

OSNOVNA ŠOLA
BRATOV LETONJA ŠMARTNO OB PAKI
Šmartno ob Paki 117, 3327 Šmartno ob Paki

MLADI RAZISKOVALCI ZA RAZVOJ ŠALEŠKE DOLINE

RAZISKOVALNA NALOGA

KAKO VARNA JE MOJA POT?

Tematsko področje: VARNOST V CESTNEM PROMETU

Avtor:
Janja Zabukovnik, 9. razred

Mentor:
Boštjan Ketiš, prof. fiz. in mat.

Velenje, 2012

I

Raziskovalna naloga je bila opravljena na Osnovni šoli bratov Letonja Šmartno ob Paki, Šmartno ob Paki.

Mentor: Boštjan Ketiš, prof. fizike in matematike

Datum predavitve:

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

II

ŠD	Osnovna šola bratov Letonja Šmartno ob Paki, 2011/2012
KG	Cestna varnost/osnovna šola/anketa
AV	ZABUKOVNIK, Janja
SA	KETIŠ, Boštjan
KZ	3327, Šmartno ob Paki, SLO, Šmartno ob Paki 117
ZA	Osnovna šola bratov Letonja Šmartno ob Paki
LI	2011
IN	KAKO VARNA JE MOJA POT?
TD	Raziskovalna naloga
OP	V, 24 strani, 13 grafov, 11 referenc, 1 priloga
IJ	SI
JI	sl/en
AI	<p>Ozadje: V današnjem svetu je varnost v cestnem prometu zelo pomembna, saj se s prometom srečujemo vsak dan. Zato je pomembno, da poznamo in upoštevamo pravila cestnega prometa. In ravno zaradi je še kako bistveno, da so poti v cestnem prometu varne.</p>

Namen: Z raziskovalno nalogo sem želela ugotoviti, kakšno je mnenje učencev glede varnosti njihove poti v šolo. Prav tako sem želeli ugotoviti, na kakšen način učenci Osnovne šole bratov Letonja prihajajo in odhajajo iz šole, koliko učencev uporablja pločnike in koliko učencev se pri uporabi različnih načinov transporta ustrezno zavaruje.

Metode: Izvedla sem presečno raziskavo na vzorcu 189 učencev od 5. do 9. razreda Osnovne šole Šmartno ob Paki. Podatke sem zbirala s pomočjo vprašalnika, ki sem ga sama sestavila in pred uporabo testirali na vzorcu petih učencev. Dobljene podatke sem vnesla v Excelovo tabelo in jih analizirala.

Rezultat: Izpolnjenih vprašalnikov je bilo 189 (100 %). Večina (47 %) učencev je bila mnenja, da njihova pot v šolo ni varna. Največ anketirancev (40 %) prihaja v šolo s šolskim avtobusom, še več (45 %) pa jih na ta način odhaja domov. Učenci, ki prihajajo v šolo peš, v 89 % poskrbijo za varno prečkanje ceste. 74 % anketirancev je povedalo, da pri vožnji v avtomobilu uporablja varnostni pas. Večina učencev (62 %), ki prihaja v šolo peš, je povedala, da ne uporabljajo pločnika.

Zaključek: Raziskava je pokazala, da učenci pri prihajanju in odhajanju iz šole ne upoštevajo vedno varnostnih ukrepov. Učence bi bilo potrebno o varni uporabi različnih načinov prihajanja in odhajanja iz šole dodatno podučiti.

KEY WORDS DOCUMENTATION

III

- ND Osnovna šola bratov Letonja Šmartno ob Paki, 2010/2011
CX Safety traffic/primary school/survey
AU ZABUKOVNIK, Janja
AA KETIŠ, Boštjan
PP 3327, Šmartno ob Paki, SLO, Šmartno ob Paki 117
PB Osnovna šola bratov Letonja Šmartno ob Paki
PY 2012
TI HOW SAFE IS MY WAY?
DT Research work
NO V, 24 pages, 13 graphs, 11 references, 1 appendix
LA Sl
AL sl/en
AB Background: Nowadays, safety in traffic is very important as we are involved in traffic everyday. In light of that fact is also very important that we know and respect traffic rules. So it is mandatory that traffic is safe.
Purpose: The aim of this study was to find out the opinion of students about safety of their routes to school. The aim was also to find out how the students of elementary school Šmartno ob Paki arrive to school, and how they leave school after classes, how many of them use sidewalk, and how many of them use transport adequately insured.
Methods: I did a cross-sectional survey in a sample of 189 students from 5th to 9th grade of elementary school Šmartno ob Paki. I collected the data by the questionnaire that has been piloted on a sample of five students. The results were analysed with Excel computer program.
Result: The final sample included 198 (100%) questionnaires. Most of the respondents (47%) thought that their way to school was not safe. Most of the respondents (40%) took a bus to school, and even more (45%) took it to go back home. The respondents who walk to school, practice a safe way to cross the road in 89%. 74% of the respondents used a safety belt when they are travelling by car. Most of the students (62%) which walk to school said that they do not use a sidewalk.
Conclusion: The result of this study show that the students do not always consider a safety precaution when they come to school and when they leave the school. The student should be additionally educated to take safety measures so they can come to school using the safest route.

KAZALO	IV
KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA	II
KEY WORD DOCUMENTATION	III
KAZALO	IV
KAZALO GRAFOV, SLIK IN PRILOG	VI
1 UVOD.....	1
1.1 Zakaj raziskovalna naloga?.....	1
1.2 Cilji raziskave	1
1.3 Hipoteze	1
2 PREGLED LITERATURE	1
2.1 Osnovni pojmi.....	1
2.2 Kaj je varna pot?	3
2.3 Pešpoti.....	3
2.4 Kolesarske poti	5
Prevoz z avtomobilom	8
2.6 Prevoz z avtobusom	9
2.7 Varne šolske poti	11
3 MATERIALI IN METODE	13
3.1 Opis dela	13
3.2 Metode dela.....	13
4 REZULTATI.....	14
5 RAZPRAVA	21
6 ZAKLJUČEK.....	22
7 POVZETEK	23
8 ZAHVALA.....	23
9 VIRI IN LITERATURA	24
10 PRILOGA.....	25

KAZALO GRAFOV, SLIK IN PRILOG

V

Graf 1: Delež učencev po razredih.	14
Graf 2: Naselja, iz katerih prihajajo učenci.	14
Graf 3: Načini prihajanja učencev v šolo.	15
Graf 4: Načini odhajanja učencev iz šole.	15
Graf 5: Uporabljanje pločnika.	16
Graf 6: Poznavanje varne pešpoti do šole.	16
Graf 7: Delež učencev, ki menijo, da je vožnja s kolesom v šolo varna.	17
Graf 8: Ukrepi za varnejšo pot do šole.	17
Graf 9: Mnenje anketirancev glede poznavanja najbolj varne poti do šole.....	18
Graf 10: Uporaba kolesarske čelade za učence, ki uporabljajo kolo.	19
Graf 11: Delež učencev, ki menijo, da imajo varno opremljeno kolo.....	19
Graf 12: Delež učencev, ki varno prečkajo cesto.	20
Graf 13: Uporaba varnostnega pasu.	20
Priloga 1: Anketni vprašalnik.	25

1 UVOD

1.1 Zakaj raziskovalna naloga?

Za raziskovalno nalogo sem se odločila predvsem zaradi tega, ker rada raziskujem in rešujem razne primere. S to raziskovalno nalogo pa bi rada vsem pokazala, kaj lahko glede varnih poti sami spremenimo in za kaj bi naj poskrbela lokalna skupnost, da bi vodilo k varnejšim potem do šole. Vsem šolarjem, ki hodijo na Osnovno šolo bratov Letonja, bi rada omogočila, da bi bila njihova pot do šole čim varnejša.

1.2 Cilji raziskave

1. Ugotoviti, na kakšne različne načine učenci prihajajo v šolo in iz nje odhajajo.
2. Ugotoviti, kako varne so po mnenju učencev njihove poti v šolo.
3. Ugotoviti, kakšne preventivne ukrepe učenci uporabljajo pri uporabi različnih načinov transporta.

1.3 Hipoteze

1. Večina otrok ne uporablja primernih preventivnih ukrepov na poti do šole in nazaj.
2. Večina anketirancev meni, da njihova pot do šole ni varna.
3. Najbolj pogosta načina prihodov šolo in nazaj domov sta z avtobusom in peš.

2 PREGLED LITERATURE

Učenci imajo na voljo več različnih načinov prihajanja v šolo in odhajanja iz nje: šolski avtobus, pešačenje, kolo in avtomobil (pripeljejo jih starši ali druga odrasla oseba).

2.1 Osnovni pojmi

Robnik je gradbena obroba prometne površine, ki je namenjena ojačitvi roba kot tudi optičnemu/ali mehničnemu vodenju prometa. Izdelan je iz cementnega betona ali naravnega kamna in je element za omejitev roba vozišča ali druge prometne površine. (1)

Cesta je prometna pot, ki poteka po utrjeni osnovi, razen tirov ali letalskih pist, ki so odprte za javni promet, večinoma za motorna cestna vozila z lastnimi kolesi. Sem spadajo tudi mostovi, predori, podporne strukture, priključki, križišča in prehodi. Vključene so tudi ceste, na katerih se plačuje cestnina. Sem pa ne spadajo pripadajoče kolesarske steze. (2)

Naselje je del zemeljske površine, naseljen tako, da tvori zaključeno celoto. (1)

Kolesarski pas poteka na vozišču oz. voznem pasu in je označen s polno ali prekinjeno črto. Gre za ukrep, kjer so kolesarji še vedno ločeni od ostalega prometa z razmejitveno črto, vendar prav tako del prometnega toka ceste. (3)

Pas za pešce je označen vzdolžni del vozišča, ki je namenjen hoji pešcev. (2)

Pri prehodu za pešce se mora voznik približevati s potrebno previdnostjo in takšno hitrostjo, da lahko vozilo ustavi, če bi z vožnjo preko prehoda ogrožal pešce. Na prehodu za pešce, na katerem promet ni urejen s svetlobnimi prometnimi znaki ali ga ne ureja

policist, morajo vozniki in drugi udeleženci cestnega prometa omogočiti pešcem varno prečkanje vozišča, ki so na prehodu ali stopajo nanj. Če je označba prehoda za pešce na kolesarski stezi ali drugi prometni površini, veljajo ista pravila. (4)

Nezavarovan je prehod ceste čez železniško progo, ki je brez zapornic, polzapornic ali svetlobnih prometnih znakov, ki napovedujejo prihod vlaka. Ko se udeleženec cestnega prometa bliža nezavarovanem prehodu, se mora ustaviti pred prehodom in pustiti vlak mimo. Progo smejo udeleženci v cestnem prometu prečkati šele, ko se prepričajo, da po tiru ne prihaja vlak. (4)

Pešec je oseba, udeležena v cestnem prometu, ki po cesti hodi, pri tem pa lahko vleče ali potiska vozilo, se premika z invalidskim vozičkom s hitrostjo pešca ali tak voziček potiska in oseba, ki uporablja za gibanje drugo prevozno sredstvo, ki po zakonu ni vozilo. (4)

Enosledno vozilo je vozilo, katerega sled ni širša kot 50 cm. (4)

Bankina je utrjeni pas ob cesti, nasipu ali obrežju. (1)

Vozilo je vsako prevozno sredstvo, namenjeno vožnji po cesti, razen posebnih prevoznih sredstev, med katere spadajo otroška prevozna sredstva, bolniški vozički ter športni pripomočki in naprave, ki omogočajo gibanje hitreje od hoje pešca. (4)

Motorno kolo je dvokolesno cestno motorno kolo s prikolico ali brez nje, vključno z motornimi skuterji ali trikolesno cestno motorno vozilo, ki nenaloženo ne presega teže 400 kg. Sem spadajo vsa taka vozila s prostornino cilindra 50 cm³ ali več kakor tudi vozila s prostornino do 50 cm³, in ne spadajo med kolesa z motorjem. (2)

Kolo z motorjem je cestno vozilo z dvema ali tremi kolesi in motorjem s prostornino cilindra do 50 cm³, in največjo dovoljeno hitrostjo v skladu z nacionalnimi predpisi. (2)

Osebni avto je cestno motorno vozilo z navadno štirimi kolesi in je namenjeno za prevoz potnikov, z največ 9 sedeži (vključno z voznikovim). Izraz "osebni avto" tako zajema mikro avtomobile (za katere ni potrebno dovoljenje za vožnjo), taksije in najete osebne avtomobile, če imajo manj kot 10 sedežev. Ta kategorija lahko vključuje tudi majhne dostavne tovornjake. (2)

Avtobus je potniško cestno motorno vozilo z več kot 9 sedeži (vključno z voznikovim). Upoštevani so tudi minibusi z več kot 9 sedeži (vključno z voznikovim). (2)

Cestišče je ploskev, površina ceste, namenjena zlasti za vozila. Tri najbolj pogosta cestišča pa so; asfaltno, kockano in makadamsko cestišče. (1) Je del ceste, ki je namenjen za gibanje cestnih motornih vozil. Deli ceste, ki tvorijo bankine za spodnje ali zgornje plasti površine ceste, niso del cestišča; prav tako niso del cestišča deli, ki so namenjeni za promet cestnih vozil, ki nimajo svoje pogonske sile; predeli za parkiranje niso del cestišča, tudi če se v primeru nevarnosti občasno uporabljajo za prehod motornih vozil. Širina cestišča se meri pravokotno na os ceste. (2)

Pločnik je pešpot vzporedna s cesto. Izraz se običajno nanaša na površino, ki je (horizontalno in vertikalno) ločena od cestišča in tlakovana. Pločniki se z naklonom prilagajajo cestišču. Tlakovane površine so lahko namenjene tudi kombiniranemu peš in motornemu prometu (npr. v predmestjih ali na podeželju). Če so take površine javne in povezujejo soseske, bivalna naselja, šole, družbene in komercialne centre, morajo biti dostopne vsem.

Druge javne peš površine so vzporedne vodnim ali tlakovanim koridorjem. Pešci uporabljajo tudi bankine. Če so namenjene osnovnemu transportu (ne le npr. rekreaciji), jih opredeljujemo za osnovno transportno površino.

2.2 Kaj je varna pot?

Cilji projekta Varna pot, ki ga izvaja policija z lokalnimi partnerji, so:

- zagotoviti varnost otrok v prometu,
- zagotovi partnersko sodelovanje z drugimi institucijami,
- aktivno vključiti otroke v učenje o prometni varnosti,
- ustvariti pozitivno podobo policistov med otroki.

Pred začetkom šolskega leta policisti pregledajo cestnoprometno signalizacijo v okolici šol in o ugotovitvah obvestijo vzdrževalce cest. Policisti vodstva šol opozarjajo na dolžnost varovanja otrok na šolski poti, skupaj z vodstvom posamezne šole pa pripravijo načrte varnih poti v šolo in predlagajo morebitne spremembe prometne ureditve. Da bi zagotovili čim višjo raven prometne varnosti naših najmlajših, šolam predstavijo tudi možnosti sodelovanja z drugimi institucijami pri varovanju otrok (AMD, ZŠAM, SPV). Policisti pridobijo tudi informacije o vsakodnevnih organiziranih prevozih otrok v šolo in iz šole.

V okolici šol policisti v prvih šolskih dneh izvajajo poostren nadzor prometa, še posebej med prihodom učencev v šolo in odhodom domov. Preverjajo varno hojo otrok in prečkanje ceste, opremljenost prvošolčkov z rumenimi ruticami in odsevnimi telesi za večjo varnost ob zmanjšani vidljivosti, brezhibnost koles, koles s pomožnim motorjem in koles z motorjem. Redno preverjajo tudi pravilno uporabo varnostne čelade. Policisti v začetku šolskega leta tudi poostreno nadzirajo tehnično brezhibnost ter uporabo varnostnih pasov in dodatne opreme za privezovanje otrok v vozilih, s katerimi starši vozijo otroke v šolo. (5)

Ob začetku šolskega leta policisti za starše prvošolčkov pripravljajo tudi predavanja o prometni varnosti. Učencem predavajo o prometni vzgoji in jih spremljajo po šolskih poteh, jim svetujejo in jih učijo o pravilni udeležbi v prometu, ob tem pa opozarjajo na potencialne nevarnosti.

Tudi sicer policisti med šolskim letom preverjajo brezhibnost avtobusov za prevoz otrok na izlete ter kontrolirajo njihove voznike. Precej pozornosti posvetijo tudi nadziranju organiziranih šolskih prevozov otrok in prevozov otrok, ki jih opravljajo njihovi starši. (5)

2.3 Pešpoti

Pešci **kot udeleženci** v cestnem prometu spadajo med najbolj ogrožene prometne udeležence. Pogosto so žrtve nesreč zaradi neustreznega ravnanja voznikov motornih vozil (voznja z neprilagojeno hitrostjo, voznja pod vplivom alkohola, voznja preblizu desnemu robu vozišča, neočiščena ali zarošena stekla na vozilu ipd.).

Zanemariti pa ne smemo niti nesreč, ki se zgodijo zaradi napak ali neustreznega ravnanja pešcev. Zlasti starejši so pogosto žrtve prometnih nesreč zaradi kršitev predpisov ali napak, ki jih storijo sami.

Tudi otroci se pojavljajo v prometu kot pešci, zato je zelo pomembno, da jih odrasli spremljajo v prometu toliko časa, dokler niso povsem zanesljivi v svojem ravnanju, ne

glede na starost otroka. Ko začne otrok hoditi, je najvarneje, da mu na prometnih ulicah nadenemo varnostne naramnice za hojo. Starejšega predšolskega otroka vedno držimo za roko in hodimo po sredini pločnika. Če le-tega ni, hodimo po levi strani ceste, da lahko opazujemo nasproti vozeča vozila. Čim prej jih začnimo učiti varne hoje v prometu in tehnike pravilnega prečkanja ceste. Spodbujajmo jih, da v temi in ob slabi vidljivosti nosijo kresničko ali odsevni trak in jih oblačimo v svetla oblačila. Učenci 1. in 2. razreda osnovne šole morajo na poti v šolo in iz nje nositi poleg odsevnika tudi rumeno rutico okoli vratu. (13)

Nasveti za varnejšo udeležbo pešcev v prometu

Pešci morajo uporabljati prometne površine, namenjene hoji pešcev. Če na vozišču ali ob njem ni pasu za pešce, pešpoti ali pločnika, je pa kolesarska pot ali steza, smejo hoditi pešci po kolesarski poti ali stezi, vendar tako, da ne ovirajo kolesarjev in voznikov koles s pomožnim motorjem.

Pešec ne sme hoditi po vozišču ali se zadrževati na njem, prav tako ne sme nanj nenadoma stopiti.

Ne glede na prejšnji odstavek smejo hoditi pešci po vozišču tam, kjer ni pločnika, pešpoti ali kolesarske steze. (4) Pešci morajo hoditi ob levem robu vozišča v smeri hoje. Izjemoma lahko pešci hodijo po desni strani vozišča v smeri hoje, kjer je to zanje varneje (nepregledni ovinek, ovira na vozišču ipd.).

Pešec, ki potiska enosledno vozilo, ročni voziček ali drugo prevozno sredstvo, in organizirana skupina pešcev, mora hoditi ob desnem robu vozišča v smeri hoje. Pešec, ki potiska ob sebi enosledno vozilo, ga mora voditi na svoji levi strani. Določba velja tudi za osebo, ki se vozi v invalidskem vozičku.

Pešec mora prečkati vozišče na prehodu za pešce, če je ta oddaljen od njega manj kot 100 metrov. Pešec ne sme prečkati vozišča zunaj prehoda za pešce, če sta smerni vozišči fizično ločeni ali ju loči neprekinjena ločilna črta.

Pešec mora prečkati vozišče brez ustavljanja in po najkrajši poti. Preden stopi na vozišče, se mora prepričati, če to lahko varno stori.

Pešec, ki vleče ali potiska po vozišču ročni voziček ali se vozi po vozišču v invalidskem vozičku, mora imeti ponoči in ob zmanjšani vidljivosti na vozičku prižgano najmanj eno svetilko, ki oddaja belo svetlobo, pritrjeno na levi strani, ki mora biti vidna od spredaj in zadaj. Svetloba svetilke ne sme slepiti drugih udeležencev v cestnem prometu.

Pešec, ki ponoči hodi zunaj naselja ali v neosvetljenem naselju, kjer ni pločnika ali pešpoti, po vozišču ali tik ob njem, mora nositi na vidnem mestu na strani, ki je obrnjena proti vozišču, svetilko, ki oddaja belo svetlobo, ki je vidna s sprednje in zadnje strani, ali odsevnik.

Organizirana skupina pešcev, ki hodi ponoči zunaj naselja ali v neosvetljenem naselju po vozišču, mora uporabljati na začetku in na koncu skupine najmanj po eno svetilko, ki oddaja belo svetlobo. Svetilke morajo biti nameščene tako, da jih lahko drugi udeleženci v cestnem prometu pravočasno opazijo. (4, 7)

Nasveti za voznike

Vozniki morajo upoštevati, da so na cestah tudi pešci, odstopiti jim je potrebno prednost. Hitrost je potrebno prilagoditi razmeram in dosledno upoštevati omejitve. Na območjih, kjer se običajno zadržujejo pešci (pred šolami, v naseljih), je potrebno voziti še posebej previdno. Izven naselij je potrebno voziti po sredini voznega pasu, da se tako zmanjša možnost trka s pešcem, ki hodi ob vozišču. (4,7)

2.4 Kolesarske poti

Ko se odpravljamo na svoje kolo, je dobro imeti v mislih nekaj povsem preprostih pravil za varno vožnjo. S tem bomo sebi in ostalim prihranili morebitne nevšečnosti.

Tehnična brezhibnost kolesa

Osnovni pogoj za varno udeležbo v cestnem prometu je brezhibno opremljeno kolo. Če se odločimo za nošnjo čelade, jo nosimo pravilno. Upoštevajoč razmere je smiselna tudi raba dodatne opreme, kot so odsevne luči in zvonec. Zračna tlačilka in mini paket za popravila nam omogočita, da si na poti pomagamo sami.

1. Obvladovanje veččin vožnje

Kolesar mora pred vključitvijo v promet znati dovolj dobro kolesariti. To pomeni sposobnost obvladovanja ravnotežja, spreminjanja smeri, speljevanja in ustavljanja. Hitrost vožnje je potrebno prilagajati razmeram v prometu.

2. Vidnost in predvidljivost v prometu

Pomembno je, da je kolesar v prometu viden in da drugim udeležencem jasno ter nedvoumno naznanja svoje namene. Obenem mora kolesar pozorno spremljati okolico in predvidevati ravnanja drugih udeležencev. Dobro je, da so oblačila kolesarja kontrastna glede na okolje. V temi in ob zmanjšani vidljivosti je smiselno kolo in oblačila opremiti z lučmi ter odsevniki.

Upoštevanje prometnih pravil

Prometna pravila veljajo tudi za kolesarje. Ustavljati se je potrebno pred znaki stop in rdečimi lučmi na semaforjih ter upoštevati pravilo prednostne ceste. Po enosmernih cestah se ne sme voziti v nasprotno smer, razen če ni to izrecno predvideno. (5, 7)

Kolo je eno najbolj priljubljenih prevoznih sredstev. Za otroke je tudi igralo, odrasli pa ga čedalje pogosteje uporabljajo ne le za prevoz, temveč tudi za rekreacijo. Vendar pa moramo pri kolesarjenju dobro poskrbeti za svojo varnost, saj so kolesarji poleg pešcev najbolj ogrožena in izpostavljena skupina prometnih udeležencev.

S kolesarjenjem kot zelo enostavnim in ekološkim načinom gibanja in prevoza prispevamo k čistejšemu okolju, spomladi in poleti oz. v toplejših mesecih pa je to tudi ena najprijetnejših športnih aktivnosti na svežem zraku, s katero skrbimo za ohranjanje svojih telesnih sposobnosti. Prispeva namreč k večji vzdržljivosti, koristi srcu in ožilju, obenem povečuje moč. Kolesarjenje je skratka zdravo, aktivno in prijetno, a naj bo tudi varno.

Vozniki koles so v najhujših prometnih nesrečah v več kot polovici primerov povzročitelji nesreče. Kolesarji najpogosteje povzročijo prometne nesreče zaradi:

- nepravilne strani in smeri vožnje (vozijo preblizu roba vozišča ali celo po nasprotni polovici), kar je pogosto povezano tudi z vožnjo pod vplivom alkohola,
- vožnje pod vplivom alkohola,
- neupoštevanja pravil o prednosti (največkrat na križiščih, saj pozabljajo, da tamkajšnji "stop" znak ali znak "križišče s prednostno cesto" velja tudi zanje, in ne le za voznike motornih vozil,
- pogostokrat pa tudi hitrosti ne prilagodijo stanju in lastnostim ceste, še posebej na posameznih odsekih cest z večjim naklonom.

Kolesarji so tudi žrtve drugih udeležencev v cestnem prometu, največkrat prehitrih voznikov in tistih, ki vozijo pod vplivom alkohola. Pogosto pa njihovo vožnjo ovirajo nepravilno parkirana vozila.

Dejstvo je, da so kolesarji manj varni kot drugi udeleženci v cestnem prometu. Predvsem so slabše vidni, njihova vidnost pa je obratno sorazmerna s hitrostjo vožnje: hitrejši so, slabše so opazni. Zato je potrebno, da kolesarji vozijo previdno in še posebej skrbijo za lastno varnost, pri čemer naj upoštevajo pravila in nasvete, ki sledijo.

Pravila in nasveti za kolesarje

- Bodite pozorni na prometno signalizacijo (prometne znake) in jih upoštevajte!
- Na mestih, kjer promet ureja semafor, morate upoštevati svetlobne znake.
- Ne vozite pod vplivom alkohola!
- Pred spremembo smeri vožnje večkrat pogledajte, kaj se dogaja za vami, ter pravočasno in odločno nakažite svoj namen.
- Upoštevajte pravila prednosti, ki veljajo za kolesarje v križiščih, še posebej tam, kjer so označene kolesarske steze.
- Vozite po kolesarski stezi in kolesarskem pasu ali poti. Vedno uporabljajte le površino, ki je namenjena kolesarjem (označena s prometnimi znaki in talnimi označbami). Po takšnih površinah morate voziti po desni kolesarski stezi glede na dovoljeno smer vožnje, na dvosmerni kolesarski stezi pa po desni strani steze.
- Če ni kolesarske steze ali pasu, vozite ob desnem robu vozišča v smeri vožnje, in sicer čim bližje robu (ne več kot en meter od roba) vozišča.
- Ponoči in ob zmanjšani vidljivosti morate imeti na sprednjem delu kolesa prižgano belo luč za osvetljevanje ceste, na zadnji strani kolesa pa rdečo pozicijsko luč. Tu mora biti nameščen še rdeč odsevník, na obeh straneh pedalov morate imeti rumene ali oranžne odsevníke, na kolesih pa rumene ali oranžne bočne odsevníke.
- Če vozite v skupini kolesarjev, vozite drug za drugim. Izjemoma, če je pot dovolj široka, lahko dva kolesarja vozita vzporedno.
- Novela zakona o varnosti cestnega prometa, ki je začela veljati 30. aprila 2008, na novo ureja treninge kolesarjev, ki zaradi specifičnosti kolesarskega športa ne morejo trenirati in hkrati upoštevati vseh pravil, ki sicer veljajo za kolesarje.

Kolesarjem, ki imajo licenco Kolesarske zveze Slovenije, zakon omogoča vožnjo v skupini, ki jo morajo sestavljati najmanj štirje kolesarji.

- Promet skrbno opazujte, predvidevajte ravnanje drugih udeležencev.
- Še posebej pozorni bodite na vozila, ki vas dohitevajo in prehitevajo.
- V križiščih bodite še posebej previdni, z roko odločno nakažite smer in se prepričajte, ali so vas opazili. Če je situacija nejasna, raje sestopite s kolesa in pojdite čez križišče peš.
- Da vas bodo drugi udeleženci v cestnem prometu, pešci in vozniki, hitreje opazili, uporabljajte zvonec.
- Ponoči poskrbite, da boste še bolj vidni (obvezne so luči, odsevniki, priporočljiva svetla oblačila).
- Prtljago vozite v za to namenjeni košarici ali pritrjeno na prtljažniku. Roke imejte proste za vodenje krmila in nakazovanje smeri.
- Nikoli ne smete: krmila kolesa izpuščati iz rok, dvigniti nog s pedal, voditi, vleči ali potiskati drugih vozil, pustiti se vleči ali potiskati, prevažati predmetov, ki bi vas ovirala pri vožnji, voziti drugih oseb, razen če je z zakonom določeno drugače.
- Če je potrebno, za svojo varnost raje ustavite in pustite vozilo/a mimo.
- Vaše kolo naj bo redno vzdrževano in tehnično brezhibno.
- V obvezno opremo kolesa sodijo zvonec, luč za osvetljevanje ceste, zadnja rdeča luč, zadnji rdeči odsevniki, rumeni odsevniki v pedalih, brezhibna zadnja in prednja zavora, bočni odsevniki.
- Priporočljivo je imeti na kolesu: distančnik z odsevom, ščitnik verige, blatnike, ustrezne pnevmatike, ustrezen sedež, ogledalo.
- Kolesar, mlajši od 14 let, mora med vožnjo nositi na glavi pripeto testirano zaščitno čelado, enako pa velja tudi za otroka, ki se na kolesu vozi kot potnik. Čelado pa priporočamo tudi odraslim kolesarjem, čeprav ni predpisana.

Da se bodo s kolesom varno vozili tudi otroci, veljajo zanje še posebna pravila.

- Kolo sme samostojno v prometu na cesti voziti otrok, star najmanj osem let, ki ima pri sebi veljavno kolesarsko izkaznico, in oseba, ki je starejša od 14 let.
- Za vožnjo kolesa se otroci usposobijo ter opravijo kolesarski izpit in dobijo kolesarsko izkaznico v osnovni šoli, ki jo obiskujejo.
- Otrok do 14. leta, ki nima opravljenega kolesarskega izpita, sme voziti kolo v cestnem prometu le v spremstvu polnoletne osebe, ki lahko ob upoštevanju prometnih razmer spremlja največ dva otroka.
- Otrok do 6. leta sme voziti kolo le na pešpoti ali v območju za pešce, v spremstvu polnoletne osebe pa tudi v območju umirjenega prometa.
- Kolesar, mlajši od 14 let, mora med vožnjo nositi na glavi pripeto atestirano zaščitno čelado, enako pa velja tudi za otroka, ki se na kolesu vozi kot potnik.

Prav tako so bolj kot drugi udeleženci v cestnem prometu ranljivi starejši kolesarji. Statistični podatki namreč kažejo, da so v prometnih nesrečah najpogosteje udeleženi starejši kolesarji, zlasti starejši od 65 let, saj so pogosto premalo pozorni na vozila, ki jih prehitevajo, slabše slišijo, vidijo in počasneje ustrezno reagirajo. Starostne spremembe vključujejo tudi zmanjšano sposobnost okrevanja po težjih poškodbah. To seveda nikakor ne pomeni, da starejši ljudje ne smejo kolesariti. Za starejše sledijo dodatni nasveti.

- Naj bodo odgovorni in naj upoštevajo svoje sposobnosti ter sedejo na kolo le takrat, ko so prepričani, da so resnično sposobni varne udeležbe v cestnem prometu.
- Svetujemo jim, naj se izogibajo vožnji ponoči, ker se njihov vid počasneje adaptira temi. Posamezne vožnje naj bodo krajše. Izogibajo naj se tudi voženj po cestah, kjer se razvijajo večje hitrosti. Predvsem pa naj se izogibajo cest, kjer ni kolesarskih stez.
- Če bomo torej kot kolesarji ravnali tako, da bomo najprej sami poskrbeli za lastno varnost in da se ne bomo sami spravljali v nevarne in/ali kritične situacije, potem bomo uživali v koristnem, prijetnem in zelo zdravem načinu gibanja, ki ga predstavlja kolesarjenje.

Pri tem pa morajo biti na kolesarje pozorni tudi vozniki drugih prevoznih sredstev, kot so na primer osebni avtomobili.

- Če zavijajo na križišču desno, morajo pustiti mimo vozila, ki vozijo v isti smeri po kolesarskem pasu ali kolesarski stezi, ki jo prečkajo.
- Pri vsakem zavijanju na križišču, pri katerem "sekajo" kolesarsko stezo, morajo pustiti mimo vsa vozila, ki vozijo po kolesarski stezi.
- Nikoli ne smejo parkirati na kolesarski stezi ali pasu, saj s tem ovirajo ali ogrožajo promet kolesarjev.
- Ponoči in ob zmanjšani vidljivosti morajo uporabljati predpisane luči, pri tem pa poskrbeti, da z njimi ne zaslepijo nasproti prihajajočih kolesarjev, še posebej na mestih, kjer ni pločnikov, prehodov za pešce ali pešpoti.

Vedno naj se zavedajo, da bodo kdaj tudi sami kolesarji. (6)

Iz policijske statistike nesreč v zadnjih 10 letih pa je mogoče razbrati še en zanimiv podatek, in sicer podatek o lokaciji najpogostejših nesreč kolesarjev glede na kategorijo ceste. Od skupno 13534 ponesrečenih kolesarjev med 1. 1. 2001 in 30. 9. 2011 se jih je slabi dve tretjini ponesrečilo v naselju z uličnim sistemom. Sledijo vasi (naselja brez uličnega sistema) s 14 %, lokalne ceste s 6 %, regionalne ceste 2. reda s 5 %, medtem, ko si regionalne ceste 1. in 2. reda delijo po 4 %.

Nesreče kolesarjev so se dogajale tudi na avtocestah, čeprav v zanemarljivem številu, bilo jih je 12, od tega je 1 oseba umrla. Izkazalo se je, da je vozila pod vplivom alkohola. (8)

Prevoz z avtomobilom

Preden se odpravimo na pot, moramo dobro pregledati avto; zavore, luči, volanska stikala, gume ... Pozimi je to še bolj pomembno, saj so ceste spolzke in nevarne, zato moramo v primeru snega imeti tudi snežne verige na gumah.

Ko sedemo v avto, se moramo pripraviti, izključiti mobilne aparate; tudi glasnost glasbe mora biti primerna.

Poznamo tudi trening varne vožnje. Na treningu varne vožnje treniramo obvladovanje avtomobila ali motorja v kritičnih vozniških situacijah. (7) Kljub temu, da se varnost avtomobilov iz dneva v dan izboljšuje, je naša pravilna reakcija v prepoznavanju, preprečevanju in obvladovanju kritične vozniške situacije lahko ključna, da ostanemo med vožnjo našega avtomobila nepoškodovani mi in naše vozilo. (4)

2.6 Prevoz z avtobusom

Varnost

PRAVILA ZA UČENCE, KI SE VOZIJO S ŠOLSKIM AVTOBUSOM

Letno avtobusno vozovnico morajo imeti potniki pri sebi med vsako vožnjo s šolskim avtobusom (v primeru nesreče je to dokaz, da ste bili na avtobusu, istočasno pa ste z njo zavarovani). (4, 9)

1. Učenci vozači od 1. do 5. razreda čakajo do odhoda avtobusa v varstvu vozačev.
2. Dežurni učitelj vozače odpelje, kjer z njim v koloni počakajo na prihod avtobusa.
3. Ko pripelje avtobus, učenci brez prerivanja počakajo, da se avtobus ustavi, da voznik odpre vrata in dovoli vstop.
4. V avtobus najprej vstopajo učenci prvega razreda, nato drugega, tretjega ...
5. Učenci prvega razreda sedijo na prvih sedežih, drugega za njimi in tako naprej.
6. Na avtobusu morajo učenci sedeti.
7. Prepovedano se je sprehajati po avtobusu in imeti šolsko torbo na praznem sedežu.
8. Na postajališčih, kjer ni pločnika, morajo učenci po izstopanju z avtobusa počakati, da avtobus odpelje in šele nato nadaljujejo svojo pot.
9. Če avtobus stoji na postajališču in učenci želijo prečkati cesto na mestu, kjer ni pločnika, morajo cesto vedno prečkati pred avtobusom. Ustaviti se morajo pred robom avtobusa in se s pogledom levo-desno-levo prepričati, da je prečkanje varno.
10. Učenci ali starši so dolžni obvestiti šolo o neprimernem obnašanju posameznih učencev, ki ogrožajo varnost na avtobusu. (4)

OBNAŠANJE NA AVTOBUSU

Z neprimernem obnašanju na avtobusu lahko učenci ogrožajo varnost sebe in ostalih, zato je obvezno, da upoštevajo naslednja pravila obnašanja.

1. Upoštevamo voznikova navodila.
2. Vozniku smo, na njegovo željo, dolžni pokazati letno avtobusno karto.
3. Med vožnjo smo pripeti z varnostnim pasom.
4. Med vožnjo ne motimo voznika.
5. Na avtobusu ne kričimo in se ne sprehajamo.
6. Prepovedano je zadrževanje praznega sedeža.
7. Mlajši učenci na avtobusu sedimo v sprednjem delu, starejši pa v zadnjem delu avtobusa.
8. Do ostalih učencev, voznika in starejših oseb se obnašamo spoštljivo.
9. Med vožnjo ne uživamo hrane in pijače.

Učencem, ki ne bodo upoštevali pravil čakanja na avtobus in obnašanja na avtobusu, lahko šola, v dogovoru s starši, za določen čas prepove vožnjo s šolskim avtobusom zaradi varnosti ostalih učencev. (4)

Dostop do šole

Če se v šolo odpravimo peš, moramo biti na poti zbrani in pozorni na promet. Če se odpravljamo v šolo z avtomobilom, je potrebna varna vožnja, pripet pas in prav tako pozornost. Na avtobusu se ne hodi, ampak sede pripasani počakamo, da se avtobus ustavi in nato izstopimo. Za varno vožnjo s kolesom pa potrebujemo: čelado, ščitnike, pregledati moramo zavore in celo kolo. (6, 7)

Na varnost v cestnem prometu vplivajo naslednji dejavniki:

- ustrezno izobraževanje udeležencev cestnega prometa,
- stanje prometnih sredstev,
- cestna infrastruktura,
- ustrezna omejitvena politika.

Za izboljševanje prometne varnosti so najbolj pomembne osebne vrednote voznikov, kot so:

- znanje,
- izkušnje,
- upoštevanje javnega reda in kulture.

Poleg naštetega pa nedvomno tudi policijski nadzor in preventiva, tehnični pregledi vozil, gradnja in vzdrževanje cest ter prometno-tehnični ukrepi na cestah.

Več kot 90 % prometnih nesreč povzročijo vozniki in drugi udeleženci v prometu. Na slovenskih cestah je bilo v letu 2004 43.004 prometnih nesreč. Celotno število prometnih nesreč se je glede na leto 2003 povečalo. Najpogostejši vzroki za prometne nesreče so:

- neprilagojena hitrost,
- nepravilna smer vožnje,
- nepravilno prehitevanje,
- neupoštevanje pravil prednosti,
- nepravilni premiki z vozilom,
- nepravilno ravnanje pešcev,
- neustrezna varnostna razdalja. (6, 7)

2.7 Varne šolske poti

Otroci, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom, morajo uporabljati opisane varne šolske poti. Hoja izven teh poti predstavlja nevarnost za učence. Varne poti so načrtovane na način, da je prihod v šolo in iz šole čim bolj varen. Zaradi zagotavljanja varnosti v določenih primerih niso izbrane najkrajše možne poti, ampak tiste, ki so za učence varnejše. Kjer poteka varna šolska pot po državni cesti, je tam urejen pločnik. Otroci nikjer ne prečkajo glavne državne ceste izven zaznamovanih prehodov. Posebnih nevarnih mest na šolskih poteh ni. Otroci pa morajo kljub temu upoštevati splošna navodila. (4, 9)

Pri hoji po šolskih poteh morajo vsi učenci upoštevati naslednja pomembna navodila.

- Na šolsko pot se priključim po najkrajši povezovalni ulici.
- Na poti do šole moram biti previden. Upoštevati moram navodila staršev in učiteljev, ki so me podučili o poti v šolo.
- Ponoči ali ob zmanjšani vidljivosti moram med hojo po cesti nositi na vidnem mestu na strani, ki je obrnjena proti vozišču, odsevnik ali kresničko.
- Če hodim v prvi ali drugi razred osnovne šole, moram na poti v šolo in iz nje nositi poleg kresničke tudi rumeno rutico, nameščeno okoli vratu.
- Ne smem hoditi po vozišču ali se zadrževati na njem, prav tako ne smem nanj nenadoma stopiti. Hoditi moram obvezno po pločniku, oziroma po bankini ceste.
- Tam, kjer ni pločnika, moram hoditi ob levem robu vozišča v smeri hoje.
- Cesto prečkam na prehodu za pešce, razen, če je ta več kot 100 metrov stran.
- Cesto prečkam brez ustavljanja in po najkrajši poti. Preden stopim na cesto, se moram prepričati, če to lahko varno storim. Najprej pogledam levo potem desno in še enkrat levo. Če ni nikjer vozila, hitro prečkam cesto.
- Ko vozim kolo, moram voziti po kolesarskem pasu, kolesarski stezi ali kolesarski poti. Kjer teh prometnih površin ni, smem voziti ob desnem robu v smeri vožnje.
- Ko nas je več, moramo voziti drug za drugim, razen na kolesarski poti, kjer smeta voziti dva kolesarja vzporedno, če je pot dovolj široka.

- Med vožnjo s kolesom ne smem: izpustiti iz rok krmilo kolesa, dvigniti noge s pedal, potiskati drugih vozil ali drugih otrok, se pustiti, da me drugi potiskajo, prevažati predmete, ki me ovirajo pri vožnji, voziti druge osebe.
- Če vozim ponoči in ob zmanjšani vidljivosti, moram imeti prižgano na sprednji strani belo luč za osvetljevanje ceste, na zadnji strani pa rdečo pozicijsko luč. Na zadnji strani kolesa moram imeti nameščen rdeč odsevník, na obeh straneh pedal rumene ali oranžne odsevníke, na kolesih pa rumene ali oranžne bočne odsevníke.
- Upoštevati moram luči na semaforjih in na znakih, ki so postavljeni na prehodu čez železniško progo. (4)

3 MATERIALI IN METODE

3.1 Opis dela

Izvedla sem presečno raziskavo s pomočjo anonimnega vprašalnika s štirinajstimi vprašanji (Priloga 1). Pred uporabo sem ga testirala na vzorcu petih učencev od četrtega do devetega razreda. Na osnovi njihovih pripomb sem vprašalnik izboljšala predvsem v smislu razumljivosti in jasnosti.

Ankete sem razdelila 189 (100 %) učencem in učenkam od četrtega do devetega razreda. Vsak jo je sam izpolnil in mi jo vrnil.

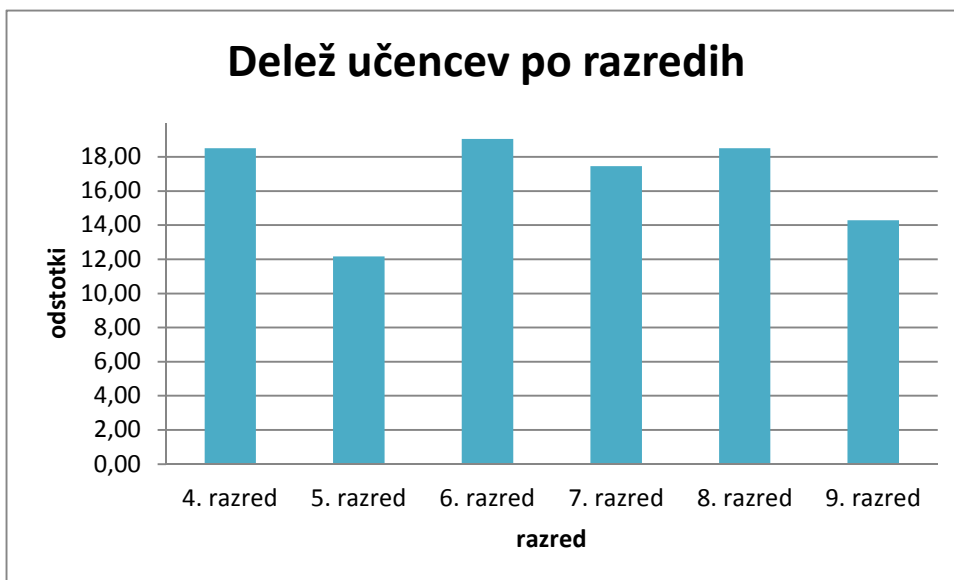
3.2 Metode dela

Uporabila sem dve metodi dela: metodo anketiranja, s katero sem želela preveriti, kako učenci prihajajo in odhajajo iz šole, kako varna je njihova pot, ali poznajo varnost v cestnem prometu, ali uporabljajo varnostni pas in se ustrezno zavarujejo pri vožnji s kolesom ter kaj bi morali po njihovem mnenju spremeniti, da bi bila njihova pot v šolo čim bolj varna. Uporabila pa sem tudi statistično metodo, na podlagi katere sem podatke obdelala.

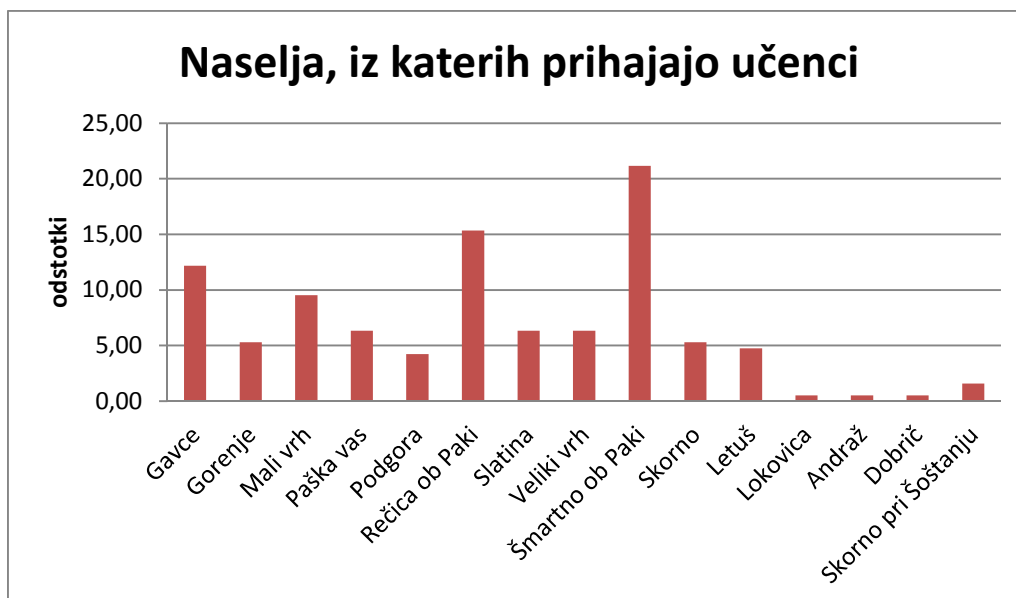
4 REZULTATI

Anketo je izpolnilo 189 učencev (100 %). Med anketiranci je bilo največ (36) učencev 6. razreda, povprečna starost anketirancev je bila 11,5 leta. Najmanj anketirancev je obiskovalo 5. razred (graf 1).

Graf 1: Delež učencev po razredih.

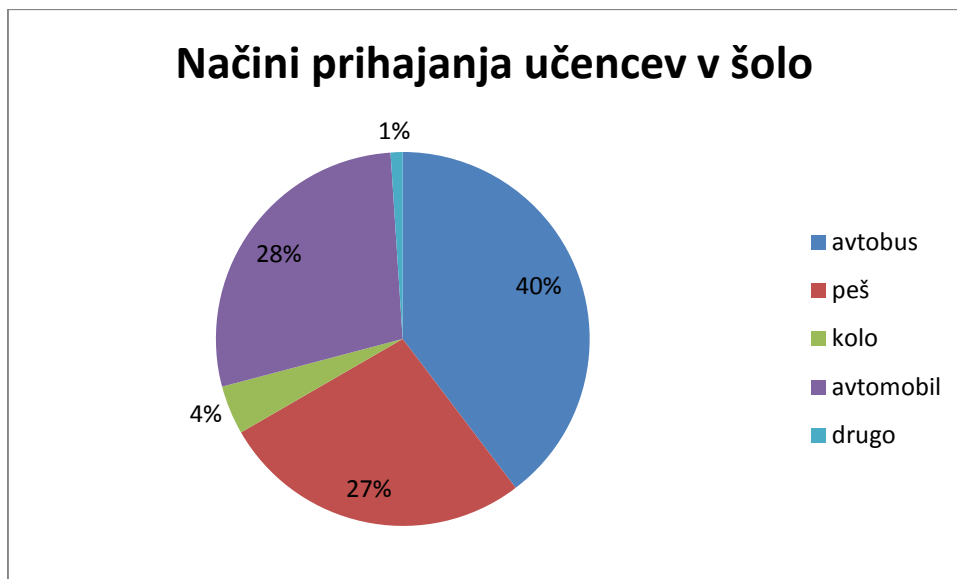


Graf 2: Naselja, iz katerih prihajajo učenci.



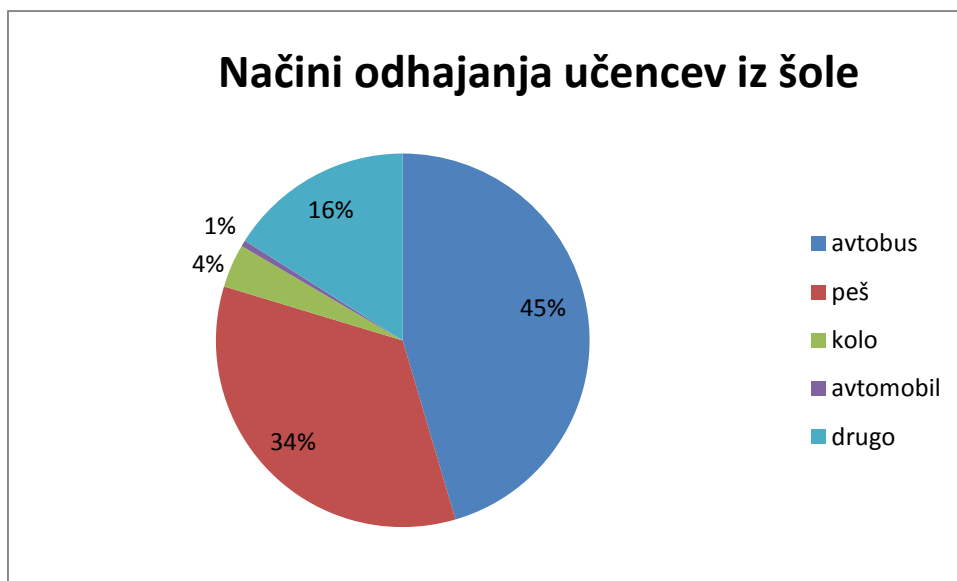
Največ učencev (21,2 %) prihaja v šolo iz Šmartnega ob Paki (graf 2).

Graf 3: Načini prihajanja učencev v šolo.



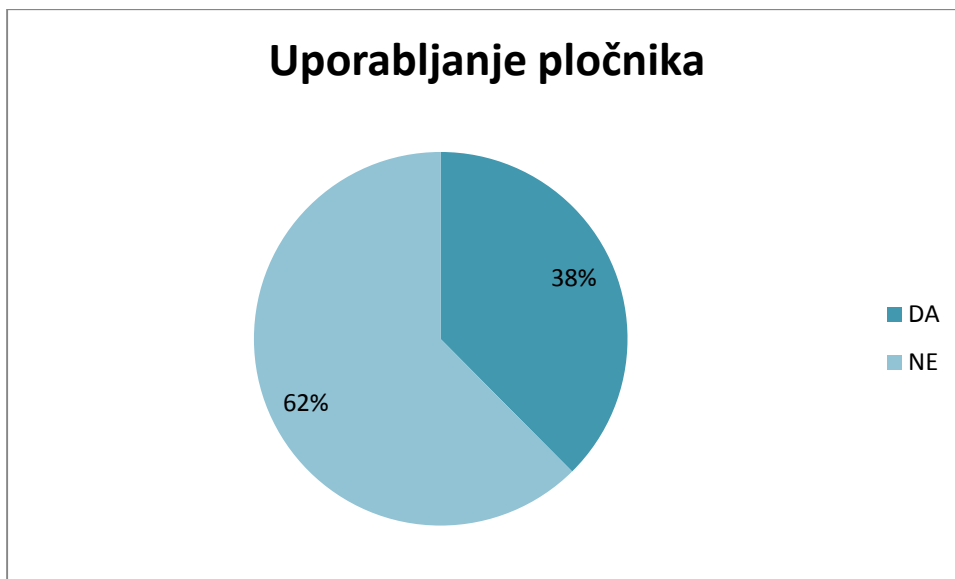
Večina učencev (40 %) v šolo prihaja z avtobusom (graf 3).

Graf 4: Načini odhajanja učencev iz šole.



Največ učencev (45,0 %) iz šole odhaja z avtobusom (graf 4).

Graf 5: Uporabljanje pločnika.



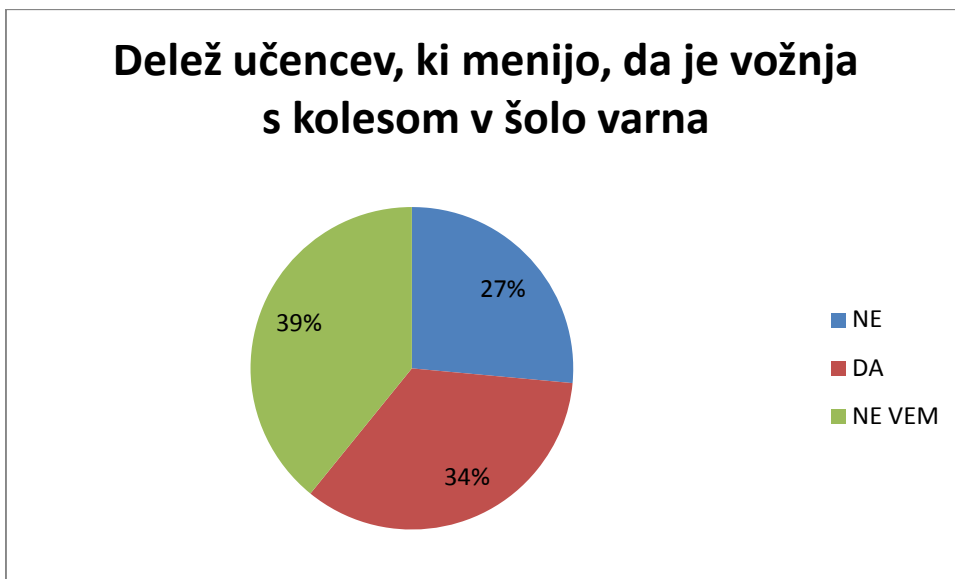
Največ učencev (62,0 %), ki prihajajo v šolo peš, pločnika ne uporablja (graf 5).

Graf 6: Poznavanje varne pešpoti do šole.



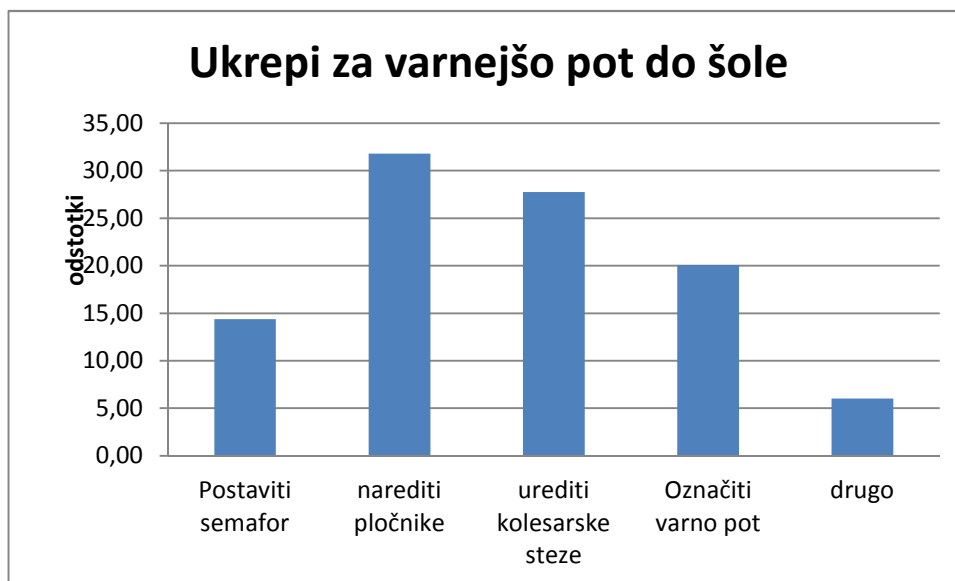
Največ anketirancev (47,0 %) je bilo mnenja, da ne poznajo varne pešpoti do šole (graf 6).

Graf 7: Delež učencev, ki menijo, da je vožnja s kolesom v šolo varna.



Največ učencev (39,0 %) ne ve, ali je njihova pot s kolesom v šolo varna (graf 7).

Graf 8: Ukrepi za varnejšo pot do šole.



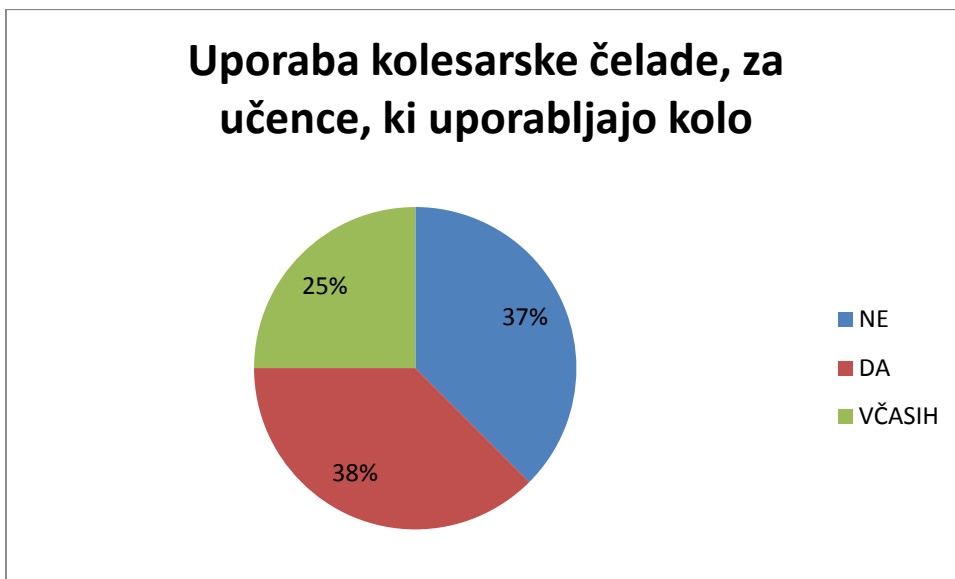
Anketiranci so bili mnenja, da bi za varnejšo pot v šolo morali narediti pločnike in kolesarske steze, nekaj pa jih je tudi menilo, da bi morali označiti varno pot in postaviti semaforje (graf 8).

Graf 9: Mnenje anketirancev glede poznavanja najbolj varne poti do šole.



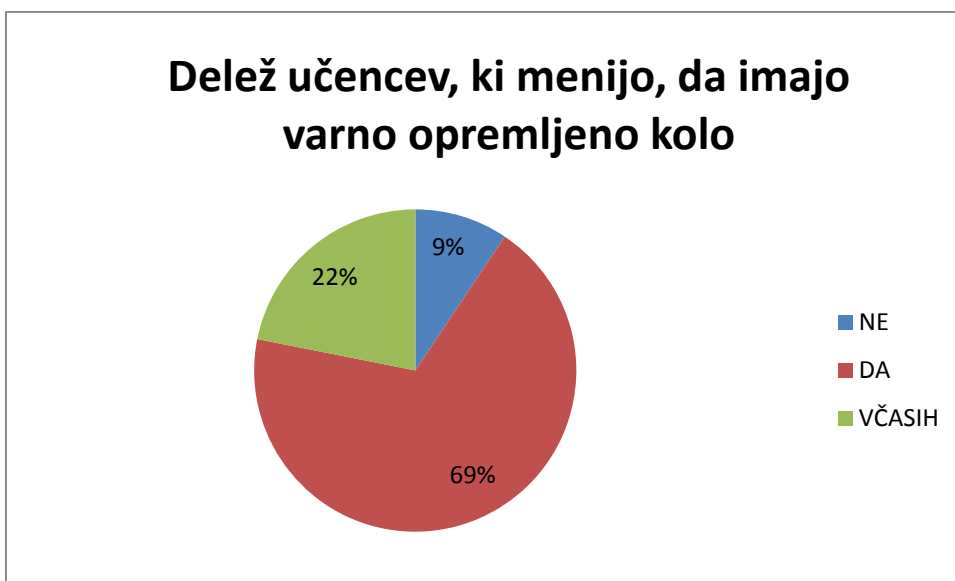
Kot nam predstavlja zgornji graf (graf 9), kar 60 % učencev ne pozna najbolj varne poti do šole. 25 % učencev pa jo pozna, medtem ko 15 % učencev ne ve, kje je najbolj varna pot do šole.

Graf 10: Uporaba kolesarske čelade za učence, ki uporabljajo kolo.



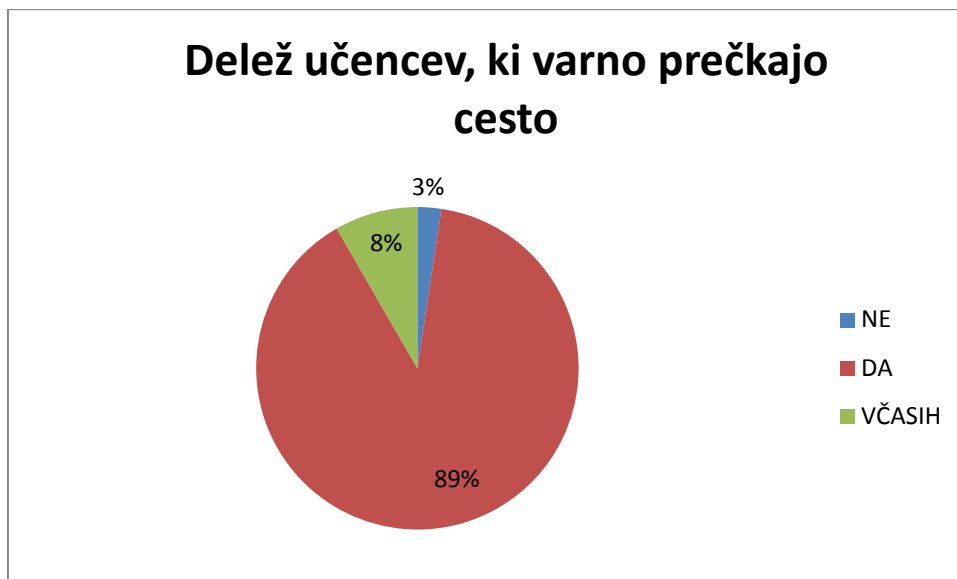
Največ učencev (38,0 %) se ob uporabi kolesa vedno zavaruje s kolesarsko čelado, skoraj toliko pa kolesarske čelade ne uporablja (graf 10).

Graf 11: Delež učencev, ki menijo, da imajo varno opremljeno kolo.



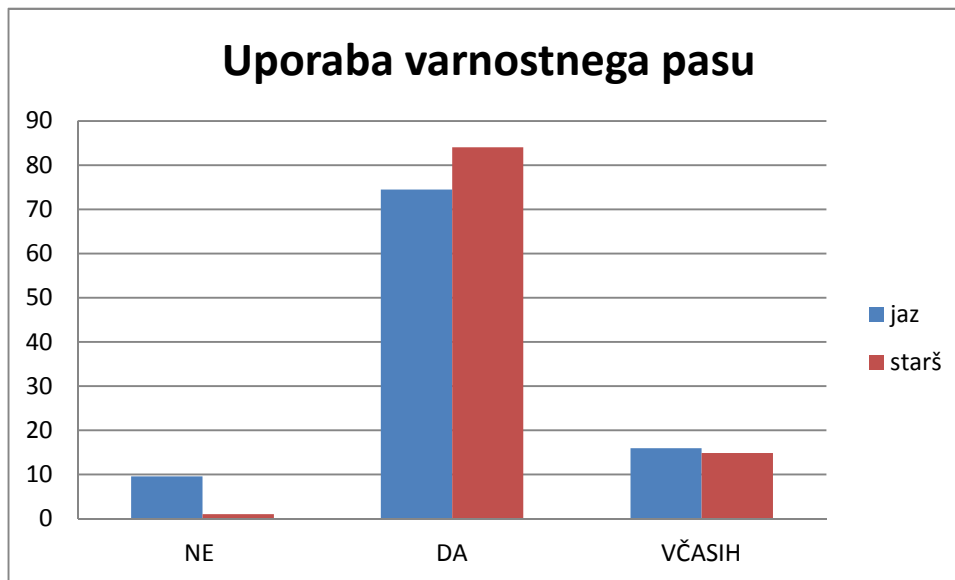
Največ anketirancev (69,0 %) je bilo mnenja, da imajo varno opremljeno kolo (graf 11).

Graf 12: Delež učencev, ki varno prečkajo cesto.



Večina anketirancev (89,0 %) je povedala, da varno prečka cesto (graf 12).

Graf 13: Uporaba varnostnega pasu.



Kar 84,0 % staršev po podatkih anketirancev vedno uporablja varnostni pas, prav tako pa ga uporablja 74,5 % anketirancev (graf 13).

5 RAZPRAVA

Učenci najpogosteje prihajajo v šolo z avtobusom in z osebnim avtomobilom, skoraj tretjina pa jih prihaja peš. Po mnenju učencev poti v šolo niso dovolj varne, saj vse poti niso povezane s pločniki, prehodi za pešce in z označbo varnih poti. Učenci pri prihajanju v šolo z osebnim avtomobilom v veliko meri uporabljajo varnostni pas in pri prehodu čez cesto poskrbijo za varno prečkanje ceste. Velika večina meni, da imajo varno opremljeno kolo.

Učenci prihajajo iz več naselij, ki jih lahko razdelimo v tri skupine. Prva skupina (Skorno, Veliki Vrh, Lokovica, Andraž, Dobrič in Skorno pri Šoštanju) so naselja, ki so oddaljena od šole več kot 4 km. Po zakonu (10, 11) so ti udeleženci upravičeni do brezplačnega prevoza v šolo. Druga skupina (Gorenje, Mali Vrh, Paška vas, Podgora, Letuš, Gavce, Slatina) so naselja, ki so od šole oddaljena manj kot 4 km, vendar trenutno še nimajo varne poti do šole. Učenci, ki prihajajo iz teh naselij, se še vozijo brezplačno, vendar, ko bo Občina Šmartno ob Paki poskrbela za varno pot do šole, do brezplačnega prevoza ne bodo več upravičeni. Tretja skupina (Šmartno ob Paki, Rečica ob Paki, Letuš) pa so naselja, ki že imajo urejeno varne poti. Ti učenci lahko sami dostopajo do šole po dopolnjenem sedmem letu. (10) Trenutno je približno tretjina naselij (druga skupina), ki še nimajo varne poti do šole, in ko bo le-ta urejena, bodo lahko učenci sami hodili do šole in nazaj domov.

Veliko učencev zjutraj v šolo pripeljejo starši, saj takrat gredo v službo. Ker se v večini primerov pouk konča prej kot službe staršev, učenci uporabijo avtobusni prevoz ali odidejo domov peš. Torej imajo učenci več možnosti za drugačen prihod (avtobus, peš) v šolo, vendar le-teh ne izkoristijo zaradi tako imenovanega prevoza »od vrat do vrat«. Raziskava je pokazala, da 38 % učencev ne uporablja pločnika, ko prihaja v šolo. Menim, da učenci, ki v šolo prihajajo in odhajajo peš, pločnika ne uporabljajo, zato ker, če bi ga, bi bila njihova pot nekoliko daljša. Ravno zaradi tega pa je njihova pot precej bolj nevarna, a krajša, kot če bi uporabili pot s pločnikom. V nekaterih primerih pa za pločnik še ni poskrbljeno in morajo učenci uporabljati rob ob cestišču za pot domov.

V raziskavi sem tudi izvedela, da veliko učencev pri varni poti v šolo pogreša pločnike, kolesarske steze in semaforje. Menim, da semafor ne bi izboljšal prometne varnosti v Šmartnem ob Paki. Če bi postavili kolesarske steze, bi omogočili varnejšo pot tistim učencem, ki v šolo prihajajo s kolesom. S postavitvijo pločnikov pa bi tistim učencem, ki do šole nimajo pločnika oz. je njihova pot do šole nevarna, omogočili varnejšo pot vsaj v mesecih, ko je mogoče uporabljati kolesarsko stezo. V Občini Šmartno ob Paki ni urejenih kolesarskih stez, vendar lahko kolesarji varno uporabljajo tudi cestišče, namenjeno za motorizirana vozila, če le uporabljajo varnostno čelado (obvezna do 14. leta) in imajo pravilno opremljeno kolo. (10, 11) Del naselja Šmartno ob Paki že ima po pločnikih narisane sončke, ki prikazujejo varno pot do šole. To je zanimiv način za označitev varne poti. Prav tako bi lahko tam, kjer pločnika ni in je pot prihoda varna, označili pot s sončki in tako bi učence opozarjali na varno pot do šole.

V raziskavi sem zasledila, da kar nekaj učencev ne pozna varne poti do šole. Da bi ti učenci, ki poti ne poznajo, le-to spoznali, bi jo bilo smiselno predstaviti ob začetku šolskega leta in potem to pot prehoditi peš s starši ali učitelji. Na šoli že visi plakat z načrtom varnih poti in šola ima v načrtu pohod po varnih poteh. Raziskava je pokazala, da učenci menijo, da niso dovolj obveščeni o varni poti do šole. Iz lastnih izkušenj vem, da bilo lahko več govora o tem, kako se pravilno hodi, če ni pločnika, in o varnem prehajanju

ceste. Skoraj 90 % učencev je povedala, da varno prečka cesto. Problem pa so tisti učenci, ki ne poskrbijo vedno za varno prečkanje ceste. Le-ti ogrožajo svoje življenje.

Uporaba varnostnega pasu v cestnem prometu je zelo pomembna. V raziskavi so učenci povedali, da se 84 % staršev vedno pripne z varnostnim pasom. Ostali se ne pripnejo vedno ali pa se ne pripnejo nikoli, kar pomeni, da dajejo slab vzgled otrokom. Če bi vsi starši in posledično tudi njihovi otroci uporabljali varnostne pasove, bi morali imeti v okolici šole poostren policijski nadzor. Vedar le-ta ni vedno mogoč, zato moramo ozaveščati starše; ena izmed možnosti pa so že preventivne akcije (Red je vedno pas pripet, Pasavček, Bodi previden ...). Namen teh akcij je zmanjšati število mrtvih in hudo telesno poškodovanih oseb v prometnih nesrečah zaradi neuporabe varnostnih pasov ter povečati njegovo uporabo med vozniki in potniki v vseh vozilih. (5)

Prednost moje raziskave je, da sem na velikem vzorcu preverila mnenje učencev o potrebah, ki so po mnenju učencev problem za varnejšo pot do šole in domov. Slabost raziskave pa je, da nisem preverjala mnenja staršev o tem, kaj bi bilo potrebno narediti za izboljšanje varnosti. Prav tako bi lahko opravila intervju s svetniki, ki so zadolženi za varne poti v občini, da bi izvedela, kaj vse bo občina še naredila in kaj se načrtuje v prihodnosti glede cestne varnosti.

V prihodnje bi bilo zanimivo raziskati še mnenje ostalih občanov o varnosti v cestnem prometu. Z mojo raziskovalno nalogo je razviden problem o nevarnih poteh do šole. Zato bi lahko občina in državna agencija za ceste na tem področju naredili več, označili varno pot, uredili pločnike in kolesarske steze. Vsak posameznik pa bi lahko upošteval cestno-prometna pravila, saj nenazadnje obstajajo, da zaščitijo posamezne udeležence cestnega prometa.

6 ZAKLJUČEK

Na podlagi opravljene analize lahko ugotovim naslednje:

- največ učencev prihajajo v šolo z avtobusom in osebnim avtomobilom,
- po mnenju učencev poti v šolo niso varne,
- učenci pri prihodu v šolo v veliki večini uporabljajo varnostni pas,
- velika večina kolesarjev meni, da ima varno opremljeno kolo,
- po mnenju učencev bi bilo za varnost najbolj poskrbljeno, če bi postavili semafor in uredili pločnike.

7 POVZETEK

Ozadje

V današnjem svetu je varnost v cestnem prometu zelo pomembna, saj se s prometom srečujemo vsak dan. Zato je pomembno, da poznamo in upoštevamo pravila cestnega prometa. In ravno zaradi je še kako bistveno, da so poti v cestnem prometu varne.

Namen

Z raziskovalno nalogo sem želela ugotoviti, kakšno je mnenje učencev glede varnosti njihove poti v šolo. Prav tako sem želela ugotoviti, na kakšen način učenci Osnovne šole bratov Letonja prihajajo in odhajajo iz šole, koliko učencev uporablja pločnike in koliko učencev se pri uporabi različnih načinov transporta ustrezno zavaruje.

Metode

Izvedla sem presečno raziskavo na vzorcu 189 učencev od 5. do 9. razreda Osnovne šole Šmartno ob Paki. Podatke sem zbirala s pomočjo vprašalnika, ki sem ga sama sestavila in pred uporabo testirala na vzorcu petih učencev. Dobljene podatke sem vnesla v Excelovo tabelo in jih analizirala.

Rezultat

Izpoljenih vprašalnikov je bilo 189 (100 %). Večina (47 %) učencev je bila mnenja, da njihova pot v šolo ni varna. Največ anketirancev (40 %) prihaja v šolo s šolskim avtobusom, še več (45 %) pa jih na ta način odhaja domov. Učenci, ki prihajajo v šolo peš, v 89 % poskrbijo za varno prečkanje ceste. 74 % anketirancev je povedalo, da pri vožnji v avtomobilu uporablja varnostni pas. Večina učencev (62 %), ki prihaja v šolo peš, je povedala, da ne uporablja pločnika.

Zaključek

Raziskava je pokazala, da učenci pri prihajanju in odhajanju iz šole ne upoštevajo vedno varnostnih ukrepov. Učence bi bilo potrebno o varni uporabi različnih načinov prihajanja in odhajanja iz šole dodatno podučiti.

8 ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju Boštjanu Ketišu za svetovanje in podporo, Blanki Grilanc za pregled raziskovalne naloge v tujem jeziku in Mojci A. Juras za strokovni lektorski pregled raziskovalne naloge. Hvala sestrama Suzani in Karmen Zabukovnik ter Maši Praprotnik za pomoč pri raziskavi. Prav tako bi se zahvalila vsem drugim, ki so kakorkoli pripomogli k moji raziskovalni nalogi.

9 VIRI IN LITERATURA

1. Slovar slovenskega knjižnega jezika. Zv. 1-15. 2008. Ljubljana, DZS.
2. GLOSAR za statistiko transporta. 3. Izdaja. 2004. Ljubljana, Statistični urad Republike Slovenije.
3. <http://kolesarji.org/vrste-kolesarskih-povrsin/>, 15.4.2012.
4. KRAJNC, B. 2012. Teorija CPP : cestnoprometni predpisi, Maribor, Zavod za izobraževanje.
5. <http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156-prometna-varnost/1134-projekt-varna-pot-v-olo-in-domov>, 18. 1. 2012.
6. NABERNIK, M. 2003. Za večjo varnost pešcev in kolesarjev. Večer, 59(220), str. 15.
7. KUNSTER, M. / KOČEVAR, B. / BOLE, D. / MLADENVIĆ, M. / MOŽE V. 2009. Varna vožnja: priročnik za voznike. Priročnik. Ljubljana, Avto-moto zveza Slovenije.
8. KUMAR, V. 2006. Ogroženost kolesarjev v cestnem promet. Diplomsko delo. Portorož, Fakulteta za pomorstvo in promet.
9. KRAJNC, B. 2004. Teorija CPP: Cestnoprometni predpisi. Maribor, Zavod za izobraževanje.
10. Zakon o varnosti v cestnem prometu. 2008. Ur. l. 56/2008.
11. http://zakonodaja.com/zakoni/viii/4/zvcp_1_upb4/cleni/23.clen/23.clen, 15.4.2012.

10 PRILOGA

Priloga 1: Anketni vprašalnik.

Sem Janja Zabukovnik, učenka 9. razreda na OŠ bratov Letonja. V letošnjem šolskem letu sem se odločila za raziskovalno nalogo v okviru Mladih raziskovalcev za razvoj Šaleške doline. Moja raziskovalna naloga ima naslov Kako si želim priti v osnovno šolo in kako varna je moja pot?, ki jo bom izdelala pod mentorstvom Boštjana Ketiša.

Ker upam da bo moja raziskovalna naloga pomagala k večji varnosti otrok na poti in iz poti v šolo, prosim, če bi odgovoril na spodnja vprašanja v anonimni anketi. Rezultati ankete se bodo uporabili zgolj za namene raziskovalne naloge.

1. Obkroži, kateri razred obiskuješ:

4. razred 5. razred 6. razred 7. razred 8. razred 9. razred

2. Obkroži naselje, v katerem prebivaš:

a) Gavce	b) Gorenje	c) Mali Vrh	č) Paška vas	d) Podgora
e) Rečica ob Paki	f) Slatina	g) Veliki Vrh	h) Šmartno ob Paki	i) Skorno
j) Letuš	k) Lokovica	l) Andraž	m) Dobrič	n) Skorno pri Šoštanju.

3. Kako si največkrat prišel v šolo zadnjih mesecih (september do december) (obkroži en odgovor):

a) Z avtobusom b) Peš c) S kolesom d) Z osebnim avtomobilom

e) Drugo: _____

4. Kako si največkrat odšel domov v zadnjih mesecih (september do december) (obkroži en odgovor):

a) Z avtobusom b) Peš c) S kolesom d) Z osebnim avtomobilom

e) Drugo: _____

5. Ali uporabljaš pločnik, ko greš peš?

DA NE

6. Ali je po tvojem mnenju pot do šole, po kateri greš peš, varna?

a) DA b) NE c) NE VEM

7. Ali je po tvojem mnenju pot do šole, po kateri se pelješ s kolesom, varna?

a) DA b) NE c) NE VEM

8. Kaj bi lahko po tvojem mnenju spremenili, da bi bile vse poti do šole varne (možnih je več odgovorov):

a) POSTAVITI SEMAFORJE b) NAREDITI PLOČNIKE c) UREDITI KOLESARSKO

STEZE d) OZNAČITI VARNO POT e)
DRUGO: _____

9. Ali misliš, da si o varnosti v cestnem prometu dovolj obveščen?

a) DA b) NE c) NE VEM

10. Ali poznaš svojo najbolj varno pot v šolo iz šolskega načrta varnejših poti do šole?

a) DA b) NE c) NE VEM

*Naslednja vprašanja, ki so označena z *, izpolnite samo učenci, ki najpogosteje prihajate v šolo s kolesom, na vprašanja, ki so označena z **, odgovorite samo učenci, ki v šolo najpogosteje prihajate peš, na vprašanja, ki pa so označena s ***, pa odgovorite samo učenci, ki v šolo najpogosteje prihajate z osebnim avtomobilom.*

*11. Ali se na poti do šole ustrezno zavaruješ (s čelado):

a) DA b) NE c) VČASIH

*12. Ali je tvoje kolo varno (ime vse, kar kolo potrebuje)?

a) DA b) NE c) NE VEM

**13. Ali pri prečkanju ceste pogledaš levo in desno ter se prepričaš, da na cesti ni avtomobila?

a) DA b) NE c) VČASIH

***14. Ali si zapneš varnostni pas, ko se odpelješ z avtomobilom do šole ali iz šole?

a) DA b) NE c) VČASIH

***15. Ali si tvoji starši zapnejo varnostni pas, ko te odpeljejo v šolo ali iz nje?

a) DA b) NE c) VČASIH

Hvala za sodelovanje v anketi.

Mlada raziskovalka Janja.