

Mladi za napredek Maribora 2016

33. srečanje

## **VARNA POT V ŠOLO**

Varnost v cestnem prometu

Raziskovalna naloga

Avtor: MIHA MIR, ŽIGA MIHOLIČ

Mentor: JANA ŠERC

Šola: OŠ BOJANA ILICHA MARIBOR

Maribor, februar 2016

## KAZALO

POVZETEK .....	2
1 UVOD.....	3
2 VARNA POT V ŠOLO .....	4
2.1 Pravila za varno šolsko pot .....	4
2.2 Šolski okoliš.....	5
2.3 Načrt nevarnih šolskih poti .....	5
2.4 Križišče Mladinske in Trubarjeve ulice .....	6
3 RAZISKOVALNI DEL.....	7
3.1 Meritve na križišču Mladinske in Trubarjeve ulice.....	7
3.2 Kolesarska steza na Mladinski ulici 13.....	8
3.3 Avtobusni postaji pri III. gimnaziji in SERŠ-u .....	10
3.4 Koroška cesta pri tržnici.....	11
4 DRUŽBENA ODGOVORNOST .....	13
5 ZAKLJUČEK .....	13
VIRI IN LITERATURA.....	14

## **POVZETEK**

Z najino raziskavo sva želela ugotoviti, kako varna oz. nevarna je najina pot v šolo. Kljub skrbno pripravljenem varnostnem načrtu šole, kljub vsem zakonom in predpisom, ki bi jih morali upoštevati, se na najini poti v šolo skriva še veliko nevarnosti, ne glede na to, ali greva peš, se peljeva s kolesom ali naju pripeljejo starši.

Ugotovila sva, da je nevarno tudi izstopanje iz avtobusa na kolesarsko stezo, odpiranje vrat parkiranega avtomobila na kolesarsko stezo in celo samo čakanje pred prehodom za pešce, če si na Koroški cesti.

Z nalogo sva želela opozoriti na nevarnosti in prispevati k izboljšanju razmer na cesti ter ozaveščanju vseh udeležencev v prometu.

# 1 UVOD

Med šolskim letom je pot v šolo in iz nje del vsakdanjika vsakega šolarja in dijaka. Tudi midva jo opraviva skoraj vsak dan (razen med počitnicami in prazniki) med šolskim letom. Čeprav za našo varnost skrbijo različni zakoni o varnosti v cestnem prometu in varnostni načrt šole, ki jo obiskujeva, opažava, da na udeležence v prometu čakajo različne pasti.

Zakon o varnosti cestnega prometa nalaga odgovornost za varnost otrok v cestnem prometu predvsem staršem, ki morajo s svojim zgledom in dejanji pripraviti svoje otroke na poštevanje prometnih pravil. Do dopolnjenega sedmega leta otrok ne sme prihajati

v šolo in odhajati iz šole brez spremstva (<http://www.osbi.si/o-soli/prometna-varnost>, pridobljeno 5.1.2016).

V našo šolo mnogo staršev pripelje svoje otroke z avtomobilom. Parkirnih mest, namenjenih staršem učencev, je 5, kar je premalo. Starši zato parkirajo tudi izven označenih mest, zato sva raziskala, katere pasti prežijo na otroke, ki izstopajo iz avtomobilov.

Mnogo učencev se pripelje v šolo tudi s kolesom. Tudi tu sva opazila mnogo nevarnosti, čeprav so kolesarske steze označene.

V nalogi bova tako raziskala tri točke na poti v šolo, kjer sva v letih, odkar se voziva v šolo, opazila nepravilnosti in nevarnosti. To so:

- križišče Trubarjeve in Mladinske ulice,
- prehod za pešce pred III. Gimnazijo in avtobusna postaja pred SERŠ
- krožišče pred mariborsko tržnico in nadaljevanje Koroške ceste proti Glavnemu trgu.

## **2 VARNA POT V ŠOLO**

Načrt varne poti v šolo je izdelan na podlagi zakonskih določil, kot so Zakon o osnovni šoli, Zakona o pravilih cestnega prometa, Zakona o voznikih itd.

Naša šola skrbi za varnost v prometu med drugim tako, da:

- Učenci prvega razreda dobijo rumene rutice — priporočamo, da jih otroci vsakodnevno uporabljajo.
- Učenci 1. in 2. razreda si skupaj s policistom ogledajo varne poti v šolo.
- Za učence 5. razreda organiziramo opravljanje kolesarskega izpita.
- Za učence 9. razreda organiziramo opravljanje izpita za kolo z motorjem.

Natančno je izdelan tudi Načrt varnih šolskih poti, katerega namen je poiskati možne izboljšave ugotovljenih nevarnih mest, cilj pa je izboljšanje prometne varnosti na obstoječih prometnih poteh ([www.osbi.si/o-soli/prometna-varnost](http://www.osbi.si/o-soli/prometna-varnost), pridobljeno 5.1.2016).

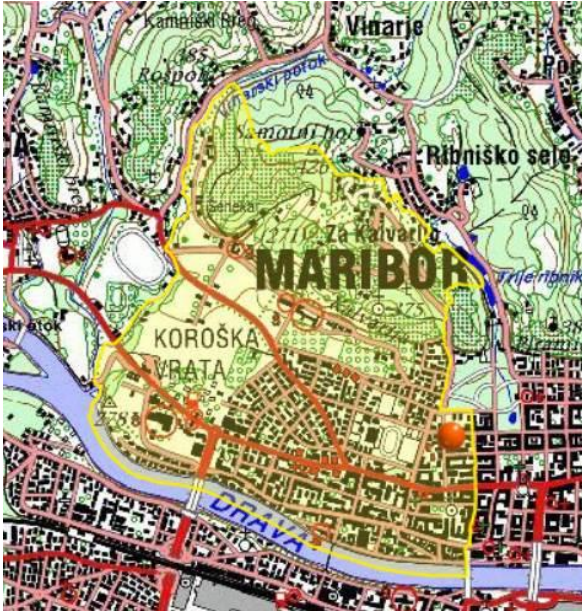
### **2.1 Pravila za varno šolsko pot**

Pravila za varno šolsko pot:

- pot poteka po površinah, ki so za učence najbolj varne (poti, na katerih je zagotovljena varna hoja pešcev);
- ni neurejenih ali nevarnih prečkanj cest (prečkanja cest so urejena s podhodi ali nadhodi, semaforiziranimi prehodi za pešce ali urejenimi prehodi z dodatnim varovanjem učencev);
- šolske poti potekajo v območjih, kjer so izvedeni tehnični ukrepi za umirjanje prometa.

## 2.2 Šolski okoliš

Šolski okoliš je določen z odlokom o šolskem okolišu. Naš se nahaja na desnem bregu Drave, na spodnji sliki označen z rumeno barvo.



Slika 1: Šolski okoliš

## 2.3 Načrt nevarnih šolskih poti



Na načrtu so z rdečo barvo vrisane ulice in ceste, ki nimajo pločnikov ali le-ti niso urejeni.

Pri ulicah brez pločnikov moramo biti pozorni na avtomobile in ostale udeležence v prometu, hoditi moramo po levem robu vozišča v smeri hoje.

Slika 2 Na zemljevidu so označene poti brez pločnika

## 2.4 Križišče Mladinske in Trubarjeve ulice

Na tem križišču in v nadaljevanju Mladinske ulice stoji kar nekaj šol (OŠ Bojana Iliča, Srednja šola za gostinstvo in turizem, Srednja Glasbena šola) in Pravna fakulteta. Križišče velja za varno, saj so pločniki lepo urejeni in tudi križišča so zaznamovana s prehodi za pešce in semaforji. Omejitev hitrosti za vozila je 30 km/km

([http://www.osbi.si/images/DOKUMENTI/marjan/NA%C4%8CRT\\_VARNIH\\_%C5%A0OLSKIH\\_POTI\\_14\\_15.pdf](http://www.osbi.si/images/DOKUMENTI/marjan/NA%C4%8CRT_VARNIH_%C5%A0OLSKIH_POTI_14_15.pdf), pridobljeno 5.5.2016).



Slika 3 Križišče Mladinske in Trubarjeve ulice

### 3 RAZISKOVALNI DEL

Z raziskovanjem virov sva ugotovila, da je za preventivo poskrbljeno. Upoštevani so številni zakoni, narejeni so načrti za varne in nevarne poti, imamo številna predavanja, preventivne akcije ...

Križišče Mladinske in Trubarjeve ulice velja za varno. Iz lastnih izkušenj pa veva, da temu ni tako. Zato sva raziskala obnašanje voznikov, pešcev ter kolesarjev v tem križišču.

#### 3.1 Meritve na križišču Mladinske in Trubarjeve ulice

Najprej sva izmerila interval zelene luči za pešce. Zanimalo naju je, kako dolgo mora pešec čakati na zeleno luč, ki se prižge na vseh štirih semaforjih hkrati. Hotela sva tudi izvedeti, če so ti intervali enako dolgi ne glede na to, kateri čas dneva je. Meritve sva zato opravljala ob 7.30 zjutraj, pred pričetkom pouka, ter od 12.55 naprej. Vedno sva merila 20 minut.

V tem času sva bila pozorna tudi na prekrške, ki so jih delali udeleženci v prometu, kot na primer prehod cestišča pri rdeči luči, prehod izven prehoda za pešce, vožnja s kolesom v napačni smeri, neupoštevanje odvzema prednosti ...



Slika 4 Križišče Trubarjeve in Mladinske

Meritve intervala zelene luči sva opravljala v sredo, 16. 12. 2015, v ponedeljek, 18. 1. 2016, ter v sredo, 3. 2. 2016 ob 7:30 in 12:55 uri. Ugotovila sva, da v jutranjem času pešci in



kolesarji čakajo 1 minuto in 30 sekund na zeleno luč. Ta gori le 15 sekund, kar po mnenju učiteljic nižjih razredov ni dovolj dolgo, da prehod prečka ves razred, še posebej, kadar prehod prečka več razredov skupaj (npr., ko gredo na plavalni tečaj z avtobusom, ki čaka na avtobusni postaji), na ogled predstav, v park ...

V času merjenja (20 min.) sva zabeležila povprečno 3 prekrške kolesarjev in 7 prekrškov pešcev (prehod cestišča pri rdeči luči, prehod izven prehoda za pešce, vožnja s kolesom v napačni smeri, neupoštevanje odvzema prednosti ...).

Prekršek naredijo tudi starši, ki parkirajo na avtobusni postaji v neposredni bližini tega križišča. Številni otroci izstopijo na tej postaji in gredo do šole peš.

### **3.2 Kolesarska steza na Mladinski ulici 13**

Pred stavbo na Mladinski 13 je postavljena rdeča ograja. Namenjena je varnosti pešcev, da ne bi stekli na kolesarsko stezo.

Ta ograja pa predstavlja veliko težavo kolesarjem, saj je na eni strani parkirišče, na drugi pa ograja. Ko zjutraj starši v šolo pripeljejo otroka, ta izstopi na kolesarsko stezo. Odprta vrata segajo skoraj do ograje in kolesar nima možnosti umika. Če potniki v avtomobilu niso pozorni na kolesarje, in odprejo vrata, lahko hitro pride do nesreče, če kolesar nima dovolj časa, da ustavi. Tisti, ki se stalno vozijo po tej kolesarski stezi, to situacijo že poznajo in predvidevajo, kaj se bo zgodilo.

Izstopanje na drugi strani vozila pa predstavlja še večjo nevarnost, saj je tam cesta. Parkirni prostori so za večino vozil preozki, tako na enoprostorci parkirajo z desnima kolesoma na kolesarski stezi.



Slika 5 Nevarna kolesarska steza



Slika 6 Nevarno odpiranje vrat



Slika 7 Nepravilno prečkanje ceste

Letošnja zima žal ni prinesla snega, tako da nisva mogla raziskati, kaj se zgodi, če zapade večja količina snega. Iz prejšnjih let se spomniva, da je plug na parkirišča in kolesarsko stezo odrinil sneg, zato se niso mogli uporabljati.

### 3.3 Avtobusni postaji pri III. gimnaziji in SERŠ-u

Nevarna točka iz najinih izkušenj je tudi prehod za pešce med III. Gimnazijo ter SERŠ na Gosposvetski cesti.

Slika 8 prikazuje avtobusno postajo v neposredni bližini gimnazije. Kolesarska steza je speljana za avtobusno postajo in ne moti potnikov, ki čakajo na avtobus.



Slika 8 Avtobusna postaja na Gosposvetski pri III. gimnaziji

V ozadju vidimo prehod za pešce, ki je zelo obremenjen, saj ga prečka vsak dan na stotine dijakov, tudi zato, ker imajo dijaki III. Gimnazije pouk tudi v prostorih SERŠ, torej v stavbi naspoti, ki ju povezuje samo ta prehod za pešce. Pešci imajo prednost, ker večina takoj stopi na prehod, je velika nevarnost naletov. Pogosto pride tudi do zastojev, predvsem v času pred pričetkom in ob koncu pouka na obeh šolah.



Slika 9 Avtobusna postaja in kolesarska steza na Gosposvetki pred SERŠ

Še nevarnejša je avtobusna postaja pred SERŠ na Gosposki. Tukaj izstopajo potniki iz avtobusa predvidoma na belo oznako sredi kolesarske steze. Avtobus stoji tik ob kolesarski stezi in v jutranjem času, ko naenkrat izstopi več deset potnikov, je nevarnost naleta in poškodb kolesarjev zelo velika. Povrhu se nima kam izogniti, ker na njegovi desni stoji nadstrešek avtobusne postaje.

### **3.4 Koroška cesta pri tržnici**

Problematična je celotna nova (začasna?) ureditev Koroške ceste. Naju je najbolj zanimalo krožišče pred tržnico in prvi prehod za pešce v smeri Glavnega trga.

Največji problem so reklamne table, ki stojijo pred prehodom za pešce in zmanjšujejo vidljivost pešca, ki želi prečkati cesto (slika 11). Še večji problem je, da voznik že tik pred prehodom pešca sploh ne vidi, ko že stopi na prehod (slika 10).

Tudi kolesarske steze so narisane tako, da dvosmerni promet brez prekrška sploh ni mogoč.



Slika 10 Eden izmed avtorjev RN stoji za reklamnim panojem na prehodu



Slika 11 Pešec ni viden voznikom, ki pripeljejo po Koroški cesti

## **4 DRUŽBENA ODGOVORNOST**

Z nalogo sva želela opozoriti na nevarnosti v prometu, ki prežijo na nas, kljub temu da upoštevamo predpise. Želela sva prispevati k izboljšanju razmer na cesti ter ozaveščanju vseh udeležencev v prometu.

Nalogo sva predstavila na razredni uri, kjer so sošolci povedali še svoje izkušnje, kaj vse se jim je nepredvidljivega že zgodilo.

Predlagala sva tudi dopolnitev varnostega načrta šole. Tudi učence, ki opravljajo kolesarski izpit, bova opozorila na nevarnosti, ki prežijo na njih, čeprav se vozijo po kolesarski stezi in mislijo, da se ne more nič nepredvidenega zgoditi

## **5 ZAKLJUČEK**

Kljub temu, da razni zakoni in predpisi natančno določajo ravnanje vseh udeležencev v prometu, prihaja v praksi do pogostih situacij, ko pride do nesreče, čeprav noben od udeležencev ni kršil predpisa. Primer: potniki na avtobusni postaji pred SERŠ-em izstopijo na kolesarsko stezo in če kolesar ne ustavi, ko pripelje do postaje, lahko pride do nesreče in poškodb. Enako se lahko zgodi pri izstopanju iz parkiranih avtomobilov.

Z nalogo sva želela opozoriti na te nevarnosti in izboljšati varnost vseh udeležencev v prometu.

## VIRI IN LITERATURA

- <http://www.osbi.si/o-soli/prometna-varnost>, pridobljeno 5.1.2016
- [http://www.osbi.si/images/DOKUMENTI/marjan/NA%C4%8CRT\\_VARNIH\\_%C5%A0OL\\_SKIH\\_POTI\\_14\\_15.pdf](http://www.osbi.si/images/DOKUMENTI/marjan/NA%C4%8CRT_VARNIH_%C5%A0OL_SKIH_POTI_14_15.pdf), pridobljeno 5.1.2016
- Pogovor z učiteljicami razrednega pouka 17. 1. 2016
- fotografije avtorjev RN v času od 5.1. – 30.1. 2016