



**OŠ DR. FRANJA ŽGEČA DORNAVA**



# **NAČRT ŠOLSKIH POTI**

**šolsko leto 2017/2018**



Strokovna skupina za SPV:

Aleš VELIKONJA

Danijel ŽELEZNJAK

Ravnatelj:

Iztok HRASTAR

Dornava; september 2017

## PROMETNI KLOBČIČ

Sredi sajastega mesta,  
kjer se s cesto križa cesta,  
kakor mačke v stari vreči  
znajdejo se avti v gneči:

sedem težkih tovornjakov,  
zadaj kamion vojakov,  
dve cisterni, avtobusi,  
petnajst avtkov, mestni busi.

Policaj zažvižga, vpije,  
traktorji hrumijo trije,  
se kolona ne premakne,  
v gneči se promet zatakne.

Mene zmeda nič ne moti,  
vedro domu grem naproti:  
mi srce kot ptiček poje,  
rad imam te noge svoje!

(Vojan Tihomir Arhar)

## UVOD<sup>1</sup>

Varnost otrok predstavlja pomemben element v kompleksnem področju prometne varnosti in je sistemsko opredeljena s sprejeto Resolucijo nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013 – 2022 ter področno zakonodajo. Ravnanje otrok v cestnem prometu je odvisno od njihovega dožemanja, vrednotenja in vedenja, ki so soodvisni od otrokovih razvojnih značilnosti in se razlikuje od ravnanj, ki jih imamo odrasli za samoumevne.

Otroci spadajo med ranljivejše skupine v cestnem prometu in so največkrat žrtve v prometnih nesrečah v vlogi pešcev in kolesarjev, zato je področje šolskih poti, in s tem povezano učinkovito načrtovanje varnejših šolskih poti, izrednega pomena za varnost otrok v prometnem vsakdanu.

---

<sup>1</sup> Smernice za šolske poti, Agencija RS za varnost prometa, 2016

Pri zagotavljanju varnosti otrok v cestnem prometu je potrebno upoštevati tudi telesne, motorične, spoznavne, zaznavne, emocionalne in mišljenjske lastnosti otrok ter le-te čim bolj upoštevati pri ukrepih za večjo varnost na šolskih poteh. Otroci so namreč, zaradi nezkušenosti in nezrelosti, dokaj nepredvidljivi ter predstavljajo v cestnem prometu določeno tveganje.

Realna situacija v prometu je prilagojena odraslim. Kljub temu ji vse prevečkrat nismo kos, kar se odraža tudi v prometnih nesrečah. V zvezi s tem je torej potrebna posebna pozornost pri ravnanju otrok, šolarjev na poti v šolo in iz nje.

Za varnost učencev v cestnem prometu so prvenstveno odgovorni starši ali zakoniti zastopniki, ki morajo poskrbeti, da znajo njihovi otroci varno sodelovati v prometu.

Naloga lokalnih skupnosti in osnovnih šol, v zvezi s tem, je zagotavljanje pogojev za varno sodelovanje otrok v prometu. Pri tem se, skupaj s strokovnimi organi in organizacijami, izvajajo tudi preventivno-vzgojne vsebine ter ukrepi, ki odpravljajo nevarne točke na šolskih poteh. Za učence, ki imajo daljše poti do šole ali je ogrožena njihova varnost na poti v šolo, pa se zagotavlja brezplačni prevoz.

Urejene šolske poti, med drugim, pripomorejo k varnejšem in uspešnejšem izvajanju pouka ter so predpogoj za večjo varnost otrok v cestnem prometu.

Vsaka osnovna šola naj bi imela izdelan načrt šolskih poti, s katerim se ob začetku šolskega leta seznanijo vse učence in njihove starše. Učinkovit načrt terja stalno ažuriranje in vnašanje novih prometnih situacij. To dosežemo na podlagi celostnega pristopa v sodelovanju s ključnimi deležniki zagotavljanja varnosti v cestnem prometu. Cilj so torej varnejše šolske poti in varnejši šolski okoliši brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih v cestnem prometu.

## **PRAVNA PODLAGA**

Načrt šolskih poti je dokument, izdelan na podlagi:

- 49. člena Zakon o financiranju vzgoje in izobraževanja – ZOFI (Ur.l. RS, št. 16/07, s spremembami in dopolnitvami);
- 56., 60.d in 60.e člena Zakona o osnovni šoli – ZOsn (Ur.l. RS, št. 12/96, s spremembami in dopolnitvami).

Pri izdelavi načrta so upoštevani naslednji predpisi:

- Resolucija Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (Ur.l. RS, št. 39/13);
- Zakon o cestah – ZCes-1 (Ur.l. RS, št. 109/10, s spremembami in dopolnitvami);
- Zakon o motornih vozilih – ZMV (Ur.l. RS, št. 109/10 s spremembami in dopolnitvami);
- Zakon o pravilih cestnega prometa – ZPrCP (Ur.l. RS, št. 109/10, s spremembi in dopolnitvami);
- Zakon o voznikih – Zvoz-1 (Ur.l. RS, št. 85/16);
- Pravilnik o cestnih priključkih na javne ceste (Ur.l. RS, št. 86/09 in 109/10);
- Pravilnik o spremljevalcih pri prevozu skupine otrok (Ur.l. RS, št. 83/11);
- Pravilnik o posebnih pogojih za vozila, s katerimi se prevažajo skupine otrok (Ur.l. RS, št. 23/09, 106/10 in 44/13);
- Pravilnik o delih in opremi vozil (Ur.l. RS, št. 44/13, 36/14 in 69/15).
- Pravilnik o projektiranju cest (Ur.l. RS, 91/05, s spremembami in dopolnitvami);
- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Ur.l. RS, št. 99/15);
- Tehnične specifikacije in tehnične smernice za javne ceste: TSC 02.401:2010 – označbe na vozišču, TSC 03.341:2011 – krožna križišča, TSC 03.800:2009 – naprave in ukrepi za umirjanje prometa, TSC 03.203:2009 – naprave in ukrepi za umirjanje prometa v nivojskih nesemaforiziranih križiščih.

Metodologija izdelave načrta šolskih poti:

- Skladno s Smernicami za šolske poti (AVP RS, 2016).

Namen izdelave načrta šolskih poti je prvenstveno usmerjen k povečevanju varnosti šolarjev v cestnem prometu. Cilj načrta je torej poiskati tiste poti, ki so za šolarje najvarnejše, hkrati pa jih opozoriti na izpostavljena mesta na teh poteh. Hkrati je cilj opozoriti na nevarne točke in nevarno ali manj varno cestno infrastrukturo z izkazanim interesom seznanitve upravljavca ceste, da poišče rešitve in izvede ukrepe, da bodo površine postale varne.

## OSNOVNA SPOZNANJA O PROMETU IN UDELEŽBI OTROK

Sodobna civilizacija je poleg velikih prednosti prinesla s seboj tudi tragedije. Zlasti v prometu, ki je z razvojem avtomobila povezal med seboj kraje, ki so bili prej nedosegljivi, je temu razvoju sledila tudi temna plat - prometne nesreče. **Najhujše posledice prometnih nesreč, v katerih so smrtne žrtve in hude telesne poškodbe, občutijo predvsem družine.**<sup>2</sup>

**Svet prometa smo ustvarili odrasli – za odrasle.** V ta svet se vsakodnevno vključujejo tudi **otroci**. Srečujejo se z nevarnostmi v prometu, z vso svojo tehnično strukturo, s prometnim jezikom ter s pravili vedenja v prometu. Zato **potrebujejo pomoč, nasvete, vodenje in nadzor odraslih.**<sup>3</sup>

Odrasli smo s svojim vedenjem in ravnanjem otroku vzor, model za njegovo lastno ravnanje. **Otroci nas opazujejo, posnemajo, se učijo od nas.** Tako si pridobivajo znanje, izkušnje in razvijajo spretnosti, sposobnosti ter navade.

Vsaka prometna situacija, v kateri se znajdemo z otrokom, je zanje pomembna učna ura. Otroka pred prometom in v prometnih okoliščinah ne strašimo, temveč mu pomagamo, da ga spozna v čim bolj varnih okoliščinah in ga postopoma vse bolj razume. Tudi ob otrokovih napačnih ravnanjih ga ne grajamo ali celo kaznujemo. Povemo in pokažemo mu, kakšno je pravilno ravnanje, razložimo mu kaj je pravilno, kaj je napačno in kakšne bi bile morebitne posledice napačnega ravnanja.

**Kadar je otrok v avtomobilu, je voznik vzgojitelj bodočega voznika.**<sup>4</sup>

**Namen ureditve varnih šolskih poti je, da otroci pot premagajo brez strahu ali objektivne nevarnosti s strani prometa.** Posledica strahu staršev se kaže v tem, da otroke v šolo in iz nje vozijo (z avtomobili). To dejstvo vodi v nasprotno od zelenega, da bi otroci postali samostojni. Otroci, ki jih vozijo starši, pogosto zaostajajo v motoriki, v pogovorih z vrstniki, reševanju konfliktov, niso tako samostojni, imajo manj socialnih kontaktov in prijateljev. Vožnja otrok v šolo in iz nje povzroča dodatne težave in nevarnosti v prometu - več prometa pred šolo in na poti v šolo. Posledično se tudi drugi starši odločijo za vožnjo svojih otrok, saj ocenjujejo, da je preveč prometa za otroke nevarno. Če starši otroke vozijo, pogosto upravljavci cest zanemarjajo urejanje nevarnih odsekov cest in jih ne urejajo šolskim potem primerno.<sup>5</sup>

**Ogroženost otrok v prometu (predvsem v starosti od 5 do 14 let) je v primerjavi s populacijskim povprečjem nesorazmerno velika.** Žal je vključevanje otrok v promet nujno, saj to zahteva vsakdanje življenje. Morajo tudi pravočasno pridobiti izkušnje potrebne za udeležbo v prometu. Treba jih je usposobiti za izbiro najbolj varnih razmer in vedenj v prometu.<sup>6</sup>

---

<sup>2</sup> Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022

<sup>3</sup> Levičnik in Žlender v: Ciciban, 1989

<sup>4</sup> Zmaga Golavec: Prometna vzgoja otrok, 1996

<sup>5</sup> Varo v šolo – varno domov, Zürich, 2009

<sup>6</sup> Polič (po Michon): Otroški varnostni sedeži ali red je vedno pas pripet, 2007

**Otroci si lahko znake celo povsem narobe razlagajo.** Tako so nekateri mlajši otroci znak »prehod za pešce« (na znaku je naslikan mož, ki hodi) razlagali kot »Tu lahko prečkajo le odrasli«, opozorilni znak »šola in igrišče« (na znaku so bili narisani otroci, ki tečejo) kot »Tukaj morajo otroci hitro steči čez cesto«. Kakšne so posledice (ne)razumevanja, si lahko zamislimo.<sup>7</sup>



**Prečkanje ceste je eno od najzahtevnejših opravil otroka,** ki je kot pešec udeležen v cestnem prometu. Pravila vožnje vozila na prehodu za pešce pa so v tesni povezavi z načelom skrbi in pomoči udeležencev cestnega prometa otrokom. Vozniki morajo na prehodu za pešce omogočiti varno prečkanje vozišča pešcem, ki so na prehodu ali stopijo nanj.

Več letne analize stanja prometne varnosti na slovenskih cestah so pokazale, da so mladi vozniki in še posebej začetniki (od 18. do 24. leta), najpogostejši povzročitelji prometnih nesreč in skupaj s potniki v osebni avtomobilu tudi najpogostejše žrtve. Razlogi za nadpovprečno udeležnost mladih v nesrečah so večplastni. Med njimi je tudi **neizkušnost**.<sup>8</sup> Z gotovostjo lahko trdimo, da bodo izkušnje v cestnem prometu, ki jih bodo otroci pridobili kot aktivni udeleženci prometa na poti v šolo in iz nje, bistveno pripomogle k njihovi varnosti v cestnem prometu v njihovem nadaljnjem življenju!

Več o razvoju otroka in njegovem vključevanju v cestni promet lahko preberete v Prilogi 1 tega dokumenta.

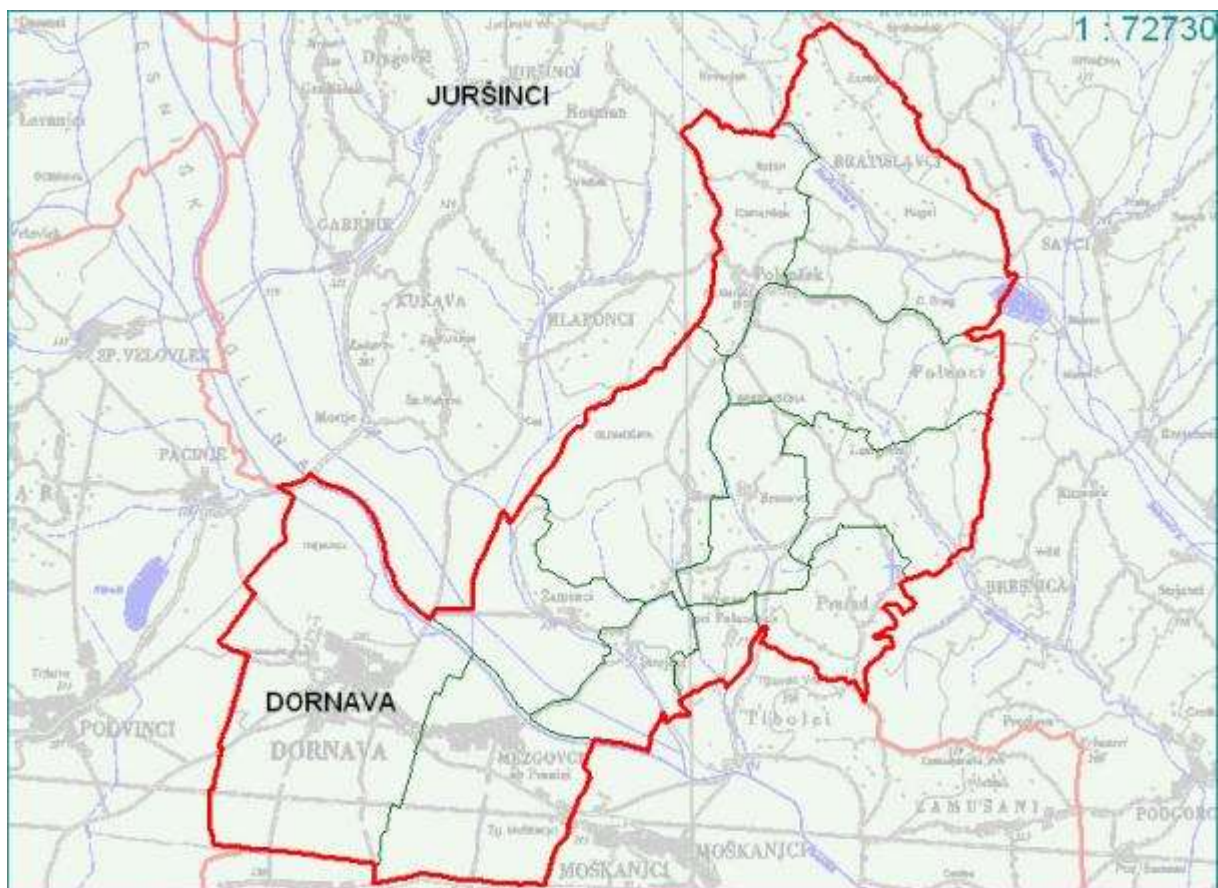
---

<sup>7</sup> Polič v: Otroški varnostni sedeži ali red je vedno pas pripet, 2007

<sup>8</sup> Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022

## ŠOLSKI OKOLIŠ OŠ DR. FRANJA ŽGEČA DORNAVA

V šolski okoliš spadajo naslednje vasi (7. člen Odloka o ustanovitvi javnega vzgojno-izobraževalnega zavoda Dornava, 16.04.2009, Uradno glasilo slovenskih občin): Bratislavci, Brezovci, Dornava, Lasigovci, Mezgovci ob Pesnici, Polenci, Polenšak, Prerad, Slomi, Strejaci, Strmec pri Polenškaku, Žamenci.



Slika 14: Šolski okoliš - karta

Šolo obiskujejo tudi učenci iz krajev (Hlaponci, Kukava, Pacinje, Podvinci, idr.), ki spadajo v druge šolske okoliše.

NASELJE / RAZRED	1. razred	2. razred	3. razred	4. razred	5. razred	6. razred	7. razred	8. razred	9. razred	SKUPAJ
<b>NASELJE V ŠOLSKEM OKOLIŠU</b>										<b>205</b>
Bratislavci	2	2				2	1			7
Brezovci	1							1		2
Dornava	9	15	8	12	10	14	7	10	11	96
Lasigovci		1			1		1	1	1	5
Mezgovci ob Pesnici	4	3	5	5	9	3	5	6	4	44
Prerad					1		1	1	2	5
Polenci	2	1	1		3		1	1		9
Polenšak	2	1	3	2						8
Slomi	2		2	3			1	2	3	13
Strejaci		2	2			1			1	6
Strmec pri Polenšaku			1	1			1	1		4
Žamenci		1	1	1	1	2				6
<b>NASELJE IZVEN ŠOLSKEGA OKOLIŠA</b>										<b>37</b>
Bresnica						1				1
Hlaponci				1	2		1	1		5
Janežovski vrh			1							1
Kukava			1				2			3
Ormož				1						1
Pacinje	4	3		3		3	1	2		16
Podvinci		1		1	1		2			5
Ptuj					1					1
Spodnji Velovlek										0
Strelci								1		1
Tibolci							1		1	2
Tržec		1								1
<b>SKUPAJ</b>	<b>26</b>	<b>31</b>	<b>25</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>23</b>	<b>242</b>

V šolo in iz nje učenci prihajajo peš ali se pripeljejo s kolesom ali jih pripeljejo starši oz. stari starši ali se pripeljejo z vozili organiziranega prevoza (avtobus v rednem linijskem prometu).

Za učence 1. razreda bo šola organizirala jutranje varstvo v času od 6.15 do 8.15 in varstvo »učencev vozačev«. Starši otrok od drugega do četrtega razreda lahko z vlogo zaprosijo za možnost jutranjega varstva. To obliko jutranjega varstva tudi plačujejo.



## **Metodologija izdelave Načrt šolskih poti OŠ dr. Franja Žgeča Dornava**

Vodstvo šole je dne 25. 10. 2016 s sklepom imenovalo strokovno skupino Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v sestavi dveh strokovnih delavcev šole in predstavnika staršev. Naloga strokovne skupine je bila izdelava načrta šolskih poti.

Strokovna skupina je izdelala analizo stanja varnosti cestnega prometa v šolskem okolišu v letu 2016 (Priloga 3).

Vodstvo šole je v sodelovanju z učenci in njihovimi starši izvedlo anketo na temo šolskih poti po anketnem vprašalniku, ki ga je pripravila Javna agencija RS za varnost prometa (Priloga 4).

Strokovna skupina je analizirala podatke, pridobljene izvedeni anketi iz prejšnjega odstavka (Priloga 5).

Strokovna skupina je opravila ogled državnih in občinskih cest, po katerih bi učenci lahko prišli v šolo ali iz nje. Relacije je preverjala in ocenjevala glede na kriterije, zapisane v Smernicah za šolske poti. Na tej osnovi je izdelala grafični prikaz poti (dostopen na spletu).

Vodstvo šole je dokument načrta in grafični prikaz posredovala v pregled Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Dornava. Od Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Dornava se pričakuje, da bo z ugotovitvami seznanilo župana Občine Dornava s pozivom, da se izvedejo ukrepi na cestni infrastrukturi z namenom izboljšanja varnosti otrok, udeleženih v cestnem prometu.

Strokovna skupina bo bdela nad spremembami v cestnem prometu in načrt ter grafični prikaz po potrebi ažurirala.

## ZAKONODAJA IN UDELEŽBA OTROK V CESTNEM PROMETU

### ODGOVORNOST STARŠEV

7. člen ZPrCP:

**Starši, skrbniki ter rejniki so dolžni skrbeti ali izvajati nadzorstvo nad otrokom ali mladoletnikom, ko je ta udeležen v cestnem prometu.**



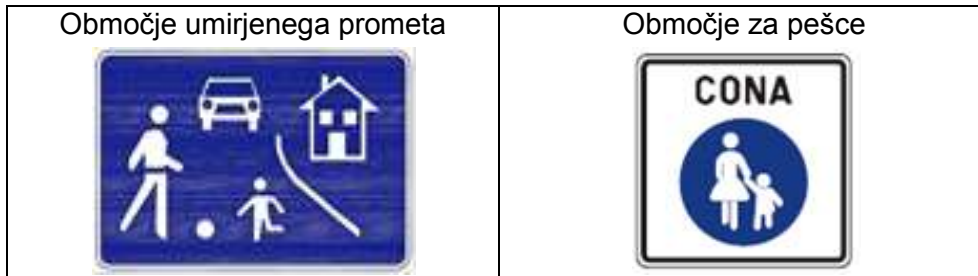
Slika 1: Nadzor nad otrokom in uporaba rumene rutice (vir: AVP RS)

### POSEBNO VARSTVO OTROK

87. člen ZPrCP:

- Otroci morajo biti kot udeleženci v cestnem prometu deležni posebne pozornosti in pomoči vseh drugih udeležencev;
- Kadar je treba poskrbeti za varnost otrok, posebno če se pričakuje večje število otrok na enem mestu (prijod ali odhod iz šole, vrtca ipd.), lahko šole, **organizirane skupine staršev**, organizacije za varnost cestnega prometa, ustanove, **društva** ali druge institucije organizirajo in izvajajo **varstvo otrok** v cestnem prometu. Pri varovanju otrok na prehodu za pešce mora biti oseba, ki varuje otroke pri prečkanju vozišča, stara najmanj 21 let. Oblečena mora biti v oblačila živo rumene barve z vdolanimi odsevnimi trakovi bele barve, pri varovanju pa mora uporabljati predpisani, obojestransko označeni prometni znak "Ustavi!", s katerim ustavi prometni tok vozil in omogoči otrokom varno prečkanje vozišča. Voznik mora na tak ustaviti vozilo pred prehodom za pešce in pustiti otroke mimo;
- Otroci morajo imeti na poti **v vrtec in prvi razred** osnovne šole ter domov **spremnstvo polnoletne osebe**. Spremljevalci so lahko tudi otroci, starejši od 10 let in mladoletniki, če to dovolijo starši, skrbniki oziroma rejniki otroka. Otroci, ki obiskujejo prvi razred osnovne šole, lahko prihajajo v območju umirjenega prometa in v območju za pešce v šolo tudi brez spremstva, če to dovolijo starši, skrbniki oziroma rejniki;
- Otroci smejo samostojno sodelovati v cestnem prometu šele, **ko se starši, skrbniki oziroma rejniki prepričajo**, da so otroci sposobni razumeti nevarnosti v prometu in da so seznanjeni s prometnimi razmerami na prometnih površinah, kjer se srečujejo s cestnim prometom;

- O kršitvi določb tega zakona, ki jo stori otrok ali mladoletnik, mora pooblaščen uradna oseba (policist, občinski redar) obvestiti njegove starše, skrbnike oziroma rejnike;



Slika 2: Prometna signalizacija (Vir: Pravilnik o prometni signalizaciji in opremljenosti na cestah)



Slika 3: Šolska prometna služba (vir: AVP)

## OTROK KOT PEŠEC ALI KOLESAR

### Otrok - pešec

83. člen ZPrCP:

**Otrok – pešec** mora hoditi po **pločniku**, pasu za pešce ali pešpoti. Kadar teh na vozišču ali ob njem ni, je pa kolesarska pot ali kolesarska steza, smejo hoditi tudi po njej. Pri tem morajo hoditi tako, da ne ovirajo kolesarjev. Tam, kjer tudi teh ni, smejo hoditi po **levem robu vozišča** s smeri hoje. **Izjemoma smejo** hoditi po desni strani vozišča, kjer je to zanje varneje, npr. v nepreglednem ovinku, če je na njihovi levi strani ovira ipd.



Slika 4: Prometna signalizacija (Vir: Pravilnik o prometni signalizaciji in opremljenosti na cestah)

**Otrok – pešec** sme vozišče **prečkati na prehodu za pešce**. Če je ta oddaljen več kot 100m, sme prečkati vozišče tudi na mestu, kjer prehoda za pešce ni, vendar pa nikoli na mestih, kjer sta smerni vozišči fizično ločeni ali ju ločuje neprekinjena vzdolžna črta! Pri prečkanju je zelo pomembno pravilo, da mora prečkati **brez ustavljanja in po najkrajši poti**. Pred prečkanjem, torej preden stopi na vozišče, se morajo prepričati, če to lahko stori varno. Preden stopi na vozišče preveri, ali se mu približujejo vozila. To stori na način, da pogleda levo, desno in še enkrat levo. Priporočamo, da otrok cesto prečka, ko se mu vozila ne približujejo ali pa se ta ustavijo pred prehodom. Priporočamo tudi, da šolar namen prečkanja nakaže z dvignjeno roko. Prečkanje ceste med parkiranimi vozili odsvetujemo.



Slika 5: Prehod za pešce (Vir: Technixd.o.o.)

87. člen ZPrCP:

- Otroci morajo ponoči ali ob zmanjšani vidljivosti med hojo po cesti nositi na vidnem mestu na strani, ki je obrnjena proti vozišču, **odsevník**, ki ne sme biti rdeče barve in katerega odsevna površina na vsaki strani meri najmanj 20 cm<sup>2</sup>;
- Učenci prvega in drugega razreda osnovne šole morajo na poti v šolo in iz nje nositi poleg odsevníka iz prejšnjega odstavka tudi **rumeno rutico**, nameščeno okoli vratu.

### Otrok - kolesar

55. člen ZVoz-1:

**Otrok - kolesar** sme do šestega (6.) leta starosti voziti kolo le na pešpoti ali v območju za pešce, v spremstvu polnoletne osebe pa tudi v območju umirjenega prometa.

Sicer pa sme samostojno v cestnem prometu voziti kolo otrok, **star najmanj osem (8) let, ki ima pri sebi veljavno kolesarsko izkaznico**, in oseba, starejša od 14 let. Otrok do 14. leta starosti, ki nima opravljenega kolesarskega izpita pa sme voziti kolo v cestnem prometu le v spremstvu polnoletne osebe, ki lahko ob upoštevanju prometnih razmer spremlja največ dva otroka. **Otrok se usposobi za vožnjo kolesa, ko opravi kolesarski izpit in dobi, v osnovni šoli, kolesarsko izkaznico.**

Učitelj, ki v osnovni šoli usposablja otroke v vožnji kolesa, sme spremljati največ pet otrok hkrati, če so drugi vozniki na to opozorjeni s predpisano prometno signalizacijo. Med opravljanjem kolesarskega izpita spremstvo iz prejšnjega odstavka ni potrebno, če so drugi vozniki na to opozorjeni s predpisano prometno signalizacijo.

**Moped** (do 25 km/h) sme v cestnem prometu voziti otrok od 12. do 14. leta starosti, ki ima pri sebi kolesarsko izkaznico ter oseba, starejša od 14. let.

34. člen ZPrCP:

Voznik in potnik na kolesu ali kolesu s pomožnim motorjem morata imeti **do dopolnjenega 18. leta** starosti med vožnjo ustrezno pripeto **zaščitno čelado**.



Slika 6: Uporaba čelade (vir: Primotehna)

37. in 93. člen ZPrCP:

**Kolesar mora voziti po desni kolesarski stezi ali desnem kolesarskem pasu ali kolesarski poti.** Če kolesarske steze ali kolesarskega pasu na/ob cesti ni, sme voziti **ob desnem robu ceste** v smeri vožnje. Več kolesarjev mora voziti drug za drugim.



Slika 7: Vožnja po desnem kolesarskem pasu (vir: Primotehna)

**Oprema kolesa:** Voznik kolesa mora imeti ponoči in ob zmanjšani vidljivosti prižgano na sprednji strani žaromet za osvetljevanje ceste, ki oddaja belo svetlobo, na zadnji strani pa pozicijsko svetilko, ki oddaja rdečo svetlobo. Na zadnji strani kolesa mora imeti nameščen rdeč odsevník, na obeh straneh pedal rumene ali oranžne odsevnike, na kolesih pa rumene ali oranžne bočne odsevnike.

Med vožnjo s kolesom je prepovedano voditi, vleči (razen priklopnika, ki je dovoljen) ali potiskati druga vozila. Prepovedano se je pustiti vleči ali potiskati. Prepovedano je voziti predmete, ki ovirajo kolesarja pri vožnji.

**Parkirano kolo mora biti postavljeno tako, da ne ovira prometa.**

Prevoz oseb na kolesu je podrobneje določen v podpoglavju »prevoz oseb« tega dokumenta.



## Kolo mora biti ustrezno opremljeno!



Slika 8: Oprema kolesa (vir: Primotehna)

## PREVOZ OTROK

55. člen ZVoz-1:

**Na kolesu in v priklopnem vozilu, ki je dodano kolesu, sme prevažati otroka le polnoletna oseba.**

Na kolesu je dovoljeno prevažati **otroka mlajšega od osem (8) let**, če je na kolesu pritrjen poseben sedež za otroka in je kolo (ali sedež) dodatno opremljeno s stopalkami za noge, ki morajo biti prilagojene velikosti otroka. Sedež za otroka mora biti narejen tako, da:

1. ustreza velikosti otroka;
2. je trdno povezan s kolesom;
3. je nameščen tako, da ne ovira voznika, mu ne zmanjšuje preglednosti in gibljivosti;
4. onemogoča poškodovanje otroka.



Slika 9: Prevoz otroka na kolesu, v sedežu (vir: Primotehna)

Otroka (enega ali dva) je dovoljeno prevažati v posebej prirejenem priklopniku.



Slika 10: Prevoz otroka na posebej prirejenem priklopniku (vir: Primotehna)

33., 88. in 90. člen ZPrCP:

**Uporaba varnostnega pasu:** Med vožnjo morajo biti **(vse) osebe** v motornem vozilu na vseh sedežih, kjer so vgrajeni varnostni pasovi, **pripete** na način, ki ga je predvidel proizvajalec vozila glede na konstrukcijo zadrževalnega sistema.

**Uporaba otroških varnostnih sedežev:** Otrok, manjši od 150 cm, mora biti zavarovan z zadrževalnim sistemom, ki je primeren otrokovi telesni masi. V motornem vozilu, ki nima vgrajenih varnostnih pasov, ni dovoljeno prevažati otrok, mlajših od treh (3.) let, otroci starejši od treh let in manjši od 150 cm pa se smejo prevažati le na sedežih, ki niso prednji sedeži.

Otroke smemo prevažati tudi na sprednjih sedežih ob uporabi ustreznega varnostnega sedeža.



Slika 11: Uporaba sedeža spredaj Vir: AMZS



Slika 12: uporaba sedeža zadaj Vir: Zavod Varna pot

Več o otroških varnostnih sedežih lahko preberete v Prilogi 2 tega dokumenta.



**Otroci morajo med vožnjo z avtobusom sedeti na sedežih, vgrajenih v vozilu, in biti pripeti z vgrajenimi varnostnimi pasovi.**

## **PREVOZ SKUPINE OTROK**

Skupino otrok, npr. v šolo in iz nje, na šolske izlete, ekskurzije, treninge ipd. je dovoljeno prevažati le z vozili, ki izpolnjujejo poleg osnovnih pogojev za udeležbo v cestnem prometu (registracija, oprema, ...) še posebne pogoje, določene s podzakonskimi akti. Posebni pogoji so določeni tudi za voznike in spremljevalce.

Skupina otrok je skupina najmanj petih predšolskih otrok ali otrok, ki obiskujejo osnovno šolo, in **ki predstavljajo večino potnikov** v motornem vozilu. **Skupina petih ali več otrok iste družine in skupina petih ali več otrok, ki se prevažata v javnem linijskem prevozu potnikov, se ne šteje za skupino otrok** (ZPrCP, 3. člen).

**Skupino otrok sme prevažati z osebnim avtomobilom voznik, ki ima najmanj tri leta vozniško dovoljenje** za vožnjo motornega vozila kategorije B (ZPrCP, 90. člen).

**Vozila, s katerimi se prevažajo skupine otrok, morajo biti označena s predpisanim znakom.** Označeno mora biti tudi vozilo, s katerim se opravlja posebni linijski prevoz šoloobveznih otrok, in sicer ves čas prevoza in ne glede na število otrok v vozilu. Gre za znak, kvadratne oblike, posebej določene velikosti, ki pa je lahko tudi elektronski (Pravilnik o posebnih pogojih za vozila, s katerimi se prevažajo skupine otrok, 7. člen).



Slika 13: Znak za označitev vozila, s katerim se prevažajo skupine otrok (Pravilnik o posebnih pogojih za vozila, s katerimi se prevažajo skupine otrok, priloga)

**Voznik mora biti ves čas v takšnem psihofizičnem stanju, da lahko varno upravlja vozilo.** Če naročnik prevoza (šola) ali njegov predstavnik sumi, da voznik ni zmožen varne vožnje (alkohol ali druge psihoaktivne snovi, utrujenost, poškodbe, ki onemogočajo varno vožnjo, ipd.), sme policiji predlagati, da se pred začetkom ali pred nadaljevanjem vožnje preveri voznikovo psihofizično stanje (ZPrCP, 90. člen).

Seveda mora biti vozilo, s katerim se vozi skupina otrok, tehnično brezhibno in urejeno, kar mora biti skrb prevoznika in voznika, **otroci pa morajo med vožnjo sedeti vsak na svojem sedežu**, za kar skrbijo t. i. pedagoški spremljevalci (učitelji, vzgojitelji, trenerji ipd.), ki jih spremljajo (<http://www.policija.si>).

**Pedagoški spremljevalec**([Pravilniku o spremljevalcih pri prevozu skupine otrok](#)):

Kdo je lahko spremljevalec pri prevozu skupine otrok? **Spremljevalca**, ki spremlja skupino otrok med prevozom, mora **zagotoviti organizator prevoza**. Spremljevalec je lahko le oseba, ki je dopolnila 21 let starosti, vendar hkrati ne more biti voznik, ki prevaža skupino otrok.

Pri prevozu skupine otrok mora biti v vozilu ves čas najmanj **en spremljevalec na 15 otrok**.

**Naloga spremljevalca** je skrb za varnost otrok pri vstopanju v vozilo in izstopanju iz njega. Spremljevalec skupaj z voznikom določi mesto vstopanja in izstopanja, ki je glede na prometno infrastrukturo varno in primerno. Če je vozilo, v katerega vstopajo ali iz njega izstopajo otroci, ustavljeno na vozišču, mora spremljevalec zagotoviti, da otroci nekontrolirano ne hodijo po vozišču.

**Spremljevalec skrbi za red** v vozilu med prevozom. Spremljevalec mora pred začetkom vožnje zagotoviti, da vsi otroci sedijo na sedežih in so ves čas vožnje ustrezno pripeti z vgrajenimi varnostnimi pasovi. Kadar sta v vozilu dva spremljevalca, morata biti razporejena med otroki (spredaj in zadaj), če je v vozilu več spremljevalcev, morajo biti razporejeni med otroki (spredaj, na sredini in zadaj).

Voznik ne sme pričeti z vožnjo avtobusa, dokler potniki niso varno vstopili oziroma izstopili, in dokler vrata avtobusa niso zaprta (ZPrCP, 88. člen).

## **NAPOTILA ZA UČENCE, KI SE VOZIJO S ŠOLSKIM AVTOBUSOM ALI PRAVILA OBNAŠANJA NA ŠOLSKEM AVTOBUSU IN PRAVILA ČAKANJA NA POSTAJALIŠČIH ŠOLSKEGA AVTOBUSU**

Skupaj s starši je potrebno izbrati in preizkusiti najvarnejšo pot do postajališča ter razmisliti o pravilnem in odgovornem ravnanju pešca v cestnem prometu. Pri tem ne smemo pozabiti na vidnost pešca – šolarja (svetla oblačila, ustrezno nameščena odsevna telesa).

Šolarji naj pričakajo avtobus ali kombi na posebej označenem postajališču. Vedno počakajo, da se vozilo ustavi, nato varno in organizirano vstopijo vanj. Enako tudi po izstopu, stran od vozila, na varni površini počakajo, da le-to odpelje. Nato nadaljujejo svojo pot proti domu ali šoli.

Med čakanjem na avtobus ali kombi, se šolarji ne lovijo po postajališču ali čakalni površini, se ne potiskajo ali kako drugače podobno ravnaajo, zaradi česar bi kateri od njih ne nadzorovano stopil na postajališče ali vozišče. Med čakanjem so pozorni na promet in spremljajo mimo vozeča vozila.

Šolarji morajo na šolskem avtobusu ali kombiju upoštevati voznikova navodila.

Šolarji morajo biti med vožnjo v šolskem avtobusu ali kombiju pripeti z vgrajenimi varnostnimi pasovi in obrnjeni v smeri vožnje.

Šolarji med vožnjo ne motijo voznika, se ne prerivajo in ne kričijo.

## **ANALIZA ANKETE OČENCEV IN STARŠEV OŠ DR. FRANJA ŽGEČA DORNAVA, APRIL 2016**

Pri celovitem pregledu izpolnjenih anketnih vprašalnikov se ugotavlja sledeče:

Skoraj polovica anketiranih otrok v šolo prihaja s prevozom s starši, dobra četrtina z avtobusom, slaba četrtina peš, manj kot 10% pa s kolesom. Razlogi za takšno prihajanje so najpogosteje v kratki ali veliki oddaljenosti od šole in zato, ker tak način ocenjujejo kot najvarnejši. Najpogostejše nevarnosti, s katero se anketirani učenci srečujejo na šolskih poteh so hitrost vožnje vozil ter gostota prometa, kakor tudi neustrezne površine za pešce in kolesarje ter nevarna prečkanja cest.

**Anketirani učenci so odgovorili, da bi najraje v šolo prihajali z javnim potniškim prometom (36%) in s kolesom (32%). Le 16% vprašanih si želi, da bi jih v šolo vozili starši.**

Med nevarna ali manj varna mesta na šolskih poteh so anketirani učenci izpostavili:

- Prehod za pešce na cesti Dornava – Moškanjci, pri odcepu za naselje Mezgovci;
- Prehod za pešce pri krožišču v Dornavi, pri gostilni »Mark«;
- Prehod za pešce med trgovino Mercator in Kmetijsko zadrugo v Dornavi (na priključku stranske smeri na glavno).

Pri pregledu vzrokov za izpostavljenost navedenih prehajanj so učenci in njihovi starši navedli naslednje:

- a) Prehod za pešce na lokalni cesti Dornava – Moškanjci, v bližini odcepa za naselje Mezgovci ob Pesnici je umeščen za ovinkom, hitrosti vožnje vozil na navedenem odseku pa je visoka. Za izboljšanje varnosti prečkanja ceste na izpostavljenem prehodu bi pripomogli z dodatno prometno signalizacijo.
- b) Prehod za pešce pri gostilni »Mark« je izpostavljen zaradi visoke izstopne hitrosti vožnje vozil, ki na prehod za pešce zapeljejo iz krožišča, predvsem tistih vozil, ki pripeljejo iz smeri naselja Polenšak. Za izboljšanje varnosti prečkanja ceste na izpostavljenem prehodu bi pripomogli z dodatno prometno signalizacijo.
- c) Prehod za pešce na stranski smeri, med trgovino Mercator in Kmetijsko zadrugo, je nevaren zaradi izsiljevanja pešcev s strani voznikov vozil, ki na stransko smer zapeljejo z glavne, torej z regionalne ceste Savci – Ptuj. Za izboljšanje varnosti prečkanja ceste na izpostavljenem prehodu bi pripomogli s poučevanjem otrok o pravilnem ravnanju pred in med prečkanjem.

**Kot kritično točko so učenci izpostavili dvorišče pri šoli, zaradi gostote prometa in manevriranja vozil, s katerimi starši pripeljejo učence v šolo.** Za izboljšanje varnosti prečkanja ceste na izpostavljenem prehodu bi pripomogli že s poučevanjem otrok o pravilnem ravnanju pri hoji po izpostavljenih površinah.

Anketirani so poleg apela po ureditvi površin za pešce in kolesarje predlagali tudi naslednje ukrepe:

- Označitev šolskih poti in prehodov s prometno signalizacijo, ki bo voznike opozarjala na šolski prehod ali šolsko pot;
- Ustrezna ureditev dodatnih prehodov za pešce;
- Dodatna označitev obstoječih prehodov za pešce;
- Postavitev preventivnih radarskih tabel s prikazom hitrosti vožnje vozil.

Podrobneje so rezultati ankete s tabelami in grafikoni predstavljeni v analizi, ki je v Prilogi 5 tega dokumenta.

## **PREGLED STANJA VARNOSTI V CESTNEM PROMETU ZA LETO 2016, ZA OBMOČJE OSNOVNE ŠOLE DR. FRANJA ŽGEČA DORNAVA**

Analiza temelji na podatkih, ki jih je Osnovna šola dr. Franja Žgeča Dornava pridobila od Policijske postaje Ptuj, ki ima krajevno pristojnost za delovanje na območju Občine Dornava, torej na območju šole.

Posebej je analizirano stanje na področju najranljivejših udeležencev med katere sodijo pešci, kolesarji in otroci.

Stanje prometne varnosti v letu 2016 je glede na število nesreč in posledice bilo ugodno. Kljub temu pa s stanjem ne moremo biti povsem zadovoljni, saj je delež prometnih nesreč s telesno poškodbo primerjalno z območjem celotne Policijske postaje Ptuj še vedno višji.

Na območju občin Dornava v letu 2016 policisti niso obravnavali nesreče z udeležbo pešca ali kolesarja. **Razveseljuje tudi dejstvo, da na območju Občine Dornava v zadnjih treh letih v prometni nesreči ni bil udeležen noben otrok.**

Iz elektronskega sporočila Policijske postaje Ptuj, s katerim so dne 13. 3. 2017 posredovali podatke Osnovni šoli Dr. Franja Žgeča Dornava izhaja, da so otroci v prometnih nesrečah najpogosteje udeleženi kot potniki v vozilih, zato je še posebej pomembno, da se v vozilih vozijo v ustreznih, homologiranih zadrževalnih napravah, oz. pravilno pripeti z varnostnim pasom.

**Končne ugotovitve analize kažejo na ugodno stanje prometno varnostnih razmer na območju občine Dornava.**

Bolj nazorno je stanje prometne varnosti na območju Občine Dornava prikazano v prilogi 3, saj je bila analiza narejena na podlagi podatkov pridobljenih tudi za Občino Juršinci, ki je z Občino Dornava primerljiva po velikosti, demografskih značilnostih, strukturi prometa in stanju prometne infrastrukture. Tej analizi je dodana tudi analiza stanja prometne varnosti v letu 2016 na območju celotne RS, oziroma njen povzetek, ki ga je na svoji spletni strani objavila Javna agencija RS za varnost prometa.

## TEHNIČNI DEL NAČRTA – IZDELAVA GRAFIČNEGA PRIKAZA ŠOLSKIH POTI

Strokovna komisija je na podlagi pridobljenih naslovov učencev izdelala načrt poti, ki jih po vsej verjetnosti učenci uporabljajo za pot v šolo in domov. Tako ugotovljene poti je pregledala neposredno na terenu. Po tako ugotovljenem stanju je upoštevala kriterije za določitev pot le-te opredelila kot takšne, ki so za hojo šolarjev varne in tiste, ki za hojo niso varne oz. ne izpolnjujejo kriterijev, določenih v Smernicah za šolske poti.

**Pri izdelavi grafičnega načrta šolskih poti je komisija varne poti označila z zeleno, nevarne pa z rdečo linijo. Določena izpostavljena mesta na teh poteh so bila posebej označena z opisom razloga in priporočili za ravnanje otrok.**

Posebno pozornost je komisija namenila prehodom za pešce in ostalim prečkanjem, kje prehodi niso izvedeni. Pri ocenjevanju prehodov se je ugotavljala ustrezna označitev prehodov s prometno signalizacijo, ureditev čakalnih površin pred prehodi, preglednost pred prehodi z vidika fizičnih lastnosti otroka (višina) ter osvetlitev prehodov. Pomanjkljivo urejeni prehodi so bili v grafičnem načrtu posebej označeni.

Prav tako so posebne pozornosti ocenjevanja komisije bila deležna avtobusna postajališča in poti do njih. Ocenjevala se je ustreznost označitve in ureditve čakalnih površin. Pomanjkljivo urejena postajališča so bila v grafičnem načrtu posebej označena, pomanjkljivosti pa ob tem navedene.

**Po tako izvedenem pregledu komisija ocenjuje, da je velika večina poti, po katerih učenci hodijo v šolo ali iz nje, za hojo nevarnih. Prav tako je pomanjkljivo označenih ali urejenih večina prehodov za pešce in avtobusnih postajališč.**

Glavne ugotovitve so, da so poti za hojo otrok nevarne, saj ni urejenih ustreznih površin za pešce, prav tako pa so ob poteh neustrezno urejene bankine. Slednje ne izpolnjujejo kriterijev glede ureditve njihove višine (v nivoju vozišča ali poglobljene za največ 3 cm), niti glede širine (vsaj 75 cm).

Komisija je ob pregledu upoštevala predpostavko, da je povprečna hitrost vožnje vozil (v85) enaka omejeni hitrosti (50 km/h ali 30 km/h) kljub temu, da meritve hitrosti za določitev teh povprečij niso bile izvedene.

Ob pregledu poti je komisija ugotovila več nepravilnosti ali pomanjkljivosti pri postavitvah prometne signalizacije. Predvsem ceste v naseljih Dornava in Mezgovci, pa tudi v naselju Strejaci niso vse označene s prometno signalizacijo »ime naseljenega kraja«. To posledično pomeni, da je hitrost vozil, ki vstopajo v ta naselja po določenih poteh omejena na 90 km/h, namesto na 50 km/h ali celo 40 km/h (Strejaci). Prav tako so ne ustrezno ali celo pomanjkljivo označena območja omejen hitrosti (30 km/h).

Ugotovitve komisije so, da bi upravljavec cest lahko z ustrezno postavitvijo vertikalne prometne signalizacije in izrisom ustrezne horizontalne signalizacije kot ukrepom umirjanja

hitrosti vožnje vozil (optične in zvočne ovire) pripomogel k večji varnosti otrok v cestnem prometu.

Komisija upravljavcu ceste priporoča nakup preventivne radarske table, ki prikazuje hitrost vožnje vozil, ko se ta tabli približujejo. Tovrstne table dokazano vplivajo na zniževanje hitrosti vožnje vozil na cestnem odseku, kjer so postavljene. Prav tako omogočajo izvedbo meritev brez prikaza hitrosti vožnje, kar omogoča pridobitev podatkov, ki pomenijo dokaj realno informacijo o hitrostih voženj vozil, ki so vozila mimo table.

Grafični načrt šolskih poti z označitvijo izpostavljenih mest, nevarnih mest, prehodov za pešce in avtobusnih postajališč je dostopen na naslednji spletni povezavi: [Grafični načrt šolskih poti OŠ Dornava](#).

**Staršem se priporoča, da se skupaj s svojim otrokom seznanijo z vsebino načrta in natančno pregledajo grafični načrt. Skupaj naj prehodijo pot, po kateri učenci hodijo v šolo ali iz nje, oz. pot do avtobusnega postajališča. Starši naj učence poučijo o nevarnostih na tej poti in jih skladno s svojo odgovornostjo in dolžnostnim nadzorstvom samostojno v promet pustijo šele potem, ko se prepričajo, da otroci promet razumejo in da razumejo morebitne nevarnosti le-tega ter znajo v prometu ustrezno ravnati.**



Prologa 1:

## VKLJUČEVANJE OTROK V CESTNI PROMET

Ceste, avtomobile in prometna pravila so si izmislili odrasli. Ukrojili so jih po svojih željah, predstavah in sposobnostih, ki so pogosto popolnoma drugačna od želja, potreb in sposobnosti otrok. Ne upoštevajo, da imajo otroci drugačne potrebe po gibanju in za to potrebujejo svoj prostor. Otroci niso le pomanjšani odrasli, ki imajo na cesti nekaj težav zato, ker niso dovolj veliki, da bi videli, kar vidijo odrasli. Otroku prometna pravila in simbolizirani znaki ne povedo prav nič. Lahko si jih celo napačno razlagajo.

Otrok mora za samostojno sodelovanje v prometu najprej doseči določeno stopnjo v svojem umskem in telesnem razvoju. Čeprav otrok pozna vsa pravila na pamet, še ne pomeni, da bo tudi ustrezno ravnal. Primer: Otroka lahko pri treh ali štirih letih starosti naučimo, kako se prečka cesta. To pravilo bo znal povedati in pokazati, vendar kljub temu ne bo sposoben varno prečkati ceste, ker ne zna presojati in ocenjevati razdalje in hitrosti prihajajočih vozil, ker ne zna uporabljati naučenih prometnih pravil v različnih situacijah in na različnih cestah.

Poznavanje dejavnih sposobnosti in utrjevanje pravilnega vedenja v realnem prometu je zato obveza staršev in vzgojiteljev, ki se je ne da nadomestiti s še tako sposobnimi sredstvi v učilnici.<sup>9</sup>

## RAZVOJ OTROKA<sup>10</sup>

Na področju vključevanja v promet se različni raziskovalci praviloma sklicujejo na Piageta in njegovo stopenjsko teorijo razvoja.

- Na prvi, **čutno-gibalni** stopnji (od rojstva do drugega leta) otrok še ni zmožen soočanja s prometom, saj niti ne razlikuje med seboj in okoljem.
- Na drugi **predoperativni** stopnji (približno od 2 do 7 let) je mišljenje najprej zelo konkretno, tj. ujeto v neposredno sedanost, osredotočeno na določeno točko v času in zato precej togo in egocentrično. Zaradi egocentričnosti bo otrok menil, da ga voznik vidi, če on vidi voznika. Zaveda se zgolj nevarnosti vozil, ki jih vidi, ne pa tistih, ki lahko nastopijo npr. v nepreglednih ovinkih. Zaradi omenjenih omejitev otrok ni zmožen predvidevanja in posploševanja. To onemogoča splošnejše učinke prometne vzgoje, saj je nemogoče naučiti otroka vedenja v vseh možnih situacijah. V teku te stopnje pa postaja otrok vse učinkovitejši pri nadzoru in decentralizaciji pozornosti ter zato postopoma lahko upošteva več kot le eno lastnost okolja naenkrat, bolje preiskuje okolje, razume bolj zapletene situacije in končno začne povezovati obvestila v času (npr. razdaljo in hitrost). Pride do premika v naravi pozornosti, ko raziskovanje vodeno z radovednostjo in izstopajočimi dražljaji nadomesti k cilju usmerjeno iskanje, ki ga vodi ustreznost in informativnost znakov. Vendar se šele v starosti 13 – 14 let razvije popolna zmožnost nadzora znakov. Omeniti moram, še, da neka motnja pri izvajanju prometne naloge preusmeri otrokovo pozornost od te naloge k motnji, toda gibalni del naloge poteka še naprej. Pri otrocih mlajših od 5 let

<sup>9</sup> Žlender B. v: Otroški varnostni sedeži in red je vedno pas pripet, 2007

<sup>10</sup> Polič M, v: Prometna psihologija, mladi v prometu, 1996

je pojmovanje hitrosti ordinalno (npr. hitro, ne tako hitro, počasno) in ni zasnovano na zaznavi realnega časa. Šele po 8. letu postane presoja hitrosti točnejša. Otroci starejši od šestih let lahko že ocenijo nevarnost.

- Tretjo, **operativno** stopnjo (približno od 7. do 11. leta) označuje uporaba pojmovnih obrazcev. Mišljenje gre dalje od lastnih izkušenj in od pojmovnega ter je bolj logično. Postaja tudi vse manj egocentrično. To otroku omogoča razmišljanje o dogodkih, ki niso prisotna ter njihovo povezovanje s preteklimi dogodki, predvidevanje itd. Kaj to pomeni za vključevanje v promet je očitno.
- Približno pri 11. letih otrok doseže četrto stopnjo, stopnjo **formalnih operacij**, ko si pridobi značilnost mišljenja odraslih. Sedaj je že zmožen sodelovanja v prometu kot pešec, vsaj kar zadeva intelektualne sposobnosti. Toda zavedati se moramo, da sta za varno vključevanje v promet potrebna tudi osebna in socialna zrelost. Teh dveh pa še mnogi odrasli ne dosežejo.

Ugotovitev, da mlajših otrok ni možno prilagoditi prometnemu okolju seveda ne pomeni, da je prometna vzgoja izguba časa. Marsikaj se da doseči. Otroci stalno napredujejo in vsak dan več zmorejo. Izkoristiti je treba vsako možnost za pridobivanje novih spretnosti in znanj. Zato mora biti prometna vzgoja čim bolj razumljiva, konkretna in usklajena. Zavedati se moramo, da otroci znanje ne uporabljajo tako kot odrasli, pač pa na svoj način. Glede na povedano pa smemo vsekakor zaključiti, da omejene spoznavne zmožnosti otrok kažejo bolj na potrebo po praktičnem usposabljanju v osnovnih vedenjskih spretnostih, kot po teoretičnih navodilih.

## VLOGA STARŠEV PRI UČENJU O PROMETU<sup>11</sup>

### Kaj morajo starši vedeti o otroku

Otroci niso popolnoma koncentrirani na promet (opazijo polža, se zaigravo, ...). Hoja otrok je igriva in ni toliko usmerjena k cilju kot pri odraslih. So počasnejši, a lahko hitro spremenijo hitrost in smer hoje. Otroci imajo potrebo po gibanju in so močno odvisni od svojega občutkov. Domnevajo, da jih v mraku voznik vidi, saj oni vidijo z lučmi osvetljen avto. So spontani in neučakani. Značilno zanje je, da ne pogledajo prometa, preden stopijo na cesto, ali pa zgolj obrnejo glavo v smeri pogleda, a dejanskega stanja sploh ne opazijo. Sicer so na cesti pazljivi, ampak jim s časom koncentracija upada. Pogosto jih zmotijo malenkosti, kot recimo letalo v zraku. Marsikatera situacija je za njih nova in ne znajo ustrezno presoditi nevarnosti in pravilno ter pravočasno reagirati. Zaradi velikosti ne vidijo preko ovir kot so vozila (parkirana ali premikajoča). Težišče telesa pri njih je višje in hitreje zgubijo ravnotežje. Zorni kot vida je pri (osnovnošolskih) otrocih za približno 35% manjši kot pri odraslih. Pogled z bližnjega na oddaljen predmet se jim počasneje prilagaja. Njihov sluh je do vstopa v šolo razvit, a niso orientirani od kod zvok prihaja. Začete aktivnosti ne morejo takoj prekiniti. Reagirajo počasneje in ne tako eksplozivno, npr. počasi začnejo teči za žogo, zato dobi voznik občutek, da so ga opazili. Ne morejo početi več stvari hkrati. Pri teku ne morejo spremljati dogajanja okoli sebe (ne zmorejo pogleda v levo in desno). Kolesarjenja ne obvladajo dobro (spremljanje prometa za seboj, zaviranje, držanje linije). Do 10. leta ne znajo pravilno oceniti hitrosti in razdalje drugih vozil.

---

<sup>11</sup> Povzeto po: Varno v šolo varno domov, Zürich 2009

Otrokom, ki odraščajo v prometnem okolju, v katerem se lahko sami premikajo, je lažje presojati promet in samostojno premagovati pot v šolo. Takšni otroci se v kompleksnejših situacijah prometa prej in bolje znajdejo in so prej spodobni pravilno presoditi promet (vozilo, hitrost,...). Velja pa tudi nasprotno: če je v okolici doma promet prehitel, jim zavira tako sposobnosti za presojo prometa kakor tudi motorične sposobnosti. Otrokom, ki so odraščali v hitrem prometu in so jih morali starši držati za roko in jih voditi, se sposobnost ni mogla razviti kot pri tistih, ki so odraščali ob počasnem prometu.

### **Prometna vzgoja se prične doma**

Otrokom je promet enako zanimiv kot narava. Pri otrocih se zastavljajo vprašanja o prometu, na katere bi jim morali po najboljših možnostih odgovoriti. Starši, ki so pod pritiskom strahu, napačno reagirajo in otroka grajajo namesto poučujejo. Pogosto se to dogaja pri starših, ki sami s strahom dojemajo promet. Grajanje povzroči pri otroku dodaten strah pred prometom. Za vzgojo otrok v prometu ni potrebno strokovno znanje, ampak le osnovno znanje pridobljeno z izkušnjami. Starši sami vedo, kako ravnati in morajo otroku le pokazati kaj je prav. Otroci se morajo učiti v praksi. Ponavljajo naj to, kar počno njihovi starši in stari starši. Če ravnajo prav, jih je potrebno pohvaliti. Takšna pohvala jim daje dodatno samozavest in pogum. Med udeležbo z otrokom v prometu starši ne smejo biti tihi. Ni dovolj, da se ga zgolj občasno opozori z besedo »pazi«, ampak mu je potrebno pojasniti, kaj naj pazi, npr. na približujoč se avtomobil ali kolesarja ipd. Starš mora otroku pojasnjevati trenutno dogajanje. Na tak način jim usmeri pozornost na cesto.

Otroka je potrebno spodbujati, da reagira skupaj z nami, starši. S časoma ga opogumimo, da sam pove, kaj vidi, kako bo ravnal in da sam izvede manever. Napredek ocenimo, ga pohvalimo ali pojasnimo napake. Osnovno pravilo je, da se pred manevrom ustavimo. Tudi ko se sami prepričamo in sprejmemo odločitev (npr. pred prečkanjem ceste), se z otrokom ustavimo in še enkrat jasno pogledamo, kaj se v prometu dogaja. Z otrokom se pogovarjamo in pove nam naj, kaj vidi on. Ustavimo se tudi, ko se nam mudi ali če dežuje ali kar koli podobnega. Ustavljanje je pomembno posebej na nevarnih mestih. S časoma se otrok sam ravnal enako.

Ne pozabimo: otroci posnemajo svoje starše ali stare starše! Posnemajo nas kako prečkamo cesto, ob katerem robu ceste hodimo, kako vozimo kolo, ali smo v motornem vozilu priprti z varnostnim pasom. Otroci želijo biti podobni staršem, zato jim moramo dajati pravilne, varne zglede.

Priloga 2:

## **UPORABA VARNOSTNIH PASOV IN OTROŠKIH VARNOSTNIH SEDEŽEV**

### **PRAVILNA UPORABA VARNOSTNIH PASOV**

Med vožnjo morajo biti osebe v motornem vozilu na vseh sedežih, kjer so vgrajeni varnostni pasovi, pripete na način, ki ga je predvidel proizvajalec vozila glede na konstrukcijo zadrževalnega sistema (ZPrCP, 33. člen).

**»Preden zaženete motor, se pripnite z varnostnim pasom«.** Preverite, ali so trakovi pasu poravnani, in rahlo potegnite pas v smeri proti zgornjemu pritrdilnemu mestu. Tako boste zagotovili, da se bo pas kar najbolje prilegal telesu. Le tako boste zagotovili njegovo pravilno delovanje.

Varnostni pas je nujen pogoj za ustrezno zaščito z varnostnim mehkom. Neprijet voznik ali potnik lahko v primeru, če se varnostni meh sproži, dobi zelo hude in neprijetne poškodbe.

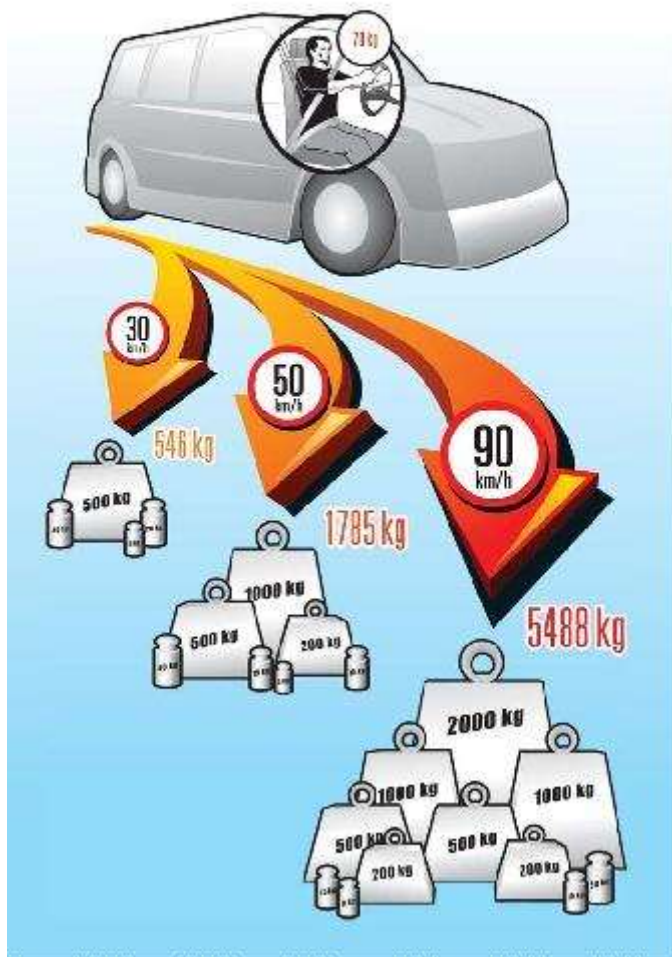
V osebni avtomobilu morajo biti pripeti tudi vsi potniki (na sprednjem in zadnjih sedežih). Neprijeti potniki na zadnjih sedežih ogrožajo poleg sebe tudi voznika in potnika na sprednjem sedežu.

Preverite tudi, ali imate pravilno nameščen sedež in vzglavnik. Med vožnjo je voznik, ki ima naslon sedeža nastavljen preveč položno, preveč odmaknjen od naslona in vzglavnika, zato ima bistveno slabšo oporo, pa tudi zaščito. Vzglavnik naj bo nastavljen tako, da je zgornji rob vzglavnika poravnan z vrhom glave« (Red je vedno pas pripet, 2016, str. 17).

Ker so vgrajeni pasovi prilagojeni odrasli osebi, lahko njihova uporaba za otroka, ki je od odrasle osebe manjši, predstavljajo nevarnost ob morebitnem trku. Ob trku nastanejo sile, ki delujejo na otrokovo telo, posledice uporabe pasu pa s kažejo v tem, da otrokovo telo zdrsne pod pasom, mimo njega ali pa ga poškoduje v predelu vratu. Zato je nujno, da je otrok med vožnjo v avtomobilu zavarovan (pripet) v ustreznem otroškem varnostnem sedežu.

# Naletna teža.

Ali veste, za koliko narašča  
vaša naletna teža s hitrostjo?



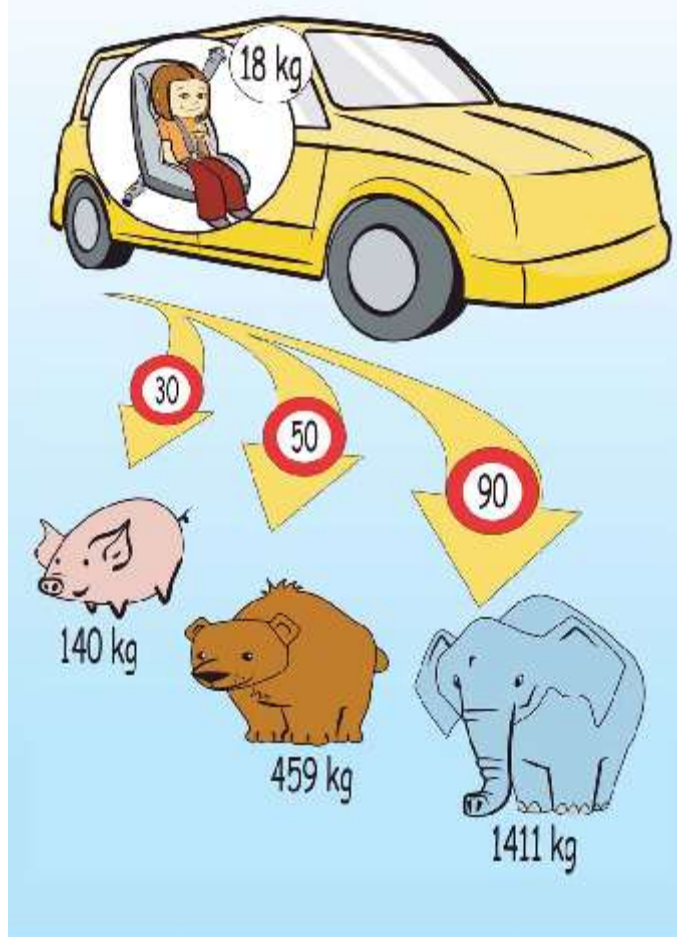
Naletna teža se povečuje s povečevanjem hitrosti 1 (vir: AVP).

## UPORABA OTROŠKIH VARNOSTNIH SEDEŽEV

Dolgoletni statistični podatki kažejo, da so otroci najbolj ogroženi prav kot potniki v avtomobilih, ko bi jih morali starši in drugi odrasli brez opravičila dosledno zavarovati v otroških varnostnih sedežih. Že pri trku vozila, ki vozi s hitrostjo 50 km/h, se naša naletna teža poveča več kot 30-krat. Mamica, ki ni pripeta z varnostnim pasom, stisne otroka ob armaturo z naletno težo okoli ene tone in pol. Tolikšne sile si sploh ne znamo predstavljati. Ker se nas večina boji padca v globino, pa si lahko predstavljamo, da je sila ob trku s hitrostjo 50 km/h v zid, enaka padcu s strehe večje družinske hiše (Red je vedno pas pripet, 2016, str. 20).

# Naletna teža.

Ali veste, kako narašča  
naletna teža otroka s hitrostjo?



Naletna teža se povečuje s povečevanjem hitrosti 2 (vir: AVP).

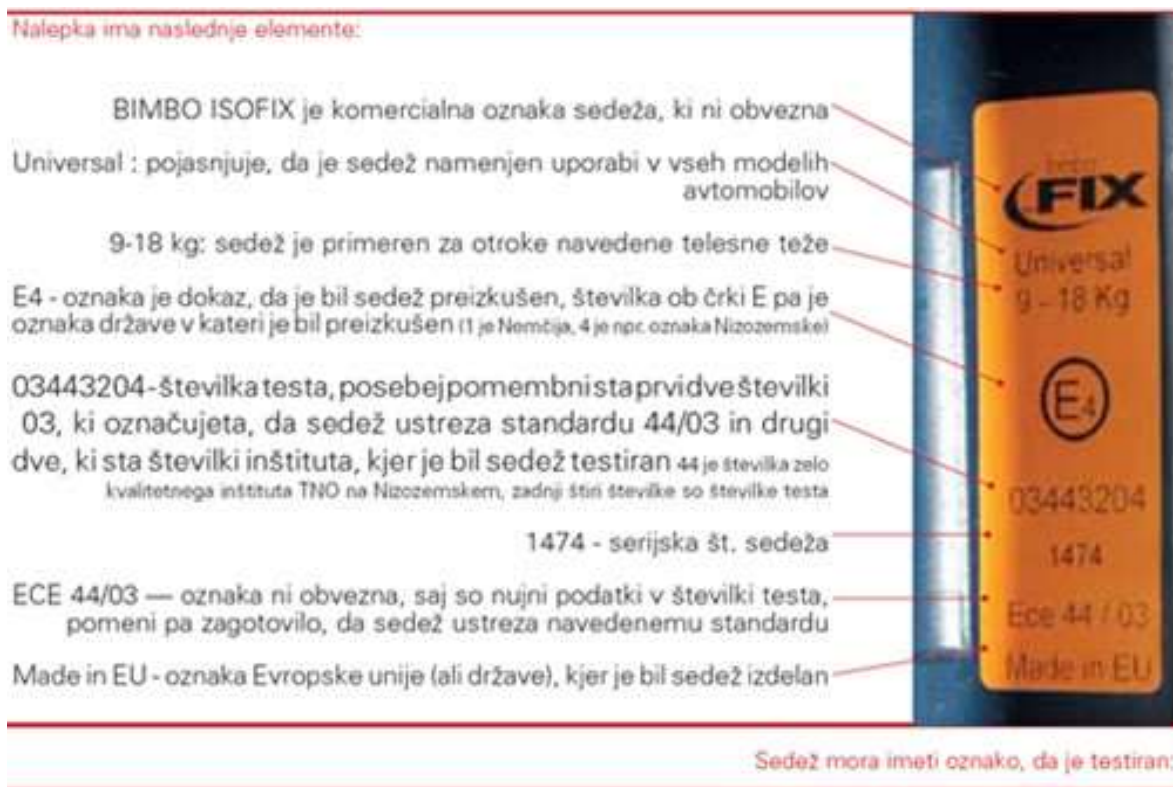
Med vožnjo v motornem vozilu z vgrajenim zadrževalnim sistemom mora biti otrok, manjši od 150 cm, zavarovan z zadrževalnim sistemom, ki je primeren otrokovi telesni masi. V motornem vozilu, ki ni opremljen z zadrževalnim sistemom, ni dovoljeno prevažati otrok, mlajših od treh let, otroci starejši od treh let in manjši od 150 cm pa se smejo prevažati le na sedežih, ki niso prednji sedeži. Otrok ni dovoljeno prevažati v nazaj obrnjenem zadrževalnem sistemu v sedežu za potnike, zaščitenem s prednjo zračno blazino, razen če je zračna blazina deaktivirana mehanično (ZPrCP, 88. člen).

Otroški varnostni sedež mora biti v avto pritrjen čvrsto in natančno po navodilih proizvajalca. Izbrati je potrebno kakovosten sedež in ustrezen glede na starost otroka. Otrok mora biti v njem pripet, pas pa ustrezno zategnjen, da otrokovo telo ob morebitnem trku ne zaniha preveč (Red je vedno pas pripet, 2016, str. 4).

## Nakup otroškega varnostnega sedeža

Pred nakupom sedeža se splača preveriti, kako so posamezni sedeži ocenjeni na testih, ki jih pripravlja združenje NCAP ali potrošniške organizacije. Običajno na testih ocenjujejo dražje in kakovostnejše sedeže, zato je potrebna posebna previdnost pri sedežih, ki jih ni mogoče najti v nobenem testu. Pri uporabi otroških varnostnih sedežev si je potrebno prizadevati, da bi bil ta čim boljši, a je vsekakor bolje, da je otrok pravilno pripet v malo slabšem sedežu, kot da ni pripet. Starih sedežev (sedežev brez oznake ali z oznakami ECR R44/01 ali ECR R44/02), ki ne ustrezajo novejšim standardom ECE R44/04 ali R129, se ne priporoča. Prav tako se ne priporoča uporabe sedeža, v katerem je bil otrok ob trku, čeprav ni vidnih posledic. Lahko je prišlo do nevidnih poškodb pasov, zaponk in ključavnic, poškodb školjke sedeža ali nosilne konstrukcije, kar ob morebitnem močnejšem trku pomeni, da sedež več ne bo opravljal svoje vloge. Odsvetuje se tudi nakup in uporaba sedežev, starejših od 8 let. Ogrodje večine sedežev je iz umetnih materialov, ki s staranjem izgubijo prožnost in trdnost. Ob morebitnem trku se energija, ki bi jo moral zadržati sedež, prenese na otroka, zato so sile, ki delujejo nanj, večje. To lahko povzroči hujše posledice (Red je vedno pas pripet, 2016, str. 4 in 21).

Sedež mora torej ustrezati standardu in mora imeti oranžno nalepko, na kateri so navedeni podatki o izpolnjevanju pogojev.



Nalepka na sedežu o izpolnjevanju pogojev (Vir: [www.avp.si](http://www.avp.si), 2017)



## SKUPINE SEDEŽEV IN NJIHOVA UPORABA

Otroški varnostni sedeži so glede na otrokovo težo in starost razdeljeni v tri skupine:

- Skupina 0+
- Skupina I
- Skupina II+III

### Skupina 0+

V to skupino spadajo sedeži za otroke do največ 13 kg telesne teže oziroma do 10 mesecev starosti.

Otrok (dojenček) je lahko v sedežu skupine 0+ le do dovoljene teže ali dokler glava ne doseže vrha školjke sedeža. Če so otrokova ramena višje, kot sta odprtini za zgornja trakova varnostnega pasu, je to znak, da je otrok prerasel sedež za dojenčka in potrebuje sedež skupine I (URL: <https://www.avp-rs.si/preventiva/preventivne-akcije/varnostni-pas-in-otroski-sedezi/pasavcek/>, 6.3.2017).

Novejši otroški varnostni sedeži za dojenčke so označeni z oznako 0+. Razlika je v dovoljeni telesni teži otroka, ki je pri skupini sedežev 0+ do 13 kg. Tak sedež omogoča, da ga običajno uporabljamo do 10. meseca starosti otroka.

Sedež moramo postaviti v avto tako, da je dojenček s hrbtom obrnjen v smer vožnje. Le tako ob morebitnem trku s celim telesom pritisne ob naslon sedeža. Več kot 60 % vseh avtomobilskih trkov je namreč čelnih, pri katerih deluje sila pojemka v smer vožnje. Če bi bil otrok obrnjen v smer vožnje, bi zaradi nesorazmerno velike teže glave prišlo do hudih poškodb vratnih vretenc. Vse več strokovnjakov priporoča tak način vožnje otroka celo do dopolnjenega 2. leta starosti (Red je vedno pas pripet, 2016, str. 6).



Namestitev sedeža skupine 0+ (Vir: [www.avp.si](http://www.avp.si), 2017)

Otroški varnostni sedež je potrebno v avto pritrditi z isofix sistemom ali običajnim varnostnim pasom in v skladu z navodili proizvajalca. Dojenček mora biti v sedežu pripet z varnostnim pasom otroškega sedeža tako, da se pasovi tesno prilegajo otrokovemu telesu.



Novejši sedeži imajo možnost pritrditve z isofix sistemom, kar je zelo enostavno, saj ni potrebno 'vleči' varnostnega pasu. Poleg isofix pritrditve nekateri proizvajalci nudijo tudi base pritrditvev, pri kateri se pritrdi spodnji podstavek (base) s prečnim delom varnostnega pasu. Pri tem velja OPOZORILO: vedno je potrebno varnostni pas namestiti tudi preko otroškega sedeža (diagonalni del varnostnega pasu).

Dojenček v otroškem sedežu je v avtu najbolj varen na zadnji klopi v avtomobilu, vendar le, če je sedež pritrjen z isofix sistemi ali s tritočkovnim varnostnim pasom. Otroški varnostni sedež se sme namestiti tudi na sovoznikov sedež. Pogoj je, da v avto ni vgrajen varnostni meh (airbag) ali če ga je mogoče začasno izključiti.

Pri morebitnem aktiviranju varnostnega meha bi ta silovito udaril v otrokov sedež v višini glavnice, kar lahko povzroči hude poškodbe.

Ročaj za prenašanje mora biti v avtomobilu postavljen v navpičnem položaju oz. čim bližje naslona avtomobilskega sedeža (Red je vedno pas pripet, 2106, str. 6 in 7).

## Skupina I

Vanjo spadajo sedeži za otroke od 9 do 18 kg telesne teže oziroma stare od 8 mesecev do približno 4 let (Red je vedno pas pripet, 2016, str. 5).

Sedeži skupine I so z varnostnim pasom stalno pritrjeni v avtomobilu. Zelo pomembno je, da so trakovi varnostnega pasu dobro zategnjeni, da se sedež ne premika in da z nihanjem otroku med vožnjo ne povzroča neprijetnih občutkov. Če otroški varnostni sedež ni dobro pritrjen, se lahko ob trku pomakne iz svojega osnovnega položaja (Red je vedno pas pripet, 2016, str. 9).



Namestitev sedeža skupine I (Vir: [www.avp.si](http://www.avp.si), 2017)

Poleg tega, da je sedež pravilno in dobro pritrjen v avtomobilu, je potrebno poskrbeti, da je tudi otrok v sedežu pravilno pripet. Trakovi varnostnega pasu morajo biti poravnani in zategnjeni. Le tako ob morebitnem trku otrok ne bo zdrsnil iz sedeža ali dobil dodatnih poškodb zaradi varnostnih pasov. Bolj ko je ohlapen varnostni pas, daljša je pot, ko otrokovo

telo ob trku poleti naprej in večja je sila, s katero ga zadrži pas. Pomembno je tudi, da sta odprtini za zgornja trakova varnostnega pasu višje, kot so otrokova ramena (Red je vedno pas pripet, 2016, str. 9).



Sedeža skupine I (Vir: [www.avp.si](http://www.avp.si), 2017)

### **Skupina II+III**

Vanjo spadajo sedeži za otroke, težke med 15 in 36 kg oziroma stare od 3 do 12 let (Red je vedno pas pripet, 2016, str. 5)

Za večje otroke – nad 18 kg telesne teže, uporabljamo posebne sedeže, jahače. Otroku se na običajni sedež namesti podstavek, tako da sedi višje in lahko uporablja običajni tritočkovni varnostni pas ali pas, ki je že vgrajen v sedež. Priporoča se, da imajo tudi naslon za hrbet (na sliki), ki otroku zagotavlja večje udobje med vožnjo, boljši bočni oprijem telesa, vzglavnik za oporo glavi in boljši potek varnostnega pasu prek ramen. Zadnji naslon naj bo premakljiv, da se lahko spreminja po višini in ima tudi vodilo za varnostni pas (Red je vedno pas pripet, 2016, str. 10).



Namestitev sedeža skupine II+III (Vir: [www.avp.si](http://www.avp.si), 2017)

## Jahačev brez naslonov ne priporočamo!

Jahača moramo **pripeti tudi, ko otroka ni v sedežu**, da ne bi v primeru trka poletel po avtu in poškodoval drugih potnikov (Red je vedno pas pripet, 2016, str. 10).



Sedeža skupine I, II, III (Vir: [www.avp.si](http://www.avp.si), 2017)



Sedeža skupine I in II (Vir: [www.avp.si](http://www.avp.si), 2017)

## Isofix sistem

Isofix sistem pritrditve sedeža v avto imajo samo sedeži skupin 0+ in I. Večina novejših modelov avtomobilov je že opremljena s pritrditvenimi točkami za varno pritrditev otroškega varnostnega sedeža isofix. Gre za standardiziran sistem pritrditve, ki omogoča, da se otroški sedež hitro, zelo trdno in predvsem brez napak namesti v avto.

Otroški varnostni sedež ima posebna vodila (na sliki), v karoseriji avtomobila pa so posebne zaponke, v katere se potisne sedež. Dobri so tisti sedeži, ki imajo dodatne opore v dno avtomobila, da se morebitna nihanja sedeža kar najbolj ublažijo. Sedeži isofix omogočajo

izjemno hitro in pravilno namestitvev. Sedež isofix se namesti v nekaj sekundah in ni nevarnosti, da v avtu ne bi bil pravilno pritrjen.

Pomembna prednost je, da se pri sedežih isofix zmanjšujejo sile, ki ob morebitnem trku delujejo na otroka (Red je vedno pas pripet, 2016, str. 11).

### **Sitax sistem**

Pri avtosedežih skupine II in III (jahač) pa se pritrdilne točke isofix uporabljajo le za trdnejšo namestitvev sedeža, kaj je predvsem pomembno v primeru stranskega trka oziroma, ko otroka ni v sedežu. Otrok pa mora biti za svojo varnost obvezno pripet s 3-točkovnim varnostnim pasom v avtomobilu.

Druga možnost so že v avtomobil vgrajeni sedeži, ki jih preprosto izvlečemo iz običajnega avtomobilskega sedeža, otrok pa uporablja običajni tritočkovni varnostni pas. Kar nekaj avtomobilskih proizvajalcev ponuja takšne sedeže kot dodatno opremo v svojih avtomobilih. Vsekakor je to zelo dobra možnost, saj so sedeži ustrezno preskušeni in ni težav z njihovo montažo (Red je vedno pas pripet, 2016, str. 11).

Priloga 3:

## PREGLED STANJA VARNOSTI V CESTNEM PROMETU ZA LETO 2016

Pregled stanja prometne varnosti je izveden na podlagi analize statističnih podatkov. Za območje celotne države so podatki v celoti povzeti iz istoimenskega dokumenta datiranega z dnem 13. 3. 2017, ki ga je svoji spletni strani objavila Javna agencija RS za varnost prometa. Iz omenjenega dokumenta je povzeta analiza splošne prometne varnosti, ki temelji na podatkih o številu prometnih nesreč, številu in vrste udeležencev ter posledicah nesreč v posameznih statističnih letih.

Pregled stanja prometne varnosti na območju šolskega okoliša Osnovne šole dr. Franja Žgeča Dornava temelji na podlagi statističnih podatkov, ki jih je šola pridobila od pristojne Policijske postaje Ptuj.

## PREGLED STANJA VARNOSTI V CESTNEM PROMETU ZA LETO 2016, ZA OBMOČJE REPUBLIKE SLOVENIJE

### Prometne nesreče in posledice v zadnjih petih letih (2012 – 2016)

LETO	Št. prometnih nesreč	Št. prometnih nesreč s telesno poškodbo	Posledice (poškodbe)			Skupaj poškodbe (H+L)
			Smrt	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba	
2012	22035	6742	130	848	8300	9148
2013	18904	6426	125	708	8034	8742
2014	18251	6167	108	826	7394	8220
2015	17943	6473	120	932	7778	8710
2016	17931	6495	130	850	7606	8456
<b>primerjava 16/12</b>	<b>-19%</b>	<b>-4%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>-8%</b>	<b>-8%</b>
<b>primerjava 16/15</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>8%</b>	<b>-9%</b>	<b>-2%</b>	<b>-3%</b>

Tabela 1: Prometne nesreče in posledice v zadnjih petih letih (2012 – 2016)

Zgornja tabela prikazuje orientacijsko primerjavo podatkov o prometnih nesrečah in posledicah za obdobje zadnjih petih let. Leto 2016 je bilo z vidika števila prometnih nesreč najuspešnejše do sedaj. Primerjava zadnjih let kaže na minimalno zmanjšanje števila prometnih nesreč, saj se je v letu 2016 pripetilo 17.931 prometnih nesreč oz. 12 prometnih nesreč manj kot v letu 2015. Število prometnih nesreč s telesno poškodbo se je v primerjavi z letom 2015 prav tako minimalno zmanjšala.

V letu 2016 je na slovenskih cestah umrlo 130 udeležencev cestnega prometa. Število umrlih udeležencev je višje predvsem zaradi slabega stanja varnosti v januarju, aprilu in avgustu. Pri številu poškodovanih udeležencev je stanje boljše kot v letu 2015, saj beležimo zmanjšanje.

V letu 2016 se je hudo telesno poškodovalo 850 udeležencev cestnega prometa oz. 9 % manj kot v letu 2015 (932 hudo telesno poškodovanih). Do konca leta 2016 se je lažje telesno poškodovalo 7.606 udeležencev cestnega prometa oz. 2 % manj kot v letu 2015 (7.778 lažje telesno poškodovanih).

V letu 2016 izstopa povečano število umrlih pešcev in voznikov osebnih avtomobilov. Do konca leta 2016 je umrlo 45 voznikov enoslednih motornih vozil (v 2015 38 umrlih) oz. 18 % več kot v primerjalnem obdobju leta 2015. Povečanje števila umrlih beležimo tudi pri pešcih, saj jih je v letu 2016 umrlo 22 (v 2015 16 umrlih) oz. za 38 % več kot v letu 2015. Spodbudnejši statistični podatki so pri voznikih enoslednih vozil, kolesarjih in potnikih. V letu 2016 je umrlo 24 voznikov enoslednih motornih vozil (26 umrlih v 2015) oz. 8 % manj kot v letu 2015. Število umrlih potnikov je bilo 18 (v 2015 20 umrlih) oz. 10 % manj. V lanskem letu je umrlo 13 kolesarjev – 1 manj kot v letu 2014 (-7 %). Poleg naštetih smrtnih žrtev v cestnem prometu so v letu 2016 umrli še: 3 vozniki tovornega vozila (2 umrli več kot v 2015), 4 vozniki traktorja (2 umrli več kot v 2015) ter udeleženec iz kategorije ostalo.

#### **Udeleženci kot povzročitelji prometnih nesreč v letu 2016**

Povzročitelj prometne nesreče	Posledice na vseh udeležencih		
	Smrt	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba
vozniki osebnih avtomobilov	71	455	5566
vozniki enoslednih motornih vozil	21	138	397
pešci	10	31	85
kolesarji	8	134	593
vozniki tovornih vozil	14	26	342
ostali udeleženci	6	32	150

Tabela 2: Udeleženci kot povzročitelji prometnih nesreč v letu 2016

Največ umrlih udeležencev v letu 2016 je bilo v prometnih nesrečah, ki so jih povzročili vozniki osebnih avtomobilov – 71 umrlih oz. 55 %. Med 71 umrlimi jih je bila večina oz. 43 umrlih voznikov osebnih avtomobilov, 14 potnikov, 6 pešcev, 4 kolesarji, 3 motoristi in 1 traktorist. Med 21 umrlimi v prometnih nesrečah, ki jih je povzročil voznik enoslednega motornega vozila je v 20 primerih vedno umrl voznik enoslednega motornega vozila, v enem primeru pa tudi potnik na enoslednem motornem vozilu. Pešci so povzročili 10 prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami, v katerih pa so vedno umrli povzročitelji – pešci – prav tako je pri 8 umrlih kolesarjih. Vozniki tovornih vozil so povzročili prometne nesreče, v katerih je umrlo

14 udeležencev, med njimi največ pešcev – 5 umrlih, 3 vozniki tovornih vozil, 2 voznika osebnih avtomobilov in potnika ter po eden kolesar ter motorist.

### Število umrlih ranljivih udeležencev v prometnih nesrečah v zadnjih petih letih (2012 – 2016)

Leto	voznik enosled. motor. vozila	kolesar	pešec	SKUPAJ	Delež med vsemi umrlimi
2012	22	12	19	53	41%
2013	21	16	20	57	46%
2014	17	13	14	44	41%
2015	26	14	16	56	47%
2016	24	13	22	59	45%
<b>primerjava 16/12</b>	<b>9%</b>	<b>8%</b>	<b>16%</b>	<b>11%</b>	<b>11%</b>
<b>primerjava 16/15</b>	<b>-8%</b>	<b>-7%</b>	<b>38%</b>	<b>5%</b>	<b>-3%</b>

Tabela 3: Število umrlih ranljivih udeležencev v prometnih nesrečah v zadnjih petih letih (2012 – 2016)

V letu 2016 je na slovenskih cestah umrlo 59 ranljivih udeležencev v cestnem prometu, kar je največ v zadnjem 5-letnem obdobju. Delež umrlih ranljivih udeležencev je v letu 2016 znašal 45 % - za 3 % manj kot v letu 2015. Število umrlih ranljivih udeležencev je večje predvsem zaradi povečanega števila umrlih pešcev, saj v zadnjem 5-letnem obdobju nikoli ni bilo tako visoko.

### Umrli udeleženci v cestnem prometu po statističnih regijah

Največ umrlih udeležencev v letu 2016 je bilo v Osrednjeslovenski regiji – 24 (27 umrlih v 2015) in Podravski regiji – 24 (19 v 2015). Skupaj je v dveh največjih slovenskih regijah umrlo 40 % vseh umrlih v lanskem letu.

V vseh regijah z izjemo Primorsko-notranjske, Gorenjske in Osrednjeslovenske, je število umrlih preseglo kritično mejo števila umrlih, ki je bilo določeno za posamezno regijo.

### Vzroki za nastanek prometnih nesreč

Najpogostejši vzrok za nastanek prometnih nesreč v letu 2016 je nepravilen premik z vozilom – zaradi omenjenega vzroka se je pripetilo 4.099 prometnih nesreč oz. 23 % vseh nesreč. Sledi mu vzrok neprilagojena hitrost – 3.371 prometnih nesreč oz. 19 % ter nepravilna stran oz. smer vožnje – 3.091 prometnih nesreč oz. 17 %.

Najpogostejši vzroki za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom v letu 2016 so:

- neprilagojena hitrost – 41 prometnih nesreč s smrtnim izidom (42 umrlih udeležencev),
- nepravilna stran oz. smer vožnje – 24 prometnih nesreč s smrtnim izidom (24 umrlih udeležencev)
- neupoštevanje pravil o prednosti – 23 prometnih nesreč s smrtnim izidom (25 umrlih udeležencev).

Zaradi omenjenih vzrokov za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom, je v letu 2016 umrlo 91 udeležencev oz. 70 % vseh umrlih.

Največje povečanje med vzroki za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom beležimo pri

- nepravilnosti pešca – v letu 2015 sta umrla 2 udeleženca, v letu 2016 pa kar 10 umrlih (pešcev),
- nepravilno prehitevanje – v letu 2015 so umrli 4 udeleženci, v letu 2016 pa 10 udeležencev,
- neupoštevanje pravil o prednosti – v letu 2015 je umrlo 20 udeležencev, v letu 2016 pa 25 udeležencev,
- nepravilen premik z vozilom – v letu 2015 je umrlo 6 udeležencev, v letu 2016 pa 7 udeležencev.

### **Prometne nesreče glede na vrsto ceste**

Največ prometnih nesreč v letu 2016 se je pripetilo v naselju z uličnim sistemom in sicer 8.538 prometnih nesreč oz. 48 %. Sledi mu naselje brez uličnega sistema z 2.665 prometnimi nesrečami oz. 15 % deležem in avtoceste – 1.781 prometnih nesreč oz. 10 % vseh nesreč.

Na vseh regionalnih cestah skupaj se je pripetilo 2.654 prometnih nesreč oz. 15 %, na glavnih cestah skupaj pa 1.414 oz. 8 %.

Največ prometnih nesreč s smrtnim izidom se je v lanskem letu pripetilo na avtocestah in hitrih cestah, v naselju z uličnim sistemom in regionalnih cestah II reda. Na omenjenih cestah je v letu 2016 umrlo 47 % vseh umrlih.

### **Poškodovani udeleženci po starostnih skupinah**

Starostni razred	Smrt	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba
od 0 do 14	3	38	454
od 15 do 17	3	30	298
od 18 do 24	21	90	1338
od 25 do 34	18	117	1644



od 35 do 44	15	124	1282
od 45 do 54	17	135	1064
od 55 do 64	29	145	815
nad 64	24	171	711

Tabela 4: Poškodovani udeleženci po starostnih skupinah

Največ umrlih udeležencev v prometnih nesrečah v preteklem letu je bilo v starostni skupini med 55. in 64. letom starosti – 29 umrlih oz. 22 % vseh umrlih. Sledi ji skupina najstarejših udeležencev nad 64. letom starosti s 24 umrlimi – omenjena skupina ima tudi največ hudo telesno poškodovanih udeležencev – 171. V starostni skupini med 18. in 24. letom – mladi udeleženci, je v lanskem letu umrlo 21 udeležencev.

### Povzročitelji prometnih nesreč po starostnih skupinah

Starostni razred	Št. povzročenih prometnih nesreč	Posledice, ki so jih utrpeli vsi udeleženci		
		Smrt	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba
od 0 do 14	125	0	21	112
od 15 do 17	171	3	21	136
od 18 do 24	2472	22	115	1345
od 25 do 34	3353	21	142	1721
od 35 do 44	2850	21	140	1277
od 45 do 54	2511	19	131	1091
od 55 do 64	1998	31	131	777
nad 64	2056	14	122	771

Tabela 5: Povzročitelji prometnih nesreč po starostnih skupinah

Največ prometnih nesreč v preteklem letu so povzročili udeleženci v starostni skupini med 25. in 34. letom starosti in sicer 3.353. Sledi ji starostna skupina med 35. in 44. letom starosti – 2.850 prometnih nesreč in starostna skupina med 45. in 54. letom starosti – 2.511 prometnih nesreč. Največ udeležencev je umrlo v prometnih nesrečah, ki so jih povzročili povzročitelji v starostni skupini med 55. in 64. letom starosti in sicer kar 31 umrlih. Sledi ji starostna skupina mladih med 18. in 24. letom starosti – 22 umrlih in starostni skupini med 25. in 34. letom ter med 35. in 44. letom starosti – 21 umrlih.

## PREGLED STANJA VARNOSTI V CESTNEM PROMETU ZA LETO 2016, ZA OBMOČJE OSNOVNE ŠOLE DR. FRANJA ŽGEČA DORNAVA

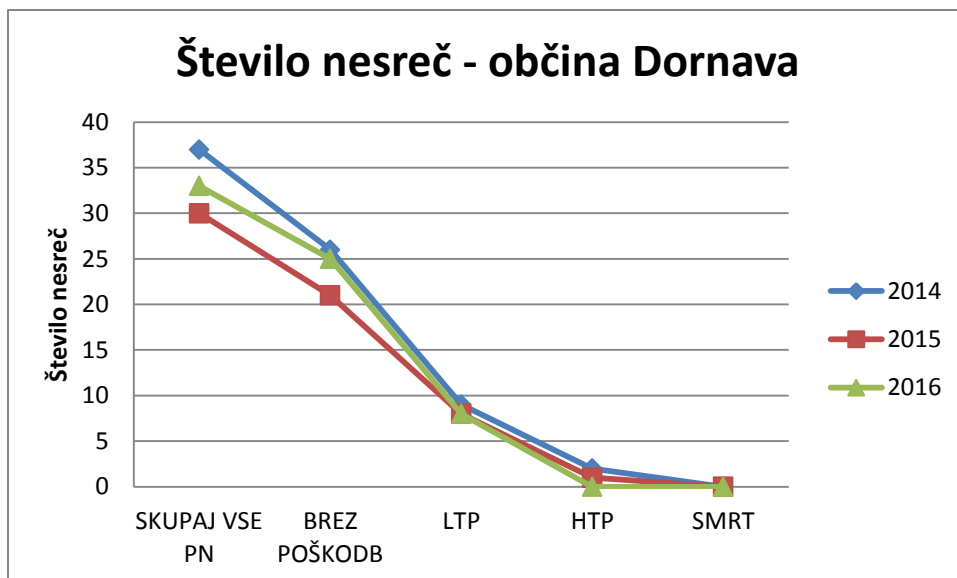
Analiza temelji na podatkih, ki jih je Osnovna šola dr. Franja Žgeča Dornava pridobila od Policijske postaje Ptuj, ki ima krajevno pristojnost za delovanje na območju Občine Dornava, torej na območju šole. Prav tako je Policijska postaja Ptuj pristojna na območju Občine Juršinci, ki je sosednja občina Občine Dornava. Občini sta med seboj primerljivi po demografskih značilnostih in tudi po stanju prometa. Primerljivost po stanju prometa temelji na dejstvu, da je stanje prometne infrastrukture na enaki ravni, skozi obe občini poteka po ena državna cesta iste kategorije s primerljivo gostoto prometa, prav tako po občini primerljivi po dolžini občinskih cest.

Posebej je analizirano stanje na področju najranljivejših udeležencev med katere sodijo pešci, kolesarji in otroci.

VSE PN	PP PTUJ			OBČINA DORNAVA			OBČINA JURŠINCI		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
SKUPAJ VSE PN	1056	1107	1113	37	30	33	37	33	30
BREZ POŠKODB	788	841	879	26	21	25	21	23	23
LTP	255	242	215	9	8	8	15	7	7
HTP	11	19	17	2	1	0	1	2	0
SMRT	2	5	2	0	0	0	0	1	0
LTP + HTP + SMRT	268	266	234	11	9	8	16	10	7
LTP + HTP + SMRT - DELEŽ	25%	24%	21%	30%	30%	24%	43%	30%	23%
<b>VZROK</b>									
NEPRILAGOJENA HITROST	44	30	46	1	2	1	4	2	1
STRAN SMER VOŽNJE	110	142	141	8	10	7	7	15	11
NEUPOŠT. PREDNOSTI	97	91	95	4	4	4	1	0	1

Tabela 5: Število prometnih nesreč po posledicah in vzrokih v letih od 2014 do 2016

Iz tabele 5 je razvidno, da je število obravnavanih prometnih nesreč v zadnjih treh letih na območju Policijske postaje Ptuj rahlo v porastu. V letu 2016 so policisti obravnavali 1113 prometnih nesreč (2015 – 1107; 2014 – 1056). Spodbuden je podatek, da so ne glede na porast števila nesreč, posledice ugodnejše. Trend upadanja števila nesreč je mogoče opaziti pri številu nesreč s telesnimi poškodbami, število nesreč s posledico smrti pa je bilo v letu 2016 enako kot leta 2014 in manjše kot v letu 2015.



Graf1: Število nesreč v občini Dornava v letih od 2014 do 2016

Na območju Občine Dornava so v letu 2016 policisti obravnavali tri (3) prometne nesreče več, kot leta 2015, kar pomeni 10% porast, a je primerjalno z letom 2014 še vedno zabeležen upad za 11%. Glede posledic nesreč je število nesreč s posledico lahke telesne poškodbe ostalo na enaki ravni, opazen pa je upad števila nesreč s hudimi telesnimi poškodbami. Prometna nesreča s smrtnim se na območju Občine Dornava izidom v zadnjih treh statističnih letih ni pripetila. Stanje prometne varnosti v letu 2016 je glede na število nesreč in posledice ugodno saj le-to upada (Graf 1). Kljub temu pa s stanjem ne moremo biti povsem zadovoljni, saj je delež prometnih nesreč s telesno poškodbo primerjalno z območjem celotne Policijske postaje Ptuj še vedno višji.

Na območju Občine Juršinci je zaznati trend padanja števila obravnavanih nesreč v zadnjih treh letih. V letu 2016 primerjalno z letom 2015 je bil zabeležen upad za 9%, v primerjavi z letom 2014 pa za 19%. Opazen je tudi trend upadanja števila nesreč, katerih posledica je bila telesna poškodba ali smrt. Žal pa je delež teh nesreč, glede na skupno število obravnavanih nesreč, primerjalno z območjem celotne Policijske postaje Ptuj še vedno višji.

Ob primerjavi stanja varnosti v cestnem prometu v Občini Dornava z Občino Juršinci lahko ugotovimo, da je prometna varnost v obeh na primerljivi ravni, kar zadeva število nesreč in posledice, čeprav se je v Občini Juršinci v zadnjih treh letih pripetila ena prometna nesreča s smrtnim izidom, na območju Občine Dornava pa ne. V obeh občinah je še vedno višji delež števila nesreč, katerih posledica je bila telesna poškodba ali smrt, kot je ta na območju celotne Policijske postaje Ptuj.

Glede na tri temeljne vzroke za nastanek prometnih nesreč, ki so predstavljeni v tabeli, pri katerih lahko pride do hujših posledic je mogoče opaziti, da neprilagojena hitrost in nepravilna stran oziroma smer vožnje na območju Občine Juršinci bistveno bolj izstopata. Na območju Občine Dornava pa se je več nesreč pripetilo zaradi neupoštevanja pravil o prednosti. Pri slednjem se v občini Dornava opaža enako število v vseh zadnjih treh statističnih letih.



UDELEŽENEC	11	15	8	0	0	0	0	0	0
BREZ POŠKODB	0	0	1	0	0	0	0	0	0
LTP	11	15	6	0	0	0	0	0	0
HTP	0	0	1	0	0	0	0	0	0
SMRT	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabela 8: Otroci udeleženi v prometnih nesrečah od leta 2014 do 2016

Otroci, v starostnem obdobju od 0 do 14 let, veljajo za najranljivejšo kategorijo udeležencev v cestnem prometu. V luči teme tega dela veljajo za udeležence, ki jim je potrebno nameniti dodatno pozornost.

V statističnem letu 2016 je stanje varnosti otrok v cestnem prometu na območju Policijske postaje Ptuj ugodnejše kot v letih 2014 in 2015, saj je bilo udeleženih manj otrok v nesrečah, manj je bilo tudi telesno poškodovanih. V letu 2016 je bilo v nesrečah udeleženih 8 otrok (2015 – 15; 2104 – 11), žal pa je en otrok utrpel hudo telesno poškodbo. Noben otrok v zadnjih treh letih ni povzročil nesreče, prav tako ni noben za posledicami nesreče umrl.

Iz elektronskega sporočila Policijske postaje Ptuj, s katerim so dne 13. 3. 2017 posredovali podatke Osnovni šoli Dr. Franja Žgeča Dornava izhaja, da so otroci v prometnih nesrečah najpogosteje udeleženi kot potniki v vozilih, zato je še posebej pomembno, da se v vozilih vozijo v ustreznih, homologiranih zadrževalnih napravah, oz. pravilno pripeti z varnostnim pasom.

V nadaljevanju je v tabeli 9 predstavljeno število ugotovljenih prekrškov zaradi kršitev pravil, ki bistveno vplivajo na stanje prometne varnosti z vidika sekundarnega vzroka prometnih nesreč (prekoračitev hitrosti, vožnja pod vplivom alkohola, uporaba mobilnega telefona med vožnjo), kakor tudi opustitve dolžnostnega ravnanja za zmanjšanje posledic prometnih nesreč (uporaba varnostnega pasu, uporaba zaščitne čelade, uporaba zadrževalnih sistemov med prevozom otrok).

UGOTOVLJENE KRŠITVE	PP PTUJ			OBČINA DORNAVA			OBČINA JURŠINCI		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
HITROST	2174	1616	1004	205	61	18	128	69	32
PAS	803	704	477	51	23	6	12	10	5
ČELADA	17	7	9	6	2	3	1	0	0
ALKOHOL	381	314	282	34	12	15	17	11	15
MOBITEL	196	128	75	11	7	1	0	0	1
PREVOZ OTROK	26	9	8	0	0	0	0	0	0

Tabela 9: število nekaterih prekrškov v letih od 2014 do 2016

Na vseh območjih, torej na območju Policijske postaje Ptuj, kakor tudi na območju obeh občin, je na vseh segmentih mogoče zaznati trend upadanja števila ugotovljenih kršitev v obdobju zadnjih treh let. Na prvi pogled bi lahko zatrjevali, da so kazalniki spodbudni in so udeleženci cestnega prometa postali bolj disciplinirani. Če pa zadevo ocenimo bolj kritično z upoštevanjem vsaj treh javno znanih dejavnikov v Policiji v zadnjih dveh letih, lahko tej trditvi

dodamo tudi nekaj dvoma. V zadnjih letih so javni mediji večkrat poročali o zmanjševanju kadrovskega resursov Policije, migrantski krizi in stavki policistov. Z gotovostjo lahko zato trdimo, da je vse to negativno vplivalo na izvajanje nadzora cestnega prometa, posledično pa tudi na število ugotovljenih kršitev.

Pravi pokazatelj stanja varnosti cestnega prometa zato še vedno ostaja število prometnih nesreč, ki so jih policisti po zakonu dolžni obravnavati.

Policist je dolžan obravnavati prometne nesreče, katerih posledica je telesna poškodba ali smrt udeleženca. Obravnava prometne nesreče pomeni, da policist opravi ogled kraja z ugotavljanjem dejstev in zbiranjem dokazov, potrebnih za odločitev o prekršku pri prometni nesreči. Policist lahko odstopi od ugotavljanja dejstev in zbiranja dokazov, potrebnih za odločitev o prekršku pri prometni nesreči z majhno poškodbo, ne glede na to s katerim prekrškom je bila prometna nesreča povzročena, razen, če pri tem ugotovi kršitve v zvezi z izpolnjevanjem pogojev za udeležbo v cestnem prometu, ali se udeleženca prometne nesreče ne moreta sporazumeti o odgovornosti za povzročitev nesreče (ZPrCP, 111. člen).

## Priloga 4:

**Anketni vprašalnik je pripravila Javna agencija RS za varnost prometa:**

### **Anketni vprašalnik za učence in starše na temo varnejših šolskih poti**

*(Prvi del vprašalnika izpolni učenec. Po pregledu in izpolnitvi drugega dela vprašalnika s strani staršev, se anketa na ustrezen in dogovorjen način odda pristojni osnovni šoli za nadaljnjo obdelavo).*

#### **1. del ankete**

Ime šolarja in šole, ki jo obiskuje:.....

Razred osnovne šole, ki jo učenec obiskuje:.....

*Na kakšen način učenec najpogosteje prihaja v šolo? (označi oz. navede se samo en odgovor)*

- Peš
- S kolesom
- Z javnim prevozom
- S šolskim prevozom (avtobus, kombi)
- Starši me pripeljejo z osebnim vozilom
- Drugo.....

*Zakaj učenec prihaja v šolo na naveden način? (možnih več odgovorov)*

- Najvarnejši način
- Najbolj ekonomična ali najcenejša varianta
- Ni organiziranega javnega ali šolskega prevoza
- Kratka razdalja do šole
- Velika oddaljenost od šole
- Zaradi osebne varnosti učenca
- Zaradi neustreznih površin za pešce
- Ostalo (navedi).....

*Učenec označi prometno problematiko v cestnem prometu, s katero se srečuje na poti v šolo. (možnih več odgovorov)*

- Ni ustreznih površin za pešce (neurejene bankine, pločniki, prehodi, avtobusna postajališča)
- Slaba osvetljenost (ni javne razsvetljave oz. je le ta pomanjkljiva)
- Slaba preglednost v prometu (zaradi neurejene vegetacije, prometne opreme, fizičnih ovir)
- Nevarna prečkanja cest (ni urejenih prehodov, podhodov, nadhodov)
- Slabo osvetljeni, zavarovani prehodi za pešce
- Neurejena prometna signalizacija in prometna oprema na šolskih poteh
- Visoke hitrosti vozil na območjih šolskih poti
- Gost promet na območjih šolskih poti
- Do šolskega prevoza se sprehodim po neustreznih površinah za pešce
- Ni ustreznih površin za kolesarje (neurejene kolesarske steze, signalizacija, kolesarnice)
- Vozilo šolskega prevoza je nevarno (nima varnostnih pasov, neustrezni sedeži, naslonjala)
- Ostalo (navedi).....

Učenec opiše konkretna mesta, kjer se na poti v šolo počuti najmanj varno in predlaga ukrepe za izboljšanje prometne varnosti na šolskih poteh? (navede v alinejah)

- .....
- .....
- .....

Učenec odgovori, na kakšen način bi najraje prihajal v šolo? (označi oz. navede se samo en odgovor).

- Peš
- S kolesom
- S šolskim ali javnim prevozom (avtobus, kombi, vlak)
- S prevozom staršev
- Drugo.....

## 2. del ankete (izpolnijo starši)

Starši podajo morebitne pripombe glede predhodnih odgovorov otroka?

- .....
- .....
- .....

Starši podajo svoj komentar glede prometne varnosti v dotičnem šolskem okolišu ter varnosti šolskih poti. (opišejo v alinejah)

- .....
- .....
- .....

Starši izpostavijo, po njihovem mnenju, najbolj nevarne točke oz. konkretne lokacije na šolski poti njihovega otroka. (opišejo v alinejah)

- .....
- .....
- .....

Starši podajo konkretne predloge za izboljšanje prometne varnosti v dotičnem šolskem okolišu. (opišejo v alinejah)

- .....
- .....
- .....

Starši podpišejo anketo in jo na ustrezen in dogovorjen način oddajo pristojni osnovni šoli za nadaljnjo obdelavo.

Ime, priimek, podpis, datum:

.....



## ANALIZA ANKETE OČENCEV IN STARŠEV OŠ DR. FRANJA ŽGEČA DORNAVA, APRIL 2016

Strokovna skupina Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Osnovne šole dr. Franja Žgeča Dornava je v mesecu aprilu 2017 izvedla anketo učencev in njihovih staršev. Anketa je bila izvedena skladno s Smernicami za šolske poti (AVP, 2016). Uporabljen je bil anketni vprašalnik, ki ga je pripravila in v smernicah predlagala Javna agencija RS za varnost prometa (AVP).

V anketi so sodelovali učenci od 2. do 8. razreda šole. Izpolnjen anketni vprašalnik je vrnilo 106 učencev.

V anketi so učenci odgovarjali na vprašanja o načinu prihod v šolo, razlogih za tovrsten prihod, označili so prometno problematiko na svoji šolski poti in izrazili, na kak način bi si želeli prihajati v šolo.

Ugotovitve ankete:

Na prvo vprašanje, na kak način prihajajo v šolo, je največ učencev (44%) odgovorilo, da jih pripeljejo starši. Dobra četrtina (26%) prihaja v šolo z javnim prevozom, 21% jih prihaja peš, le 9% pa za pot v šolo in iz nje uporablja kolo. Na vprašanje je bilo dovoljeno odgovoriti le z enim od ponujenih odgovorov.

V nadaljevanju so rezultati odgovora na izpostavljeno vprašanje prikazani po vzgojno izobraževanih obdobjih, sumarno v tabeli, ki sta ji za boljšo predstavo dodana tudi prikaza z grafikoni.

<b>Na kakšen način učenec najpogosteje prihaja v šolo? (označi oz. navede se samo en odgovor)</b>	<b>2. in 3. razred</b>	<b>4., 5. in 6. razred</b>	<b>7. in 8. razred</b>	<b>SKUPAJ</b>
<i>Peš</i>	4	14	4	<b>22</b>
<i>S kolesom</i>	0	8	2	<b>10</b>
<i>S šolskim prevozom (avtobus, kombi)</i>	4	13	10	<b>27</b>
<i>Starši me pripeljejo z osebnim vozilom</i>	19	17	11	<b>47</b>
<b>SKUPAJ VSE</b>	<b>27</b>	<b>52</b>	<b>27</b>	<b>106</b>

Tabela 1: Način prihajanja učencev v šolo

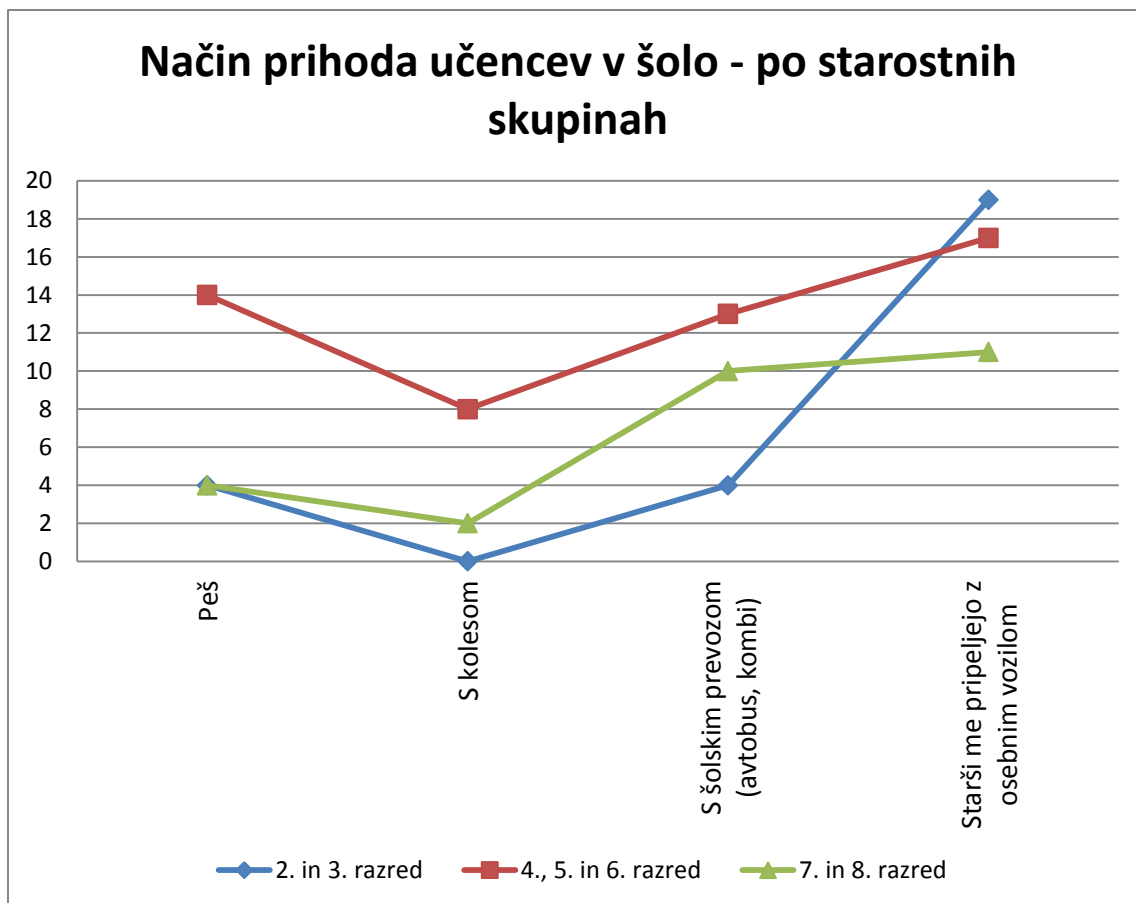


Diagram 1a 1: Način prihajanja učencev v šolo

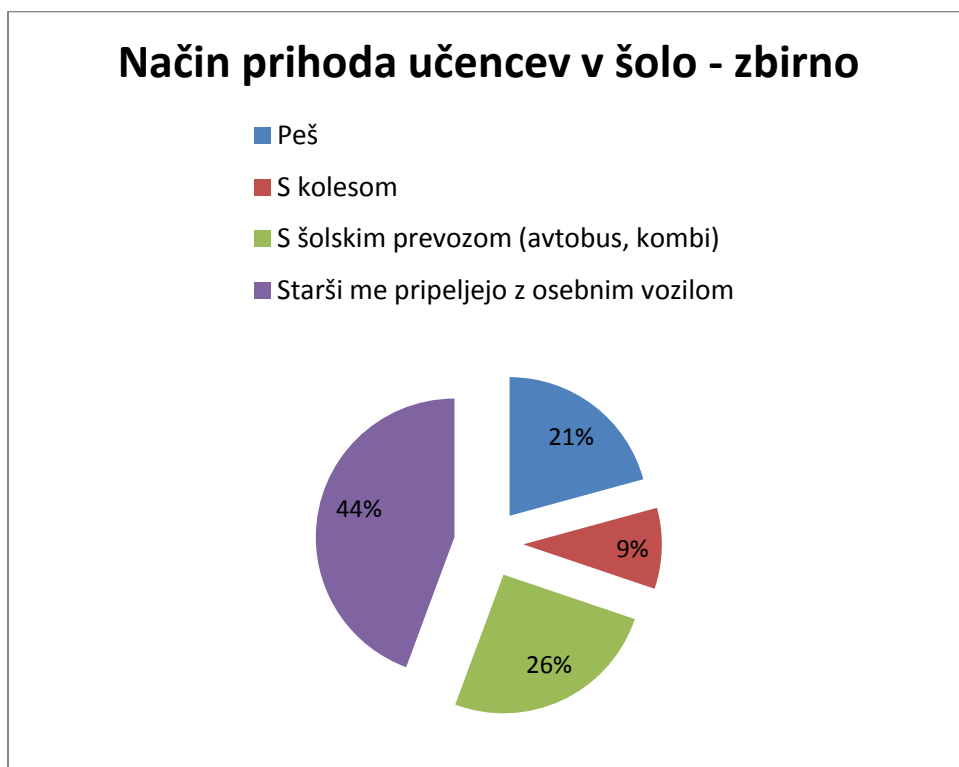


Diagram 1b: Način prihajanja učencev v šolo

Učenci so v anketi odgovorili tudi na vprašanje o razlogih za prihajanje v šolo in iz nje na način, ki so ga označili v prvem vprašanju. Učenci so lahko označili več kot en ponujen odgovor.

Pri pregledu odgovorov kot celot in primerjalno med odgovori na prvo in drugo vprašanje je mogoče ugotoviti, da učenci, ki so odgovorili, da prihajajo v šolo peš, tak način izbirajo zato, ker imajo kratko razdaljo do šole in/ali je to zanje zaradi najbolj ekonomična varianta.

Pri učencih, ki so odgovorili, da jih pripeljejo starši, kot vzrok za to navajajo najvarnejši način, ali najvarnejši način v povezavi z odsotnostjo javnega prevoza. Žal je tudi nekaj otrok odgovorilo, da jih straši pripeljejo, ker imajo kratko razdaljo do šole.

Učenci, ki so odgovorili, da prihajajo z javnim prevozom se za to najpogosteje odločajo zaradi velike oddaljenosti do šole ali ker to ocenjujejo, da je to najboljše zaradi njihove osebne varnosti ali, ker jim to predstavlja najbolj ekonomično varianto.

Za vožnjo s kolesom se otroci odločajo zaradi kratke razdalje ali pa jim takšen način predstavlja najbolj ekonomično varianto.

V nadaljevanju so rezultati odgovora na izpostavljeno vprašanje prikazani po vzgojno izobraževanih obdobjih, sumarno v tabeli, ki sta ji za boljšo predstavo dodana tudi prikaza z grafikoni.

<b>Zakaj učenec prihaja v šolo na naveden način? (možnih več odgovorov)</b>	<b>2. in 3. razred</b>	<b>4., 5. in 6. razred</b>	<b>7. in 8. razred</b>	<b>SKUPAJ</b>
<i>Najvarnejši način</i>	9	12	4	<b>25</b>
<i>Najbolj ekonomična ali najcenejša varianta</i>	6	12	1	<b>19</b>
<i>Ni organiziranega javnega ali šolskega prevoza</i>	6	9	7	<b>22</b>
<i>Kratka razdalja do šole</i>	6	19	6	<b>31</b>
<i>Velika oddaljenost od šole</i>	7	12	11	<b>30</b>
<i>Zaradi osebne varnosti učenca</i>	9	7	4	<b>20</b>
<i>Zaradi neustreznih površin za pešce</i>	3	3	1	<b>7</b>

Tabela 2: Razlog za izbiro načina prihajanja v šolo

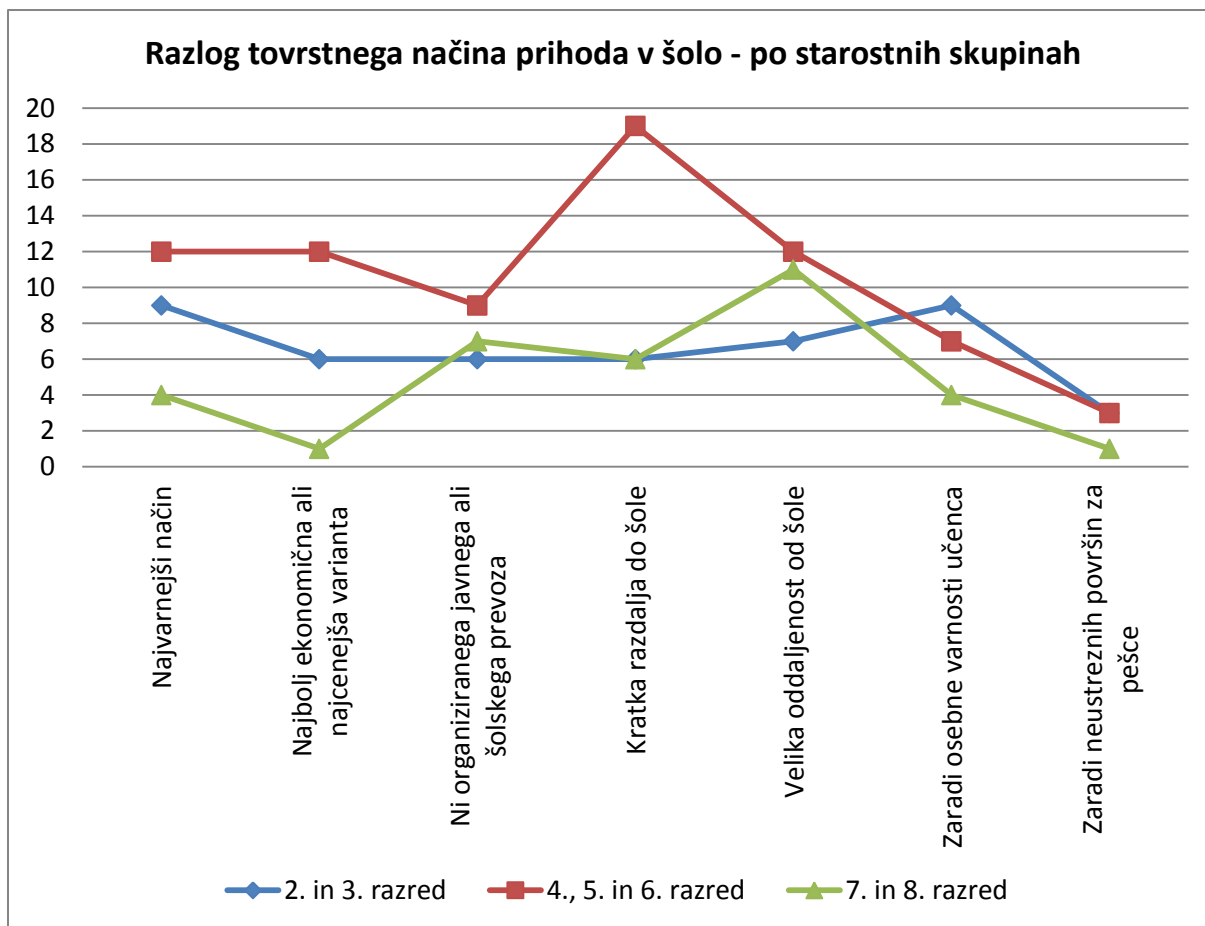


Diagram 2a: Razlog za izbiro načina prihajanja v šolo

## Razlog tovrstnega načina prihoda v šolo - zbirno

- Najvarnejši način
- Najbolj ekonomična ali najcenejša varianta
- Ni organiziranega javnega ali šolskega prevoza
- Kratka razdalja do šole
- Velika oddaljenost od šole
- Zaradi osebne varnosti učenca
- Zaradi neustreznih površin za pešce

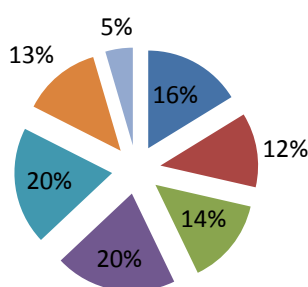


Diagram 2b: Razlog za izbiro načina prihajanja v šolo

V tretjem vprašanju so učenci označevali prometno problematiko, s katero se srečujejo v cestnem prometu na poti v šolo. Lahko so se odločili za več podanih odgovorov. Največ (22%) jih je izpostavilo problematiko visokih hitrosti na območjih šolskih poti. Povezano s tem so izpostavili tudi gostoto prometa (12%). Prav gotovo je označitev problematike hitrosti in gostote prometa na eni strani, bila logična posledica njihovih ugotovitev na drugi strani glede ne ustreznih površin za pešce (14%) in kolesarje (17%), nevarnih prečkanj (10%) ter slabe osvetljenosti (10%). Ob podrobnejših pregledih anketnih vprašalnikov namreč ugotovimo, da so odgovori v skupini hitrost in gostota prometa podani sočasno z enim ali več odgovorov v ostalih skupinah, ki predstavljajo ne ustrezno urejenost posamezne točke ali celotne relacije na njihovi poti.

Rezultati odgovorov na izpostavljeno vprašanje so prikazani tudi po vzgojno izobraževanih obdobjih (sumarno v tabeli) in tudi prikaza z grafikoni.

<b><i>Učenec označi prometno problematiko v cestnem prometu, s katero se srečuje na poti v šolo. (možnih več odgovorov)</i></b>	<b>2. in 3. razred</b>	<b>4., 5. in 6. razred</b>	<b>7. in 8. razred</b>	<b>SKUPAJ</b>
<i>Ni ustreznih površin za pešce (neurejene bankine, pločniki, prehodi, avtobusna postajališča)</i>	10	14	5	<b>29</b>
<i>Slaba osvetljenost (ni javne razsvetljave oz. je le ta pomanjkljiva)</i>	7	8	5	<b>20</b>

Slaba preglednost v prometu (zaradi neurejene vegetacije, prometne opreme, fizičnih ovir)	3	6	1	10
Nevarna prečkanja cest (ni urejenih prehodov, podhodov, nadhodov)	7	11	2	20
Slabo osvetljeni, zavarovani prehodi za pešce	5	2	0	7
Neurejena prometna signalizacija in prometna oprema na šolskih poteh	0	4	0	4
Visoke hitrosti vozil na območjih šolskih poti	12	23	9	44
Gost promet na območjih šolskih poti	7	13	4	24
Do šolskega prevoza se sprehodim po neustreznih površinah za pešce	4	4	1	9
Ni ustreznih površin za kolesarje (neurejene kolesarske steze, signalizacija, kolesarnice)	8	19	6	33

Tabela 3: Problematika, s katero se srečujejo učenci na šolski poti

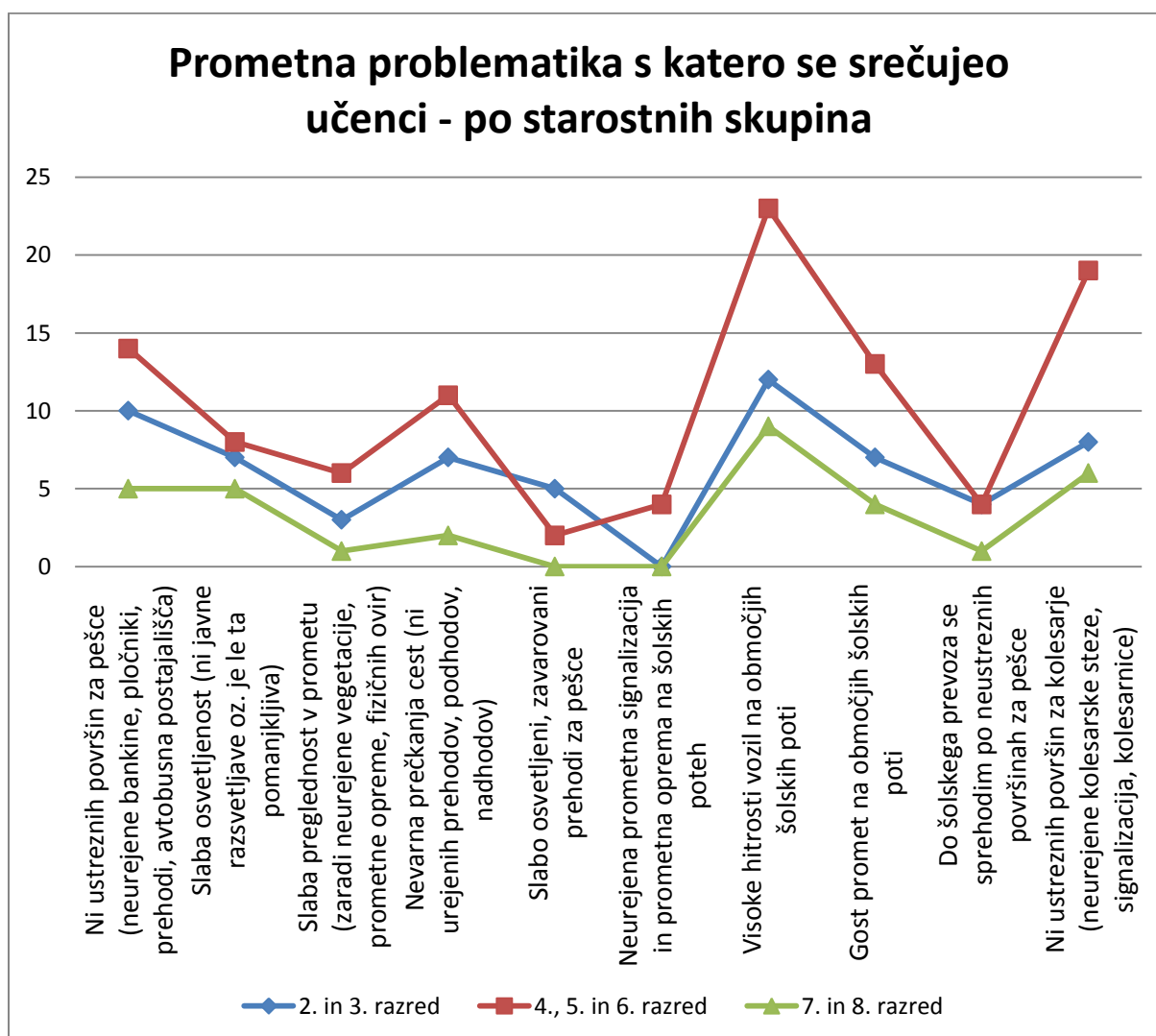


Diagram 3a: Problematika, s katero se srečujejo učenci na šolski poti

## Prometna problematika s katero se srečujejo učenci - zbirno

- Ni ustreznih površin za pešce (neurejene bankine, pločniki, prehodi, avtobusna postajališča)
- Slaba osvetljenost (ni javne razsvetljave oz. je le ta pomanjkljiva)
- Slaba preglednost v prometu (zaradi neurejene vegetacije, prometne opreme, fizičnih ovir)
- Nevarna prečkanja cest (ni urejenih prehodov, podhodov, nadhodov)
- Slabo osvetljeni, zavarovani prehodi za pešce
- Neurejena prometna signalizacija in prometna oprema na šolskih poteh
- Visoke hitrosti vozil na območjih šolskih poti
- Gost promet na območjih šolskih poti
- Do šolskega prevoza se sprehodim po neustreznih površinah za pešce
- Ni ustreznih površin za kolesarje (neurejene kolesarske steze, signalizacija, kolesarnice)

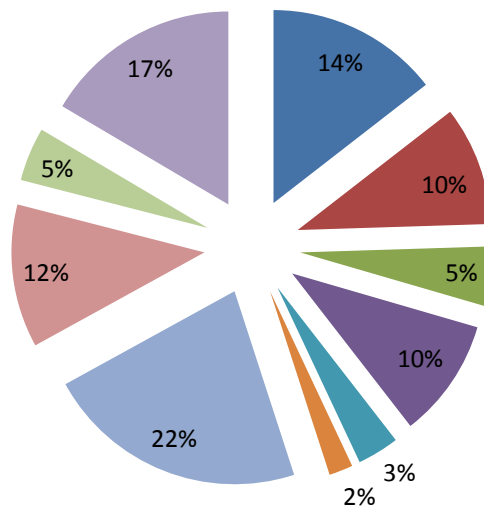


Diagram 3b: Problematika, s katero se srečujejo učenci na šolski poti

V četrtem vprašanju so učenci odgovarjali, na kakšen način bi sami želeli prihajati v šolo. Odgovorili so 103. učenci. Največ (36%) bi si jih želelo prihajati z javnim prevozom, 32% s kolesom, 16% peš in le 16% si želi, da bi jih vozili starši. Rezultati so predstavljeni tudi grafično in v tabeli.

Odgovor na četrto vprašanje je potrebno obravnavati v povezavi s prvim vprašanjem. Ugotovitve kažejo na to, da si učenci v polo žalijo prihajati sami bodisi z javnim prevozom ali

s kolesom. Le redki si želijo, da bi jih v šolo ali iz nje vozili starši. Iz tega lahko razberemo njihovo željo po medsebojnem druženju.

<b>Učenec odgovori, na kakšen način bi najraje prihajal v šolo? (označi oz. navede se samo en odgovor).</b>	<b>2. in 3. razred</b>	<b>4., 5. in 6. razred</b>	<b>7. in 8. razred</b>	<b>SKUPAJ</b>
Peš	7	7	3	17
S kolesom	2	21	10	33
S šolskim ali javnim prevozom (avtobus, kombi, ...)	10	18	9	37
S prevozom staršev	7	5	4	16
<b>SKUPAJ VSE</b>	<b>26</b>	<b>51</b>	<b>26</b>	<b>103</b>

Tabela 4: Na kakšen način si učenci želijo prihajati v šolo

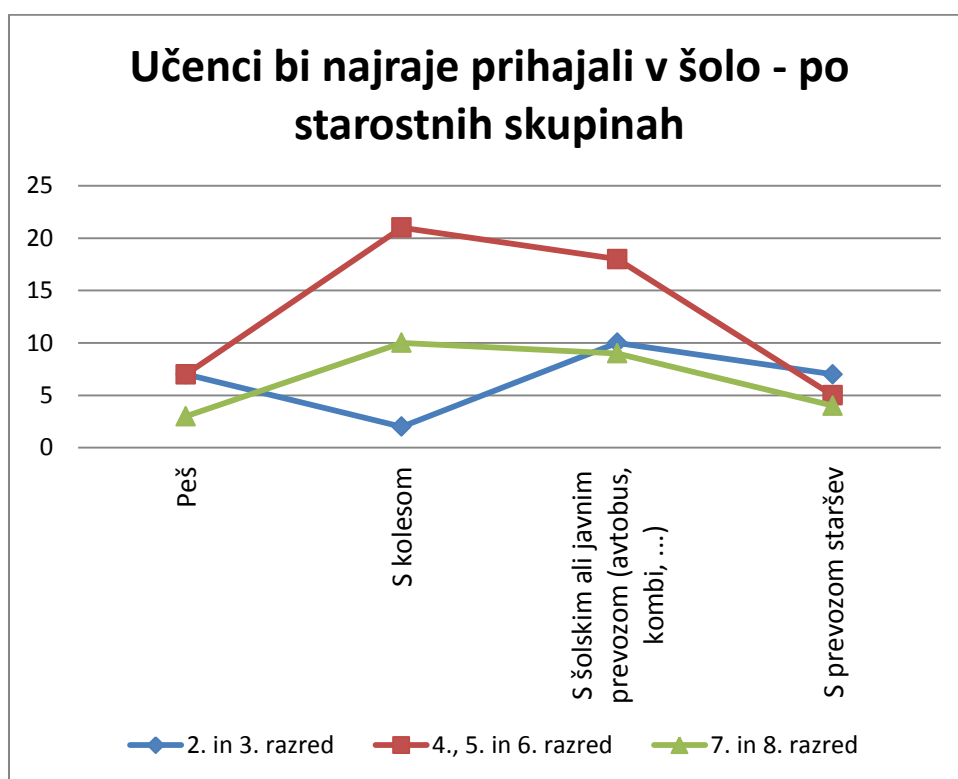


Diagram 4a: Na kakšen način si učenci želijo prihajati v šolo



## Učenci bi najraje prihajali v šolo - zbirno

- Peš
- S kolesom
- S šolskim ali javnim prevozom (avtobus, kombi, ...)
- S prevozom staršev

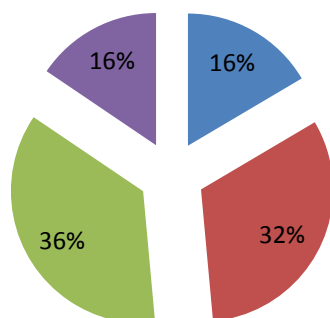


Diagram 4b: Na kakšen način si učenci želijo prihajati v šolo

V anketnem vprašalniku so učenci odgovarjali na vprašanje o konkretnih mestih na šolski poti, kjer se počutijo najmanj varno in so bili hkrati pozvani, da predlagajo ukrepe za izboljšanje prometne varnosti.

Ob tem so učenci izpostavili naslednje lokacije:

- Poti brez pločnikov;
- Dvorišče pred šolo;
- Avtobusno postajališče v Strejaci s prečkanji ceste;
- Prehod za pešce med trgovino Mercator in Kmetijsko zadrugo;
- Prehod za pešce na cesti Dornava – Moškanjci, pri odcepu za Mezgovce oz. t.i. malo cesto;
- Odsek v Mezgovcih proti kapeli;
- Prehod za pešce pri občinski stavbi;
- Pot oz Mezgovcev nevarna za kolesarje;
- Pas za pešce v okolici šole;
- Prečkanje regionalne ceste na Polenšaku do avtobusnega postajališča;
- Križišče pri mesariji Valenko v Dornavi;
- Obračanje avtobusa v Bratislavcih in pot do avtobusnega postajališča ob regionalni cesti;
- Pot med naseljem Slomi in avtobusnim postajališčem v Strejaci;
- Križišče pri glasbeni šoli v Dornavi, kjer ograja ovira preglednost;
- Krožišče pri cerkvi, kjer ni površin za pešce;
- Prečkanja ceste pri krožišču v Dornavi, pri gasilskem domu;

- Del ceste pri avtobusni postaji na regionalni cesti v Dornavi, ker manjka del pločnika do poti proti naselju ob gradu.
- Križišče proti Žamencem, na regionalni cesti;
- Zaparkiran pločnik pred trgovino Mercator;
- Pot ob cesti Borovci – Dornava
- Pot med naseljem Pacinje in Dornava;

Najpogosteje izpostavljene lokacije so bile naslednje:

- Prehod za pešce na cesti Dornava – Moškanjci, pri odcepu za Mezgovce oz. t.i. malo cesto;
- Prehod za pešce na regionalni cesti, za krožiščem, pri gostilni »Mark«;
- Prehod za pešce med trgovino in zadrugo;
- Prehod za pešce pri občinski zgradbi;
- Prečkanje ceste pri avtobusnem postajališču v Strejaci;
- Šolsko dvorišče.

Predloge za izboljšanje so podali redki učenci, ti pa so izpostavili izgradnjo površin za pešce - pločnikov.

V anketi so komentarje glede prometne varnosti v šolskem okolišu podajali tudi starši. Ob tem so podali oceno, izpostavili nevarna mesta na šolskih poteh in predlagali izvedbo ukrepov. Tako kot pred njimi učenci, so tudi starši pogosto izrazili zaskrbljenost nad varnostjo zaradi pomanjkljive infrastrukture za pešce in kolesarje ter nevarnih prečkanj na posameznih prehodih za pešce. Praviloma so starši izpostavili enaka kritična mesta prečkanj in kritične odseke, kot učenci, kakor tudi problematiko hitrosti na cestah izven naselij in na t.i. mali cesti v Dornavi.

## **POVZETEK:**

Pri celovitem pregledu izpolnjenih anketnih vprašalnikov se ugotavlja sledeče:

Skoraj polovica anketiranih otrok v šolo prihaja s prevozom s starši, dobra četrtina z avtobusom, slaba četrtina peš, manj kot 10% pa s kolesom. Razlogi za takšno prihajanje so najpogosteje v kratki ali veliki oddaljenosti od šole in zato, ker tak način ocenjujejo kot najvarnejši. Najpogostejše nevarnosti, s katero se anketirani učenci srečujejo na šolskih poteh so hitrost vožnje vozil ter gostota prometa, kakor tudi neustrezne površine za pešce in kolesarje ter nevarna prečkanja cest.

Anketirani učenci so odgovorili, da bi najraje v šolo prihajali z javnim potniškim prometom (36%) in s kolesom (32%). Le 16% vprašanih si želi, da bi jih v šolo vozili starši.

Med nevarna ali manj varna mesta na šolskih poteh so anketirani učenci izpostavili:

- Prehod za pešce na cesti Dornava – Moškanjci, pri odcepu za naselje Mezgovci;
- Prehod za pešce pri krožišču v Dornavi, pri gostilni »Mark«;
- Prehod za pešce med trgovino Mercator in Kmetijsko zadrugo v Dornavi (na priključku stranske smeri na glavno).

Pri pregledu vzrokov za izpostavljenost navedenih prehajanj so učenci in njihovi starši navedli naslednje:

- d) Prehod za pešce na lokalni cesti Dornava – Moškanjci, v bližini odcepa za naselje Mezgovci ob Pesnici je umeščen za ovinkom, hitrosti vožnje vozil na navedenem odseku pa je visoka.
- e) Prehod za pešce pri gostilni »Mark« je izpostavljen zaradi visoke izstopne hitrosti vožnje vozil, ki na prehod za pešce zapeljejo iz krožišča, predvsem tistih vozil, ki pripeljejo iz smeri naselja Polenšak.
- f) Prehod za pešce na stranski smeri, med trgovino Mercator in Kmetijsko zadrugo je nevaren zaradi izsiljevanja pešcev s strani voznikov vozil, ki na stransko smer zapeljejo z glavne, torej z regionalne ceste Savci – Ptuj.

**Kot kritično točko so učenci izpostavili dvorišče pri šoli, zaradi gostote prometa in manevriranja vozil, s katerimi starši pripeljejo učence v šolo.**

Anketirani so poleg apela po ureditvi površin za pešce in kolesarje predlagali tudi naslednje ukrepe:

- Označitev šolskih poti in prehodov s prometno signalizacijo, ki bo voznike opozarjala na šolski prehod ali šolsko pot;
- Ustrezna ureditev dodatnih prehodov za pešce;
- Preureditev ali dodatna označitev obstoječih prehodov za pešce;
- Postavitev preventivnih radarskih tabel s prikazom hitrosti vožnje vozil.