peš, s skirojem ali z rolerji)

- a) da
- b) ne

10. Ali uporabljaš kresničko?

- a) da
- b) ne

11. Ali si na poti v šolo ali nazaj domov že doživel/-a prometno nesrečo?

- a) da
- b) ne

Hvala za tvoj trud!

PRILOGA 2

ANKETNI VPRAŠALNIK

Spoštovani starši!

Sem Matic Nagode, študent razrednega pouka na Pedagoški fakulteti v Mariboru. V okviru svoje magistrske naloge izvajam raziskavo o varnih oziroma nevarnih poteh vaših otrok v šolo. Zato vas prosim, da iskreno odgovorite na spodaj zastavljena vprašanja in tako pomagate izboljšati varnost vaših otrok.

Vprašalnik je anonimen.

Razred, ki ga obiskuje vaš otrok (obkrožite): 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9.

NAVODILO: Na vprašanja odgovorite tako, da obkrožite SAMO ENO črko pred ustreznim odgovorom oziroma odgovor napišete na črto.

1. Iz katerega kraja prihaja vaš otrok v šolo? _____

2. Katero šolo obiskuje vaš otrok?

- a) Osnovno šolo Loka
- b) Podružnično šolo Adlešiči
- c) Podružnično šolo Griblje

3. Kako prihaja vaš otrok najpogosteje v šolo?

- a) peš
- b) s kolesom
- c) s šolskim avtobusom
- d) vozimo ga z avtomobilom
- e) drugo: _____

4. Koliko časa porabi vaš otrok do šole? _____ (min)

5. Kako nevarna se vam zdi ta pot?

- a) zelo nevarna
- b) delno nevarna
- c) ni nevarna

6. Ali ste vašemu otroku pokazali pot, po kateri naj hodi v šolo?

- a) da
- b) ne

7. Ali vaš otrok kot pešec uporablja kresničko?

- a) da
- b) ne

8. Ali je bil vaš otrok že kdaj udeležen v prometni nesreči?

- a) da
- b) ne

9. Ali je vaš otrok v avtomobilu pripet z varnostim pasom?

- a) vedno
- b) včasih
- c) nikoli

10. Če menite, da so na poti vaših otrok v šolo nevarni odseki, napišite, kje se ti odseki nahajajo in zakaj so nevarni.

Hvala za vaše odgovore.