



**Osnovna šola Stanka Vraza Ormož**  
Dobravska ulica 13/a, 2270 Ormož

**Prometno varnostni načrt OŠ Stanka Vraza Ormož**

**Šolsko leto 2021/2022**

**Ormož, november 2021**

## Uvod

Ceste, avtomobile in prometna pravila smo si izmislili odrasli. Ukrojili smo jih po svojih željah, predstavah in sposobnostih, ki so pogosto popolnoma drugačne od želja, potreb in sposobnosti otrok. Otroci niso le pomanjšani odrasli, ki imajo na cesti nekaj težav zato, ker niso dovolj veliki, da bi videli kar vidimo odrasli. Otroški svet je drugačen. V otroški glavi bi bil svet prav lep brez velikih in ropotajočih avtomobilov, njihovih stalnih groženj, čudnih prometnih pravil in smešnih znakov, ki stoje ob robu ceste. Otroku prometna pravila in simbolizirani znaki ne povedo prav nič. Lahko si jih celo napačno razlaga. Vse to nas zavezuje, da pomagamo otroku, da bo v tem svetu preživel in doživel otroštvo kar najbolj prijetno in varno.

Šola, kot javna ustanova nudi, otrokom znanje, razvoj in rast. Prav tako potrebuje otrok vse tri komponente na poti aktivnega vključevanja v promet. Vse se prične s postopnimi zgledi starejših udeležencev v prometu, ko otrok kot sopotnik v avtomobilu ali pešec v spremstvu odrasle osebe začne spoznavati promet. Nadaljuje se s potovanjem v vrtec in pozneje v šolo. Poti v vrtec in šolo so skrbno odbrane in priporočeno je uporabljati le najvarnejše. V skrbi za čim varnejšo pot v šolo se že nekaj časa na šolah izvaja načrtovanje varnih poti v šolo. Pred vami je prometno-varnostni načrt OŠ Stanka Vraza Ormož s teoretičnimi in praktičnimi usmeritvami.

## ***Teoretični del***

### ***Razvojne značilnosti otrok***

Če hočemo otroke razumeti, razumeti, zakaj je vključevanje otrok v promet tako nevarno početje, moramo med drugim razumeti razvojne značilnosti otrok. Otrok je v vsakem razvojnem obdobju nekaj posebnega, srečuje se z vedno novimi spoznanji, ki ga dvigajo skozi stopnje razvoja do stopnje celovite intelektualno, socialno, psihično in telesno razvite osebnosti v dobi odraslosti. Nekateri bi rekli, da so prometne nesreče nepričakovani dogodki, kot pojav naključnih dogodkov. Toda, če bi to držalo, potem bi bila zaman vsakršna borba proti njim, saj ne bi mogli vedeti, kdaj in kako se lahko pripetijo. Čeprav res ne moremo predvideti vsake posamezne prometne nesreče, pa so znani mnogi dejavniki, ki do njih privedejo, znane so najbolj izpostavljene skupine prometnih udeležencev ter mnoge možnosti njihovega preprečevanja. 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 si morajo pravočasno pridobiti nujne izkušnje, potrebne za udeležbo v prometu, do teh pa pride samo z vključevanjem vanj in učenjem vedenj v realni prometni situaciji. Treba jih je usposobiti za izbiro najbolj varnih situacij in vedenj v prometu. (Michon, 1981)

### ***Motorični razvoj***

Motorika je ena izmed prvinskih elementov človeka in v veliki meri vpliva na delovanje človeka. Razvitost prav te pri otroku je močno povezana z varnostjo otroka v prometu. Zato je nujno poznavanje motoričnega razvoja otrok za pravilno preventivno dejavnost. V predšolskem obdobju, zlasti v obdobju 3-6 let, je motorični razvoj hiter. Otrok že spretno hodi po različnem terenu, teče, skače, pleza. Hoja in tek mlajših predšolskih otrok pa imata še vrsto slabosti: dolžina koraka ni konstantna, koordinacija gibov rok in nog še ni popolna, pri teku še ne zasledimo »galopiranja« (to je sposobnost hitrega ustavljanja in ponovnega pospeševanja), otroci imajo težave pri izogibanju oviram. Splošni nivo telesne in ročne spretnosti je še dokaj nizek. (Levičnik, Marjanovič-Umek, Polič, 1986, str. 14)

Največje probleme ima mlajši predšolski otrok nekje do petega leta s koordinacijo telesnih gibov, ki so potrebni za aktivnosti, kot so kotalkanje,

rolanje, kolesarjenje itd. Z leti postaja previdnejši in prične nadzirati svoje gibanje. (Horvat, Magajna, 1989, str. 123)

Otrok, starejši od sedem let, se uči novih gibalnih tehnik izredno hitro in brez večjih naporov. Tako pri tej starosti že vsi otroci vozijo kolo, če so imeli možnost naučiti se to dejavnost. Toda le redko se je otrok pri tej starosti sposoben samostojno vključiti v promet kot kolesar. Razlog za to niso slabe motorične sposobnosti, marveč druge sestavine otrokove osebnosti: nizka stopnja socialne zrelosti in slaba sposobnost daljše koncentracije in kritičnega presojanja v nepredvidenih situacijah, ki so v prometu pogoste. (prav tam, str. 209)

### ***Spoznadni razvoj***

Naslednja komponenta v razumevanju otroka je način, kako zaznava otrok svet okrog sebe. Zaznavni svet odraslega in otroka se kvalitativno razlikujeta, to pa pomeni, da ni dovolj le močnejši dražljaj in otrok bo zaznaval enako kot odrasla oseba. Za predšolskega otroka je značilen močan vpliv subjektivnih dejavnikov na proces zaznavanja (otrok si npr. močno želi žogo, ki mu je padla na cesto, in tovornjak, ki se mu bliža, se mu zdi še dovolj daleč). Otrok težko loči notranje, subjektivno, od zunanjega, objektivnega. Naslednja značilnost je tako imenovano celostno opažanje. Določeno situacijo oceni kot celoto in presodi, ali je varna ali nevarna, težave pa ima z zaznavanjem in usklajevanjem različnih delov. Šele otrok, star 9-10 let, lahko pri zaznavanju upošteva različne faktorje, četudi so si ti nasprotni. Ob prehodu iz predšolskega v šolsko obdobje je otrok pri opazovanju vse bolj objektivni; vedno bolj ga zanima realni svet, ki izpodriva močno domišljjsko obravnavanje sveta predšolskega otroka. Čutni organi so občutljivi že ob rojstvu, z razvojem pa se njihova občutljivost veča. Vidno polje predšolskega otroka in mlajšega šolarja je vsekakor manjše od vidnega polja odrasle osebe. Veča se tudi ostrina vida. Zdrav otrok star 14 let ima ostrejši vid kot otrok star 6 let. Podobno velja tudi za razlikovanje barv, ki je z leti vse bolj točno. (Levičnik, Marjanovič-Umek, Polič, 1986, str. 15)

Zaznavanje prostorskih odnosov je temelj za razlikovanje predmetov po najbolj pomembnih lastnostih: oblika, velikost, položaj v prostoru itd. Te zmožnosti se oblikujejo le postopno, za kar potrebuje otrok ustrezne telesne in miselne izkušnje. Orientacija v prostoru se prične pri predšolskem otroku na osnovi

razlikovanja prostorskih odnosov lastnega telesa. Otrok najprej ločuje in imenuje svojo desno roko. (Horvat, Magajna, 1989, str. 129)

Pomembno vlogo pri razvoju zaznavanja prostorskih odnosov ima vključevanje besed v sam proces zaznavanja. Smiselno je bogatiti otrokov besedni zaklad z izrazi, kot so na, pod, pred, zadaj, levo, desno ... (še zlasti v konkretnih situacijah, npr. na avtobusni postaji, v križišču ...), ker s tem pripomoremo k boljši diferenciaciji in abstrakciji v zaznavni situaciji in formiranju prostorskih predstav. (Levičnik, Marjanovič-Umek, Polič, 1986, str. 17)

### **Pozornost**

Otrok se postopoma »uči« biti pozoren na način, da izloči iz okolja tiste elemente, ki so v konkretni situaciji ali pri konkretni aktivnosti pomembni. Postopnost se kaže tudi v oblikovanju usmerjene, namerne pozornosti, zakaj prvotno je pozornost nenamerna in spontana. Ko predšolskega otroka vključujemo v promet (seveda v spremstvu), je treba njegovo pozornost nenehno usmerjati na tisto, kar je pomembno za njegovo varno vključitev (semafor v križišču, vozila na cesti, vozila na kolesarski stezi ...). (Levičnik, Marjanovič-Umek, Polič, 1986, str. 17)

Sposobnost »zastreti« ali ignorirati nebistvene informacije v zapleteni situaciji je zelo pomembna. Otrok, ki nima sposobnosti odmisli nebistveno, bo imel v šoli in na poti v šolo precejšnje težave, saj bodo z enako intenzivnostjo kot glas učiteljice prihajali do njegovih možganov tudi ropot na cesti, šepetanje sošolcev, let muhe itd. (Horvat, Magajna, 1989, str. 133)

### ***Razvoj mišljenja***

Še ena izmed pomembnih komponent razumevanja otroškega sveta je razumevanje razvoja mišljenja. Razvoj mišljenja je tesno povezan z razvojem ostalih spoznavnih procesov. Predšolski otrok (star 4 do 6-7 let) je na stopnji preoperativnega mišljenja intuitivna faza (po J. Piagetu). V preoperativnem obdobju je otrokovo mišljenje še vedno tesno vezano na akcijo gre za enostavne zaznavne ali akcijske sheme, vendar že prenesene ali interiorizirane (ponotranjene) v reprezentacije. Preoperativno mišljenje je intuitivno, stvari so za otroka take, kot jih vidi, in ne take, kot bi morale biti. Enakost obstaja le, če obstaja vizualna korespondenca. Mišljenje je fluidno, otrok se hitro zmede, ker

ga zavedejo prostorske spremembe. Med tipične značilnosti preoperativnega mišljenja sodi tudi to, da otrok neprestano nekaj trdi, nikoli pa nič ne dokazuje (to je v skladu z njegovim egocentrizmom). (Levičnik, Marjanovič-Umek, Polič, 1986, str. 19)

V obdobju mlajšega šolarja med sedmim in enajstim letom starosti je obdobje imenovano »priprava na konkretnologične operacije«, torej čas, ko se razvijajo v mišljenju otroka sposobnosti, ki jih imenujemo operacije. Pri večini miselno normalnih otrok se razvijejo do osmega leta starosti. Z besedo operacije mislimo akcije, čeprav ne telesne, ker vedno potekajo na nivoju misli. Glavna značilnost operacij je reverzibilnost. Pojem reverzibilnosti lahko opišemo kot sposobnost, da na miselnem nivoju preidemo določeno pot in se nato v mislih vrnemo na začetni položaj. (Horvat, Magajna, 1989)

### ***Otrok v prometu***

Otrok se dnevno vključuje v promet na različne načine. Kot bom omenil in podrobneje opisal pozneje je za otroka najboljša nazorna šola oz. šola v realnem prometnem okolju. Zato ga moramo pod nadzorom vključevati čim prej v realno prometno situacijo. To pa storimo varno le tako, da ga pod našim nadzorstvom oz. nadzorstvom odrasle osebe vključujemo v promet. V nadaljevanju bom opisal le nekaj načinov, na katere se lahko otroci vključujejo v promet.

### ***Otrok pešec***

Za otroka - pešca je pomembno, da mu izberemo najvarnejše šolske poti in ga naučimo, kako hodi po teh poteh, predvsem, kako prečka cesto in križišče. Najmlajši potrebujejo na šolskih poteh, predvsem pa pri prečkanju cest, pomoč in varnost starejših. Prav ti morajo zato, da so drugi udeleženci v prometu opozorjeni na njihovo neopretnost oz. nepripravljenost na samostojno udeleževanje v prometu, nositi rumeno ruto. V prvih dneh ob začetku šole naj jih v šolo in iz nje spremljajo starši, dobro pa je, da jih varujejo starejši (bratje in sestre, znanci, učenci ipd.), dokler niso sami pripravljene varno opraviti poti. V pogojih slabše vidljivosti (noč, sneg, dež, megla ipd.) morajo učenci uporabljati svetlobno odsevne predmete (kresničke ipd.), oblačila živahnih svetlejših barv pa so priporočljiva vselej, saj so v njih bolj opazni. Otrok do sedmega leta starosti mora imeti na poti v šolo ali vrtec spremljevalca. Spremljevalec je lahko tudi otrok med desetim in štirinajstim letom starosti, če se s tem strinjajo starši.

Otroka zaradi njegove majhnosti v prometu hitro spregledamo. Kaj lahko ga skrije živa meja, parkiran avto ali kakšen drug predmet ob cesti. Otroku moramo pomagati, da bo znal opazovati promet in zlasti pri prečkanju ceste izbirati površine, na katerih ga bodo videli drugi. Otroci pogosto mislijo, da jih voznik vidi, če oni vidijo avto, ki se približuje. (Žlender, 2000, str. 4)

### ***Otrok kolesar***

Najbolj razširjeno prometno vozilo pri nas je kolo. Uporabljamo ga za hitro obvladovanje krajših razdalj med stanovanjem in delovnim mestom ali šolo, prav tako pa tudi za krajše izlete posameznikov, manjših ali večjih skupin. Na šolah, kjer je več kolesarjev, organizirajo na športni dan večkrat tudi kolesarske izlete, vendar le v višjih razredih osnovne šole, kjer so otroci že dovolj motorično razviti, saj vožnja v koloni zahteva nekatere dodatne spretnosti. Kolo je ceneno in praktično množično ljudsko vozilo, saj ga uporablja staro in mlado. (Knol, Serpan 1978, str. 37)

Za otroka je koristno, da kar najhitreje obvlada spretnosti, ki so potrebne za vožnjo s kolesom. Že po četrtem letu starosti se lahko otrok vozi z dvokolesom brez dodatnih koleščkov. Vendar do desetega leta starosti, ko bo lahko opravljal izpit za vožnjo s kolesom, ni sposoben samostojne vožnje v prometu. Velja torej kar najhitreje na kolo, ker tako otrok razvija spretnosti, ravnotežje, in čim kasneje v promet, tudi če je v spremstvu starejših. Za lažje obvladovanje kolesa mora imeti kolo primerne velikosti in primerno opremo, predvsem zavore in zvonec. Če so na kolesu ročne zavore, morajo biti ročice zavor oblikovane tako, da jih otrok doseže s prsti in jih lahko stisne. (Žlender, 2000, str. 15)

### ***Otrok - sopotnik v vozilu***

Otroci, ki se vozijo v šolo, in sicer v osebнем avtomobilu, morajo biti starosti in postavi primerno zavarovani z ustreznimi sedeži ali pripomočki, ki omogočajo uporabo varnostnih pasov. Ko otroci dopolnijo dvanajsto leto in dosežejo višino 150 cm, jim ni več potrebno uporabljati otroških varnostnih sedežev ali drugih ustreznih pripomočkov. Če v vozilu ni vgrajenih varnostnih pasov, morajo otroci do dvanajstega leta starosti sedeti na zadnjih sedežih (nekatera stara vozila, kombiji in terenska vozila).

Otrok praviloma nikoli ne puščajmo v parkiranem avtomobilu! Tako se izognemo nevarnosti, da bi zlasti na neravni površini spustili avto v tek. Tudi, če le za trenutek stopimo iz vozila, vedno ugasnemo motor, potegnemo ročno zavoro in vzamemo ključe. Otroci naj vstopajo v avto in izstopajo iz njega na tisti strani, ki je obrnjena stran od drugih vozil in prometa, najboljša na pločnik. Na bolj prometnih ulicah se postavimo tako, da otrok ne more steči iz avtomobila na cesto. Mlajšega otroka vzamemo iz avtomobila vedno sami. (Žlender, 2000, str. 17)

### ***Otrok v javnem prevozu***

Pri prevozih s šolskimi avtobusi ali kombiji je pomembno, da so postajališča urejena tako, da otroci vstopajo z varne površine in izstopajo na varno površino. Pot mora biti načrtovana tako, da otroci pred vstopom ali po izstopu ne bi prečkali ceste. Postajališče pri šoli naj bo po možnosti na šolskem dvorišču. Vozilo za prevoz šolskih otrok mora biti posebej označeno s tablam "PREVOZ ŠOLSKIH OTROK", ko otroci vstopajo ali izstopajo, pa mora vozilo stati, na njem pa morajo biti prižgani vsi štirje smerni kazalci. Otroci naj vstopajo v vrsti. Med prevozom mora biti večja prtljaga (športni rekviziti - če se gre za izlet) v prtljažniku, sicer naj bodo šolske torbice, nahrbtniki ipd; na tleh med sedeži. V vozilu se sme peljati le toliko otrok, kot je na razpolago sedežev. Mlajši otroci, ki se vozijo z avtobusom mestnega prometa, naj bi v avtobusu sedeli, ker ne dosežejo drogov in znakov, ki so narejeni za starejše. Šolske torbe in nahrbtnike naj postavijo na tla ob sebe oziroma naj jih imajo v naročju, če sedijo. Pravočasno naj se pripravijo na izstopanje in izstopijo šele, ko se avtobus popolnoma ustavi. (Žlender, 2002)

### ***Prečkanje ceste***

Osnovna dejavnost, ki otroka posledično pripelje v največjo nevarnost, je prečkanje ceste. Prečkanje ceste je tudi za odraslega pešca zahtevna naloga in zahteva veliko znanja, pozornosti in previdnosti. Da bi otroka postopno pripravili na samostojno prečkanje ceste moramo naloge sistematično razdeliti na več delov. Otroka moramo naučiti izbirati najvarnejša mesta za prečkanje ceste, ustavljanja pred cesto, opazovanja prometa in presojanje, kdaj lahko prečka cesto in samo prečkanje ceste. (Žlender, 2000, str. 6)

Različni raziskovalci so razčlenili prečkanje v več stopenj. Nekatere stopnje se lahko večkrat ponovijo pred prečkanjem, nekatere se lahko združijo ali pa jih



pešec sploh opusti, odvisno od pogojev prečkanja. Slednje je bolj zapleteno. Kakšna bo, je odvisno od individualnih značilnosti (osebnosti, zaznavnih in spoznavnih zmožnosti), zunanjih dejavnikov (značilnosti okolja, socialni vplivi) ter demografskih spremenljivk (starost, spol). Na podoben način lahko analiziramo tudi različne naloge kolesarjev. (Polič, Zabukovec, Žlender, 1996)

### ***Kolesarjenje***

Mnogi otroci že tam okoli petega leta dobijo kolo in njihova potovanja postajajo z leti vse daljša. Posebno za otroke mlajše od 15 let je to zelo nevarno prevozno sredstvo. Večina analiz prometnih nesreč otrok se osredotoči na pešce, medtem ko pozabljajo na nesreče kolesarjev. Njihove naloge v prometu se precej razlikujejo od nalog pešcev. Imajo še nekatere dodatne, tako na spoznavni kot na gibalni ravni. Prav tako so kolesarji - razen pri kolesarjenju po dvorišču, igrišču ali kolesarski stezi - bolj ali manj stalno vključeni v promet. (Tomšič, Trček, 1980)

Spoznavne naloge kolesarja zajemajo obnovo in uporabo osnovnih pravil vedenja (npr. nakazovanje smeri, izbira pravilnega položaja na cesti, pravila prednosti). Ker promet predstavlja dinamično okolje, se zahteve spreminjajo iz trenutka v trenutek. Gibalne spretnosti (npr. krmarjenje kolesa in ohranjanje ravnovesja), potrebne za varno vožnjo s kolesom, so pri otrocih mlajših od 8 let omejene, saj gre za zelo nestabilno vozilo. Nezmožnost ohranjanja smeri kolesa lahko vodi v navzkrižja z ostalimi udeleženci prometa. Otrok, ki s težavo ohranja ravnovesje na kolesu in vijuga po cesti, je za voznika zelo nepredvidljiv. Pri nizkih hitrostih je pogostost popravljanja odklonov iz smeri večja pa tudi odkloni so večji. Zato, ker bo takrat njihova hitrost še nizka, potrebujejo otroci pri učenju kolesarjenja zelo veliko površino. (Polič, Zabukovec, Žlender, 1996, str. 55)

### ***Zakaj kolesarske čelade?***

Če pogledamo raziskave, so kolesarji poleg pešcev najbolj ogrožena in izpostavljena skupina prometnih udeležencev. Brez zaščitnega oklepa iz pločevine so pogosto žrtve neustreznega ravnanja in obnašanja drugih udeležencev v prometu. V statistiki prometnih nesreč so kolesarji takoj za vozniki in potniki v avtomobilih ter pešci, vendar so glede na njihovo zastopanost v

prometu (kolesarjev je bistveno manj kot drugih udeležencev v prometu) in glede na vremenske razmere (vozijo le del leta) med najbolj ogroženimi. (Juvan, 1995)

Otrok mora imeti pri vožnji s kolesom na glavi zaščitno kolesarsko čelado, ne glede na to, ali ga vozimo mi ali se po dvorišču vozi s svojim majhnim kolesom. Čelado naj uporablja tudi na rolerjih, skiroju in kotalkah. Če ga vozimo na svojem kolesu, mora biti v posebnem sedežu, ki ga ščiti in preprečuje, da bi otrokovo nogo med vožnjo zagrabilo kolo in bi prišla med špice. (Juvan, 1995)

### ***Hoja vzdolž ceste***

Topografsko lahko nalogo pešca opišemo kot hojo vzdolž ceste ali preko ceste. Prečkanje smo si že ogledali, zdaj pa se ozrimo še po vzdolžnem gibanju. Gre za različni nalogi, kjer je ta zadnja predvsem čutno-gibalne in manj spoznavne narave. Kljub vsemu pa hoja vzdolž ceste zahteva pozornost, usmerjeno na nasproti prihajajoča vozila (seveda, če hodimo po levi strani ceste), predvsem na njihovo odklanjanje iz smeri, zahteva ohranjanje lastne smeri, paziti pa je tudi treba, da se ne zaletimo v razne ovire ali druge pešce. Pozornost je obenem razdeljena med razgledovanje in iskanje poti, nadzorovanje lastnega gibanja in prometa. Vse že našteje razlike med otroki in odraslimi se kažejo tudi tu. (Polič, Zabukovec, Žlender, 1996, str. 54)

### ***Prometna vzgoja otroka***

Ob besedah prometna vzgoja otroka bi pomislili na učenje otroka, kako varno prečkati prehod za pešce ali kako hoditi po cesti. Je res, da sta to dva sestavna dela te vzgoje, ampak je prometna vzgoja zelo kompleksna in zajema različne vrste znanj in vedenj, ki jih moramo razviti pri otroku. Prvi vstopajo v ta proces starši v predšolskem obdobju, za njimi pa vzgojitelji in učitelji v šoli. Pravilno načrtovanje vzgoje in pravilno izbrane vsebine v veliki meri vplivajo na kvaliteto znanja in zmožnost uporabe znanja tudi v praksi, kar se mi zdi, da je za prometno vzgojo osnovnega in poglobitnega pomena. V nadaljevanju bom predstavil prometno vzgojo, kakršna je trenutno z vsemi sestavinami, katere mora vzgojni program vsebovati.

## ***Izhodišča prometne vzgoje***

Izhodišča prometne vzgoje velja iskati v razumevanju prometa, kateri je civilizacijska danost, ki po eni strani omogoča razvoj, obenem pa prinaša omejitve in propadanje okolja. Predstavlja sistem in komunikacijo, odnos med ljudmi, ki mora potekati po dogovorjenih pravilih in v skladu z moralnimi normami, če naj kot tak sploh obstane. Izpolnjevanje zahtev za varno in odgovorno ravnanje v prometu zahteva prometna zakonodaja, ki je z represivnim delom, lahko učinkovita zgolj kratkoročno, ter vzgoja in izobraževanje za varno sodelovanje v prometu, ki oblikuje trajne pozitivne vedenjske vzorce in vrednostne modele. Prav zgodnja prometna vzgoja lahko prispeva k prometni zrelosti odraslih ljudi. (Prometna vzgoja, b.l., str. 2)

Učinkovitost prometne vzgoje lahko zagotovijo:

- smiselna, organska razporeditev obveznih prometno-vzgojnih vsebin v vsebine različnih predmetov (spoznavanje okolja, naravoslovni in družboslovni predmeti, slovenski in tuj jezik, tehnična in športna vzgoja, umetnostna vzgoja, moralna vzgoja itd.);
- pestra ponudba prometno-vzgojnih dejavnosti (tečaj za vožnjo s kolesom, tečaj za vožnjo kolesa z motorjem, tečaj za pridobitev prometne značke, šolska prometna služba itd.) in
- prometno-vzgojnih ukrepov (varna pot v šolo, rumena rutica, kresnička, z varnim kolesom v promet, teden prometne varnosti, roditeljski sestanki itd.). (prav tam, str. 3)

## ***Opredelitev prometne vzgoje***

Prometno vzgojo so opredeljevali na različne načine. Pogosto so jo omejevali zgolj na usvajanje ustreznih znanj, kar se mi zdi napačno razmišljanje. Čeprav so ta potrebna, pa samo po sebi ne zagotavljajo varnega vedenja otrok. Prometna vzgoja mora predvsem razviti varno vedenje otrok. Otroka mora na zgoščen, sistematičen in varen način usposobiti za varno vključevanje v promet. Prometna vzgoja je torej proces, ki se začne v zgodnjem otroštvu in s katerim se otroci usposablajo za varno vključevanje v prometni sestav ter za odgovoren in spoštljiv odnos so njegovih udeležencev, ob pridobivanju znanj in razvijanju pojmov, povezanih s prometom in njegovim družbenim pomenom. Na osnovi

vsakdanjih izkušenj, posnemanju drugih (staršev, učiteljev, vrstnikov), razumevanja prometnega sestava in medsebojne soodvisnosti njegovih sestavin oblikujejo lastna stališča, ki so pomembna za njegovo prihodnje vedenje v prometu. (prav tam, str. 4)

### ***Prometna vzgoja v devetletni osnovni šoli***

Prometna vzgoja v osnovni šoli nima svojega učnega predmeta. Iz pedagoških in psiholoških razlogov je vključena v različne predmete. Za prometno vzgojo je bil izdelan celovit učni načrt, za približno osemdeset učnih ur. Dele vsebin so po predlogu sestavljavcev učnega načrta vključile predmetne komisije za posamezne predmete (slovenski jezik, spoznavanje narave in družbe, spoznavanje družbe, likovni, tehnika, šport.) v cilje in vsebino predmeta. Ta del je obvezen za vse učence. Obsežen del prometne vzgoje sestavljajo prometno-vzgojne interesne dejavnosti in prometno-vzgojne akcije. Po številu vključenih učencev so te dejavnosti na drugem mestu. (prav tam)

Prometna vzgoja je pri obveznem pouku vključena v vsebine različnih vzgojno izobraževalnih predmetov in zajema:

- 80 ur v vseh razredih OŠ (povprečno 1 ura na mesec);

Prometno-vzgojne interesne dejavnosti so vsebinsko in časovno načrtovane dejavnosti in lahko zajemajo:

- tečaj za kolesarski izpit;
- izpit za kolesarsko izkaznico;
- prometni kotiček;
- razglasna deska;
- cicibanova prometna značka;
- prometni krožki;

Prometno-vzgojne akcije so občasne aktivnosti, ki so vključene v program življenja in dela osnovne šole:

- varna pot v šolo;

- rumena rutica;
- učna ura v prometu;
- teden otroka;
- varno kolo;
- obisk z učenci pri odgovornih za promet in varnost v prometu;
- roditeljski sestanki;
- kolesarski izlet. (prav tam)

### ***Cilji prometne vzgoje v šoli***

Učenci:

- poznajo resnične razmere v prometu, s katerimi so se spoznali pri različnih predmetih v povezavi z drugimi vsebinami pri dejavnostih in akcijah;
- imajo razvite umske in telesne sposobnosti za samostojno, varno in odgovorno vedenje v prometu;
- poznajo varne poti v šolo, domov in se pravilno vedejo na nevarnih mestih;
- poznavajo prometna sredstva, sestavo, delovanje ter varnostno opremo in so usposobljeni za kontroliranje stanja in pravilno vzdrževanje;
- poznajo določila, zakone, predpise, znake, ki urejajo odnose in sporazumevanje med udeleženci v prometu;
- razumejo delovanje naravoslovnih zakonitosti v prometu in omejitve človekovega organizma;
- poznajo vzroke prometnih nesreč (hitrost, alkohol, agresivnost v prometu itd.) in jih vrednostno opredeljujejo;
- pripravljani so upoštevati znanja za pravilno vedenje v prometu;
- uporabljajo osebno varnostno opremo pri udeležbi v prometu (odsevník, nalepke, rutico, varnostni pas itd.);

- sodelujejo pri prometno-vzgojnih dejavnostih, akcijah in natečajih, ki jih organizira šola ali zunanji sodelavci;
- skupaj z odraslimi odkrivajo nevarna mesta v prometni ureditvi šolskega okoliša in s predlogi spodbujajo odgovorne za odpravo takšnih mest;
- poznajo vlogo prometa pri onesnaževanju okolja in sodelujejo pri ukrepih za zmanjšanje posledic;
- uporabljajo prometna sredstva (kolesarjenje, kolesarski izleti) za krepitev zdravja in telesnih sposobnosti. (prav tam, str. 12)

### ***Temeljne vsebine prometne vzgoje***

- učenec v spremstvu odrasle osebe;
- pot od doma do šole;
- vožnja v osebni avtomobilu;
- komu sedem v avto;
- učenec - udeleženec v prometu;
- orientacija v prometnem prostoru;
- varna hoja pešca;
- učenec - potnik (avtobus, kombi);
- igra in promet;
- odnosi med udeleženci v prometu;
- zaznavanje v prometu;
- Promet, kaj je to?;
- cestni promet;
- železniški promet;
- varno kolo je vozilo;

- površine namenjene kolesarjem;
- kako varno kolesarim;
- kolesarjenje;
- nesreča;
- vloga policista;
- kolo z motorjem;
- tehnika v vozilu;
- varno delo s kmetijskimi stroji;
- različni pogoji v prometu;
- idealna vožnja;
- vremenski vplivi na varno vožnjo;
- zdravila, alkohol, mamila;
- ekologija in varovanje prostora;
- spreminjanje naselij in bivalnih okolij. (prav tam, str. 14-26)

### ***Načela prometne vzgoje***

Prometna varnost, posebno prometna varnost otrok v Sloveniji, še ni dovolj razvita. Promet ogroža prav vso mlado generacijo od otrok do mladostnikov, starejši mladostniki pa že sami postajajo dejavnik ogrožanja. Zato ostajata osnovni načeli prometne vzgoje:

- oblikovanje in ohranjanje varnega vedenja v prometu pri učencih in dijakih ter
- usvajanje moralnih norm pomembnih za varno odvijanje prometa.

Obenem morajo učenci in dijaki spoznati družbeni pomen prometa in njegovo vlogo v razvoju družbe, onesnaževanju okolja, itd. (prav tam, str. 10)

Da bi bil program prometne vzgoje v nižjih razredih (1. triada) uspešen, mora ustrezati več zahtevam. V višjih razredih se poudarek postopno vse bolj seli k odgovornemu vključevanju v promet in osvajanju ustreznih prometnih norm, predvsem naslednjim:

Glede na to, da noben program ne more v celoti pokriti prometnih spretnosti, bo učinkovit tisti program, ki se bo omejil na prometne naloge, ki jih otroci razmeroma pogosto izvajajo in so razmeroma najbolj nevarne zanje, bodisi zaradi pomanjkanja potrebnih spretnosti in znanj bodisi zato, ker njihovo vedenje v teh situacijah povzroča negotovost pri drugih prometnih udeležencih. Taka situacija je npr. prečkanje ceste med parkiranimi avtomobili.

Prometna vzgoja majhnih otrok naj ima za cilj predvsem pridobivanje spretnosti in ne pridobivanje znanj. Otrok mora nekaj storiti in to dejanje opazovati. Šele v starosti 9 oz. 10 let lahko znanje dopolnjuje spretnost.

Mnogi programi so neučinkoviti preprosto zato, ker otroke učijo to, kar že dobro znajo. Osredotočiti se je treba na tista vedenja, s katerimi otroci še ne razpolagajo v svojih vedenjskih sporedih.

Zelo pomembna je realnost okolja, v katerem poteka vaja. Nadomestki niso učinkoviti.

Motnje morajo predstavljati del učnega programa. Otrok se mora vesti pravilno celo, če ga kaj zmoti, če njegovo pozornost pritegne kakšna neprometna vsebina (prijatelji, igra, sladoled).

Celo zelo stvarna vaja bo učinkovita šele s pomočjo pozitivne spodbude, tj. z nagrajevanjem (npr. pohvalo) pravilnega vedenja (ne pa s kaznovanjem napačnega).

Za uspešen program je nujno sodelovanje staršev, saj zahteve učinkovitih programov presegajo zmožnosti šole. (prav tam)

### ***Otrok na kolesu (ter kolesu s pomožnim motorjem)***

Na kolesu se lahko otroka do osmih let starosti prevaža le, če je na kolesu pritrjen poseben sedež za otroka in je kolo dodatno opremljeno s stopalkami za noge, ki morajo biti prilagojene velikosti otroka. Sedež za otroka mora ustrezati otrokovi velikosti, biti trdno povezan s kolesom, nameščen pa mora biti tako, da ne ovira



voznika, ne zmanjšuje preglednosti in gibljivosti ter da onemogoča morebitne poškodbe otroka. Na kolesu in kolesu s pomožnim motorjem lahko otroka, mlajšega od osmih let, vozi le polnoletna oseba. Otroka, starejšega od osmih let, se lahko prevaža le na kolesu posebne konstrukcije, ki omogoča varno vožnjo. Če je kolesu dodano priklopno vozilo, se na njem osebe ne smejo prevažati. (prav tam)

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

Kolesarji morajo uporabljati kolesarski pas, kolesarsko stezo ali kolesarsko pot. Kjer teh ni, lahko vozijo po vozišču ceste, če prometna signalizacija tega izrecno ne prepoveduje. Pri tem moramo voziti čim bližje desnemu robu vozišča, vendar pri tem ne smemo zavzeti več kot en meter od roba vozišča. Če vozimo v skupini, moramo voziti drug za drugim. Kljub temu, da bi to moralo biti samoumevno, je med vožnjo s kolesom posebej prepovedano spuščanje krmila kolesa iz rok; dvigovanje nog s pedal; vodenje, vlečenje ali potiskanje drugih vozil; pustiti se vleči ali potiskati; vožnja predmetov, ki nas pri vožnji ovirajo, ter z zgoraj navedenimi pravili neskladna vožnja drugih oseb. Voznik kolesa mora ponoči in ob zmanjšani vidljivosti uporabljati predpisane luči. (prav tam)

Otroci, mlajši od 14 let, ki vozijo kolo oziroma kolo s pomožnim motorjem, morajo imeti med vožnjo na glavi pripeto kolesarsko zaščitno čelado ali homologirano zaščitno čelado. Enako velja za od 14 let mlajše potnike na kolesu oziroma kolesu s pomožnim motorjem. (prav tam)

V osebnih avtomobilih se otroci lahko vozijo le v njihovi starosti primerno zavarovanih ležiščih, homologiranih otroških varnostnih sedežih ali s

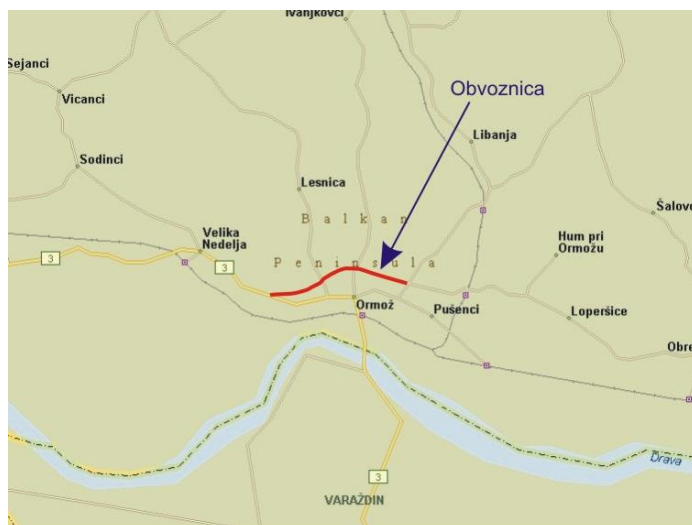
homologiranimi pripomočki, ki omogočajo uporabo običajnih varnostnih pasov. Ležišča ali sedeži so lahko v skladu z navodili proizvajalca pripeti na prvem ali zadnjem sedežu, medtem ko v osebnih avtomobilih, v katerih zaradi konstrukcijskih lastnosti otroka v skladu z zgoraj navedenim ni mogoče zavarovati, otroci do 12 leta starosti lahko sedijo le na zadnjih sedežih. Z varnostnimi pasovi morajo biti med vožnjo pripeti voznik in potniki na vseh sedežih, kjer so vgrajeni varnostni pasovi (izjema so osebe, ki z zdravniškim spričevalom dokažejo, da varnostnega pasu ne morejo uporabljati)! (prav tam)

## **Praktični del**

### **Občina Ormož**

Ormož in okolica leži na jugovzhodnih slemenih Slovenskih goric obdan z dvema obdravskima ravnicama imenovanima Ptujsko in Središko polje.

Skozi mesto Ormož je dovoljen promet le osebnim vozilom in dostavi za mesto Ormož. Obvoznica poteka po severnem obrobju mesta spuščena v zemljo tako, da ni vir neposrednega hrupa in nemoteča za mesto Ormož. Z obvoznico so se razmere izboljšale le za mesto Ormož. Njegova okolica pa je ostala obremenjena z velikim številom tovornega prometa, predvsem po zelo slabo prometno urejeni cesti Ormož - Središče ob Dravi. Kar nekaj časa obstajajo prometni projekti za izboljšanje razmer na relaciji Slovenska Bistrica – Ormož, kjer naj bi zgradili hitro cesto. Ta bi potekala mimo naselij. S tem bi Ptujsko polje razbremenili velike prometne preobremenjenosti in velikega tveganja za varnost lokalnega prebivalstva. Trenutno so zgradili iz vseh načrtovanih del le ormoško obvoznico in severni priključek na avtocesto Maribor – Ljubljana pri Slovenski Bistrici.



## ***Osnovna šola Stanka Vraza***



Osnovna šola Stanka Vraza Ormož

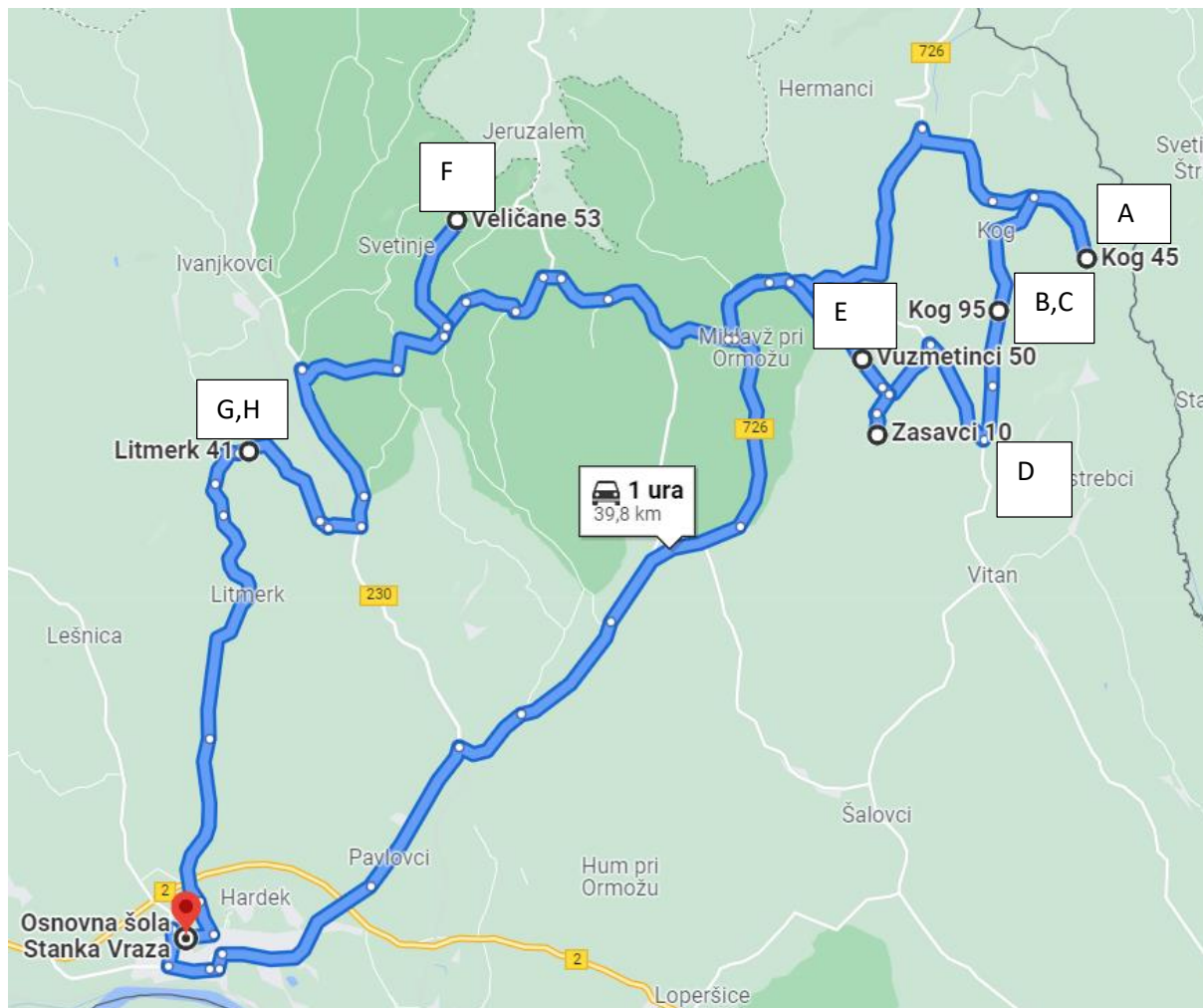
### ***Šolski okoliš osnovne šole Stanka Vraza Ormož***

Osnova za izdelavo prometnega načrta je šolski okoliš. Šolski okoliš OŠ Stanka Vraza Ormož sega na S do naselij Koračice, Žvab in Litmerk, na SV do naselij Mihalovci, Veličane, Vinski vrh in Zasavci, na V do naselij Loperšice, Frankovci in Kog, na JZ do naselij Senešci in Mihovci, na J je omejen z državno mejo med Slovenijo in Hrvaško. 2 učencev se vozi v šolo s šolskim prevozom. Učenci prihajajo iz prej naštetih smeri Litmerk, Žvab, Koračice, Senešci, Mihovci, Mihalovci, Veličane, Vinski vrh, Kog, Loperšice in Frankovci. Šolski prevoz je urejen s kombijem. Učenci vstopijo na kombi pred šolo. Tukaj mora biti voznik kombija zelo previden saj pri vožnji vzvratno gor po klancu, ni preglednosti na cesti. Kljub enosmernemu prometu po tej cesti avtomobili vozijo v nasprotni smeri. Šolski prevoz pobira učence na domačem dvorišču, stranskih cestah ali avtobusni postaji. V naselju Loperšice učenec vstopa na šolski prevoz na urejenem avtobusnem postajališču.

## DOPOLDANSKE VOŽNJE

Relacija: Ormož – Kog – Zasavci – Vuzmetinci – Veličane – Litmerk – Ormož

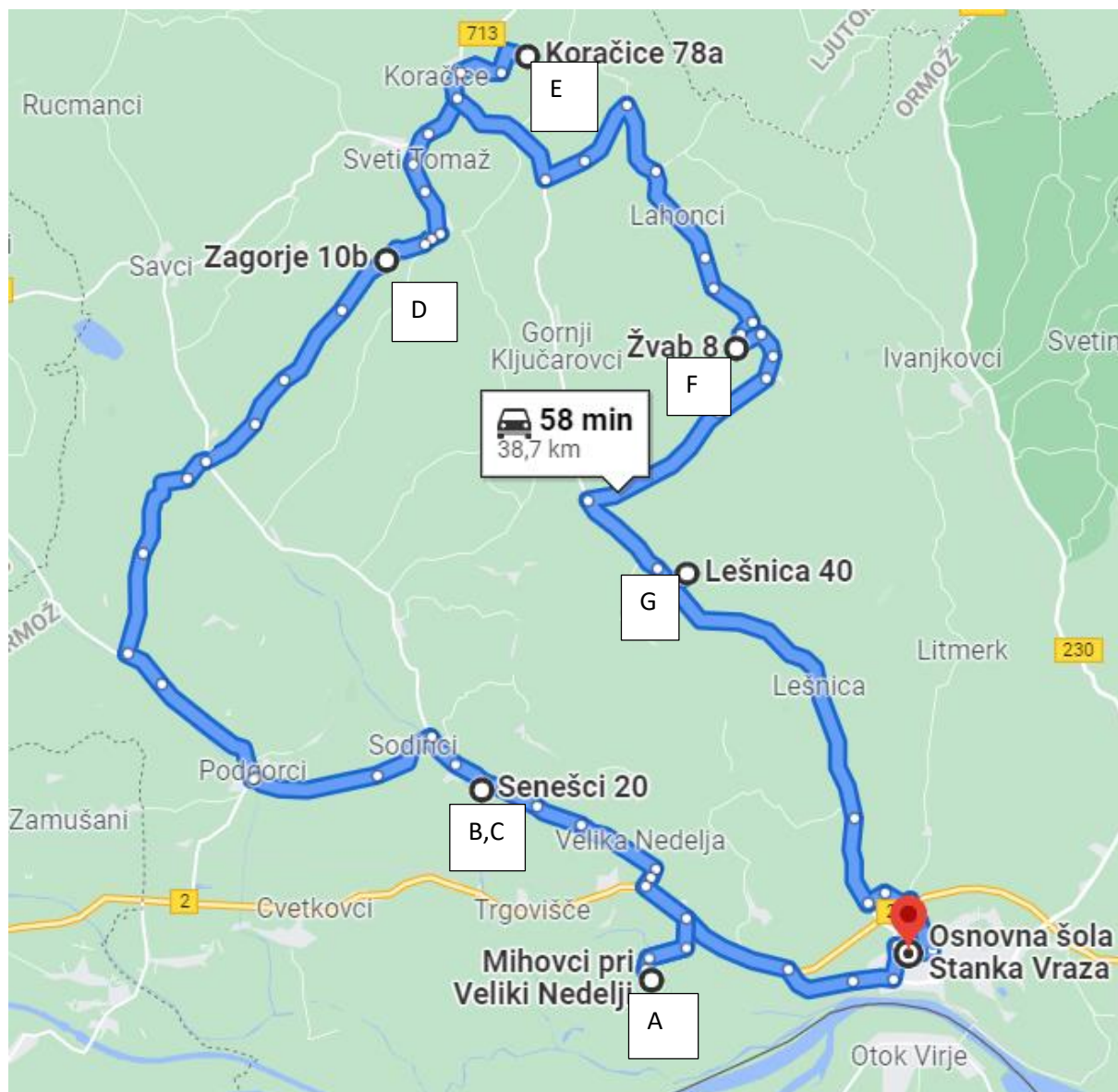
1. Jutranja vožnja: prihod v šolo ob 6.15. Vozimo 8 učencev. Vse učence pobiramo doma, razen v Veličanah 500 m (J) in v Litmerku 500 m od doma (NŽ). Te učence do kombija pospremi starši.





Relacija: Ormož – Mihovci – Senešci – Sveti Tomaž – Žvab – Lešnica - Ormož

2. Jutranja vožnja: prihod v šolo ob 7.00. Vozimo 7 učencev, SPREMSTVO na kombiju. Vse učence pobiramo doma, učenec G pride približno 600 m od doma do kombija peš (spremljajo ga starši).



**Relacija: Ormož – Vinski Vrh – Obrež – Središče ob Dravi – Obrež – Loperšice – Frankovci – Ormož**

**3. Jutranja vožnja: prihod v šolo 7.50. Vozimo 7 učencev, SPREMSTVO na kombiju. Vse učence pobiramo doma, učenec E počaka 200 m od doma, na avtobusni postaji.**

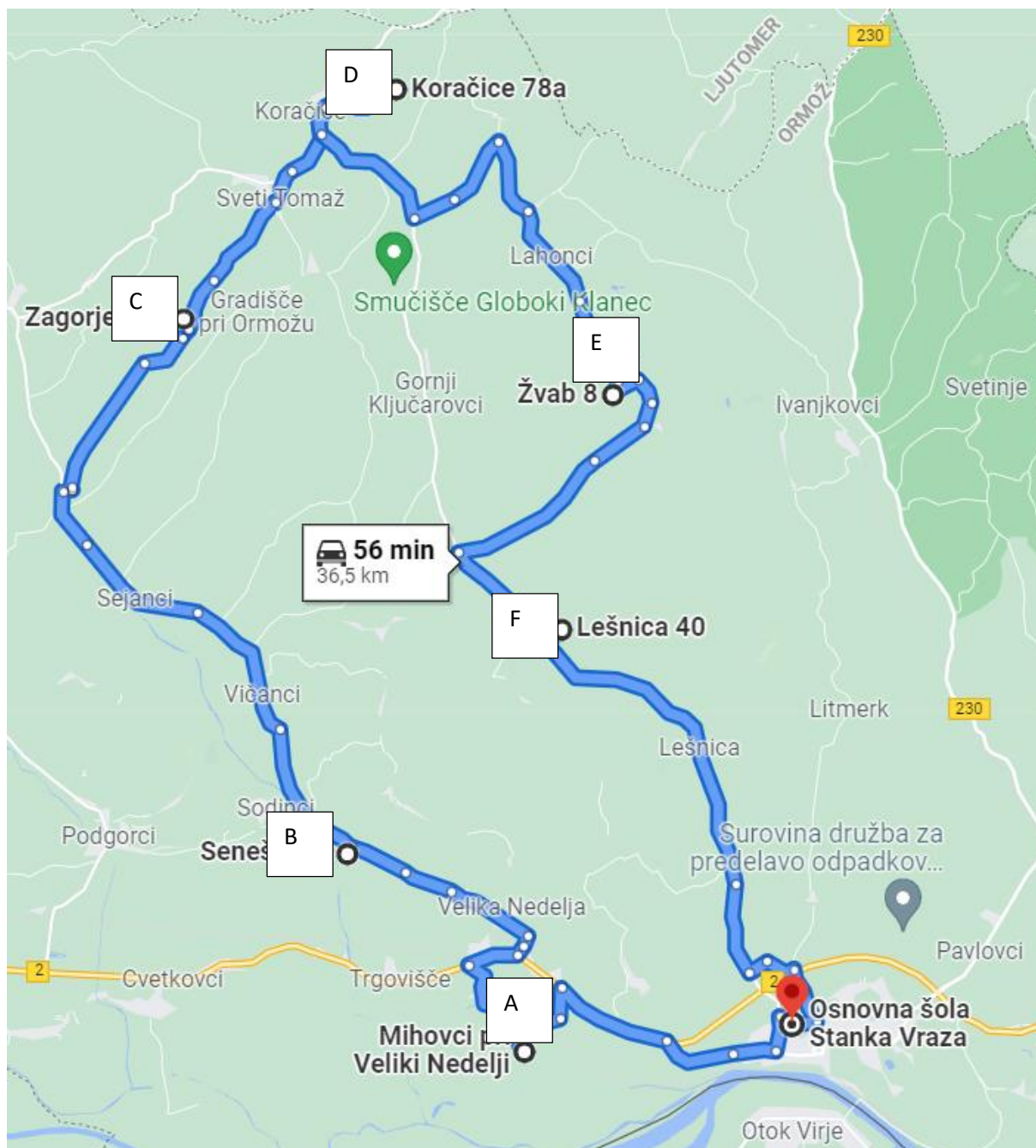


## POPOLDANSKE VOŽNJE

1. in 2. relacija sta sočasni, vozita 2 kombija.

1. Vožnja odhod iz šole 14. 25. Relacija: Ormož – Mihovci – Seneschi – Sveti Tomaž – Žvab – Lešnica – Ormož

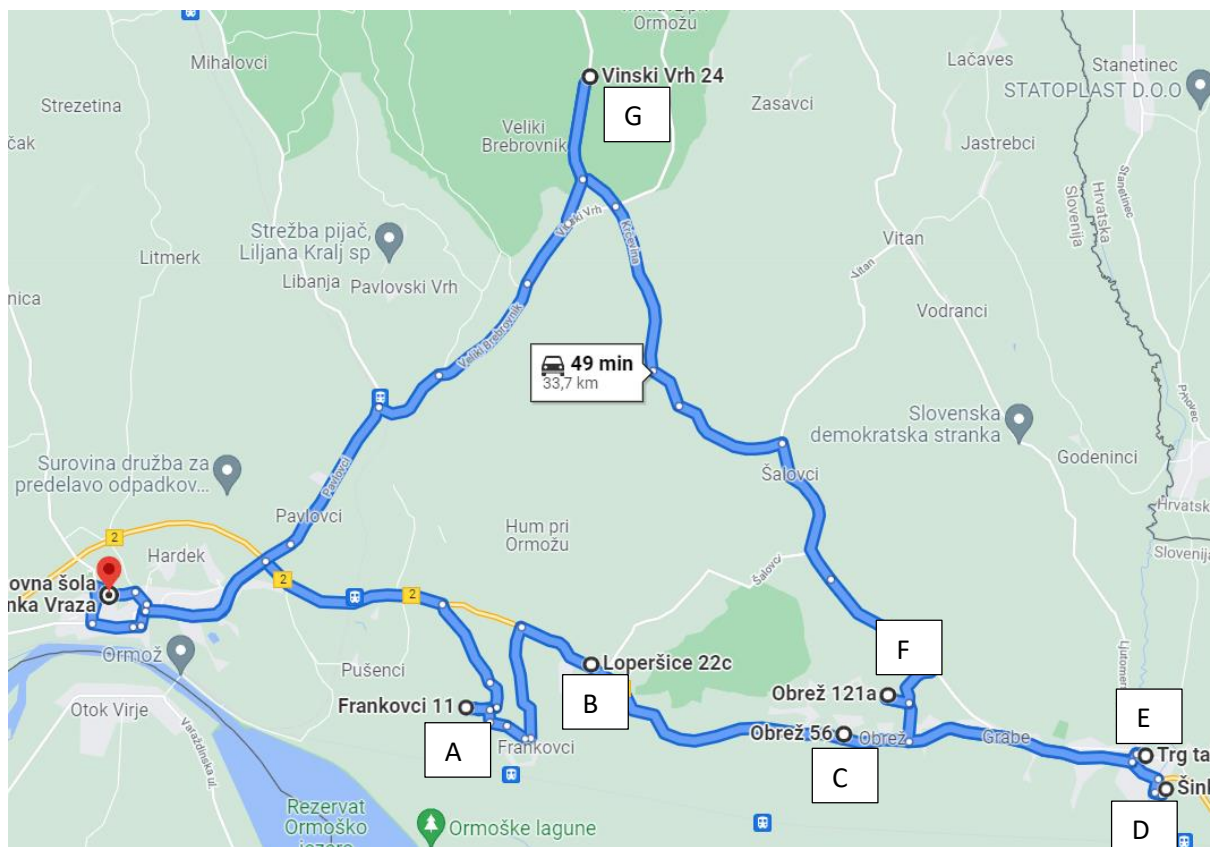
Vozimo 7 učencev, na kombiju je spremstvo. Vse učence odlagamo doma, razen v Mihovcih in Lešnici okrog 600 m od doma.





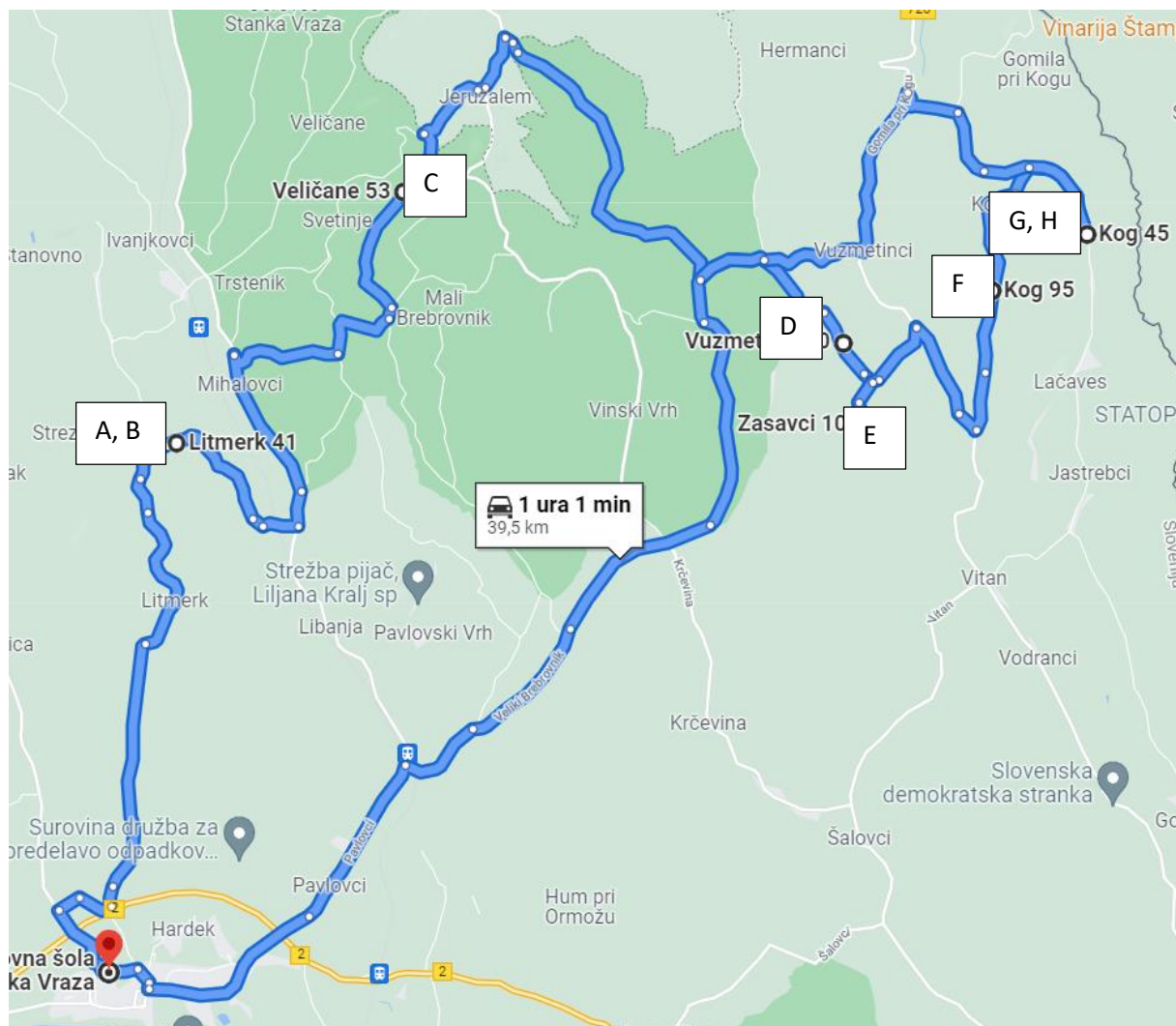
**2. Vožnja odhod iz šole 14. 25. Relacija: Ormož – Frankovci – Loperšice – Obrež – Središče ob Dravi – Obrež – Vinski vrh - Ormož**

**Vozimo 7 učencev, na kombiju je spremstvo. Vse učence odlagamo doma, razen v Loperšicah na avtobusni postaji.**



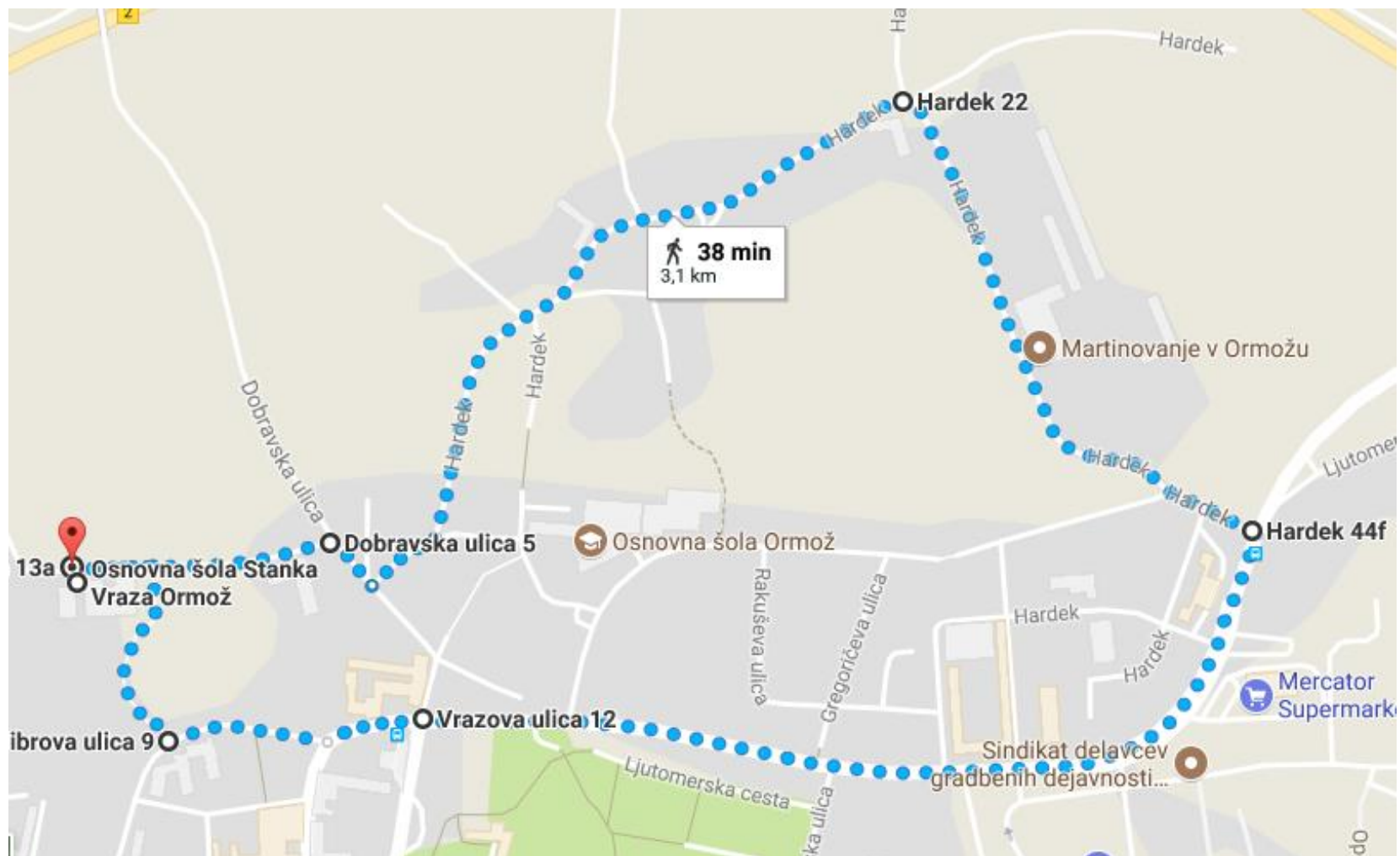
### 3. Vožnja odhod iz šole 15. 05. Relacija: Ormož – Litmerk – Veličane – Vuzmetinci – Zasavci – Kog - Ormož

Vozimo 8 učencev. Vse učence odlagamo doma, razen v Veličanah počakajo učenca starši 500 m od doma, v Litmerku pa dva učenca nekje 500 m od doma.

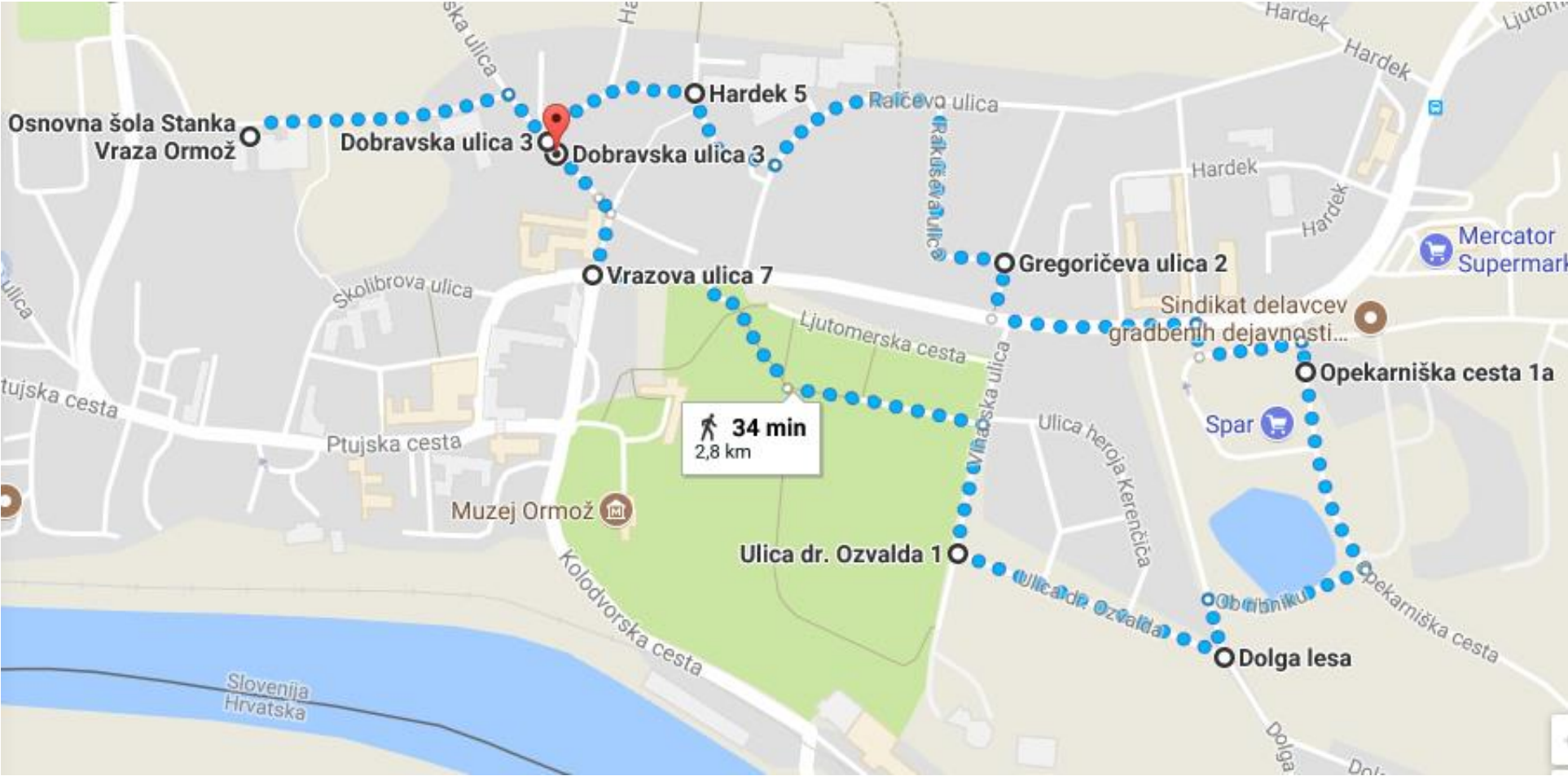


# ŠOLSKE POTI – SPREHODI

## POT 1

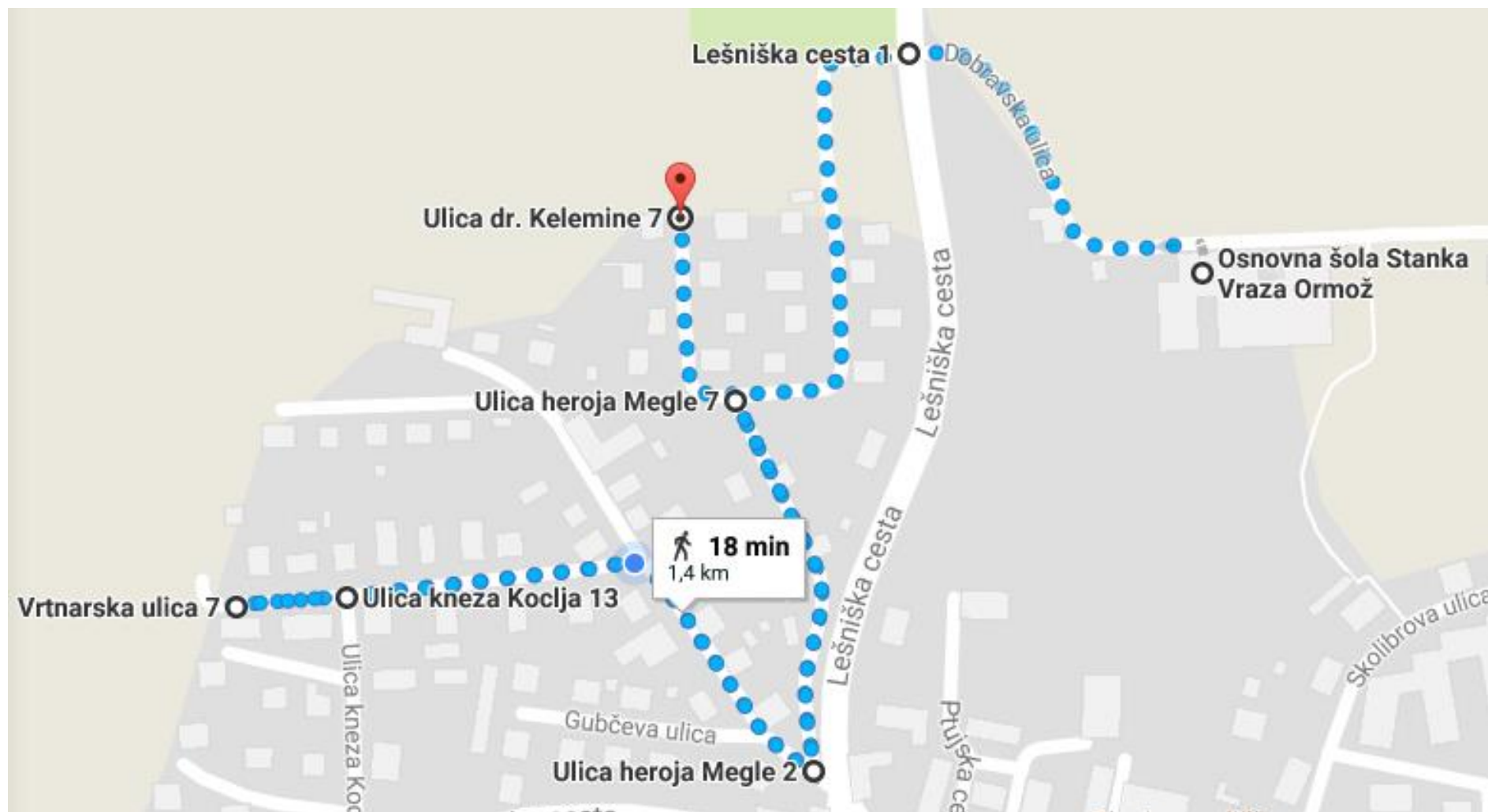


POT 2

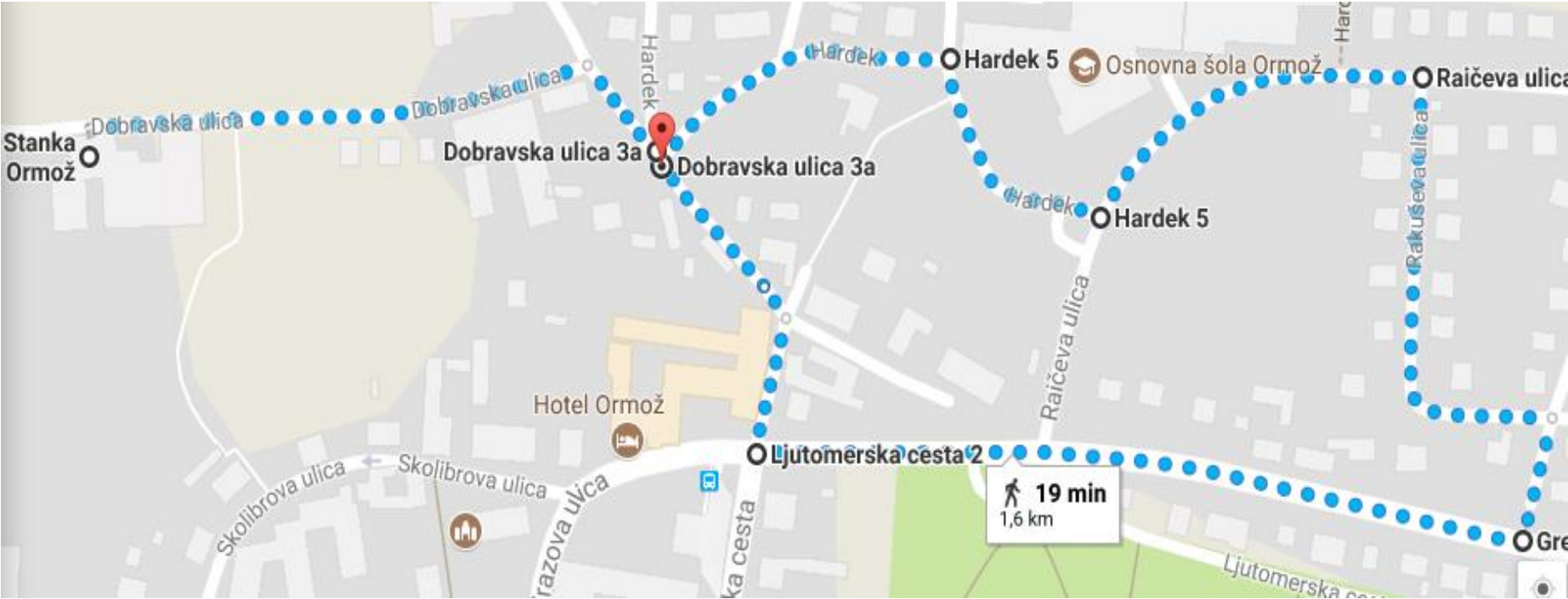




POT 3



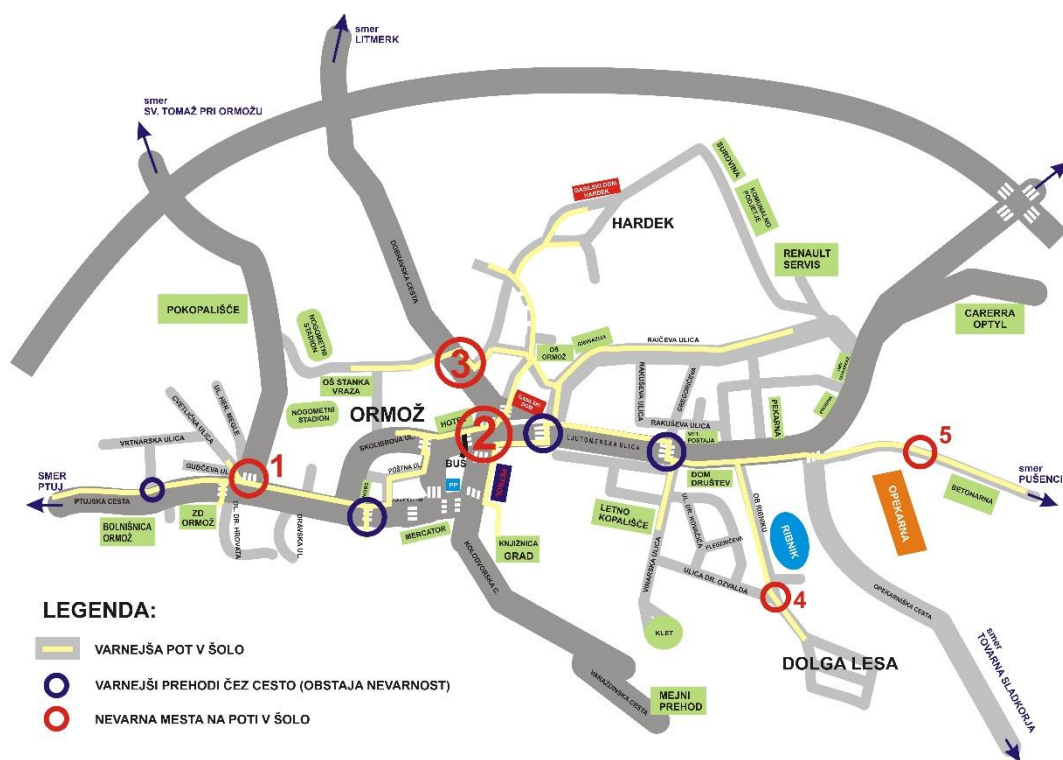
KOLESARJENJE



## Prometno-varnostni načrt mesta Ormož

Mesto Ormož s svojimi 2300 prebivalci ni veliko, vendar ob podrobnem pregledu prometne urejenosti najdemo marsikatero »črno« točko, ki bi lahko bila otrokom nevarna. Na prometno-varnostnem načrtu sem potencialna nevarna mesta označil s številkami, vsako mesto posebej sem si tudi ogledal in fotografiral. V nadaljevanju bom ob fotografijah poskušal podrobneje razložiti, zakaj je posamezno mesto nevarno.

### Nevarna mesta prometno-varnostnega načrta



### Prometno-varnostni načrt z nevarnimi mesti

Nevarno mesto št. 1. S številko je označen prehod za pešce na delu varnejše poti, ki poteka iz smeri naselja Lent proti centru mesta. Prehod za pešce je nepregleden zaradi zgradbe, ki stoji tik ob cestišču. Mlajšim otrokom predstavlja dodatno nevarnost hkratnega prečkanja dveh zaporednih prehodov za pešce, saj enemu prehodu za pešce sledi takoj še drugi, kot je razvidno na sliki 5. Na prvi prehod pripeljejo vozila iz smeri Lešnica, na drugega pa peljejo vozila iz mesta v smeri Lešnice. Na tem prehodu morajo biti otroci še posebej pazljivi.





Oviran pregled pri prečkanju prehoda za pešce



Nevarno mesto na ptujski cesti z dvema prehodoma in kapelico





Nevarno mesto na ptujski cesti, slikano iz smeri Lešnica

## Nevarno mesto v Skolibrovi ulici

Med sprehodi prečkamo nevaren prehod za pešce v Skolibrovi ulici. Pri prečkanju ceste pogled na morebitna vozeča vozila zastirajo parkirani avtomobili. Za varen prehod moramo stopiti na cesto in se ustavi ob koncu parkiranih vozil. Vozeči avtomobili nas težko opazijo.



Nevarno mesto slikano iz smeri šole



Nevarno mesto slikano iz smeri Skolibrove ulice

## Nevarno mesto na poti v knjižnico

Na poti v knjižnico je nevarno mesto za hojo in vožnjo z vozičkom pri slaščičarni Jakec. Parkirani avtomobili in enosmerni prometni režim ne omogočata varne hoje in vožnje z vozičkom ob srečanju z avtomobilom. Predlagamo, da se parkirna mesta ukinejo in se zariše prostor za pešce.



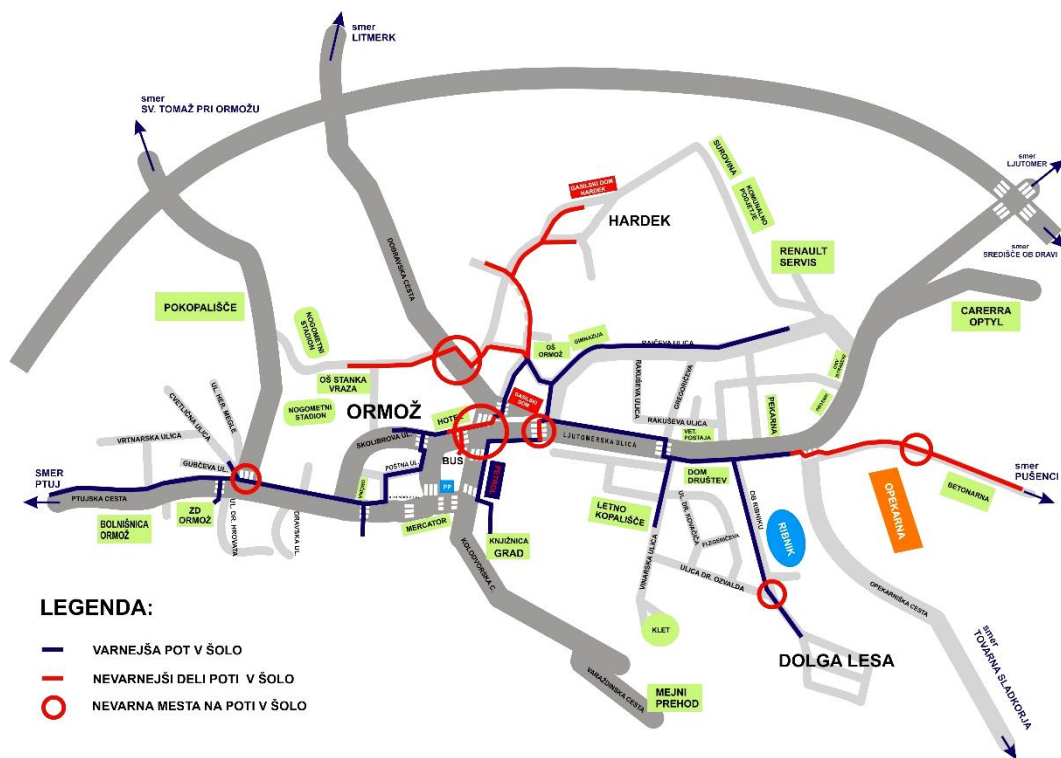
Nevarno mesto slikano iz smeri knjižnice





Nevarno srečanje z avtomobilom

## Načrt varne poti v šolo



### Načrt varne poti v šolo za Osnovno šolo Stanka Vraza Ormož

Vloga načrta varne poti v šolo je zagotoviti varno okolje otrokom na poti v šolo in med bivanjem v šoli. Nastal je na podlagi pregleda poti, ki peljejo proti šoli, mnenja staršev in učencev. Pri izdelavi načrta varnih poti je sodelovala policijska postaja Ormož in SPV Ormož.

Varnejša pot v šolo je na karti označena z modro barvo in je le varnejša, kar pomeni, da vseeno ni popolnoma varna, saj promet, kot dinamičen proces prinaša neprestano nove prometne situacije, ki so lahko na še tako varni poti nevarne. Z rdečo barvo so na karti označeni odseki poti, kjer je nevarnost večja. Nevarni deli so: cesta proti Pušencem, pot proti glasbeni šoli in pot od osnovne šole proti Hardeku.

### Prometno varnostni načrt pripravili:

- Aleš Jurčec
- Evelin Tušek
- Sonja Petrovič

