

Univerza
v Ljubljani

Fakulteta
za gradbeništvo
in geodezijo



Jamova cesta 2
1000 Ljubljana, Slovenija
<http://www3.fgg.uni-lj.si/>

DRUGG – Digitalni repozitorij UL FGG
<http://drugg.fgg.uni-lj.si/>

To je izvirna različica zaključnega dela.

Prosimo, da se pri navajanju sklicujete na bibliografske podatke, kot je navedeno:

Furlan, T., 2016. Koraki do izdelave načrta šolskih poti z uporabo kontrolnih seznamov. Diplomaska naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo. (mentor Lipar, P.): 103 str.

Datum arhiviranja: 15-09-2016

University
of Ljubljana

Faculty of
Civil and Geodetic
Engineering



Jamova cesta 2
SI – 1000 Ljubljana, Slovenia
<http://www3.fgg.uni-lj.si/en/>

DRUGG – The Digital Repository
<http://drugg.fgg.uni-lj.si/>

This is original version of final thesis.

When citing, please refer to the publisher's bibliographic information as follows:

Furlan, T., 2016. Koraki do izdelave načrta šolskih poti z uporabo kontrolnih seznamov. B.Sc. Thesis. Ljubljana, University of Ljubljana, Faculty of civil and geodetic engineering. (supervisor Lipar, P.): 103 pp.

Archiving Date: 15-09-2016

Univerza
v Ljubljani

Fakulteta za
*gradbeništvo in
geodezijo*



Jamova 2
1000 Ljubljana, Slovenija
telefon (01) 47 68 500
faks (01) 42 50 681
fgg@fgg.uni-lj.si

**UNIVERZITETNI ŠTUDIJSKI
PROGRAM GRADBENIŠTVO
PROMETNA SMER**

Kandidat:

TOMAŽ FURLAN

**KORAKI DO IZDELAVE NAČRTA ŠOLSKIH POTI Z
UPORABO KONTROLNIH SEZNAMOV**

Diplomska naloga št.: 3489/PS

**STEPS TO MAKING OF SCHOOL ROUTES PLAN WITH
USING OF CONTROL LISTS**

Graduation thesis No.: 3489/PS

Mentor:

doc. dr. Peter Lipar

Ljubljana, 09. 09. 2016

POPRAVKI

Stran z napako

Vrstica z napako

Namesto

Naj bo

»Ta stran je namenoma prazna«

Spodaj podpisani študent Tomaž Furlan, vpisna številka 26105853, avtor pisnega zaključnega dela študija z naslovom: Koraki do izdelave načrta šolskih poti z uporabo kontrolnih seznamov

IZJAVLJAM

1. Obkrožite eno od variant a) ali b)

a) da je pisno zaključno delo študija rezultat mojega samostojnega dela;

b) da je pisno zaključno delo študija rezultat lastnega dela več kandidatov in izpolnjuje pogoje, ki jih Statut UL določa za skupna zaključna dela študija ter je v zahtevanem deležu rezultat mojega samostojnega dela;

2. da je tiskana oblika pisnega zaključnega dela študija istovetna elektronski obliki pisnega zaključnega dela študija;

3. da sem pridobil vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v pisnem zaključnem delu študija in jih v pisnem zaključnem delu študija jasno označil;

4. da sem pri pripravi pisnega zaključnega dela študija ravnal v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobil soglasje etične komisije;

5. soglašam, da se elektronska oblika pisnega zaključnega dela študija uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;

6. da na UL neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve avtorskega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja pisnega zaključnega dela študija na voljo javnosti na svetovnem spletu preko Repozitorija UL;

7. da dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v pisnem zaključnem delu študija in tej izjavi, skupaj z objavo pisnega zaključnega dela študija.

V/Na: Ljubljani

Datum: 23. 8. 2016

Podpis študenta:

»Ta stran je namenoma prazna«

BIBLIOGRAFSKO-DOKUMENTACIJSKA STRAN IN IZVLEČEK

| | |
|-------------------------|--|
| UDK: | 625.711.5/.6(043.2) |
| Avtor: | Tomaž Furlan |
| Mentor: | doc. dr. Peter Lipar |
| Naslov: | Koraki do izdelave načrta šolskih poti z uporabo kontrolnih seznamov |
| Tip dokumenta: | Diplomska naloga – univerzitetni študij |
| Obseg in oprema: | 103 str., 31 pregl., 4 graf., 82 sl., 9 pril. |
| Ključne besede: | načrt šolskih poti, kontrolni seznam, varnost otrok, problematična mesta, kriteriji |

Izveček

V diplomski nalogi je predstavljen proces izdelave načrtov šolskih poti. Obravnavano področje je v Sloveniji še v razvojni fazi in potrebuje bolj jasne zakonodajne in vsebinsko dorečene okvire. Najbolj pomemben del te vsebine so jasna in uporabna navodila, ki bi šole usmerjala od začetka do konca procesa izdelave načrtov šolskih poti. Eden izmed teh dokumentov je posebej za šole prilagojen kontrolni seznam, kot pripomoček za presojo varnosti šolskih poti in orodje za odkrivanje problematičnih mest ter situacij, s katerimi se lahko srečajo otroci. V nalogi je predstavljen vpliv razvojnih značilnosti in mobilnosti otrok ter pogoji in vzroki za nastanek prometnih nesreč, v katerih so udeleženi. Obravnavana je obstoječa zakonodajna podlaga in vsi potrebni koraki ter vloge sodelujočih pri pripravi načrtov šolskih poti. Vzporedno je narejena primerjava celotnega procesa s primeri dobrih praks v tujini in pri nas. Na osnovi splošnega pristopa presoje varnosti cest in virov, ki obravnavajo varnost otrok na poti v šolo, so bili zasnovani kontrolni sezname po posameznih področjih. Pri tem so bile uporabljene obstoječe slovenske tehnične specifikacije, pravilniki in zakoni s področja prometne varnosti. V kontrolnih točkah so tako podani jasni kriteriji za identifikacijo problematičnih mest in situacij na šolskih poteh. Kontrolni sezname so bili praktično preizkušeni na šolskih poteh Osnovne šole F. S. Finžgarja Lesce. Na koncu so prikazani rezultati in ugotovitve terenskega ogleda z vsemi zaznanimi pomanjkljivostmi pri presoji varnosti šolskih poti izbrane šole.

»Ta stran je namenoma prazna«

BIBLIOGRAPHIC-DOCUMENTALISTIC INFORMATION AND ABSTRACT

- UDC:** 625.711.5/.6(043.2)
- Author:** Tomaž Furlan
- Supervisor:** Assoc. Prof. Peter Lipar, Ph.D.
- Title:** Steps to making of school routes plan with using of control lists
- Document type:** Graduation Thesis – University studies
- Scope and tools:** 103 p., 31 tab., 4 graph., 82 fig., 9 ann.
- Key words:** school routes plan, control list, safety of children, problematic spots, criteria

Abstract

The diploma thesis presents the process of making school routes plan. The researched area has still been developing in Slovenia and it needs clearer legislation and content frames. The most important part of the content are clear and useful instructions, which would direct schools from the beginning to the end of the process of making school routes plan. One of the documents is especially for schools adjusted control list as an accessory for assessment of school paths' security and a tool for discovering of problematic spots and situations that children could meet. In the thesis, the influence of the developmental features and mobility of children, conditions, and causes for traffic accidents, where children are involved, are presented. There is also current legislation presented and all the needed steps and roles of the participants who prepare school routes plan. A comparison of the whole process with examples of good practice in our country and abroad has also been done. Based on general approach of road safety inspection and sources, which researches safety of children on their way to school, control lists of certain areas have been done. Slovene technical specifications, rulebooks, and laws for the area of traffic safety have been used with that. Clear criteria for control spots have been given for identification of problematic spots and situations on school routes. Control lists have been practically tested on the school routes of the Primary school F. S. Finžgar Lesce. At the end, the results and findings of the field examination with all the perceived imperfections of the chosen school's school routes safety assessment have been presented.

»Ta stran je namenoma prazna«

ZAHVALA

Zahvala gre najprej mentorju doc. dr. Petru Liparju za veliko mero angažiranosti in pomoči pri izdelavi diplomske naloge.

Posebej bi se rad zahvalil svojemu dekletu Tjaši, ki me je tekom študijskih let spodbujala, zaupala vame, mi stala ob strani in me znala dvigniti ob vsakem padcu. Zahvaljujem se tudi mojemu novorojenemu sinu Marku, ker mi je dal neizmerno moč in zagon pri pisanju diplomske naloge.

Hvala tudi vsem sošolcem, prijateljem in ostalim, brez katerih bi bil zaključek študija in nastanek tega dela pravzaprav nemogoč.

Diplomo posvečam mojim staršem, očetu Jerneju in mami Vlasti, ki sta me potrpežljivo, nesebično in z veliko mero empatije usmerjala ter podpirala tekom študija. Hvala je preprosto premalo.

»Ta stran je namenoma prazna«

KAZALO VSEBINE

| | |
|--|-----------|
| Izjave..... | III |
| Bibliografsko-dokumentacijska stran in izvleček | V |
| Bibliographic-documentalistic information and abstract | VII |
| Zahvala..... | IX |
| 1 UVOD | 1 |
| 2 VEDENJE OTROK NA POTI V ŠOLO IN PROMETNE NESREČE..... | 2 |
| 2.1 Razvojne značilnosti otrok v prometu..... | 2 |
| 2.2 Mobilnost otrok..... | 3 |
| 2.3 Statistika nesreč otrok in mladostnikov v Sloveniji | 3 |
| 2.4 Pogoji in vzroki prometnih nesreč otrok in mladostnikov | 4 |
| 3 SPLOŠNO O NAČRTU ŠOLSKIH POTI | 6 |
| 3.1 Definicija načrta šolskih poti..... | 6 |
| 3.2 Vrste načrtov glede na ciljno skupino in vrsto informacij | 6 |
| 3.2.1 Osnovni šolski načrt..... | 7 |
| 3.2.2 Ostale vrste načrtov | 8 |
| 3.2.3 Priporočila in zaključki | 10 |
| 3.3 Cilji načrtov šolskih poti | 10 |
| 3.4 Vzroki za nenastanek šolskih načrtov | 10 |
| 4 PREGLED OBSTOJEČE ZAKONODAJE | 12 |
| 4.1 Uvod..... | 12 |
| 4.2 Dopis Ministrstva za šolstvo in šport št. 403-1/96 | 12 |
| 4.3 Zakon o osnovni šoli | 13 |
| 4.4 Zakon o varnosti cestnega prometa..... | 13 |
| 4.5 Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022..... | 14 |
| 4.6 Obdobni načrt za obdobje 2015–2016..... | 16 |
| 4.7 Zakon o cestah..... | 16 |
| 5 KORAKI IZDELAVE NAČRTA ŠOLSKIH POTI..... | 17 |
| 5.1 Začetna faza oblikovanja načrta šolskih poti | 17 |
| 5.1.1 Sodelujoči pri izdelavi načrta šolskih poti in njihove vloge..... | 17 |
| 5.1.2 Delovna skupina in vodja delovne skupine | 22 |
| 5.2 Pridobivanje informacij o šolskem okolišu | 23 |
| 5.2.1 Šolski okoliš, prispevno območje učencev šole | 23 |
| 5.2.2 Anketiranje staršev (predlog, kaj vsebuje) | 24 |
| 5.2.3 Pridobivanje ostalih podatkov za izdelavo načrta šolskih poti..... | 27 |
| 5.3 Izvedba kontrolnega pregleda šolskih poti..... | 28 |
| 5.4 Oblikovanje načrta šolskih poti..... | 30 |
| 5.4.1 Naslovna stran, uvodna beseda šole in predstavitev dokumenta..... | 30 |
| 5.4.2 Splošen vzgojno-preventivni del | 30 |

| | |
|--|-----------|
| 5.4.3 Načrt šolskih poti v kartografski obliki | 31 |
| 6 ZASNOVA KONTROLNIH SEZNAMEV ZA ZAZNAVANJE PROBLEMATIČNIH SITUACIJ IN TOČK | 35 |
| 6.1 Preverjanje varnosti v prometu in izvor kontrolnih seznamov | 35 |
| 6.2 Namen specializiranih kontrolnih seznamov za šolske poti | 35 |
| 6.3 Pogoste problematične situacije in področja | 36 |
| 6.4 Kontrolni sezname po posameznih področjih ali cestnih elementih | 37 |
| 6.4.1 Prehodi za pešce | 37 |
| 6.4.2 Pločniki, pešpoti in pasovi za pešce | 45 |
| 6.4.3 Semaforizirana križišča, semaforizirani prehodi za pešce | 48 |
| 6.4.4 Pregled vzdolž ceste brez urejenih površin za pešce | 52 |
| 6.4.5 Pregled nezavarovanih prečkanj brez prehodov za pešce | 54 |
| 6.4.6 Kolesarske površine | 57 |
| 6.4.7 Avtobusna postajališča | 62 |
| 6.4.8 Prečkanje tirov železniške proge | 64 |
| 6.4.9 Okolica šole | 66 |
| 7 PRAKTIČNA UPORABA KONTROLNIH SEZNAMEV NA PRIMERU IZBRANE OSNOVNE ŠOLE | 70 |
| 7.1 Namen, predpostavke in omejitve | 70 |
| 7.2 Kartografski načrt šolskih poti osnovne šole Lesce | 70 |
| 7.3 Izvedba terenskega ogleda | 71 |
| 7.4 Pregled rezultatov terenskega ogleda na celotnem območju šolskih poti | 73 |
| 7.5 Šolske poti v okolici šole | 74 |
| 7.5.1 Statistika po posameznih kontrolnih seznamih | 74 |
| 7.5.2 Mesta z največ zaznanimi pomanjkljivostmi | 74 |
| 7.6 Zbirne šolske poti severno od Alpske ceste | 79 |
| 7.6.1 Statistika po posameznih kontrolnih seznamih | 79 |
| 7.6.2 Mesta z največ zaznanimi pomanjkljivostmi | 80 |
| 7.7 Zbirne šolske poti ob Alpski cesti | 86 |
| 7.7.1 Statistika po posameznih kontrolnih seznamih | 86 |
| 7.7.2 Mesta za največ zaznanimi pomanjkljivostmi | 87 |
| 7.8 Zbirne šolske poti južno od Alpske ceste | 92 |
| 7.8.1 Statistika po posameznih kontrolnih seznamih | 92 |
| 7.8.2 Mesta z največ zaznanimi pomanjkljivostmi | 92 |
| 8 ZAKLJUČEK | 97 |
| VIRI | 98 |

KAZALO PREGLEDNIC

| | |
|--|----|
| Preglednica 1: Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti | 37 |
| Preglednica 2: Potrebna prosta površina fizičnih ovir pred prehodom za pešce | 38 |
| Preglednica 3: Širina čakalne površine prehoda za pešce v odvisnosti od omejitve hitrosti..... | 38 |
| Preglednica 4: Razredi izvedbe sredinskih otokov glede na uporabno stojno širino | 39 |
| Preglednica 5: Hitrost motornih vozil v odvisnosti od časa, v katerem prepotujejo izbrano razdaljo v metrih | 40 |
| Preglednica 6: Minimalna oddaljenost prometnega znaka za omejitev hitrosti | 41 |
| Preglednica 7: Kriterij o opremljenosti prehoda za pešce z znakom »Prehod za pešce« | 41 |
| Preglednica 8: Razredi prehodov glede na dolžino prehoda za pešce | 42 |
| Preglednica 9: Kriterij sprejemljivosti širine prehoda za pešce | 44 |
| Preglednica 10: Preglednica sprejemljivosti širine pločnika..... | 45 |
| Preglednica 11: Nivo sprejemljivosti čakalnih časov zelene faze pešcev v semaforiziranem križišču.. | 48 |
| Preglednica 12: Ocena minimalnih potrebnih varovalnih časov pešcev po prekinitvi zelene faze..... | 51 |
| Preglednica 13: Nivo sprejemljivosti uporabe bankine za hojo otrok na poti v šolo v odvisnosti od omejitve hitrosti vozil | 52 |
| Preglednica 14: Minimalna in optimalna širina kolesarske steze..... | 57 |
| Preglednica 15: Kriterij sprejemljivosti širine kolesarskega pasu..... | 58 |
| Preglednica 16: Kriteriji ustreznosti kolesarskih površin..... | 58 |
| Preglednica 17: Kriterij sprejemljivosti glede preglednosti vzdolž kolesarskih površin | 58 |
| Preglednica 18: Lokacijski pogoji avtobusnega postajališča glede na bližnje križišče ali krožišče | 62 |
| Preglednica 19: Kriterij sprejemljivosti dimenzij avtobusnega čakališča | 63 |
| Preglednica 20: Številke cestnih elementov oziroma situacij glede na vrsto obravnavanega področja.. | 71 |
| Preglednica 21: Število uporabljenih kontrolnih seznamov po področjih glede na vrsto šolske poti | 71 |
| Preglednica 22: Številčne oznake pregledanih točk, poti in območij ter uporabljeni kontrolni seznam | 73 |
| Preglednica 23: Število problematičnih in vseh kontrolnih točk po posameznih kontrolnih seznamih za vse obravnavane šolske poti..... | 73 |
| Preglednica 24: Kontrolne točke posameznih kontrolnih seznamov, kjer so bile zaznane pomanjkljivosti v okolici šole | 74 |
| Preglednica 25: Število zaznanih pomanjkljivosti na posamezno obravnavano mesto v okolici šole ... | 75 |
| Preglednica 26: Kontrolne točke posameznih kontrolnih seznamov, kjer so bile zaznane pomanjkljivosti na zbirnih šolskih poteh severno od Alpske ceste..... | 79 |
| Preglednica 27: Število zaznanih pomanjkljivosti na posamezno obravnavano mesto na zbirnih šolskih poteh severno od Alpske ceste | 80 |
| Preglednica 28: Kontrolne točke posameznih kontrolnih seznamov, kjer so bile zaznane pomanjkljivosti na šolskih poteh ob Alpski cesti..... | 86 |
| Preglednica 29: Število zaznanih pomanjkljivosti na posamezno obravnavano mesto na šolski poti ob Alpski cesti..... | 87 |
| Preglednica 30: Kontrolne točke posameznih kontrolnih seznamov, kjer so bile zaznane pomanjkljivosti na zbirnih šolskih poteh južno od Alpske ceste | 92 |
| Preglednica 31: Število zaznanih pomanjkljivosti na posamezno obravnavano mesto na zbirnih šolskih poteh južno od Alpske ceste..... | 93 |

KAZALO GRAFIKONOV

| | |
|---|----|
| Grafikon 1: Umrli otroci in mladostniki 2010–2014 (Nacionalna preventivna akcija »Začetek šolskega leta«. akcijski program, 2015: str. 5)..... | 3 |
| Grafikon 2: Hudo poškodovani otroci in mladostniki 2010–2014 (Nacionalna preventivna akcija »Začetek šolskega leta«. akcijski program, 2015: str. 6)..... | 4 |
| Grafikon 3: Vzrok prometnih nesreč pri umrlih udeležencih v obdobju 2011–2014 (Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2015 in 2016, 2014: str. 16)..... | 4 |
| Grafikon 4: Število vseh umrlih udeležencev v cestnem prometu v letu 2011 glede na kategorijo ceste (Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022, 2013: str. 20)..... | 15 |

KAZALO SLIK

| | |
|---|----|
| Slika 1: Nezavarovano prečkanje ceste (Degener, 2004: str. 12)..... | 5 |
| Slika 2: Primer kartografskega vnosa osnovnega šolskega načrta (Schulwegsicherung. Planerheft, 2010: str. 58) | 7 |
| Slika 3: Deljenje površin za prosti čas otrok s prometnimi površinami (Degener, 2004: str. 22)..... | 9 |
| Slika 4: Sodelujoči pri izdelavi načrta šolskih poti | 17 |
| Slika 5: Starši vadijo pot v šolo z otroci (Degener, 2004: str. 8) | 18 |
| Slika 6: Otroci na poti v šolo in ustrezna vidnost (Sichere Schulwege. Ein Leitfaden für die Praxis, 2013.: str. 1) | 18 |
| Slika 7: Preglednost pred (levo) in po sprejetju ustreznih omejitev parkiranja (desno) (Schulwegsicherung. Planerheft, 2010: str. 9) | 20 |
| Slika 8: Prehod za pešce z izvedenim ukrepom umiranja prometa (Schulwegsicherung. Planerheft, 2010: str. 15) | 20 |
| Slika 9: »Walking bus« - spremljanje otrok od mesta odlagališča staršev do šole (Sichere Schulwege. Ein Leitfaden für die Praxis, 2013: str. 14) | 25 |
| Slika 10: Različni ročno narejeni simboli za nevarnost, cestno signalizacijo, opremo prehodov, označitev zavarovanih prehodov za pešce in ostalega (Gerlach, 2012: str. 80) | 32 |
| Slika 11: Različni simboli za najbolj prepoznavne stavbe v mestu (Gerlach, 2012: str. 83) | 33 |
| Slika 12: Primer kartografskega prikaza šolskega načrta z označenimi nevarnimi točkami, prehodi in otoki (Degener, 2004., str. 28) | 34 |
| Slika 13: Slabši kontrast (levo) in pozitivni kontrast (desno) (Gibbons, 2008: str. 13) | 39 |
| Slika 14: Znak »Prehod za pešce« (Prometni znaki. Novosti, 2016: str. 3) | 41 |
| Slika 15: Znak »Prehod za pešca in kolesarja« (Prometni znaki. Novosti, 2016: str. 3) | 41 |
| Slika 16: Znak II-2 (Signaco, 2016)..... | 42 |
| Slika 17: Znak II-1 (Signaco, 2016)..... | 42 |
| Slika 18: Znak III-3 (Signaco, 2016) | 42 |
| Slika 19: Lokacija prehoda za pešce v semaforiziranem (levo) in nesemaforiziranem (desno) priključku (Pravilnik o cestnih priključkih na javne ceste, 2009)..... | 43 |
| Slika 20: Mrtvi kot pri zavijanju v desno (prirejeno po: Leven, 2012: str. 51)..... | 44 |
| Slika 21: Minimalni in veliki priključni radiji ceste (Nabors, 2007: str. 53) | 45 |
| Slika 22: Slabo vzdrževan pločnik za pešce (Nabors, 2007: str. 62) | 46 |
| Slika 23: Nedovoljeno parkiranje in sestopanje pešcev na vozišče (Pedestrian safety, 2013: str. 49)..... | 47 |
| Slika 24: Pas za pešce (Nabors, 2012: str. 45) | 48 |
| Slika 25: Postavitve razsvetljave v primeru samostojnega prehoda za pešce in križišča; manj primerna (levo) in bolj primerna (desno) (Gibbons, 2008: str. 13, 16) | 49 |
| Slika 26: Znak "Vožnja desno ob rdeči luči« (Prometni znaki. Novosti, 2016.: str. 3) | 50 |
| Slika 27: Pas za desno zavijajoča vozila in nesemaforiziran prehod za pešce (Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012: str. 34) | 51 |
| Slika 28: Vegetacija ob cesti (WhatDoTheyKnow.com, 2016) | 54 |
| Slika 29: Križišče z nezavarovanimi mesti prečkanj (Degener, 2006: str. 14) | 54 |
| Slika 30: Možna prečkanja med parkiranimi avtomobili (Degener, 2006: str. 33)..... | 55 |
| Slika 31: Problematično nezavarovano mesto prečkanja zaradi parkiranih avtomobilov pred križiščem (Pedestrian Design at Intersections, 2006: str. 2)..... | 55 |
| Slika 32: Kolesarski pas (levo) in kolesarska steza (desno) (Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012: str. 12, 13) | 57 |
| Slika 33: Varovalna širina in enosmerna kolesarska steza (Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012: str. 20) | 57 |
| Slika 34: Preglednost na mestu prečkanja ceste v odvisnosti od hitrosti vozil (Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012: str. 28) | 59 |
| Slika 35: Pravilno (levo) in nepravilno (desno) orientiran odtočni jašek (Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012: str. 51) | 60 |
| Slika 36: Kolesarska steza v krožišču (Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012: str. 36) .. | 61 |
| Slika 37: Avtobusno čakališče del pločnika za pešce (Projects.arlingtonva.us., 2016) | 63 |

| | |
|--|----|
| Slika 38: Avtobusno čakališče ločeno od kolesarskega in peš prometa (The Urbanist, 2016) | 64 |
| Slika 39: Vodenje kolesarjev v območju avtobusnega postajališča (Navodila za projektiranje kolesarskih, 2012: str. 52) | 64 |
| Slika 40: Ograja levo in desno od mesta prečkanja železniških tirov (Ogden, 2007: str. 200) | 65 |
| Slika 41: Železniške zapornice z utripalci (Rajšek, 2013) | 65 |
| Slika 42: Sredinski otok (levo) in grbina (desno) (TSC 03.800 - Ukrepi za umirjanje prometa, 2009: str. 14, 28)..... | 67 |
| Slika 43: Zožitev vozišča z obeh strani (TSC 03.800 – Ukrepi za umirjanje prometa, 2009: str. 17) .. | 67 |
| Slika 44: Dodatna označba šolskih prehodov z napisom "ŠOLA" in simboli za prepovedano parkiranje (TSC 02.401 : 2010 - Označbe na vozišču, oblika in mere, 2010: str. 16)..... | 68 |
| Slika 45: Napis "STOP" in široka prečna črta (TSC 02.401 : 2010 - Označbe na vozišču, oblika in mere, 2010: str. 11)..... | 68 |
| Slika 46: Načrt šolskih poti OŠ Lesce (Načrt varnih šolskih poti šole Lesce, 2016: str. 1) | 70 |
| Slika 47: Obravnavane šolske poti z označenimi mesti uporabljenih kontrolnih seznamov (prirejeno po Geopedia, 2016) | 72 |
| Slika 48: Prehod za pešce (označen s številko 1) v dnevnem času..... | 75 |
| Slika 49: Prehod za pešce (označen s številko 1) v nočnem času | 75 |
| Slika 50: Prehod za pešce (označen s številko 7) v dnevnem času..... | 76 |
| Slika 51: Prehod za pešce (označen s številko 7) v nočnem času | 76 |
| Slika 52: Avtobusno postajališče (oznaka številka 10), prehod za pešce preko uvoza na parkirišče šole (oznaka številka 11) in prehod za pešce preko Hraške ceste (oznaka številka 9) (prirejeno po Google Street View, 2016.)..... | 77 |
| Slika 53: Prehod za pešce preko Hraške ceste..... | 77 |
| Slika 54: Avtobusno postajališče ni osvetljeno v nočnem času | 77 |
| Slika 55: Obzidje cerkve zmanjšuje uporabno širino pločnika | 78 |
| Slika 56: Prehod za pešce (oznaka številka 31) v dnevnem času | 81 |
| Slika 57: Prehod za pešce (oznaka številka 31) v nočnem času slikano iz obeh strani približevanja ... | 81 |
| Slika 58: Nezavarovano prečkanje v križišču Ceste na Lipce z Alpsko cesto (oznaka številka 20) v dnevnem (levo) in nočnem času (desno) | 82 |
| Slika 59: Cesta na Lipce (oznaka številka 21) v dnevnem (levo) in nočnem času (desno)..... | 82 |
| Slika 60: Hoja po Cesti na Lipce zaradi odsotnosti površin za pešce | 82 |
| Slika 61: Prehod za pešce preko Alpske ceste (levo, oznaka številka 28) in prehod za pešce preko Dežmanove ulice (desno, oznaka številka 27)..... | 83 |
| Slika 62: Preglednost 1 m od vozišča v smeri Dežmanove ulice ob prehodu za pešce z oznako številka 27 | 83 |
| Slika 63: Prehod za pešce (oznaka številka 35)..... | 84 |
| Slika 64: Preglednost 1 m od vozišča v višini otroka ob desnem robu prehoda za pešce | 84 |
| Slika 65: Utesnjene razmere v ulici..... | 85 |
| Slika 66: Bližina parkirišča pred prehodom za pešce | 85 |
| Slika 67: Vodenje pešcev po pločniku pripelje pešca do nepravilnega prečkanja v ulici (Google Street View, 2016)..... | 85 |
| Slika 68: Ovirana preglednost prehoda za pešce (oznaka številka 23) zaradi reklamnih napisov podnevi (levo) in vidljivost prehoda za pešce ponoči (desno) | 88 |
| Slika 69: Prepovedano zavijanje desno za vsa vozila razen dostavnih (levo) in dejansko stanje (desno) | 88 |
| Slika 70: Pločnik prehaja v pas za pešce (levo) in prečka široko dostopno površino in nadaljuje pot mimo trgovin in podjetij z lastnimi parkirišči (desno) | 89 |
| Slika 71: Zavijanje vozil preko pasu za pešce, prekrivanje parkirnih površin s površinami za pešce (levo) in nočna osvetljenost pasu za pešce z razsvetljavo trgovin in podjetij (desno) | 89 |
| Slika 72: Pogled z voznikove perspektive na območje nezavarovanega prečkanja (oznaka številka 18) pri vključevanju na Alpsko cesto tik pred prehodom čez železniške tire..... | 89 |
| Slika 73: Kolesarski pas se zaključi na mestu avtobusnega postajališča..... | 90 |
| Slika 74: Nepravilen zaključek pločnika (oznaka številka 37), ki prehaja v pas za pešce (levo) in pogled s perspektive pešca, ki sledi poti pločnika in se znajde na vozišču (desno) | 91 |
| Slika 75: Nezavarovano prečkanje z velikim radijem na koncu šolske poti (oznaka številka 24) | 91 |

| | |
|---|----|
| Slika 76: Zožitev pločnika zaradi stavbe (oznaka številka 37) | 91 |
| Slika 77: Železniška ulica (oznaka številka 42) v dnevnem (levo) in nočnem času (desno) | 93 |
| Slika 78: Utesnjene razmere na Železniški ulici | 94 |
| Slika 79: Priključek Rožne doline na Alpsko cesto (levo) in vizualne ovire pri nadaljevanju poti po Rožni dolini (desno)..... | 94 |
| Slika 80: Stanje na vodnikovi ulici julija 2013 (levo), (Google Street View. 2016.) in stanje avgusta 2016 (desno)..... | 95 |
| Slika 81: Mesto nezavarovanega prečkanja (oznaka številka 45), križišče Finžgarjeve ulice z Vodnikovo..... | 96 |
| Slika 82: Možnost parkiranja v neposredni bližini pločnika (levo) vzdolž Železniške ulice (oznaka številka 43) in zaparkiran pločnik na nasprotni strani zaradi dolgih dostavnih vozil (desno) | 96 |

»Ta stran je namenoma prazna«

OKRAJŠAVE

| | |
|----------|---|
| NŠP | načrt šolskih poti |
| AVP | Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa |
| V85 | vozna hitrost, ki je ne preseže 85 % vseh vozil |
| TSC | Tehnična specifikacija za ceste |
| EOV/h | konična urna obremenitev |
| OŠ Lesce | Osnovna šola F. S. Finžgarja Lesce |
| SVP | Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu |

»Ta stran je namenoma prazna«

1 UVOD

Načrt šolskih poti je osnova in temelj prometne varnosti vsake šole. Izdelale naj bi ga vse osnovne šole, njegov glavni cilj pa je posredovanje prometno-varnostnih informacij o šolskih poteh, ki jih uporabljajo otroci na poti v šolo in iz šole s preventivnim namenom preprečevanja prometnih nesreč otrok.

Osnovne šole v Sloveniji imajo izdelane načrte šolskih poti na različnih vsebinsko in tehnično dovršenih ravneh. Nekatere šole imajo izdelan le kartografski del načrta šolskih poti, druge zemljevid dopolnjujejo s podrobno razlago posameznih nevarnih odsekov, tretje načrta šolskih poti včasih sploh nimajo izdelanega. Stanje je direktna posledica ohlapne zakonodajno-pravne nedefiniranosti načrtov šolskih poti, kot tudi pomanjkanja navodil in pripomočkov za njihovo uspešno ter kvalitetno izdelavo.

V diplomski nalogi se bom zato v prvem delu osredotočil na primerjavo med celotnim procesom izdelave načrtov šolskih poti v tujini in pri nas. Cilj tega dela je preučiti in primerjati raznolikosti v pogledih, obravnavi, izdelavi ter implementaciji načrtov šolskih poti. Vzporedno bom izvajal primerjavo z najnovejšimi slovenskimi Smernicami za šolske poti z namenom iskanja optimalne ureditve obravnavane problematike. Pregledal bom osnovne mobilne značilnosti otrok, statistiko nesreč in vzroke za njihov nastanek. Preučil bom obstoječo zakonodajno podlago in vse potrebne korake do končne izdelave dokumenta načrta šolskih poti. Pri tem bom poskušal zajeti čim širše področje z namenom raziskave širine in globine vseh povezanih problemov, s katerimi se v procesu izdelave načrtov šolskih poti sooči šolska administracija.

Ker je proces priprave načrta šolskih poti obsežen postopek, se bom v drugem delu diplomske naloge osredotočil na izdelavo kontrolnih seznamov kot enega izmed osnovnih pripomočkov za njihovo izdelavo. Na osnovi dobre prakse iz tujine, študija literature in v okviru formalnega postopka preverjanja varnosti v prometu bom zasnoval kontrolne sezname za šolske poti, ki bodo prilagojeni slovenskim tehničnim specifikacijam, pravilnikom in zakonom. Kontrolne sezname bom zasnoval tako, da bodo v čim večji meri celosten vodnik za presojo varnosti šolskih poti in ne bodo potrebovali presojevalca z lastnim znanjem iz prometnih predpisov. Osnovni cilj zasnove kontrolnih seznamov in drugega dela diplomske naloge je definicija jasnih kriterijev, po katerih lahko izdelovalci načrtov šolskih poti ocenijo prometno-varnostne pomanjkljivosti. Njihovo praktično uporabnost bom preveril na primeru izbrane osnovne šole.

2 VEDENJE OTROK NA POTI V ŠOLO IN PROMETNE NESREČE

2.1 Razvojne značilnosti otrok v prometu

Ranljivost otrok v prometu deloma izhaja iz njihove višine, zaradi katere otroci slabo vidijo približujoča vozila, vozniki oziroma ostali udeleženci v prometu pa jih težje vidijo in zaznajo. Drugi del ranljivosti pa izhaja iz njihovega psihološkega razvoja, ki še ni dobro prilagojen razmeram v prometu. Slednji je odvisen od več faktorjev in sicer od: razvoja motoričnih spretnosti, socialnih veščin, razumevanja potekanja prometa, razvoja vida, sluha, razvoja njihovih reakcij in koncentracije [1].

Za prometno varnost otrok je posebno pomembna njihova zmožnost ocenjevanja nevarnosti in načinov za njihovo preprečitev. Po Limbourgu [2] razvoj percepcije nevarnosti poteka v treh fazah. V prvi, med 5. in 6. letom, se oblikuje zaznavanje akutne, takojšne nevarnosti. Otroci v tej fazi hitro izgubijo pozornost, ne zmorejo dobro oceniti hitrosti in razdalje, zato nikakor niso primerni za samostojno udeleževanje v prometu.

V drugi fazi, med 8. in 10. letom, se razvije zmožnost predvidevanja nevarnosti, izboljša se zaznavanje hitrosti in razdalje. Zato so otroci šele pri teh letih sposobni pravilnega obnašanja na mestih prečkanja, ki so urejena s prometno signalizacijo (npr. semaforiziran prehod za pešce ipd.). Trenutno aktualni Zakon o pravilih cestnega prometa [3] predpisuje, da otroci mlajši od 7 let ne smejo samostojno sodelovati v prometu, ampak morajo biti v spremstvu odrasle osebe, kar je, glede na zgornje ugotovitve, pre nizko določena meja.

Po 10. letu starosti preidejo otroci v tretjo fazo, kjer so sposobni preventivnega prometnega obnašanja, kar pomeni tudi sposobnost prečkanja na nezavarovanih mestih. Upoštevati pa je potrebno, da se polna pozornost in ustrezna koncentracija pojavita šele po 14. letu starosti.

Bistvene značilnosti otrok, ki jih moramo upoštevati pri njihovi udeležbi v prometu so:

- percepcija:
 - omejeni so s svojo višino (prometne razmere so namreč prilagojene višini odraslih),
 - krajši vid, manjše vidno polje kot odrasli,
 - težave zaznavanja razdalje in hitrosti ter povezave med njima,
- razmišljanje in ocenjevanje:
 - z odraščanjem otroka je prepoznavanje takojšne nevarnosti vedno boljše,
 - predvidevanje nevarnosti je polno razvito šele po 10. letu starosti, vendar jim primanjkuje izkušenj,
 - otroci se težko postavijo v vlogo drugih, zaradi česar težje ali pa sploh ne morejo predvideti dejanja drugih,
- koncentracija in pozornost:
 - nista nujno enakomerno razviti in naraščajoči z odraščanjem in sicer zaradi burnega čustvovanja, ki lahko močno niha tudi iz dneva v dan, odzivanja na zunanje dražljaje in značilnosti razvoja posameznega otroka,
 - koncentracija in pozornost sta močno centrični; če otroka v prometu nekaj zamoti (npr. igra, živali ipd.) popolnoma pozabi na vse ostalo,
- učenje:
 - ugotovljeno je, da starši oziroma zakoniti skrbniki predstavljajo velik vzor in zgled otrokom, zato je njihova vloga zelo pomembna,
 - otroci potrebujejo nazoren prikaz in demonstracijo, da lahko osvojijo določeno znanje; imajo težave pri samostojnem prenosu znanja v prakso, zaradi česar je npr. vadenje hoje in pravilnega obnašanja po varnih šolskih poteh nujno potrebno,

- vnaprejšnje prepoznavanje nevarnosti je oteženo zaradi razvojnih značilnosti in hkrati zaradi dejstva, da je za uspešno prepoznavanje nevarnosti v prometu tudi pri odraslih potrebno vsaj 5 do 7 let prometnih izkušenj.

2.2 Mobilnost otrok

V študiji iz leta 2002, kjer so raziskovali mobilnost otrok mlajših od 18 let, v katero je bilo vključenih 3200 otrok in mladostnikov v letih 1998 do 1999 [4], je bilo ugotovljeno da:

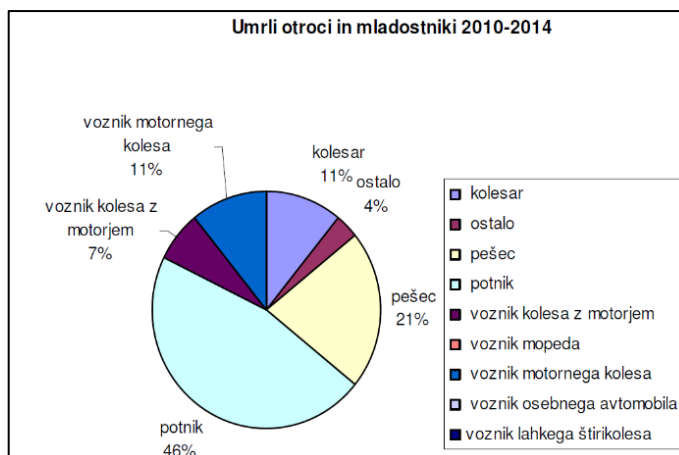
- največ otrok hodi v osnovno šolo peš, v srednji šoli se delež zmanjša,
- s kolesom se v osnovno šolo vozi manj kot 10 % otrok, v srednji šoli se ta delež približa 20 %,
- 20 % osnovnošolcev uporablja avtobusni prevoz, v srednjih šolah se ta delež lahko poveča tudi do 40 %.

Raziskava je pokazala, da je mobilnost otrok močno odvisna od vremenskih razmer in sezonske variacije. Ne glede na velikost naselja, je eden izmed najbolj pogostih prihodov v osnovno šolo še vedno hoja. V srednjih šolah, katere so pogosto bolj oddaljene od domovanj, se močno poveča delež kolesarjev in uporabnikov avtobusa. Torej, večja kot je oddaljenost od šole, večja je verjetnost, da bo otrok ali mladostnik v šolo prišel z določenim transportnim sredstvom. Zelo velik delež osnovnošolcev (12 %) v šolo pripeljejo starši, v srednjih šolah se ta delež močno zmanjša.

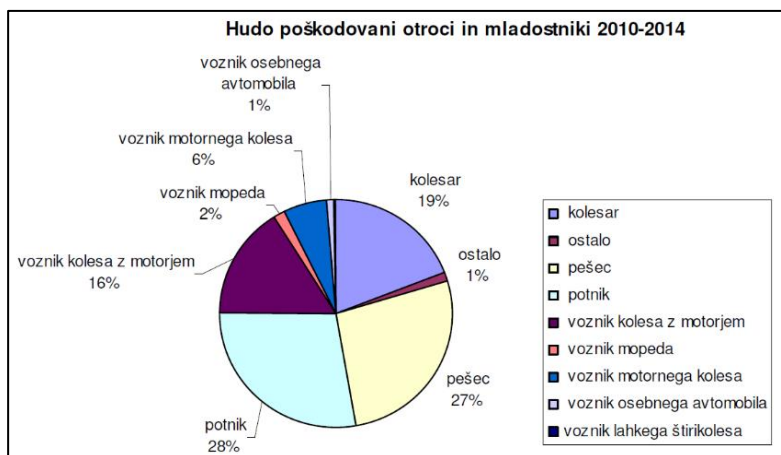
2.3 Statistika nesreč otrok in mladostnikov v Sloveniji

Analiza stanja varnosti otrok in mladostnikov v Sloveniji je pokazala [5]:

- na slovenskih cestah umre vsako leto v povprečju 5 otrok v starosti od 0 do 17 let, hudo se poškoduje okrog 70 otrok in mladostnikov,
- otroci so najpogosteje udeleženi v prometnih nesrečah kot potniki v vozilih, kjer utrpijo najhujše poškodbe, sledijo v vlogi pešca in nato kolesarja,
- največji delež prometnih nesreč se zgodi znotraj naselij (66 %),
- večina prometnih nesreč z udeležbo otrok in mladostnikov se zgodi v popoldanskih urah (38 % med 15.00 in 19.00 uro),
- pogosteje so v prometnih nesrečah udeleženi mladostniki (15–17 let) in utrpijo težje posledice (glej Grafikon 1 in Grafikon 2).



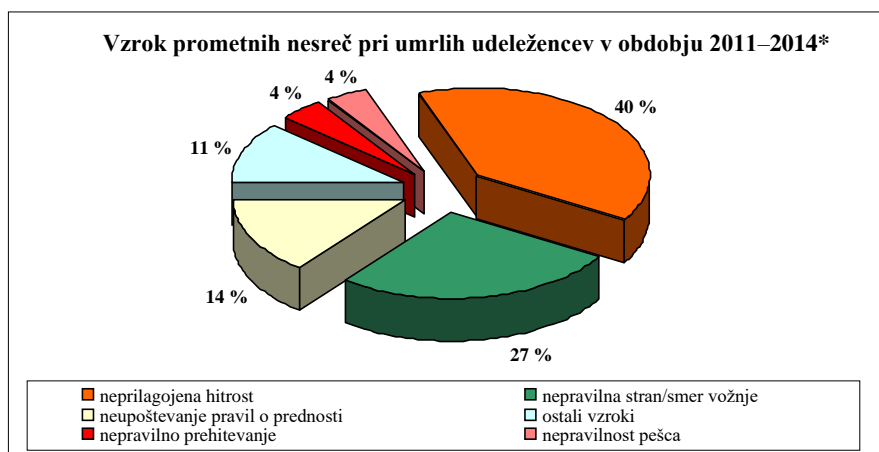
Grafikon 1: Umrli otroci in mladostniki 2010–2014 (Nacionalna preventivna akcija »Začetek šolskega leta«. akcijski program, 2015: str. 5)



Grafikon 2: Hudo poškodovani otroci in mladostniki 2010–2014 (Nacionalna preventivna akcija »Začetek šolskega leta«, akcijski program, 2015: str. 6)

2.4 Pogoji in vzroki prometnih nesreč otrok in mladostnikov

V Obdobjem načrtu za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2015 in 2016 [6] je prikazan razpored vzrokov prometnih nesreč pri umrlih udeležencih za obdobje 2011–2014 (Grafikon 3):



Grafikon 3: Vzrok prometnih nesreč pri umrlih udeležencih v obdobju 2011–2014 (Obdobjni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2015 in 2016, 2014: str. 16)

Najbolj ranljiva skupina otrok in mladostnikov je v starostnem razredu 8 do vključno 14 let [7], torej osnovnošolcev. Večina nesreč se zgodi na cestiščih (66 %), manj na križiščih (12 %) in prehodih za pešce (9 %). Ugotovljeno je, da je velika večina prometnih nesreč pešcev znotraj naselij, pri prečkanju ceste. Vzroki prometnih nesreč z udeležbo pešcev so: neupoštevanje pravil o prednosti (predvsem s strani vozil, 27 %), nepravilnosti pešca (19 %), neprilagojena hitrost vozil (17 %) in premiki z vozilom (parkirišča, dvorišča ipd. 15 %). Največ prometnih nesreč, v katere so vključeni pešci, se zgodi v temnem času dneva.

Za primerjavo bom v nadaljevanju navedel še statistične podatke iz Nemčije, saj so vzroki in pogoji, zaradi katerih prihaja do nesreč otrok in mladostnikov, pri zasnovi in uporabi načrtov šolskih poti uporabni tudi pri nas [8].

V Nemčiji se največ prometnih nesreč, v katere so vključeni otroci in mladostniki, zgodi zjutraj, na poti v šolo, sledijo nesreče na poti domov, med 13.00 in 14.00 uro in v prostem času otrok, med 16.00 in 18.00 uro. Po slovenskih statističnih podatkih se največ nesreč otrok in mladostnikov zgodi na poti domov. Vseeno lahko zaključimo, da je pot v šolo in nazaj najbolj kritičen čas varnosti otrok. Ne smemo pa zanemariti dejstva, da se veliko nesreč zgodi v prostem času otrok. Ker se veliko rekreativnih poti otrok ujema s šolskimi potmi, moramo nameniti pozornost tudi zavarovanju točk v okolici in na poteh v šolo, ki so privlačne za otroke.

V nesrečah, v katerih so udeleženi otroci kot pešci, stari 6–14 let, je največ napak v kršitvah oziroma napakah poškodovanih. To se ujema s slovensko statistiko, po kateri so v 46 % primerih kot povzročitelji prometne nesreče tehnično odgovorni otroci oziroma mladostniki [5]. Od tega večino napak (48 %) nastane pri nezavarovanem prečkanju ceste (Slika 1), pri čemer otrok nima usmerjene pozornosti na promet, 26 % nesreč nastane pri nenadnem prečkanju ceste izza določene obcestne ovire, zelo majhen delež napak (6 %) pa nastane zaradi nepravilnega obnašanja oziroma nepravilne uporabe zavarovanih prečkanj ceste z ustrezno semaforizirano opremo.



Slika 1: Nezavarovano prečkanje ceste (Degener, 2004: str. 12)

V nesrečah otrok kot kolesarjev, v starostnem razredu 6–14 let, sta v približno enakomernem deležu, okoli 20 %, zastopana razloga napačna uporaba ceste, npr. napačna smer vožnje in napačno zavijanje, spreminjanje smeri vožnje in razne napake v fazah speljevanja ter ustavljanja kolesa. Samo 14 % vzrokov nesreč kolesarjev otrok je zaradi njihovega neupoštevanja prednosti.

Pri podatkih slovenskih in tujih virov, kot je zgoraj navedeno, je potrebno upoštevati, da je večina letih pridobljena iz policijske baze podatkov. Zavedati se je treba, da veliko nesreč otrok ostane neprijavljenih pri policiji, zato bi bolj točno sliko dobili z združitvijo policijske baze podatkov z bazo podatkov zavarovalnic. Veliko informacij o nesrečah otrok, katerih običajno ni moč najti ne v policijski ne v zavarovalniški bazi, imajo tudi šole, zato bi bila najbolj optimalna združitev vseh treh virov v enega.

3 SPLOŠNO O NAČRTU ŠOLSKIH POTI

3.1 Definicija načrta šolskih poti

Februarja 2016 je Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (v nadaljevanju AVP) izdala smernice za šolske poti [9]. V njih podaja kratko definicijo šolskih poti kot »...površina, ki je za šolarje najbolj varna in je na njej zagotovljena varna hoja pešcev.« (Strah, R. 2016: str. 26). Nadalje avtorji v smernicah govorijo, da se morajo šolske poti vzpostaviti na površinah, ki so urejene za pešce, imajo ustrezne elemente umirjanja prometa, prometno signalizacijo itd. Pogosto pozabljamo, da se šolske poti ne vzpostavljajo z načrtom šolskih poti (v nadaljevanju NŠP) ali kakšnim drugim dokumentom. Zato za nadaljnje namene šolsko pot definiramo kot vsako pot v šolo, ki jo šolarji določene šole uporabljajo za prihod v šolo. Naša naloga je, da te poti prepoznamo, analiziramo njihovo varnost in pomanjkljivosti, ter vse to predstavimo na ustrezen način vsem ciljnim skupinam.

S tem pridemo do koncepta »načrt šolskih poti«. Kot že ugotavljajo avtorji smernic za šolske poti [9] se pojavljajo različna pojmovanja: načrt varnih šolskih poti, načrt varnejših šolskih poti, prometno-varnostni načrt, načrt šolskih poti, načrt priporočljivih šolskih poti itd. Zaradi napačne interpretacije je priporočljivo, da se izogibamo uporabi predlogov »varni«, »varnejših« ipd., saj absolutno varnih poti ni. Tudi v tujini se pojavljajo različna pojmovanja in definicije. Prometno tehniški inštitut nemških zavarovalnic je v svojem Vodiču za načrtovanje varnih šolskih poti (»Planerheft Schulwegsicherung« [10]) podal različne koncepte načrta šolskih poti kot:

- ceste, ulice in strani cest ter poti, kjer je najbolj varno zadrževanje in uporabljanje,
- mesta prečkanja na poti v šolo z najmanjšo nevarnostjo,
- označena nevarna mesta, katerim naj se izognemo.

Ker NŠP vsebuje poleg zgoraj naštetega še veliko drugih informacij v različnih oblikah, se lahko NŠP definira kot dokument, ki vsebuje vse informacije, predstavljene v čim bolj razumljivi in ilustrativni obliki, ki so potrebne za čim bolj varen prihod otrok v šolo in nazaj domov, za vse vrste uporabljenih transportnih sredstev. V osnovi gre za dokument, ki uporabniku na enostaven in razumljiv način prikaže šolski okoliš s priporočenimi potmi, nevarnimi prečkanji ter vsebuje opozorila za nevarna mesta in mesta, katerim se je potrebno izogibati in priporoča vedenje in obnašanje na poti.

3.2 Vrste načrtov glede na ciljno skupino in vrsto informacij

Različno prikazana pojmovanja NŠP, katera so prisotna že v našem okolju, kažejo na to, da gre za zelo širok pojem. V tujini poznajo več načrtov v zvezi z varnostjo na poti v šolo, v šolskem okolišu oziroma v povezavi z varnostjo otrok. Ti se medsebojno povezujejo, dopolnjujejo ali pa celo služijo kot izhodišče za ostale načrte.

Variacije med različnimi poimenovanji in vrstami so odvisne predvsem od (povzeto po [11]):

- ciljne skupine uporabnikov načrtov,
- tipa ceste, ki se uporablja,
- vizije, cilja in namena s katerim je načrt pripravljen,
- vzroka nastanka dokumenta in zakonskih posledic.

3.2.1 Osnovni šolski načrt

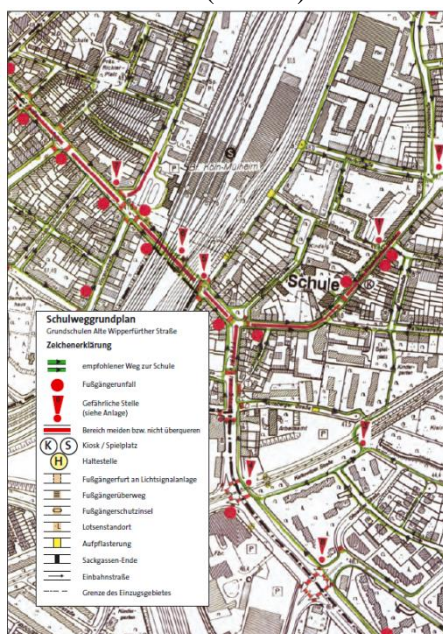
V Nemčiji kot osnovni dokument za kreacijo NŠP obstaja t. i. osnovni šolski načrt (»Schulweggrundplan«). To je zbir več dokumentov z informacijami o celotnem okolju šole in vsebuje (povzeto po [11]):

- podatke o nesrečah pešcev in kolesarjev,
- podatke o nevarnih mestih in mestih, ki se jim moramo izogibati,
- podatke o opazovanju otrok na poti v šolo, po možnosti s prikritim opazovanjem,
- vsa privlačna mesta za otroke (tako umetna kot naravna),
- počivališča,
- vsa možna prečkanja ceste,
- informacije o prometni regulaciji (slepe in enosmerne ulice, javni transport),
- vse priporočene poti v šolo,
- zbrane in evalvirane informacije pridobljene od staršev s pomočjo anket ipd.

Osnovni šolski načrt vsebuje vse zgornje informacije vključno s celotno evidenco poteka posodabljanja, vključenimi subjekti pri pripravi in izdelavi ter tako služi tudi kot arhiv.

Za uspešno izdelavo NŠP torej potrebujemo veliko izčrpnih informacij. Ker je teh informacij preveč in so nepregledne za končne uporabnike NŠP, osnovni šolski načrt hranijo šole za potrebe svoje evidence in lažje ažuriranje ter razvoj načrtov šolskih poti.

Proces izdelave NŠP je pravzaprav zbiranje velike količine informacij, ki jih nato ustrezno obdelamo, odvečne podatke pa filtriramo. Vsi obstoječi NŠP so morali iti skozi tak proces, vendar se po filtraciji odvečnih podatkov in izdelavi končne podobe pogosto izgubijo vsi uporabljeni podatki, ki bi nam koristili kasneje. Smernice za šolske poti, ki jih je izdala AVP, takšnega koncepta ne predvideva, v smernicah [9] pa vseeno pišejo, da »...Učinkovit načrt terja stalno ažuriranje in vnašanje novih prometnih situacij...« (Strah, R. 2016: str. 6). Osnovni NŠP je bistveno izhodišče za dobro izdelavo prvega NŠP vsake šole in tudi za kasnejše posodabljanje ter možne uporabe v ostale namene, zato bi bilo smiselno zasnovati smernice v takšni smeri (Slika 2).



Slika 2: Primer kartografskega vnosa osnovnega šolskega načrta (Schulwegsicherung. Planerheft, 2010: str. 58)

3.2.2 Ostale vrste načrtov

Poleg osnovnega šolskega načrta, kot izhodišče za pripravo NŠP, obstajajo tudi druge vrste, ki lahko služijo kot dopolnitev. Pri ostalih vrstah načrtov se pravzaprav spreminja le obseg informacij in omejevanje prikaza samo za določeno vrsto publikacije interesantnih točk. Pri nekaterih je vključena tudi tema prometne varnosti in priporočila glede varne poti.

Razlike med njimi so tudi v načinu publiciranja; nekatere vrste publikacij so v papirni obliki, druge v elektronski ali pa so dostopne v obeh. Vedno bolj se uveljavlja tudi interaktiven način prikaza, kjer sami izberemo tip informacije, ki nas zanima.

V nadaljevanju bom na kratko opisal ostale vrste načrtov, ki jih lahko uporabimo pri snovanju NŠP. V tujih publikacijah ([1], [10] in [11]) zasledimo različne vrste načrtov z različnimi opisi. Zato v nadaljevanju podajam presek skupnih elementov in lastnosti različnih vrst načrtov kot združitev ugotovitev po pregledu literature.

3.2.2.1 Šolski kolesarski načrt

Šolski kolesarski načrt vsebuje priporočila za otroke in mladostnike, ki prihajajo v šolo s kolesom. Prikazane so kolesarske poti, stanovanjske ceste, ki so primerne za vožnjo s kolesom, prikazana so tudi primerna parkirna mesta. Priporočena kolesarska pot mora voditi čim bolj direktno v šolo. Biti mora kar se da varna, a hkrati tudi stvarno uporabna, sicer se je otroci ne bodo posluževali.

Kolesarska šolska pot običajno zavzema večji delež zemljevida kot v NŠP, ki je primarno predvsem namenjen pešcem. Zato je priporočeno, da se načrt prikazuje na več ločenih straneh, saj s tem ohranimo pravilen in ustrezen prikaz ter kartografsko merilo.

Odkvisno od potreb posameznih šol lahko kolesarski šolski načrt prikažemo skupaj ali kot del NŠP. V primeru mestnih šol se kolesarski šolski načrt pogosto prikazuje ločeno od NŠP, šole v majhnih do srednje velikih naseljih pa se pogosto odločajo, da ta dva koncepta združijo. Združevanja ne priporočamo, če s tem zmanjšamo preglednost in povzročimo prenatrpanost informacij. Izkušnje iz tujine kažejo, da je kolesarski šolski načrt precej manjkrat izdelan kot NŠP za pešce, saj kolo kot transportno sredstvo postane bolj aktualno šele v srednji šoli. Bolj zastopan je v večjih skupnostih, kjer je izrazito ločeno vodenje kolesarjev po prometni infrastrukturi in se pogosto križa z bolj ali manj prometno obremenjenimi cestami.

3.2.2.2 Šolski akcijski načrt

Na osnovi podatkov osnovnega šolskega načrta lahko snujemo šolski akcijski načrt. V njem zajamemo vse načrtovane aktivnosti, vključno s predvidenimi konstrukcijskimi in transportnimi deli v šolskem okolju. Šolski akcijski načrt lahko tudi podaja informacije oziroma priporočila o reorganizaciji šolskega okolja glede na ugotovitve analize prometne varnosti iz osnovnega šolskega načrta.

3.2.2.3 Šolsko svetovalni dokumenti

Šolski svetovalni dokumenti se poleg osveščanja o prometni varnosti pogosto uporabljajo za promocijo neodvisne, samostojne mobilnosti otrok v njihovem okolju in za rabo bolj čiste prometne infrastrukture. Večinoma so sestavljeni iz tekstualnega opisa, lahko pa vsebujejo tudi klasično karto. Glede na ciljno skupino uporabnikov lahko vanje vključimo določena priporočila za pešce in kolesarje ali pa se pri tem sklicujemo na že obstoječe druge vrste načrtov in dokumentov.

3.2.2.4 Šolski mobilni načrt

Šolski mobilni načrt uporabljajo predvsem določene evropske države (Avstrija, Belgija, Velika Britanija). V njem so opisani ukrepi za izboljšanje varnosti na poti v šolo, vendar to ni podano le kartografsko. Cilj šolskega mobilnega načrta je, podobno kot cilj šolskih svetovalnih dokumentov, izboljšanje trajnostnega in okolju prijaznega transporta v šole, saj sočasno z njim promoviramo hojo, kolesarjenje in uporabo javnega transporta. Šolski mobilni načrt je pogosto del večje vizije kot npr. zmanjševanje avtomobilskega prometa (z alternativami poskuša zmanjšati delež staršev, ki vozijo otroke v šolo z avtom), ustvariti bolj varne in atraktivne poti v šolo z različnimi ukrepi in akcijami.

Dober NŠP s priporočili za mladostnike in starše je tako lahko izredno dobro izhodišče za pripravo šolskega mobilnega načrta.

3.2.2.5 Otroški zemljevid ali otroški načrt okrožja

Otroški zemljevidi na zelo atraktiven način prikazujejo mesta, ki so zanimiva za različne starostne skupine, za namen preživljanja prostega časa. Pogosto za potrebe uporabe otrok in mladostnikov v slučaju nesreče ali morebitnih kaznivih dejanj v te zemljevide vključimo tudi lokacije policije, pošte in gasilcev. Za boljše prepoznavanje mest in za boljšo orientacijo v prostoru je priporočljivo vključiti tudi lokacije cerkev, šol in vrtcev.

Na tovrstnih zemljevidih lahko prikažemo tudi ostala interesantna mesta za otroke, kot so potočki, reke, jezera ipd. V bližini vseh atraktivnih točk je smiselno vključiti opozorila za nevarna mesta, zelo prometne ceste in prikazati dobra mesta za prečkanje. Običajno tovrstni načrti ne vsebujejo veliko razlag na temo prometne varnosti.

Eden glavnih in pomembnih razlogov, da se poleg šolskih načrtov razvija in izdeluje otroške načrte mest kot dodatek ali celo popoln nadomestek le-teh je v dejstvu, da se veliko nesreč otrok zgodi v njihovem prostem času (Slika 3). Tako lahko otroški zemljevidi služijo kot razširitev NŠP, vendar ga ne morejo nikoli popolnoma nadomestiti.



Slika 3: Deljenje površin za prosti čas otrok s prometnimi površinami (Degener, 2004: str. 22)

3.2.3 Priporočila in zaključki

Raznolikost konceptov in form prikaza informacij v povezavi z mobilnostjo in varnostjo otrok ter mladostnikov potrebuje bolj trdno in jasno definirano. Z izdanimi smernicami je AVP osmisli pomen NŠP, vendar ostali povezani, zgoraj navedeni pojmi, ostajajo neomenjeni in nepojasneni.

Vsekakor takšni pojmi, poleg omembe v smernicah, potrebujejo tudi zakonsko podlago. S tem bi določili subjekte, odgovorne za njihovo pripravo, kar je bistveno, saj NŠP lahko nastane samo v tesnem sodelovanju šol, lokalnih skupnosti, občine, lokalnih svetov za varnost in preventivo v prometu, policije in ob finančni podpori države.

3.3 Cilji načrtov šolskih poti

Glavno vodilo je sledenje t. i. »viziji 0« iz Resolucije nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 [12], ki stremi k nič mrtvim in nič hudo telesno poškodovanimi. Po izdanih smernicah [9] pa je osnovni namen NŠP »...prikazati najvarnejšo pot v šolo in iz nje ter povečati varnost v prometu, poudariti probleme na sami poti, promovirati zdrav in varen način mobilnosti« (Strah, R. 2016: str. 13).

Ostali cilji načrtov šolskih poti so:

- vzgoja otrok in mladih o prometnih pravilih in načinih obnašanja,
- informiranje staršev o šolskem okolišu in o problematičnih situacijah, katerim so izpostavljeni otroci, s čimer se poudari njihova odgovornost in vloga in se spodbuja preventiva,
- informiranje staršev in otrok o poteku javnega transporta, splošnih pravilih šole, pravilih prevoza otrok v šolo in iz šole,
- povečanje sodelovanja med starši, otroci, šolo in lokalno skupnostjo pri zagotavljanju prometne varnosti,
- pravilno zasnovani NŠP lahko namensko služijo kot sredstvo za spreminjanje mobilnosti in uporabo transportnih sredstev v lokalnih skupnostih,
- zmanjšati število nesreč, nevarnosti in potencialne za nastanek nesreč,
- razširitev obstoječega zakonsko obveznega vzgojnega načrta šole z integracijo šolskih poti in ga zakonsko povezati z lokalno skupnostjo,
- načrt šolskih poti lahko v bodoče postane eno izmed izhodišč razvoja transporta mesta,
- po verifikaciji zaznanih problematičnih mest s strani pristojnih služb, služijo načrti šolskih poti tudi kot izhodišče za nadaljnje akcije lokalnih avtoritet.

Težave šolskih poti se razlikujejo od šole do šole, zato je potrebno narediti individualno prilagojene NŠP. Vsaka šola mora svoje cilje določiti v sodelovanju z lokalno skupnostjo glede na njihove potrebe. Smernice in vse obstoječe publikacije pa samo služijo kot priročnik pri izdelavi.

Načrti šolskih poti so namenjeni in usmerjeni predvsem na starše otrok, ki so na novo vpisani. Na novo izdelani načrt šolskih poti, po aktualizaciji, je lahko zanimiv tudi za vse ostale starše, saj jih seznanja z novostmi.

3.4 Vzroki za nenastanek šolskih načrtov

Ker v Sloveniji ni bilo narejene nobene študije ali analize o (ne)nastanku šolskih načrtov, bom navedel nekaj rezultatov raziskave [11] Jürgena Gerlacha, ki je v Nemčiji opravil obsežno anketiranje na tem

področju. Izsledki te raziskave nam lahko služijo kot izhodišče za NŠP in hkrati kot opozorilo na kaj moramo biti pozorni za uspešno izdelavo NŠP.

V izbrani vzorec je bilo prvotno vključenih 1182 mest, od tega je dobil odgovorjene in vrnjene ankete od 267 mest skupaj z njihovimi šolami. Občine in mesta je klasificiral v posamezne razrede glede na velikost prebivalstva. Lokalne skupnosti v Nemčiji je razdelil v devet velikostnih skupin, v glavnem zaradi dveh razlogov:

- primerljivosti rezultatov z obstoječimi starimi raziskavami,
- upoštevanja velikega deleža manjših skupnosti v svojih razredih.

Pred tem je potrebno poudariti, da se v Nemčiji predpisi glede NŠP razlikujejo med posameznimi deželami. Od 16-ih zveznih dežel, je le v 6-ih izdelava NŠP obvezna, vendar je raziskava pokazala, da velika večina kljub temu načrte izdelava, saj vidi v njih ustrezen pripomoček za izboljšanje prometne varnosti.

Najpogostejši razlog za neizdelavo NŠP je, da preprosto po njih ne vidijo potrebe. Vzrok za tako mišljenje je po izsledkih ankete v tem, da bodisi ni odlokov, zakonov ali direktiv na državni ravni, ki bi zahtevale njihovo pripravo, bodisi ni konkretnih navodil in asistence pri njihovi izdelavi. Ta ugotovitev je bistvenega pomena, če pogledamo trenutne veljavne smernice za pripravo šolskih poti v Sloveniji [9]. Zakonska podlaga za nastanek šolskih poti je v Sloveniji še vedno zelo nedorečena, kot ugotavljajo že avtorji samih smernic in bo to v bodoče potrebno nujno urediti. Hkrati so smernice kot take prvi bolj konkreten pripomoček šolam in lokalnim skupnostim, vendar jim do opravljanja naloge popolnega vodiča in priročnika za snovanje načrtov šolskih poti primanjkuje več konkretnih navodil, opisov, priporočil in navsezadnje tudi predpisanih form dokumentov za opravljanje postopka priprave. Edina priloga, katero kot predlog smernice podajajo, je namreč anketni vprašalnik za starše.

Tretji najpogostejši razlog za neizdelavo NŠP je v tem, da občine in šole v njih ne vidijo prednosti za izboljšanje varnosti. Takšno mišljenje je najverjetneje posledica nepoznavanja omenjene problematike, kar nas opozarja na nujno večjo osveščanje in informiranje javnosti.

Drugi pogosti razlogi za neizdelavo so bili:

- področje, ki bi ga obsegal šolski načrt, je preveliko ali premajhno,
- večina učencev prihaja v šole z javnim transportom/šolskim avtobusom ali avtom,
- na voljo so drugi pristopi k izboljšanju varnosti v prometu,
- ni pristojnosti za izdelavo na šoli ali občini,
- pomanjkanje financ,
- pomanjkanje sodelovanja staršev in učencev,
- ni ustreznih definicij in navodil za različne vrste možnih načrtov (načrt šolskih poti, šolski kolesarski načrt, otroški načrt mesta itd.).

Pomembno je poudariti, da v manjših skupnostih, s populacijo manjšo od 2000 prebivalcev, izkazujejo izredno majhno ali celo ničelno zanimanje in potrebo po NŠP ter v njih ne vidijo nobenih prednosti in možnosti za izboljšanje varnosti. Z velikostjo skupnosti narašča lastna volja in potreba skupnosti po NŠP. Ker je v Sloveniji veliko skupnosti z majhnim številom prebivalstva je ta ugotovitev pomembna, saj lahko le z ustrežno zakonodajno podlago, tehnično in vsebinsko dovršenimi smernicami ter obsežnim osveščanjem javnosti dosežemo, da se bodo NŠP izdelovali optimalno.

4 PREGLED OBSTOJEČE ZAKONODAJE

4.1 Uvod

V tem poglavju bom povzel vso aktualno zakonodajo, zakonodajno podlago in vire vseh institucij, ki se s svojimi dokumenti ali publikacijami v kakršni koli obliki bodisi ukvarjajo ali pa le dotikajo teme načrtov šolskih poti in s to temo povezane varnosti otrok na poti v šolo.

Najbolj bistveni dokumenti za NŠP so:

- dopis ministrstva za šolstvo in šport št. 403-1/96,
- Zakon o osnovni šoli,
- Zakon o varnosti cestnega prometa,
- Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013 do 2022,
- Obdobni načrt za 2015–2016,
- Zakon o cestah.

4.2 Dopis Ministrstva za šolstvo in šport št. 403-1/96

Dopis ministrstva za šolstvo in šport, št. 403-1/96, poslan dne 5. 11. 1996 [13], vsem občinskim svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, občinskim upravnim organom, osnovnim šolam in ministrstvu za notranje zadeve, pravzaprav definira osnove varne šolske poti. Povzel bom bistveno sporočilo slednjega dopisa.

Dopis [13] jasno sporoča, da je varna šolska pot eden izmed osnovnih pogojev za varno in uspešno izvedbo pouka. Zagotavljanje prometne varnosti učencev pripisuje odgovornost predvsem staršem oziroma zakonitim zastopnikom. Lokalnim skupnostim in pristojnim organom pa nalaga zagotavljanje pogojev, kot so:

- varne prometne površine,
- izvajanje prometne vzgoje,
- vzgojne akcije,
- pomoč pri prečkanju cest na najnevarnejših območjih.

S tem dopisom se je tudi oblikoval 56. člen Zakona o osnovni šoli, o katerem pišem v nadaljevanju. V Dopisu [13] so poleg tega definirani kriteriji oziroma osnovna pravila, katera morajo izpolnjevati varne šolske poti:

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

S tem dopisom [13] je tudi definirano, kdaj je ogrožena varnost učencev na poti v šolo. Varnost je ogrožena:

- ko morajo učenci prihajati v šolo ob državnih cestah (magistralne ceste in regionalne ceste z večjo gostoto prometa), kjer ni zagotovljenih varnih površin za pešce,

- ko morajo učenci opraviti daljšo pot po lokalnih cestah (zlasti izven naselij), na katerih ni zagotavljenih varnih površin za pešce in je zaradi hitrosti, gostote ali vrste prometa (avtobusni, tovorni promet) večja ogroženost učencev,
- ko mora učenec prečkati eno ali več nevarnih cestnih odsekov in je organiziranje prevoza boljša rešitev od izvedbe ukrepov za varno prečkanje ceste,
- ko poteka šolska pot po območjih, kjer so se že zgodile prometne nesreče, v katerih so bili udeleženi otroci.

4.3 Zakon o osnovni šoli

Trenutno aktualni Zakon o osnovni šoli [14], se načrtov šolskih poti dotika le posredno preko določenih členov. Najbolj bistven je 56. člen, ki govori o brezplačnem prevozu, kateri je učencem zagotovljen, če je izpolnjen eden ali več izmed spodnjih pogojev:

- otrok obiskuje 1. razred osnovne šole,
- njegovo prebivališče je oddaljeno več kot štiri kilometre od osnovne šole,
- pristojni organ za preventivo v cestnem prometu ugotovi, da je ogrožena varnost učenca na poti v šolo.

Pristojni občinski organ za preventivo v cestnem prometu (SPVCP) mora torej najprej ugotoviti ogroženost učenca na poti v šolo. Ogroženost je definirana precej ohlapno in splošno. Dopis Ministrstva za šolstvo in šport št. 403-1/96 definira ogroženost varnosti učenca na poti v šolo v odvisnosti od vrste ceste (magistralna, regionalna, lokalna), od števila prečkanj nevarnih cestnih odsekov in od števila prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi otroci in/ali pešci. Po tej definiciji je težko najti šolske poti, za katere bi lahko z gotovostjo trdili, da učenci niso ogroženi.

Dejansko sta Zakon o osnovni šoli z omenjenim 56. členom in Dopis ministrstva za šolstvo in šport, št. 403-1/96, skupaj pravzaprav osnovna zakonodajna podlaga za izdelavo načrta šolskih poti.

Delno je s pripravo NŠP povezan tudi 60. d člen Zakona o osnovni šoli, ki govori o vzgojnem načrtu. V njem je navedeno, da vzgojni načrt »...vsebuje vzgojne dejavnosti in oblike vzajemnega sodelovanja šole s starši ter njihovo vključevanje v uresničevanje vzgojnega načrta...« (Zakon o osnovni šoli. 1996). V nadaljevanju navaja, da so te vzgojne dejavnosti proaktivne in preventivne v okviru razvijanja varnega in spodbudnega okolja.

NŠP trenutno zakonsko še ni vključen v vzgojni načrt, vendar je po zgornjem opisu vidno, da bi vsekakor moral biti, saj je lahko izdelan le ob tesnem sodelovanju staršev s šolo in uspešen z ustrezno prometno preventivno vzgojno vsebino.

4.4 Zakon o varnosti cestnega prometa

Zakon o varnosti cestna prometa [15] ureja pravila in pogoje za udeležbo v cestnem prometu. Hkrati tudi ureja pristojnosti, zahteve in pogoje pod katerimi lahko delujejo določeni organi cestnega prometa, ki so obvezani delovati v skladu s tem zakonom. Vloga občine, redarjev, policije in inšpekcijskih služb je opisana v poglavju 5.1.1.

S tem zakonom se je Republika Slovenija tudi obvezala določiti nacionalni program varnosti cestnega prometa, v katerem si za obdobje petih let določi prednostne naloge in cilje za zagotovitev večje varnosti cestnega prometa. Za izvedbo nacionalnega programa varnosti, kar vključuje tudi vse preventivne in vzgojno izobraževalne naloge, je pristojno Ministrstvo za promet. Na ravni samoupravne lokalne

skupnosti pa se ustanovijo sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (v nadaljevanju SVP), ki tesno sodelujejo z Ministrstvom za promet.

SVP je organ, ki ga sestavljajo predstavniki sveta lokalne skupnosti, predstavniki uporabnikov in izvajalci nalog s področja preventive in vzgoje v cestnem prometu. Njihova naloga je ocenjevanje varnosti v cestnem prometu na lokalni ravni, predlaganje programov in ukrepov za izboljšanje varnosti v sprejem ter koordinacija sprejetih ukrepov, informiranje, izdajanje in razširjanje prometno vzgojnih publikacij.

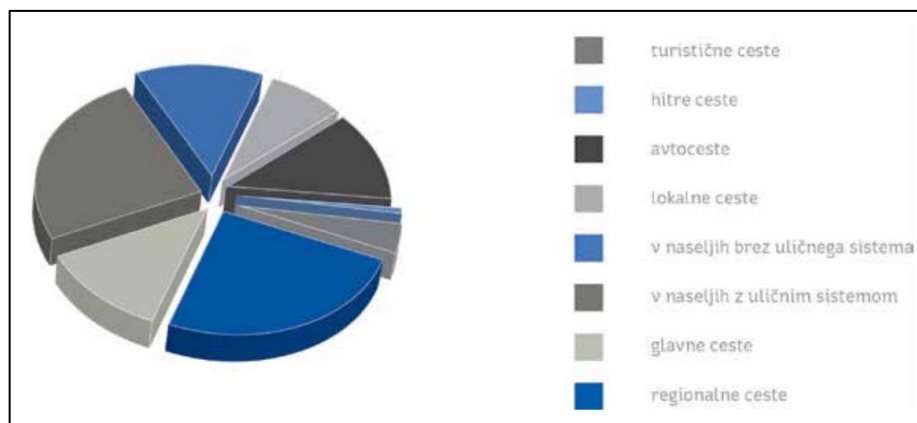
4.5 Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022

Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 [12] je v osnovi strateški dokument, ki obravnava nacionalno varnostno politiko ter strokovno zahtevne probleme na področju varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji za obdobje 2013–2022. Določa cilje in prednostna področja, ter podaja ukrepe, ki jih je potrebno izvesti za učinkovitejše zagotavljanje varnosti cestnega prometa.

V resoluciji nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 [12] je kot osrednja točka izpostavljena t. i. »vizija 0«, na katero so vezani tako ustvarjalci kot uporabniki cest, s skupnim ciljem: »Nič smrtnih žrtev in nič hudo telesno poškodovanih oseb zaradi prometnih nesreč v Sloveniji« (Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022. 2013). Državni organi, organizacije, strokovne institucije, organizacije civilne družbe in posamezniki so obvezani k njeni uresnitvi z izvajanjem svojih odločitev, ravnanj in oblikovanjem prometnega sistema, ki bo zagotovil uresničitev te vizije.

Z direktivo se je Slovenija zavezala k skupnemu evropskemu cilju, da se do leta 2022 za polovico zmanjša število mrtvih. Na slovenskih cestah tako do konca leta 2022 ne sme umreti več kot 35 oseb na milijon prebivalcev na leto in hkrati mora biti manj kot 230 oseb na milijon prebivalcev na leto hudo telesno poškodovanih. Trendi kažejo na pozitivne učinke izvajanja strategij in programov varnosti cestnega prometa, saj se število mrtvih znižuje vzporedno in podobno kot v ostalih državah EU. V upadanju je tudi število hudo telesno poškodovanih. Ugotovljeno je, da bo za doseganje cilja do leta 2022 potrebno dosledno upoštevanje strategij nacionalnega programa in določanje ciljev za vsako leto posebej. To pa bo možno le z dolgoročnimi sistemskimi rešitvami, obsežnimi akcijami in poostrenim ter doslednim nadzorom na cestah, saj je umrljivost, kot ugotavljajo avtorji resolucije nacionalnega programa, odvisna predvsem od stopnje razvitosti prometnega sistema, prometne kulture in ukrepov za izboljšanje varnosti (povzeto po [12]).

Šolske poti potekajo predvsem po lokalnem cestnem omrežju, t. j. po občinskih cestah. Na njih se zgodi velik delež prometnih nesreč (Grafikon 4), zato so poglobljene izboljšave cestne infrastrukture ravno na tem področju. Že direktiva sama izpostavlja pomembnost pregledovanja varnosti cest in razvoja učinkovitega informacijskega sistema, kar pa lahko dosežemo samo s sistematičnim in standardiziranim pristopom, kar bi lahko razvili tudi na področju izdelave šolskih poti.



Grafikon 4: Število vseh umrlih udeležencev v cestnem prometu v letu 2011 glede na kategorijo ceste (Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022, 2013: str. 20)

Direktiva [12] navaja, naj učenci v prvem vzgojno-izobraževalnem obdobju spoznajo, opazujejo in se naučijo:

- varne in nevarne poti v okolici šole,
- prometne znake, ki označujejo šolsko pot,
- pravila obnašanja v prometu in pravila varne hoje, pomen vidnosti in nošenja rumene rutice in kresničke,
- načine obnašanja kot sopotnika v različnih prevoznih sredstvih,
- vključevanje v promet po varnih šolskih poteh,
- orientacije v prometnem prostoru (levo, desno),
- varne hoje po pločniku in cesti kjer ni pločnika, hoje ob nevarnem cestnem robu in prečkanje ceste,
- prometno-varnostni načrt šole.

Kot nosilce prometne vzgoje, ki naj bi zagotovili uresničitev zgornjih ciljev z ustrezno izvedbo vzgoje otrok, direktiva [12] navaja starše in šole ob sodelovanju z AVP, policijo, lokalne svete za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in organizacije civilne družbe.

Direktiva [12] navaja sledeče aktivnosti za zagotovitev cilja nič mrtvih in nič hudo telesno poškodovanih otrok:

- pregled in posodobitev vsebin prometne vzgoje v prvih treh razredih osnovne šole,
- izvedba akcije »Pasavček« za varno vožnjo otrok na in v vozilih,
- izvajanje ukrepov za zagotavljanje varnih poti,
- izvajanje prevozov otrok, ki nimajo zagotovljenih varnih šolskih poti,
- priprava dodatnih gradiv, akcij in programov drugih partnerjev (sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu).

Eden izmed ukrepov za zagotavljanje varnih šolskih poti so novo izdane smernice za izdelavo šolskih poti, katere je pripravil AVP. V nadaljevanju bom po posameznih poglavjih primerjal vsebino novih Slovenskih smernic s prakso in pristopom izdelave NŠP v tujini (poglavje 5).

4.6 Obdobni načrt za obdobje 2015–2016

Obdobni načrt za obdobje 2015–2016 [6] predstavlja dokument, kjer so za vsako leto posebej navedeni cilji in ukrepi, s katerimi se izvaja Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa do leta 2022, s predvidenimi namenjenimi finančnimi sredstvi.

Obdobni načrt [6] je predvidel, kot ukrep Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa, izdelavo elaborata varnih šolskih poti z analizo stanja in pripravo smernic, ki bi celovito urejal to področje. Prav tako so bila namenjena finančna sredstva za usposabljanje izvajanja presoj varnih šolskih poti za obstoječe presojevalce cest. Na zakonodajnem področju se predvideva predlog spremembe Zakona o voznikih, kjer bi se spremenil status občinskih SPV in izvajanje preventivnih aktivnosti v šolah. Predlagane bodo tudi spremembe Zakona o javnih cestah za uvrstitev varnih šolskih poti s pripravo podzakonskih aktov.

Poleg tega ta dokument [6] predvideva veliko drugih preventivnih in vzgojnih aktivnosti: razne delavnice po šolah, akciji Varno kolo, Bodi previden, program »Pasavček« z namenom spodbujanja pravilne uporabe otroških varnostnih sedežev ter varnostnih pasov med vožnjo, izdelava smernic za učinkovito delo lokalnih SPV itd.

Med aktivnostmi, za katere je zadolženo Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport, je tudi spremljanje problematike varnih šolskih poti in priprava sprememb na tem področju. Preučila se bo možnost vključitve prometne vzgoje in načrta varnih šolskih poti v dokumente šole na podoben način, kot je že sedaj vključen letni delovni in vzgojni načrt šole. Ministrstvo naj bi tudi sodelovalo in bilo v podporo pri vseh omenjenih vzgojnih in preventivnih akcijah.

4.7 Zakon o cestah

Zakon o cestah [16] se NŠP dotika predvsem z določitvijo odgovornosti za prometno ureditev na občinskih cestah. Prometno ureditev določajo občine in obsega:

- določanje uporabe ceste ali dela ceste za določene vrste vozil oziroma uporabnikov,
- določanje prednostnih smeri in sistemov načina vodenja prometa,
- določanje omejitve hitrosti vozil,
- ureditev kolesarskega prometa in lokalnih kolesarskih povezav,
- ureditev parkiranja in ustavljanja vozil,
- določanje območij umirjenega prometa, območij omejene hitrosti in območij za pešce in prehodov za pešce,
- določanje ukrepov za umirjanje prometa za varnost otrok, pešcev in kolesarjev, zlasti v bližini vzgojno varstvenih, izobraževalnih in zdravstvenih ustanov, igrišč, stanovanjskih naselij in drugih območjih, kjer se omenjeni udeleženci pojavljajo v večjem številu,
- določanje drugih prepovedi, obveznosti in omejitev udeležencem prometa.

Iz navedenega je razvidno, da se je za vse morebitne zaznane strukturne napake cestnih elementov pri pregledu šolskih poti potrebno obrniti na občino.

5 KORAKI IZDELAVE NAČRTA ŠOLSKIH POTI

5.1 Začetna faza oblikovanja načrta šolskih poti

5.1.1 Sodelujoči pri izdelavi načrta šolskih poti in njihove vloge

5.1.1.1 Uvod

Izdelava NŠP je obsežen proces, zato zahteva veliko vpletenih za uspešno izdelavo. Dobra definicija vlog vpletenih pa je osnova za uspešno sodelovanje.

Pri izdelavi NŠP lahko sodelujejo in so posredno ali neposredno vpleteni: vodja izdelave NŠP, starši, otroci, vodstvo šole, predstavniki lokalne skupnosti, predstavniki lokalne agencije za preventivo in vzgojo v prometu, presojevalec varnosti cest, policija, redarstvo, občani oziroma lokalno prebivalstvo, predstavniki občine in občina sama (Slika 4).



Slika 4: Sodelujoči pri izdelavi načrta šolskih poti

5.1.1.2 Vloga staršev

Vloga staršev oziroma zakonitih skrbnikov je bistvenega pomena, saj so vmesni člen med šolo in otroci. Raziskave v tujini [11] kažejo, da je pomanjkanje sodelovanja staršev lahko tudi vzrok za nepripravo NŠP. Njihove vloge pri izdelavi in uporabi NŠP:

- so ciljna skupina, katerim so NŠP pravzaprav namenjeni. Brez njih jih otroci ne morejo zadovoljivo uporabljati,
- so izvor potrebnih informacij o svojih in otrokovih potrebah na šolskih poteh, o načinih ter vrstah transportnega sredstva in uporabljenih poteh,
- omogočajo dodaten vir informacij o nevarnih področjih zaradi poznavanja lokalnega območja in problemov s katerimi se sami vsakodnevno srečujejo,

- predstavljajo vzor otrokom in je bistvenega pomena, da so deležni vseh potrebnih informacij, da to vlogo dobro opravijo,
- omogočajo razlago NŠP otrokom, jih opozarjajo na nevarna področja ter jih učijo specifičnega obnašanja na takšnih lokacijah,
- skupaj z otroci vadijo pot v šolo po priporočenih šolskih poteh,
- od njih je odvisno tudi v kaj so otroci na poti v šolo oblečeni. Zato je bistveno, da so informirani in se jih spodbuja, da otroke napravljajo v svetla oblačila, da so kot udeleženci v prometu čim bolj vidni (Slika 6),
- poskrbeti morajo, da imajo za prihod v šolo dovolj časa, ne smejo hiteti (Slika 5).



Slika 5: Starši vadijo pot v šolo z otroci (Degener, 2004: str. 8)

5.1.1.3 Vloga otrok

Otrokom se načeloma ne pripisuje velike vloge pri sami pripravi NŠP. Njihov največji prispevek je sodelovanje s starši pri izpolnjevanju ankete s katero šola pridobi potrebne informacije. Po novih smernicah AVP [9] pa naj bi se celo priporočalo sodelovanje otrok oziroma učencev pri pregledu šolskih poteh. Izkušnje iz tujine kažejo, da je vključitev otrok v razvoj in izdelavo NŠP dobrodošla in kaže na povečanje ter izboljšanje varnosti. Bistvene informacije, ki jih lahko pridobimo od otrok, so načini zaznavanja šolskih poti in uvid v njihovo razmišljanje. To nam pri zasnovi NŠP pomaga predvsem zato, ker se moramo za uspešno in učinkovito izdelavo NŠP postaviti v vlogo otrok.



Slika 6: Otroci na poti v šolo in ustrezna vidnost (Sichere Schulwege. Ein Leitfaden für die Praxis, 2013.: str. 1)

5.1.1.4 Vloga šole

Na nemški konferenci ministrov za izobraževanje (KMK), na temo izobraževanje otrok v prometu v šolah iz leta 1994, so podali bistvene zaključke na temo vzgoje otrok v prometu. Zaključili so, da otroci z leti vedno bolj intenzivno in sofisticirano sodelujejo v prometu, zato morajo šole zagotoviti znanja, potrebna za odgovorno udejstvovanje otrok v prometu, z razvojem sposobnosti in veščin prepoznavanja prometnega stanja. Te zaključke so nato prenesli v nemški kurikulum. Šole morajo torej otroke učiti, ne samo da prepoznajo obstoječe pogoje na cesti, ampak jih naučiti tudi kritične analize vzrokov in posledic trenutnega stanja in svojega ravnanja.

V Sloveniji se je to izobraževanje začelo pred kratkim, v šole se postopoma uvaja vedno več prometno vzgojnih vsebin. S sprejetjem Resolucije nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 [12] si je Slovenija zadala pripravo »...strategije vzgoje in izobraževanja - vključitev prometnih vsebin v šolski sistem in izobraževanje odraslih...« (Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022. 2013), kar se kaže tudi v trenutno aktualnem obdobjnem načrtu v letih 2015 in 2016 [6], kjer Ministrstvo za izobraževanje, vzgojo in šport predvideva izdelavo analize vključitve prometne vzgoje in načrta varnih šolskih poti. S tem se bo integrirala prometna vzgoja v vzgojni in letni načrt šole. Pripravlja se vedno več preventivno in prometno-vzgojnih gradiv za šole, AVP in sorodne organizacije pa izvajajo vedno več akcij in ukrepov, ki so tudi medijsko podprti.

Izdelan NŠP doseže svoj optimalen namen, ko ga vključimo v prometno-vzgojni načrt šole. Šole imajo pri sami izdelavi NŠP naslednje vloge:

- so osrednja enota za vodenje procesa izdelave NŠP,
- odgovorne so za začetek, pripravo, koordinacijo v procesu izdelave in izdajo NŠP,
- hranijo vse dokumente povezane z NŠP. Kot že omenjeno v poglavju 3.2.1, je za šole priporočljivo oblikovanje osnovnega šolskega načrta, v katerem so zbrane vse informacije, ki jih pridobijo v procesu izdelave NŠP šole,
- odgovorne so za formiranje delovne skupine in razdelitve nalog med posamezne člane,
- pri pregledu varnosti okolice šole in šolskih poti sodelujejo z lokalno policijo, s skupnostjo, z lokalnimi SPVC in morebitnimi presojevalci cest,
- odgovorne so za organiziranje zborov, izdajo in obdelavo vse potrebne dokumentacije v procesu izdelave šolskih poti (zbori staršev, vodenje zapisnikov in dnevnega reda, pridobivanje soglasij staršev za sodelovanje, anketiranje itd.),
- sodelujejo pri izvedbi ogleda šolskih poti, kjer se pregleda in razišče pomanjkljivosti ter vse pridobljene podatke shranijo (optimalno) v osnovni šolski načrt,
- odgovorne so za izdelavo in objavo dokumenta NŠP. Starše in otroke morajo z NŠP seznaniti in so odgovorne za njegovo zadostno promocijo. Da izdelan NŠP doseže po izdelavi svoj optimalen namen je torej bistvena njegova vključitev v prometno-vzgojni načrt šole.

Za šole je priprava in izdelava NŠP velik administracijski, organizacijski in izvedbeni izziv in slednje je lahko velikokrat razlog za njihovo nepripravo. Zato je pomembno, da smernice pripravimo tako, čim več korakov in postopkov standardiziramo ter pripravimo predloge za posamezne dokumente, s katerimi mora šola v procesu razpolagati. S tem bi dvignili kvaliteto NŠP, in zmanjšali nihanja v kvaliteti izdelave NŠP med posameznimi šolami, saj bi bila izdelava tako manj odvisna od njihove lastne angažiranosti, sestave in strokovnosti šolskega osebja.

5.1.1.5 Lokalna skupnost in predstavniki lokalne skupnosti

Lokalna skupnost lahko močno prispeva k izboljšavi NŠP. Zaradi vsakodnevnih izkušenj iz lokalnega okolja poznajo lokalne skupnosti veliko problemov in kritičnih situacij, ki se dogajajo ali pa bi se lahko zgodile. Moramo se zavedati, da terenski pregled šolskih poti ne poteka ob vseh možnih vremenskih pogojih, urah, letnih časih, pogojih osvetlitve in tako tudi ne moremo dobro spoznati prometnega režima. Zato so informacije samih občanov izredno dobrodošle in je priporočljivo, da jih vključimo v delovno skupino.

5.1.1.6 Vloga občine

V poglavju 4.7 sem že navedel, kakšno vlogo ima občina pri pregledu šolskih poti ob morebitno zaznanih strukturnih napakah cestnih elementov. Vse možne neskladnosti, pomanjkljivosti in prometno varnostne dileme v zvezi s prometno ureditvijo se tako naslovi na občino, ki je za to področje pristojna.

Posebej pomembna za varnost šolskih poti je pristojnost občine o določanju ukrepov za umirjanje prometa za varnost otrok, pešcev in kolesarjev v bližini šol, določanje omejitev hitrosti, območij in prehodov za pešce (Slika 7, Slika 8).



Slika 7: Preglednost pred (levo) in po sprejetju ustreznih omejitev parkiranja (desno) (Schulwegsicherung. Planerheft, 2010: str. 9)



Slika 8: Prehod za pešce z izvedenim ukrepom umirjanja prometa (Schulwegsicherung. Planerheft, 2010: str. 15)

5.1.1.7 Policija in redarstvo

Policija predstavlja v fazi priprave načrtov predvsem vir informacij, v zvezi s preteklimi nesrečami in prekrški v šolskem okolišu. Nekaj informacij lokalnih policijskih enot je sicer dostopnih na internetu, vendar je, zaradi potrebe po lociranju potrebnih podatkov v prostor, boljše osebno sodelovanje s pristojno policijsko postajo.

Poleg podatkov o nesrečah in prekrških so lahko vloge lokalne policijske postaje sledeče:

- sodelovanje pri ogledu šolskih poti in podaja ocene stanja prometne varnosti. Ogled je lahko v času kontrolnega pregleda ali skladno z izdelanim načrtom ogleda priporočenih šolskih poti,
- pomoč pri izvedbi projektov ob začetku šolskega leta z izvajanjem poostrene kontrole in nadzora prometa v okolici šol in na šolskih poteh,
- vir informacij o ostalih nevarnostih v šolskem okolišu, ki sicer niso povezane s prometom, vendar so pomembne pri izdelavi NŠP, kot so določene nevarne točke oziroma območja v šolskem okolišu, katerim bi se morali izogniti,
- nadzor in urejanje prometa v okolici šol, predvsem z izvajanjem raznih meritev hitrosti ipd.

Podobno vlogo kot policija ima pri pripravi NŠP tudi redarstvo, vendar z manjšimi pooblastili. Njihove naloge za potrebe zagotavljanja varnih šolskih poti so po [17] in [18]:

- nadzor in zagotavljanje varnega in neoviranega cestnega prometa v naselju,
- skrb za varnost na občinskih javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah,
- vzdrževanje javnega reda in miru,
- nadzor in izvajanje sankcij na parkirnih površinah,
- obvladovanje kršiteljev prometnih predpisov in temeljnih vzrokov prometnih nesreč (nepriklagovna hitrost, alkohol, napačna smer vožnje, neupoštevanje pravil o prednosti).

Redarstvo deluje v skladu in po nalogah občine oziroma v skladu z občinskim programom varnosti, zato mora vodja delovne skupine priprave NŠP delo in razporeditev nalog usklajevati s tem telesom. NŠP mora biti izvedbeno vključen v letni občinski program varnosti, ki je hkrati usklajen z lokalno policijsko postajo, da se zagotovi izvajanje in nadzor nad problematičnimi točkami, če je to potrebno in je tako predvideno po končnem pregledu NŠP. Hkrati se moramo zavedati, da ima redarstvo manjšo represivno moč kot policija. Njihove vloge pri pripravi NŠP, skladno s smernicami za izdelavo občinskega programa varnosti [18], so tudi:

- nadzor in pregled prometne signalizacije ter predlogi morebitnih sprememb,
- posredovanje ocene varnostnih razmer v občini, ki dopolnjujejo podatke o nesrečah in prekrških, podanih s strani lokalne policijske postaje.

5.1.1.8 Predstavniki lokalnega sveta za preventivo in vzgojo v prometu

Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu opravljajo naslednje naloge [19]:

- ocenjujejo stanja varnosti v cestnem prometu na lokalni ravni,
- predlagajo organom lokalne skupnosti v sprejem programe za varnost cestnega prometa in ustrezne ukrepe za njihovo izvajanje,
- koordinirajo izvajanje nalog na podlagi programov za varnost cestnega prometa,
- sodelujejo in skrbijo za izvajanje prometne vzgoje, dodatno izobraževanje in obveščanje udeležencev v prometu,

- izdajajo in razširjajo prometno-vzgojne publikacije in druga gradiva, pomembna za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na lokalni ravni,
- zagotavljajo strokovno in tehnično podporo.

Po Smernicah za šolske poti AVP [9] so lokalni sveti za preventivo in vzgojo v prometu kontrolno-posvetovalni organ, ki spremljajo kvaliteto in ažurnost NŠP. V sam proces priprave NŠP naj bi se po novih smernicah vključili šele po izdelavi NŠP. Kot ugotavljajo že sami avtorji smernic »...NŠP v večini primerov niso deležni nadzora in pregleda s strani lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki naj bi združevali vse lokalne deležnike zagotavljanja varnosti v cestnem prometu in izvajali koordinacijo s pristojnimi občinskimi službami...« (Strah, R. 2016: str. 8) [9].

Veliko vlogo lahko svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu odigra z izvedbo analiz prometne varnosti na zaznanih problematičnih točkah šolskih poti in s koordinacijo možnih varnostnih ukrepov z ostalimi pristojnimi občinskimi službami.

5.1.2 Delovna skupina in vodja delovne skupine

5.1.2.1 Unifikacija sestave in organizacije delovne skupine

Obširna že omenjena raziskava v tujini, ki jo je izvedel J. Gerlach [11], je pokazala tudi razlike v sestavi delovne skupine in vodenju priprave NŠP. Raziskava je pokazala, da je pripisovanje točnih vlog pri pripravi NŠP nemogoče in nesmiselno. Povsod je bilo ugotovljeno, da mora biti v pripravo NŠP vključena šolska administracija, policija in razni specializirani ljudje s področja varnosti v prometu. Vloge ostalih možnih sodelujočih subjektov pa se velikokrat spreminjajo, kakor tudi njihova vpletenost. V povprečju so v pripravo v manjši meri vpleteni starši, učenci, redarji in ostale organizacije, ki se ukvarjajo s cestno varnostjo.

Zanimiva je ugotovljena povezava med naraščanjem velikosti naselja in vlogami posameznih subjektov:

- osebna vpletenost šolskega vodstva pada,
- bistveno se poveča vpletenost zaposlenih na področju preventive, vzgoje in izobraževanja,
- rahlo se zmanjša vpletenost policije,
- vpletenost inženirjev gradbeništva, načrtovalskih oddelkov in občine se močno poveča,
- vpletenost staršev in predstavnikov otrok se močno zmanjša.

Zgornje navedbe veljajo predvsem za mesta, saj se šolski okoliši posameznih šol pogosto prekrivajo, prispevna območja otrok se močno spreminjajo, velika je tudi prisotnost kolesarjev in kolesarskih poti, zato se velik delež nalog šol premakne na občino, ker je koordinacija z ostalimi subjekti lažja. Ravno obratno velja za manjša naselja, kjer se pokaže pomanjkanje vpletenosti oziroma prisotnosti možnih sodelujočih.

Vse navedeno kaže na to, da je unifikacija in standardizacija v organizacijskem smislu delovne skupine nepotrebna in je ne smemo zahtevati. V kolikor pri formiranju delovne skupine ni vključenih nekaterih predstavnikov, ki bi po smernicah morali sodelovati, se tako pokaže velika tendenca po tem, da so teme, potrebne za ustvarjanje učinkovitih in kvalitetnih NŠP, natančno pokrite v navodilih in publikacijah. Tako lahko tudi drugi pokrijejo vsa relevantna področja. Zaradi tega je priprava poglobljenih smernic, ki bi korak za korakom usmerjala ustvarjalca NŠP, nujno potrebna.

5.1.2.2 Zbiranje literature

Preden začnemo formirati delovne skupine je potrebno zbrati vso literaturo, brošure in publikacije na temo NŠP ter jih pregledati. Priporočljivo je pregledati tudi že morebitne obstoječe NŠP sosednjih šol, še posebej če se šolski okoliši in prispevna območja učencev prekrivajo. S to fazo vodstvo šole lahko že določi okvirne cilje in potrebe šole glede NŠP.

5.1.2.3 Formiranje delovne skupine in določitev vodje

Delovno skupino formira vodstvo posamezne osnovne šole. V delovno skupino vključi vse možne naštete subjekte, ki lahko sodelujejo pri pripravi NŠP. Vodstvo šole mora najprej narediti pregled možnih članov in jih povabiti k sodelovanju z okvirnim opisom njihovih nalog. Ker se v praksi pogosto pojavljajo manjkajoči predstavniki, bi morala biti v smernice vključena matrika nalog posameznih možnih članov, da jih lažje prerazporedimo upoštevajoč strokovnost in zahtevnost nalog.

Na tem mestu je potrebno izdelati vabilo za sodelovanje pri pripravi NŠP in ga poslati svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, združenju staršev, lokalni policijski enoti ter občini oziroma lokalni skupnosti.

Poleg vabila za sodelovanje so potrebni še naslednji dokumenti, ki bi morali biti vključeni v smernice, kot predloga šolam: dnevni red, seznam udeležencev, matrika nalog, predlog zapisnika sej in projektni plan. Projektni plan vsebuje točen potek vseh faz izdelav NŠP z naštetimi in opisanimi nalogami, ki so pripisane odgovornim osebam skupaj s časovnim potekom izvedbe. Nobenega od naštetih dokumentov obstoječe smernice AVP [9] ne podajajo kot predlogo, vendar bi jih bilo zelo smiselno vključiti, saj bi ravno s tem dosegli standardiziran pristop, višjo kvaliteto, ter šolam omogočili hitrejšo ter lažje organiziranje izvedbe projekta NŠP.

Na prvi seji je priporočljivo obdelati področja (povzeto po [20]):

- predstavitev projekta NŠP in cilje projekta,
- predstavitev udeležencev v projektu in njihove možne vloge,
- razprava o možnosti vključitve ostalih partnerjev, financiranju s strani občine,
- razprava o vodilni vlogi vodje in predlog vodje,
- iskanje in določitev osebe s potrebnim računalniškim znanjem,
- termin naslednje seje.

Priporočljivo je, da je vodja nekdo iz šolske administracije, ki ima dovolj pooblastil in izkušenj, da lahko izvaja koordinacijo s svetom staršev, starši in ostalimi organi kot so policija, občina in sveti za preventivo in vzgojo.

5.2 Pridobivanje informacij o šolskem okolišu

5.2.1 Šolski okoliš, prispevno območje učencev šole

Po uredbah o merilih za oblikovanje javne mreže osnovnih šol, javne mreže osnovnih šol in zavodov za vzgojo in izobraževanje otrok in mladostnikov s posebnimi potrebami ter javne mreže glasbenih šol [21] je šolski okoliš zakonsko določeno območje, znotraj katerega lahko starši vpišejo otroka v osnovno šolo, ki ima v tem območju svoj sedež. Vsaka šola pokriva svoj šolski okoliš, ki je tudi uradno vpisan v evidenco registra prostorskih enot [22], javnosti pa je dosegljiv tudi preko portala SOKOL [23]. Poleg

geografskega prikaza je moč pridobiti podatke o populaciji otrok iz šolskih okolišev, podatke o sosednjih šolskih okoliših in hišnih številkah znotraj okoliša.

Prispevno območje učencev šole pa je geografski točkovni prikaz domovanj učencev, ki obiskujejo šolo. Ker se trenutno vpisani učenci vsako leto spreminjajo, se s tem spreminja tudi prispevno območje učencev, kar pa lahko vpliva tudi na spremembo NSP bodisi z uvedbo novih šolskih poti, bodisi z aktualizacijo obstoječih.

Šola vsako leto ob vpisu pridobi podatke o stalnih prebivališčih učencev, zato je določitev prispevnega območja učencev samo stvar obdelave podatkov in po potrebi grafičnega prikaza. S tem ima šola že določene izvore potovanj vseh otrok. Potrebujemo še podatke o načinu potovanja v in iz šole, kar izvedemo z anketiranjem.

5.2.2 Anketiranje staršev (predlog, kaj vsebuje)

Z anketiranjem šola pridobi manjkajoče podatke o vrsti transportnega sredstva, poteku potovanja od doma do šole ter nazaj in o težavah, s katerimi se otrok na poti srečuje. To so tri osnovne informacije, ki jih moramo pridobiti z anketo. Pri zbiranju večje količine informacij moramo biti previdni, saj to lahko anketiranca odvrne od izpolnjevanja ali pa to izvede površno.

5.2.2.1 Podatek o vrsti transportnega sredstva

Na anketi običajno ponudimo vse možne vrste transportnega sredstva otrok: peš, s kolesom, z avtobusom, z vlakom, z avtom in drugo. Pri zbiranju podatka o vrsti transportnega sredstva je opcijsko možno anketo zastaviti tako, da pridobimo bolj poglobljene podatke o načinih potovanj; ločeno lahko vprašamo po načinu potovanja pozimi in poleti in/ali po načinu potovanja v in iz šole. Točen odgovor glede vrste potovanja je koristen v naslednjih primerih:

- opazamo ali predvidevamo, da veliko otrok prihaja v šolo drugače kot iz nje odhaja. V tem primeru se starši pri izpolnjevanju ankete težko odločijo za vrsto transportnega sredstva. Če želimo anketo vseeno poenostaviti in ne sprašujemo ločeno za način prihoda in odhoda iz šole, potem naj starši navedejo vrsto uporabljenega transportnega sredstva, ki je najmanj varno,
- veliko otrok se vozi s starši in zaznavamo povečano gnečo na parkirišču šole. To lahko predstavlja problem parkiranja pred samo šolo in s tem zmanjšanje varnosti v okolici šole zaradi gneče z avtomobili staršev. Z zbiranjem teh informacij lahko ta problem s številkami predstavimo na zboru staršev ter iščemo ukrepe za rešitev. Eden izmed poznanih ukrepov je uvedba t. i. »walking bus« (Slika 9), kjer starši pripeljejo otroke na vnaprej dogovorjeno mesto, ki ni preveč oddaljeno od šole. Tam jih zbere in prevzame zadolžena oseba šolske administracije ter jih nato pospremi v šolo.
- predvidevamo potrebo po ločenih sezonskih ukrepih ali predvidevamo sezonsko povezane prometno varnostne težave, ki se med seboj razlikujejo. Z menjavo letnih časov se velikokrat spremeni način potovanja otrok, ki je povezan z vremenskimi razmerami, nevarnostmi, oddaljenosti od šole ali ugodja. Pogosta je sprememba iz poletne hoje na vožnjo z avtobusom ali avtomobilom pozimi. Tovrstni odgovori nam pomagajo dobiti več možnih šolskih poti posameznih otrok in hkrati dobiti razloge za spremembo transportnega sredstva, v kolikor so ti povezani z varnostjo v prometu.



Slika 9: »Walking bus« - spremljanje otrok od mesta odlagališča staršev do šole (Sichere Schulwege. Ein Leitfaden für die Praxis, 2013: str. 14)

5.2.2.2 Kartografski potek potovanja otrok

Potek potovanja je zelo koristen in pomemben podatek, saj nam omogoča izvesti skoncentriran pregled prometne varnosti in nevarnih točk na poteh, ki jih šolarji dejansko uporabljajo. S tem pridobimo tudi podatek o pogosto uporabljenih šolskih poteh, na podlagi katerega potem predvidimo morebitne prioritete ukrepe za povečanje varnosti. Za pridobitev podatkov o poteh otrok moramo anketi priložiti zemljevid. V kolikor gre za majhen šolski okolišč lahko v anketi dodatno prosimo, da se ponazori stran ceste, ki se jo uporablja za prihod v šolo in odhod iz šole. Sicer pa je pomembno, da na zemljevidu:

- označimo pot prihoda in odhoda iz šole z drugačno barvo,
- s številkami označimo točke oziroma mesta, kjer se zaznava probleme z varnostjo. Označena mesta s številkami v nadaljevanju ankete tudi pisno obrazložimo,
- v kolikor izvajamo poglobljeno anketiranje prihodov v odvisnosti od sezone (pozimi, poleti), priporočamo zaradi preglednosti dva zemljevida.

Pridobitev podatka o poti je lahko zelo zahteven korak. Šola mora najprej natisniti zemljevide v zadostnem merilu in jih zatem še obdelati. Vse izpolnjene zemljevide moramo združiti v enega s čimer pridobimo podatke o diverziteti šolskih poti in o najbolj pogosto uporabljenih šolskih poteh.

Vsekakor bi bila na tem mestu najbolj primerna računalniška aplikacija z interaktivnim zemljevidom, v katerega bi starši skupaj z otroki vrisali vse od njih zahtevane šolske poti in problematične točke s tekstovnim opisom. Program bi potem odgovornim za pripravo NŠP prikazal pogostost uporabe posameznih šolskih poti in razporejenost vseh problematičnih točk z enim samim zemljevidom. Velike prednosti takšnega pristopa so enostavnost vnosa informacij, analize, razširljivost in nadgradljivost platforme ter možnost vnosa ter aktualizacije poti celo leto, glede na zaznane težave s strani staršev ali otrok.

V Sloveniji se je tovrsten razvoj že začel, vendar je še v začetnih fazah. Obstaja aplikacija »Lilly&Val« za mobilne telefone, ki za enkrat, za omejeno število občin, interaktivno prikazuje NŠP skupaj z vnesenimi nevarnostmi, ki jih ob telefonskem klicu obdelava in vnese za to odgovorna oseba. Vendar zgoraj omenjeno zbiranje anketnih podatkov o poteh in sledeče analize še niso vključene. Aplikacijo bi bilo potrebno nadgraditi, da so zemljevidi zaradi lažjega vnašanja dostopni tudi preko internetnega brskalnika, vnos pa je možen vsem staršem posameznih šol.

5.2.2.3 Problematična mesta in situacije

Priporočljivo je, da starši z anketo označijo tudi problematična mesta na zemljevidu, v anketi pa se predvidi prostor za opis posameznih problematičnih točk po številkah. Pogosto se v anketi že vnaprej navede nekaj možnih problemov na šolski poti, kot so npr.: visoka hitrost vozil, gost promet, neustrezna/manjkajoča površina za pešce, slaba osvetljenost, slaba preglednost, manjkajoči/neustrezni prehod za pešce, manjkajoča/neurejena prometna signalizacija in prometna oprema itd.

Ker določeni problemi niso točkovni ali linijski in jih ni moč prikazati oziroma označiti na zemljevidu, lahko v anketi ločeno postavimo vprašanje o splošni varnosti otrok na šolski poti in o ostalih pomanjkljivostih s katerimi se srečujejo. Tako lahko npr. starši izpostavijo težave s splošno varnostjo soseske ali pa problem manjkajočih javnih prevozov itd.

5.2.2.4 Zbiranje ostalih informacij

Poleg podatkov o vrsti transportnega sredstva, kartografskega poteka potovanja in problematičnih mest ter situacij lahko z anketo pridobimo tudi druge informacije. To se sicer odsvetuje, ker anketa postane preobsežna in zahtevna za reševanje, vendar je v določenih primerih to lahko smiselno in koristno za izdelavo NŠP. Dodatno se lahko zbira podatke o:

- predlogih izboljšav za povečanje prometne varnosti,
- pogostih ali možnih deviacijah iz običajne šolske poti,
- o času potovanja,
- številu prečkanj ceste,
- zanimivih lokacijah za otroke, kjer se pogosto zadržujejo,
- zakaj se uporablja navedeno transportno sredstvo,
- ostali predlogi.

5.2.2.5 Predlagana anketa v smernicah šolskih poteh AVP

S smernicami o šolskih poteh [9] je AVP predložil tudi vzorec ankete za starše in otroke. Na tem mestu bom podal primerjavo, opažanja in predloge za izboljšavo:

- nepotrebni zahtevani podatki pogosto odvrnejo veliko anketirancev od poglobljenega izpolnjevanja ankete. Na vzorčnem predlogu ankete je zahtevano ime šolarja, ime šole in razred. Dovolj je že ime učenca, vse ostalo ima že šola sama v svoji bazi podatkov,
- v anketi je sicer zajeto vprašanje o problematičnih situacijah na šolski poti, vendar se vnaprej pripravljene odgovori nanašajo na celotno šolsko pot, torej starši ne morejo problemov umestiti v prostor s pomočjo zemljevida,
- AVP tudi ne predvideva pridobivanja informacije o poti otroka, čeprav je to bistvena informacija, da lahko sploh oblikujemo NŠP. Namreč, priporočene šolske poti morajo biti kar se da varne in odražati morajo realno stanje potovanja, zato NŠP ne smejo preveč deviirati od dejanskih šolskih poti otrok, saj jih sicer ne bi uporabljali,
- na anketo naj bi odgovarjal učenec, v nadaljevanju pa starši še podajo pripombe na odgovore otroka, komentarje glede prometne varnosti, zaznanih problematičnih točkah in predloge za izboljšavo. Izpolnjevanje ankete s strani učencev se bolj pogosto izvaja v srednjih šolah. Ponekod v osnovnih šolah učenci izpolnjujejo anketo kot del pouka, vendar je kljub temu potrebno pridobiti odgovore staršev, saj otroci pri tej starosti še niso dovolj razviti, da bi zaznali in bili sposobni podati zadovoljive odgovore v zvezi s prometno varnostjo. Zato je pri anketiranju izven prostorov šole bolj smiselno, da starši skupaj z otrokom izpolnijo anketo, vendar končne odgovore podajajo starši in ne otroci.

- vsi zgoraj opisani pristopi v tej anketi nepotrebno povečujejo obseg, kar negativno vpliva na izpolnjevanje.

5.2.2.6 Analiza podatkov iz anket

Pri analizi anket je potrebno biti pozoren na naslednje:

- število ljudi, ki so odgovarjali na anketo in razporeditev po razredih:
 - določi se reprezentativnost in statistično pomembnost ankete,
 - pridobi se informacije o razlikah med razredi oziroma razlikah med starostnimi skupinami otrok,
- uporabljeno prometno sredstvo:
 - v in iz šole, sezonsko razlikovanje (če je vključeno v anketo),
 - ali se v osnovni šoli že uporablja kolo in katere starosti so otroci; v primerih ocenjene manjše varnosti šolskih poti za rabo kolesa ali prenizke starosti otrok, se je potrebno posvetovati s starši,
 - glede na ugotovljene vrste uporabljenih prometnih sredstev, se temu prilagodi prometno vzgojo v šoli,
- prenos šolskih poti otrok iz zemljevidov v NŠP:
 - ker trenutno ni dostopne interaktivne kartografske obdelave, si šola lahko pomaga s pisanjem črtic zraven vsake prerisane šolske poti na skupen zemljevid, s čimer pridobimo podatke o zastopanosti otrok na vseh možnih poteh,
- problematična mesta na skupen zemljevid prenesemo s številkami, probleme vodimo v računalniški obliki za delo z razpredelnicami, kjer lahko za boljšo statistično obdelavo različne opise enakih problemov združimo v svoje šifrate.

Bistveni namen analize anket je, da pridobimo prioritetni seznam za terenski ogled in tudi za izvajanje ukrepov v koordinaciji z ostalimi akterji pri zagotavljanju prometne varnosti (policija, redarstvo, lokalna skupnost, svet za preventivo in vzgojo v prometu). Vseh problemov ne moremo rešiti takoj, vendar na ta način zagotovimo večjo preglednost in se lažje odločimo na kaj se bomo najprej osredotočili.

5.2.3 Pridobivanje ostalih podatkov za izdelavo načrta šolskih poti

Kot že omenjeno v poglavju o sodelujočih pri izdelavi NŠP in njihove vloge (poglavje 5.1.1), lahko šola veliko podatkov pridobi od ostalih oseb vpletenih v proces izdelave.

Za splošne informacije o prometni varnosti, kamor so vključeni tudi podatki o nesrečah, gostoti prometa na posameznih cestnih odsekih, problemih o cestni infrastrukturi, se šola obrne na lokalno policijsko enoto in redarstvo. Za še realnejšo sliko o nesrečah in poškodbah je smiselno uporabiti tudi podatke zavarovalnice (v kolikor so dostopni). Obe bazi je, kot že rečeno, smiselno dopolniti z lastno bazo šole o poškodbah in nesrečah otrok.

Za uspešno izdelavo NŠP je priporočljivo pridobiti od lokalne skupnosti oziroma občine podatke o (povzeto po [11]):

- mestih prečkanj ceste (semaforji, prehodi za pešce, sredinski otoki, sredinski trakovi, predori in prehodi čez železniško progo),
- prometnih krmilnih napravah (tipkala, semaforji ipd.),
- pomanjkljivih in manjkajočih pločnikov,
- območjih s hitrostnimi omejitvami 30, 50 in 70 km/h,

- cestah z več kot enim pasom v vsaki smeri,
- ločenih kolesarskih poteh ob cesti, o kolesarskih poteh na vozišču,
- lokaciji avtobusnih in železniških postajališč,
- območju za pešce in območju za igranje otrok,
- območju brez cestne razsvetljave,
- mestih s strukturnimi in z gradbenimi ukrepi za umirjanje prometa,
- zanimivih mestih za otroke.

Od lokalne skupnosti oziroma občine lahko šola pridobi tudi predvidena gradbena dela v okolici šole, ki bi morebiti spremenila potek ali varnost šolskih poti ali pa povzročila spremembo režima javnih potnih prevozov, katere uporabljajo otroci. To sicer ne vključimo v NŠP, lahko pa vpliva na izbiro priporočenih šolskih poti. Tovrstne informacije je bolje posredovati na zboru staršev.

Šola lahko pridobi koristne podatke tudi z izvajanjem (prikritega) opazovanja obnašanja otrok v okolici šole in na poti. Na ta način lahko zaznamo še več problematičnih mest in situacij, ki jih ne moremo prepoznati ne s terenskim ogledom, kot tudi z izvedbo ankete ne. Eden izmed tako pridobljenih bistvenih podatkov so napačna mesta prečkanj ceste na mestih brez prehodov.

5.3 Izvedba kontrolnega pregleda šolskih poti

Kontrolni pregled šolskih poti opravi delovna skupina, ki se formira na posameznih sestankih sodelujočih pri izdelavi NŠP. V skupini je ena ali več oseb iz šolske administracije, priporoča pa se tudi sodelovanje policije, redarstva, predstavnikov staršev, lokalne skupnosti in občinskih služb. Smernice za šolske poti AVP [9] priporočajo tudi prisotnost otrok pri terenskem ogledu šolskih poti. Prisotnost otrok pri terenskem pregledu šolskih poti s pomočjo kontrolnih seznamov je lahko moteča in ovira poglobljeno ter natančno izvedbo, zato je smiselno vključiti otroke v ločen terenski pregled, najbolje po že opravljeni analizi pregleda šolskih poti s kontrolnimi seznamami.

Kontrolni pregled izvedemo po opravljeni anketi staršev, s čimer določimo prioriteto ogledov posameznih šolskih poti. Na prioriteto vplivajo tudi pridobljeni podatki lokalne policijske postaje in redarstva, lokalne skupnosti in opažanj staršev o posameznih problematičnih točkah ali situacijah, ki jih moramo še posebej preveriti. Slednji podatki nam tudi služijo pri odločitvi o številu in pogojih ponovnih kontrolnih pregledov gleda na čas (dan, noč), spreminjanje letnih časov in potekanju pouka otrok.

Kontrolni pregled je zaradi zasnove vprašalnikov optimalno izvesti večkrat, pri čemer moramo upoštevati naslednje pogoje:

- čas terenskega pregleda: izvesti je potrebno dnevni in nočni pregled, saj le tako lahko ocenimo povezane težave z osvetlitvijo in zmožnostjo vizualne zaznave otrok v nočnem času,
- spreminjanje letnih časov: zaradi večjih sprememb pogojev varnosti hoje in razmer v prometu je priporočljivo izvesti kontrolni pregled poleti in pozimi. V kolikor to ni možno, je potrebno pri pregledu vsake izmed kontrolnih točk čim boljše predvidevati spremenljive in različne pogoje med letnimi časi,
- prihod otrok v šolo in iz šole: pri preverjanju nekaterih točk kontrolnega seznama potrebujemo podatke, pridobljene z opazovanjem obnašanja in ravnanja otrok, zato je priporočljivo izvesti terenski pregled v času prihoda otrok v šolo in iz šole. To ni nujno potrebno, če pridobimo dovolj potrebnih podatkov iz drugih virov (ankete staršev, lokalne skupnosti, policije in redarstva).

Za izvedbo kontrolnega pregleda potrebujemo:

- večje število kontrolnih seznamov,
- pisalo,
- fotoaparati; optimalno z GPS modulom,
- stoparico in uro,
- merski trak ustrezne dolžine,
- karte, orto-foto posnetke,
- ustrezna varnostna oblačila.

Pred začetkom terenskega pregleda si je potrebno zapisati splošne informacije in lastnosti samega ogleda, kot so: datum, ura, imena in priimke ter vloge sodelujočih pri pregledu, vremenske, svetlobne in splošne prometne pogoje. Preglede ne izvajamo v času prometnih konic. Podatki o prometnih konicah nam služijo le pri vrednotenju gostote prometa glede na obravnavano cesto oziroma šolsko pot. Večino terenskega pregleda opravimo peš z ogledom šolskih poti. Pri tem se moramo postaviti v vlogo otrok, predvsem s stališča njihove telesne višine in gibalnih lastnosti. Vse šolske poti si ogledamo tudi z vozilom, saj tako dobimo vpogled v perspektivo voznika. Posebej moramo biti pozorni na vseh točkah, kjer je pomembna preglednost in vizualni stik otrok z vozniki.

Terenskega ogleda se moramo lotiti sistematično. Vzdolž šolskih poti pregled delimo na odseke ob spremembah prečnega prereza ceste, omejitve hitrosti ceste ali elementov ceste.

Preglede izvedemo (povzeto po [11]):

- vzdolž šolskih poti:
 - hitrostne omejitve,
 - obseg prometa,
 - struktura prometnih con,
 - osvetljava in poškodbe pešpoti in pločnikov,
 - širine pešpoti, pločnikov in kolesarskih poti,
 - prometna oprema,
- na mestih prečkanj šolskih poti:
 - prečkanja vzdolž potekajoče ceste,
 - prečkanja v priključkih šolski poti,
 - prečkanja v nesemaforiziranih križiščih,
 - prečkanja v semaforiziranih križiščih:
 - čakalni časi na semaforjih,
 - signalizacija in oznake prečkanj pešcev,
 - posebni primeri signaliziranja,
 - prečkanja v krožiščih,
- na mestih postajališč javnega transportnega sistema:
 - dostopnost,
 - možnost prihoda brez prečkanja,
 - čakalni prostor, obstoječe ovire,
 - prečkanje v okolici postajališča,
- v bližnji, neposredni okolici šole:
 - prečkanja,
 - oviranje preglednosti zaradi parkiranja, rastja, fizičnih ovir,
 - dovozni prostor za starše, ki pripeljejo in odpeljejo otroka v šolo in iz šole,
- na mestih z ostalimi zaznanimi problemi in konflikti na šolski poti,
- na mestih, ki so zanimive za otroke.

5.4 Oblikovanje načrta šolskih poti

Po pregledu slovenske [9] in tuje literature [11], [10] in [1] na temo NŠP bom tu zbral nekaj ugotovitev in splošnih priporočil glede vsebine in oblikovanja NŠP.

NŠP se oblikuje z ustrezno sintezo podatkov iz osnovnega šolskega načrta. V osnovnem šolskem načrtu so zbrane vse informacije, ki smo jih uspeli pridobiti v fazi zbiranja podatkov. Te moramo glede na potrebe šole in cilje načrtov ustrezno prenesti v NŠP.

V splošnem je vsebina NŠP razdeljena na:

- naslovno stran, uvodno besedo šole in predstavitev dokumenta,
- splošen vzgojno preventivni del,
- NŠP v kartografski obliki,
- dodatne informacije o ostalih načinih potovanja (avto, avtobus, vlak itd.).

5.4.1 Naslovna stran, uvodna beseda šole in predstavitev dokumenta

Naslovna stran z uvodno besedo šole je namenjena osnovni predstavitvi trenutno aktualnega NŠP. V njem mora biti napisana ciljna skupina, v večini primerov so to starši, le redko otroci. Potrebno je navesti osnovne informacije o šoli, starost oziroma leto izdelave NŠP, izdajatelja publikacije, sponzorje, kazalo vsebine in priporočeno dodatno literaturo s sorodno oziroma povezano tematiko. Navedemo vse sodelujoče partnerje pri izdelavi dokumenta in cilje dokumenta.

V splošnem vzgojno-preventivnem delu, glede na potrebe šole oziroma zaznane vrste uporabljenih transportnih sredstev otrok, prikažemo ali dodamo sklice na sorodne publikacije, ki to temo obravnavajo. Ker so NŠP za osnovne šole namenjeni prvenstveno tistim, ki hodijo v šolo peš, moramo obvezno vključiti nekaj napotkov na to temo.

Podobno kot v Slovenskih smernicah za šolske poti [9], se tudi v tuji literaturi pojavlja tendenca, da se ostale vrste potovanj (kolo, avtobus, avto) podrobneje obravnava v ostalih publikacijah, ki jih običajno izdajajo organizacije povezane s prometno varnostjo. V Sloveniji je področje varnosti pešcev pokrila AVP s publikacijo »Prvi koraki v svetu prometa« [24], področje varnosti otrok med vožnjo pa s knjižico »Red je vedno pas pripet« [25]. V tuji literaturi se pojavljajo še ločene publikacije, ki so namenjene staršem, s splošnimi nasveti glede vzgoje otrok v prometu in na šolskih poteh, brošure namenjene mladim kolesarjem in tudi publikacije za varno uporabo javnih transportnih sredstev (avtobus, vlak). Teh vsebin v Sloveniji še nimamo razvitih na takšni ravni. Vsekakor bi zato bila dobrodošla usklajena priprava vseh možnih vsebin tako, da se medsebojno ustrezno dopolnjujejo in povezujejo.

5.4.2 Splošen vzgojno-preventivni del

V tem delu se pogosto pojavljajo napotki kot (povzeto po [10], [11]):

- cesto prečkaj čim manjkrat,
- prečkanje izvajaj na varnih in za to namenjenih mestih, ne prečkaj ceste na nezavarovanih oziroma nepredvidenih mestih,
- razna priporočila pri prečkanju (poglej levo in desno, počakaj na zeleno luč na semaforju ipd.).

V manjši meri pa se v vzgojno preventivni del vključuje (povzeto po [10], [11]):

- spodbujanje fizične aktivnosti in promocija neodvisne mobilnosti,

- priporočilo o vadbi poti v šolo s starši,
- nagovor staršem o potrebnem vzoru otrokom glede obnašanja in organizacije prihajanja v šolo, kamor spada tudi opozorilo, da si moramo za prihod v šolo vzeti čas,
- opozorilo o tem, da najkrajša pot ni nujno najbolj varna,
- splošna priporočila o varni rabi kolesa (starostna omejitve, previdnost pri rabi kolesa na poti v šolo ipd.), in navodila za parkiranje koles in opozorila o napačni rabi, o nošenju čelade,
- zelo malo uporabljamo in promoviramo t. i. »starševski taksi«. Tu posebna služba poskrbi, da hkrati pripelje z avtom v in iz šole več otrok. To je zelo priporočljivo za šole, ki imajo težave s parkiranjem pred šolo, veliko otrok pa v šolo pripeljejo starši s čimer se ustvarja gneča in možnost nesreče,
- zelo malo načrtov opozarja na nevarnosti dovoza otrok neposredno pred šolo in nima urejenih posebnih odlagalnih mest, kot tudi ne principa »walking bus«.

5.4.3 Načrt šolskih poti v kartografski obliki

Kartografski prikaz se močno razlikuje od načrta do načrta. Osnova vseh pregledanih načrtov ostaja priporočena pot v šolo za otroke, ki je prikazana na različne načine. Ostale vsebine NŠP se med seboj močno razlikujejo. Največkrat točke nevarnosti predstavljajo mesta za prečkanje cest, obnašanje pri prečkanjih (signalne naprave, prehodi za pešce, prometni otoki ipd.) ter mesta, kjer so problemi s preglednostjo. Na kartografsko obliko NŠP lahko poleg tega navedemo mnogo več informacij, kar je zopet odvisno od velikosti obravnavanega območja in ciljev NŠP.

5.4.3.1 Način prikaza šolskih poti

Šolske poti so na zemljevidu lahko prikazane na ravni ceste ali ravni ulice, z ločenim prikazom smeri hoje ter uporabljene strani ceste.

S prikazom na ravni ceste zgolj priporočamo ali odsvetujemo način in pot prihoda ter odhoda iz šole. Če se odločimo za tovrsten prikaz, je priporočljivo poleg tega navesti mesta in točke na označenih poteh in jih na ostalih straneh NŠP tekstovno in slikovno obrazložiti. Pogosto se pri takšnem prikazu uporablja tudi legenda, da na največje nevarnosti opozorimo že s simbolom na karti.

Drug prikaz je na ravni ulice, z ločenim prikazom smeri hoje in uporabljene strani ceste na poti v šolo in iz šole. Tovrsten prikaz je zelo priporočljiv in koristen v primerih, ko se prometna varnost glede na stran uporabe ceste močno razlikuje ali pa se vzdolž ceste spreminja, zaradi česar je smiselno vodenje otrok iz ene strani ceste na drugo. V takšnih primerih je potrebno celotno pot dokumentirati na ključnih mestih šolske poti s slikami korak za korakom. Nekateri NŠP združujejo prikaz na ravni ceste s fotodokumentacijo celotne poti z opisom menjav strani ceste, v kolikor je to potrebno.

Odločitev o načinu prikaza je odvisna od zaznanih prometnih razmer in težav na šolskih poteh in od velikosti obravnavanega področja. Bolj kot je področje veliko, težje je izdelati NŠP na ravni ulice z ločenim prikazom smeri hoje in strani uporabe ceste. Interaktivna oblika NŠP bi vsekakor rešila vse s tem povezane težave, bi pa prinesla tveganje uporabe interaktivnih zemljevidov med hojo.

Smernice za šolske poti AVP [9] omenjajo le prikaz na ravni ceste, priporočajo pa slikovni prikaz in navedbo napotkov za nevarna mesta ključnih prometnih situacij. Vsekakor bi bilo smiselno vključiti različne načine prikaza šolskih poti v smernice in predstaviti prednosti, slabosti ter potrebno korake za učinkovito izdelavo.

5.4.3.2 Format

Glede na količino in vrsto izbranih informacij ter velikost obravnavanega območja je potrebno izbrati primeren format prikaza NŠP na zemljevidu. Večina NŠP je namreč še vedno papirnatih, vendar

dostopnih tudi v digitalni obliki. V tuji literaturi ([1] in [20]) so priporočila glede formatov različna. Večinoma se zaradi prenosljivosti in priročnosti priporoča format A4, vendar je glede na cilje in količino informacij, ki jih bomo vključili na zemljevidu, velikokrat bolje izbrati večji format.

NŠP za osnovne šole je v večini namenjen pešcem, zato se uporabljajo merila od 1 : 2500 do 1 : 5000. NŠP za kolesarje je smiselno prikazati na dveh ločenih načrtih; eden v večjem merilu 1 : 7500, kjer zajamemo celotno omrežje, in drugi v merilu 1 : 2500 do 1 : 1000 za neposredno okolico šole.


Največji smiselno uporaben format za NŠP je format A1. V tem primeru lahko pokrijemo radij območje šole od 400 (1 : 1000) do 1000 m (1 : 2500). Takšen format je uporaben za natančen prikaz na ravni ulice tudi do merila 1 : 5000, zato je primeren za šole, ki bodo prikazovale tudi smer in stran hoje na zemljevidu.

5.4.3.3 Označevanje šolskih poti in problematičnih mest

Smernice za šolske poti AVP [9] priporočajo uporabo dveh barv; zelene za tiste, ki so za šole najbolj varne in rdeče za tiste, ki predstavljajo potencialno nevarna mesta in niso v skladu z osnovnimi kriteriji za šolske poti.

V tuji literaturi sicer lahko zasledimo različne načine prikazovanja. Poleg barvnih črt uporabljamo tudi črte različnih tipov (pikice, črta-pika-črta ipd.), puščice, simbole nog, vendar najbolj pogosta ostaja uporaba barvnih črt. Poleg zelene in rdeče barve uporabljamo tudi rumeno barvo. Tak način prikaza je bolj smiseln kot le uporaba zelene in rdeče, saj smo sporočilno manj omejeni:

- zelena črta predstavlja priporočene poti, ki so najbolj varne,
- rumena črta predstavlja možne nevarnosti ali potrebno večjo pozornost,
- rdeča črta predstavlja hudo nevarnost ali pomanjkljivost šolske poti, zaradi česar se njena uporaba odsvetuje.

| Inhalte von Schulwegplänen | Beispielsymbole | | |
|------------------------------|--|--|--|
| Gefahrenstelle oder -bereich |  1 |  2 |  3 |
| |  4 |  5 |  6 |
| |  7 |  8 | |
| Ampel |  4 |  9 |  10 |
| |  3 |  11 |  12 |
| |  12 |  8 | |
| Zebrastrassen |  10 |  13 |  14 |
| |  1 |  15 | |
| Überquerungshilfeninsel |  16 |  12 |  13 |
| |  5 |  17 |  18 |
| |  19 | | |
| Haltestelle |  9 |  3 |  20 |
| |  13 |  7 |  21 |
| Lotsenstandorte |  1 |  3 |  18 |
| |  13 |  7 |  21 |

Slika 10: Različni ročno narejeni simboli za nevarnost, cestno signalizacijo, opremo prehodov, označitev zavarovanih prehodov za pešce in ostalega (Gerlach, 2012: str. 80)

Na vseh šolskih poteh moramo zaznane pomanjkljivosti označiti. Najbolj optimalna je uporaba številčnega prikaza zaznanih problematičnih točk s tekstualno in slikovno razlago na ostalih straneh NŠP v kombinaciji s simboli, ki dodatno razlagajo, s čim se otroci na določeni točki srečujejo. Uporabimo lahko simbole za prehode za pešce, semaforje, nevarnosti, omejitve hitrosti, itd. (Slika 10).

Na ta način prikažemo razpored priporočenih, nevarnih in odsvetovanih poti skupaj s hitrim pregledom nevarnosti v simbolni obliki.

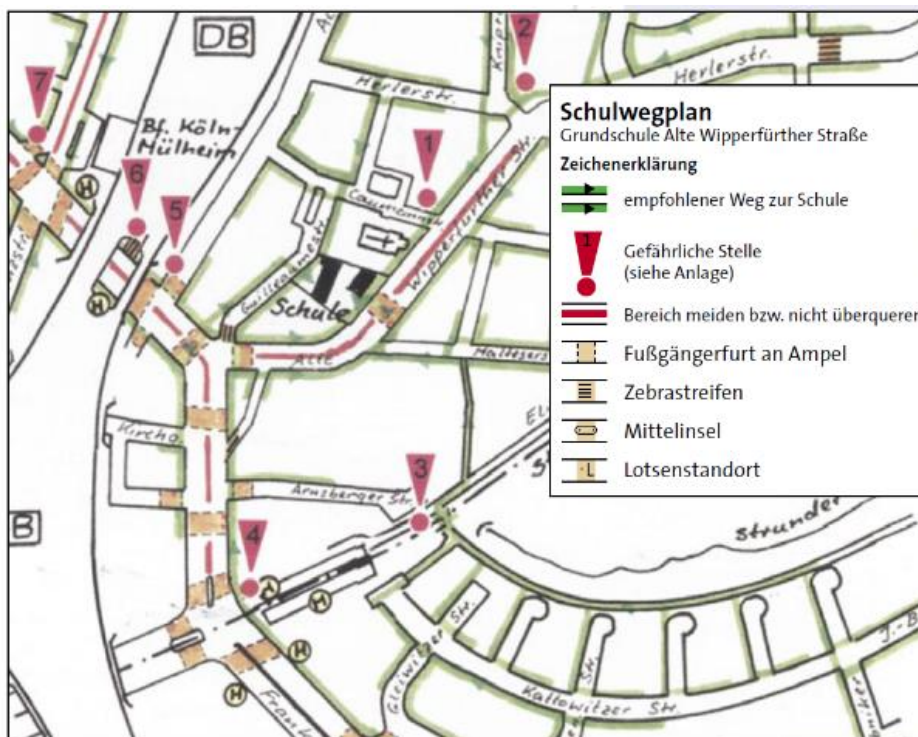
Odvisno od ciljev, potreb in okoliša šole, na zemljevidu prikažemo:

- lokacije stavb šole,
- priporočene poti in priporočene točke prečkanja,
- nevarne točke ali nevarne cone,
- točke ničelne preglednosti,
- točke, kjer je potrebna večja previdnost,
- napake in poškodbe na peš poteh, pločnikih in kolesarskih poteh,
- pogoste ovire zaradi nelegalnega parkiranja, velikih smetnjakov na pločnikih,
- nevarno dostopne ceste s privatnih zemljišč, parkirišč, iz podhodov,
- zelo ozke pločnike,
- mesta nezadostne osvetljave,
- prehode za pešce,
- prometno signalizacijo, predvsem pri najavi pešcev,
- postajališča in javni transport,
- dovoljene hitrosti in oznake con (npr. cona 30 km/h),
- podhode in nadhode,
- zanimive točke za otroke.



Slika 11: Različni simboli za najbolj prepoznavne stavbe v mestu (Gerlach, 2012: str. 83)

Uporabljene simbole šole večinoma izdelajo same, zato se med seboj razlikujejo (Slika 11, Slika 12). Ker to pogojuje kvaliteto NŠP, bi bilo smiselno, da Smernice za šolske poti v svojih prilogah vključijo tudi preglednico možnih simbolov, ki bi jih s časom dopolnjevali in bi bili ažurirani ter javno dostopni. To bi olajšalo administrativno delo šol pri pripravi NŠP ter hkrati zagotovilo področno standardizacijo in dvig splošne kvalitete.



Slika 12: Primer kartografskega prikaza šolskega načrta z označenimi nevarnimi točkami, prehodi in otoki (Degener, 2004., str. 28)

6 ZASNOVA KONTROLNIH SEZNAMEV ZA ZAZNAVANJE PROBLEMATIČNIH SITUACIJ IN TOČK

6.1 Preverjanje varnosti v prometu in izvor kontrolnih seznamov

Kontrolni sezname za preverjanje varnosti v cestnem prometu prvotno izvirajo iz procesa Road Safety Audit (»preverjanje varnosti v prometu«). Proces je bil razvit v Veliki Britaniji z namenom preprečiti pomanjkljivosti na novozgrajenih cestah s sistematičnim pristopom skozi vse faze izdelave projekta, vključno z gradnjo. Po izgradnji ceste ali za že obstoječe ceste se izvaja RSI (»preverjanje varnosti cest«). Namen pregleda varnosti cest je po slovenski Smernici za pregledovanje varnosti cest (RSI) [26]:

- identifikacija potencialno nevarnih razmer v zvezi s prometno varnostjo,
- minimaliziranje tveganja za nastanek prometnih nesreč in posledic, ki bi jih lahko povzročile obstoječe razmere na cestnem odseku.

Pristop se je izkazal za zelo učinkovitega, saj po zaznanih problemih priporočeni možni ukrepi za izboljšanje varnosti pogosto že ob manjših vložkih prinesejo veliko zmanjšanje prometnih nesreč. Pri izvedbi postopka RSI praviloma uporabljamo kontrolne sezname. Njihov namen je zagotoviti sistematičen in metodološki pristop, vendar služijo zgolj kot pomoč, da ne spregledamo posameznih detajlov. Presojevalci morajo pri izpolnjevanju kontrolnih seznamov uporabljati lastna znanja iz cestno prometnih predpisov, tehničnih specifikacij, Pravilnika o projektiranju cest itd.

Pregled varnosti cest po je po direktivi 2008/96 trenutno obvezen le za avtoceste, vendar je pristop uporaben za vse kategorije cest. Sprožitev pregleda po aktualni smernici [26] nastopi po ugotovitvi, da nek cestni odsek ali križišče predstavlja mesto visoke stopnje tveganja, da so prisotni resni problemi s prometno varnostjo ali zaradi bližajoče rekonstrukcije, ki bi vplivala nanjo.

6.2 Namen specializiranih kontrolnih seznamov za šolske poti

Trenutno aktualne slovenske Smernice za šolske poti [9] precej splošno definirajo pogoje, kdaj se opravi presoja varnosti šolskih poti s strani lokalnih SPV:

- »...ko je zaznana večja stopnja ogroženosti šolarjev zaradi pomanjkanja površin za pešce, gostote ali vrste prometa (tovorni, avtobusni promet) in prekomerne hitrosti,
- ko mora učenec prečkati eno ali več nevarnih mest v cestnem prometu (mest, ki niso skladna s kriteriji za vzpostavitev ali vodenje šolske poti),
- ko poteka šolska pot po območjih, kjer so se že v preteklosti zgodile prometne nesreče, v katerih so bili udeleženi otroci - pešci, kolesarji, in na mestih z visoko stopnjo prometnih nesreč.« (Strah, R. 2016: str. 30).

Kriteriji za vzpostavitev šolske poti ne pokrivajo celotne problematike varnosti otrok. Odvisni so predvsem od (povzeto po [9]):

- vozne hitrosti, ki je ne preseže 85 % vseh vozil (v nadaljevanju V85) v medsebojni soodvisnosti od širine bankin oziroma pločnikov, kjer je za različne hitrosti predpisana minimalna širina,
- vodenja šolske poti preko ustrezno urejenih podhodov, nadhodov ter semaforiziranih prehodov z ustrezno čakalno površino za pešce v širini najmanj dveh metrov,
- prisotnosti ustrezno osvetljenih, preglednih, standardizirano označenih prehodov za pešce z zadostno čakalno površino, kjer hitrost vozil V85 ne presega 50 km/h.

Glede na pregledano literaturo o šolskih poteh in zaznanih pogostih situacijah, pri katerih prihaja do nesreč otrok na šolskih poteh, lahko zaključim, da so pogoji za začetek presoje, in s tem povezani kriteriji za vzpostavitev šolskih poti, definirani preohlapno. Tako postavljeni kriteriji so za šole premalo konkreten in uporaben pripomoček za oceno problematičnih situacij, varnosti šolskih poti ter izdelavo NŠP.

V tujih publikacijah [11], [20], [27], [28] in [29] se v zvezi s tem že pojavljajo specializirani kontrolni sezname. Osredotočajo se na vse možne situacije, pomanjkljivosti in primere, ki glede na pretekle izkušnje zmanjšujejo varnost otrok. Nekateri so bolj splošni in, tako kot v primeru presoje po smernicah RSI, zahtevajo presojevalca z lastnim znanjem varnosti v prometu, drugi pa so primerni tudi za ostale ciljne skupine, saj vsebujejo več obrazložitve in napotkov. V Sloveniji takšnega pristopa še ni, zato bom na osnovi pregleda literature zasnoval kontrolne sezname, prilagojene naši zakonodaji, pravilnikom in tehničnim smernicam.

6.3 Pogoste problematične situacije in področja

Kontrolni sezname bodo osredotočeni na najbolj pogoste problematične situacije in napake, ki se pojavljajo na šolskih poteh in zmanjšujejo varnost otrok na poti v šolo in iz šole. Največji težavi sta prečkanje ceste in vidljivost. Pogoste problematične situacije in področja so:

- pomanjkanje vizualnega stika voznikov motornih vozil in otrok:
 - prečkanje na nezavarovanih mestih,
 - prečkanje ceste med parkiranimi avtomobili,
 - prečkanje na prehodih za pešce,
 - prečkanje v križiščih,
 - težave z vizualnimi obstrukcijami (smetnjaki, posterji, rastje ipd.),
 - razsvetljava,
- pomanjkanje pločnikov, preozki in poškodovani pločniki, mesta kjer se pločniki nenadoma končajo, ovire na pločnikih,
- previsoka hitrost vozil,
- obseg in sestava prometa,
- pešci, ki si delijo površine za hojo s hitrimi vozili (t. i. »shared space«),
- konflikti z vozniki motornih vozil med obračanjem in zavijanjem (mrtve točke, zelena luč in puščica v križišču pri prečkanju),
- napake pri zasnovi križišč in krožišč,
- nezavarovani prehodi čez železniško progo,
- signalizacija in oznake prečkanj,
- postajališča javnega potniškega prometa in bližnja prečkanja,
- težave in napake v neposredni okolici šole.

V nadaljevanju bom problematične situacije razdelil v kontrolne sezname po posameznih področjih in cestnih elementih. Točke iz kontrolnega seznama bom opremil s konkretnimi navodili oziroma kriteriji izpolnjevanja skladno s slovenskimi tehničnimi specifikacijami, pravilniki in z zakoni. Pri nekaterih točkah bom uporabil poenostavitev obstoječih predpisov in smernic, saj je namen kontrolnih seznamov zaznati potencialne problematične točke in situacije, in ne preverjanje tehnične brezhibnosti posameznih cestnih elementov.

6.4 Kontrolni seznam po posameznih področjih ali cestnih elementih

V tem poglavju predstavljam posamezna področja oziroma cestne elemente, kjer bom za vsakega posebej zasnoval kontrolne točke, vprašanja in kriterije, po katerih preverjamo skladnost pri terenskem ogledu.

Kontrolni seznam so razdeljeni na področja:

- prehodi za pešce,
- pločniki, pešpoti in pasovi za pešce,
- semaforizirana križišča, semaforizirani prehodi za pešce,
- pregled vzdolž ceste brez urejenih površin za pešce,
- pregled nezavarovanih prečkanj brez prehodov za pešce,
- kolesarske površine,
- avtobusna postajališča,
- prečkanje tirov železniške proge,
- okolica šole.

6.4.1 Prehodi za pešce

6.4.1.1 Ali so vizualni stiki dobri?

Pri zasnovi vizualnih stikov izhajam iz zaustavitvene razdalje motornih vozil iz Pravilnika o projektiranju cest [31], ki je funkcija hitrosti in nivelete ceste. Upoštevana hitrost je obstoječa omejitev hitrosti na mestu prehoda za pešce, saj od pripravljavcev NŠP ne moremo pričakovati določevanja vrednosti V85. Izračunani zaustavitveni razdalji običajno prištejemo določeno fiksno vrednost varnostnega odmika, katerega določim v vrednosti 5 m. Za nagib nivelete upoštevam obe skrajnosti, ki ju označim kot spuščanje in dvigovanje ceste, saj meritev nagiba nivelete pri pregledu šolskih poti ne pride v poštev. Izračunano razdaljo preglednosti zaradi enostavnosti uporabe zaokrožim na 5 m natančno. Zasnovani kriteriji preglednosti so prikazani v spodnji preglednici (Preglednica 1):

Preglednica 1: Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti

| | | Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti | | | | |
|----------------------------------|--|---|---------|---------|---------|---------|
| Naklon ceste \ Omejitev hitrosti | | 30 km/h | 40 km/h | 50 km/h | 60 km/h | 70 km/h |
| Cesta se spušča | | 30 m | 45 m | 60 m | 80 m | 120 m |
| Cesta na ravnini | | 25 m | 35 m | 50 m | 65 m | 85 m |
| Cesta se dviguje | | 20 m | 30 m | 40 m | 55 m | 70 m |

Vizualni stik s približujočim motornim vozilom preverjamo 1 m od roba ceste, na levem in desnem robu prehoda za pešce. V kolikor je v bližini prehoda za pešce možno parkiranje ob cesti, je pri pregledu vizualnih stikov to potrebno upoštevati.

Možne izboljšave v sodelovanju z občino:

- omejitev parkiranja,
- zmanjšanje dovoljene hitrosti,
- investiranje v ukrepe za umirjanje prometa.

Primanjkljaj glede preglednosti je potrebno v NŠP posebej označiti. Glede na dolžino preglednosti lahko podamo opozorilo, priporočilo o neuporabi prehoda za pešce ali pa dodatna navodila otrokom in staršem za varno ravnanje pred prehodom za pešce.

6.4.1.2 Ali so v bližini prehoda za pešce kakšne vizualne ovire?

Poleg preglednosti na oddaljenosti 1 m od vozišča preverimo ali se lahko vidljivost otrok zmanjša zaradi bližnje vegetacije, plakatov, objektov ali parkiranih avtomobilov ipd. Levo in desno od prehoda za pešce naj ne bi bilo ovir, ki bi preprečevale dovolj hitro zaznavo namere otroka po prečkanju prehoda za pešce (Preglednica 2). Posebno pozornost je potrebno nameniti oviram, ki so premične, kot so npr. avtomobili. Zato upoštevamo, če lahko avtomobili kadarkoli parkirajo v okolici prehoda za pešce in na kakšen način.

Preglednica 2: Potrebna prosta površina fizičnih ovir pred prehodom za pešce

| Omejitev hitrosti | Prosta površina fizičnih ovir (gledano v smeri vožnje) | |
|-------------------|---|---------------------|
| | Pred prehodom za pešce | Po prehodu za pešce |
| 30 km/h | 10 m | 5 m |
| 40 km/h | 15 m | 10 m |
| 50 km/h | 20 m | 15 m |

V kolikor so prisotne ovire, ki zmanjšujejo vidljivost otrok, se je potrebno posvetovati z občino oziroma pristojnim organom o možnosti odstranitve.

6.4.1.3 Ali je čakalna površina prehoda za pešce dovolj velika?

Glede na Pravilnik o projektiranju cest [31] upoštevam minimalno širino 2 m, površina pa mora biti tako dolga kot je širok prehod za pešce. Hkrati je potrebno upoštevati varnostno širino v odvisnosti od omejitve hitrosti [32], [31]. Tako dobimo preglednico (Preglednica 3) s potrebno širino čakalne površine prehoda za pešce v odvisnosti od omejitve hitrosti:

Preglednica 3: Širina čakalne površine prehoda za pešce v odvisnosti od omejitve hitrosti

| Omejitev hitrosti | | Nivo sprejemljivosti |
|-------------------|-----------------|----------------------|
| 30, 40 km/h | 50, 60, 70 km/h | |
| < 0,75 m | < 1,00 m | Nevarno |
| 0,75–1,0 m | 1,0–1,5 m | Slabo |
| 1,0–1,5 m | 1,5–2,0 m | Dobro |
| > 1,5 m | > 2,0 m | Optimalno |

V okolici šol mora biti izpolnjen vsaj kriterij »dobro«, saj se otroci nahajajo v skupinah.

V kolikor zahteve iz zgornje preglednice niso izpolnjene:

- preverimo koliko otrok in ostalih uporabnikov uporablja ta prehod za pešce, po možnosti preverimo, kdaj pride do največje zasedenosti prehoda za pešce,
- se posvetujemo z občino, če je možna sprememba,
- označimo v načrtu šolskih poti: »Brez prerivanja, malo prostora!«

6.4.1.4 Ali je talna oznaka prehoda za pešce v dobrem stanju?

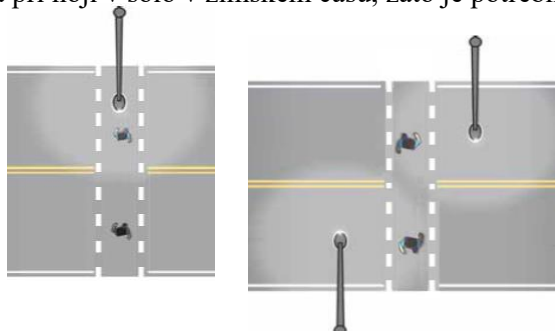
Ocenjujemo le vizualno stanje belega nanosa talne oznake prehoda za pešce. V kolikor so vidni znaki staranja, ki zmanjšujejo razpoznavnost prehoda iz položaja voznikov motornih vozil, prehod za pešce slikamo za kasnejše posredovanje pristojnim organom.

V odvisnosti od stanja prehoda za pešce in predvidenega popravila nanosa s strani občine se v NŠP označi, da je potrebna previdnost, saj lahko vozniki prepozno zaznajo prisotnost in mesto prehoda za pešce.

6.4.1.5 Ali je prehod za pešce dobro osvetljen?

Prehodi za pešce morajo biti osvetljeni s cestno razsvetljavo [32]. V kolikor prehod ni dovolj osvetljen ali pa je določen kot poseben prehod za pešce, mora imeti lasten vir osvetlitve. Te zahteve se razlikujejo od lokacije prehoda za pešce. Na stanovanjskih področjih z nizkimi omejitvami hitrosti je lahko cestna razsvetljava rahlo odmaknjena od prehoda za pešce, mora pa zagotavljati določeno svetlost 50 m na vsako stran prehoda za pešce. Svetilka mora biti zamaknjena glede na sredinsko os prehoda za pešce, da se lahko ustvarja pozitiven kontrast (svetilka mora biti, gledano v smeri vožnje, postavljena pred prehod za pešce).

S tem vprašanjem preverimo, ali je prehod za pešce sploh osvetljen in ali je postavitve razsvetljave ustrezna. Osvetlitev je kritična pri hoji v šolo v zimskem času, zato je potrebno pomanjkanje osvetlitve zabeležiti v NŠP.



Slika 13: Slabši kontrast (levo) in pozitiven kontrast (desno) (Gibbons, 2008: str. 13)

6.4.1.6 Ali je urejenost prehoda za pešce s sredinskim otokom dobra?

Preverimo najbolj bistveno karakteristiko sredinskih otokov, ki vplivajo na varnost. Glede na TSC 03.800 : 2009 [34], ki govori o napravah in ukrepih za umirjanje prometa, definiram spodnje kriterije (Preglednica 4):

Preglednica 4: Razredi izvedbe sredinskih otokov glede na uporabno stojno širino

| Ločilni otok | Uporabna širina | Dolžina |
|--|---|---------|
| Brez zamika prehoda za pešce, brez varovalne ograje | minimalno 1,5 m, dobro 2 m, optimalno 3 m | 5–10 m |
| Z zamikom prehoda za pešce (varovalna ograja) | minimalno 1,2 m, dobro 2 m, optimalno 3 m | > 12 m |

Pri izpolnjevanju minimalnih zahtev moramo biti pozorni ali se na šolskih poteh pojavljajo otroci s kolesi, saj pri sredinskih otokih z minimalno širino 1,5 m otrok skupaj s kolesom ne more varno čakati na sredinskem otoku. V tem primeru moramo v NŠP opozoriti, da preko tega prehoda za pešce ne smemo voziti koles, saj lahko pride do nesreče.

6.4.1.7 Ali so vizualni stiki otroka na sredinskem otoku dobri?

Poleg zadostne širine sredinskega otoka, ki zagotavlja osnovno varnost otrok, je potrebno zagotoviti, da signalizacija ali morebitna vegetacija na sredinskem otoku ne zmanjšuje vizualnega stika otrok z vozili. Pri oceni moramo upoštevati velikost otrok in se postaviti v njihovo vlogo.

V kolikor to ni izpolnjeno, se moramo posvetovati z občino glede možnih ukrepov. V NŠP nevarno točko posebej označimo in otrokom ter staršem podamo navodila, da morajo biti posebno pazljivi in počakati, da jih vozniki opazijo.

6.4.1.8 Ali avtomobili vozijo prehitro?

Tega vprašanja se lahko lotimo na dveh stopnjah. Lokalni promet najprej opazujemo in subjektivno ocenimo ali se vozniki držijo predpisanih omejitev in ali je vožnja mimo prehoda za pešce umirjena. Pozorni moramo biti na morebitna pospeševanja in hitra zaviranja zaradi zasnove ceste pred in po prehodu za pešce.

V kolikor obstaja sum na povišano hitrost, lahko meritve hitrosti v lastni režiji izvedemo tako, da izmerimo dolžino med dvema značilnima točkama pred prehodom za pešce in izvedemo meritve časa, ki ga opazovana vozila potrebujejo, da prepotujejo določeno razdaljo med dvema točkama. Hitrost ocenimo iz spodnje preglednice (Preglednica 5):

Preglednica 5: Hitrost motornih vozil v odvisnosti od časa, v katerem prepotujejo izbrano razdaljo v metrih

| razdalja hitrost | Ocena hitrosti | | | | | | |
|---------------------|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 15 m | 20 m | 25 m | 35 m | 40 m | 45 m | 50 m |
| 30 km/h | 1,8 s | 2,4 s | 3,0 s | 4,2 s | 4,8 s | 5,4 s | 6,0 s |
| 40 km/h | 1,4 s | 1,8 s | 2,3 s | 3,2 s | 3,6 s | 4,1 s | 4,5 s |
| 50 km/h | 1,1 s | 1,4 s | 1,8 s | 2,5 s | 2,9 s | 3,2 s | 3,6 s |
| 60 km/h | 0,9 s | 1,2 s | 1,5 s | 2,1 s | 2,4 s | 2,7 s | 3,0 s |
| 70 km/h | 0,8 s | 1,0 s | 1,3 s | 1,8 s | 2,1 s | 2,3 s | 2,6 s |

Če so zaznane previsoke hitrosti, lahko šola:

- prosi za izvajanje kontrole s strani policije,
- se posvetuje z občino glede možnosti pritrditve radarske table, ki meri in izpiše hitrost vozil,
- v sodelovanju z občino poišče možne ukrepe za umirjanje prometa (tlakovanje, grbine, sredinski otok, zožitev ceste pred prehodom za pešce itd.).

V NŠP moramo tako mesto posebej označiti, v odvisnosti od velikosti zaznanih hitrosti vozil pa lahko predlagamo tudi drugo mesto za prečkanje. V kolikor se pojavljajo hitra zaviranja in speljevanja pred samo lokacijo prehoda za pešce, to tudi zabeležimo v NŠP.

6.4.1.9 Ali je prisotna omejitev hitrosti postavljena na zadostni oddaljenosti od prehoda za pešce?

Glede na TSC 03.800 : 2009 [34] sem pripravil preglednico minimalne oddaljenosti prometnega znaka za omejitev hitrosti (Preglednica 6):

Preglednica 6: Minimalna oddaljenost prometnega znaka za omejitev hitrosti

| Omejitev hitrosti | Minimalna oddaljenost prometnega znaka za omejitev hitrosti |
|-------------------|---|
| ≤ 40 km/h | 45 m |
| 50 km/h | 60 m |
| 60 km/h | 80 m |
| 70 km/h | 100 m |

Posebno pozornost moramo nameniti primerom, kjer se pred prehodom za pešce nahaja cesta z višjo hitrostjo. Tipičen problematičen primer je ravna cesta z omejitvijo hitrosti 70 km/h, ki vodi do šolskega prehoda, ki se nahaja v coni z omejitvijo 30 km/h. V takšnih in podobnih primerih bi praviloma moral biti, poleg zadostne oddaljenosti prometnega znaka za omejitev hitrosti, izveden tudi eden ali več ukrepov za umirjanje prometa. V kolikor oddaljenost ni ustrezna, moramo pozvati občino za izvedbo ustreznih rešitev.

6.4.1.10 Ali je prehod za pešce ustrezno označen s prometnim znakom?

Preglednica 7: Kriterij o opremljenosti prehoda za pešce z znakom »Prehod za pešce«

| Vrsta prehoda za pešce: | Znak prehoda za pešce |
|-----------------------------------|--|
| V semaforiziranem križišču | ni potrebno |
| V nesemaforiziranem križišču | da, če je del šolske poti, šolski prehod da, če križišče ni označeno z vsaj enim od znakov: II-1, II-2 ali III-3, sicer ni potrebno |
| Samostojen semaforiziran prehod | da |
| Samostojen nesemaforiziran prehod | da |

Označitev prehodov za pešce je, razen izjeme semaforiziranega križišča, v sklopu šolskih poti pravzaprav nujna in po tehničnih specifikacijah [32] obvezna za vse prehode, ki se nahajajo na šolski poti. V kolikor šolsko pot definiramo na novo in občina o tem še ni obveščena, moramo poskrbeti za opremljenost s kriteriji, ki so navedeni v zgornji preglednici (Preglednica 7). Znak za prehod za pešce (Slika 14) bo s 6. 7. 2017 nadomeščen z novim prometnim znakom (Slika 15), ki bo združeval znak za pešca in kolesarja v enega.



Slika 14: Znak »Prehod za pešce« (Prometni znaki. Novosti, 2016: str. 3)



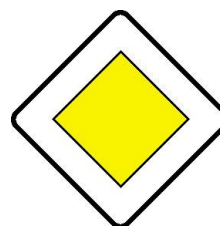
Slika 15: Znak »Prehod za pešca in kolesarja« (Prometni znaki. Novosti, 2016: str. 3)



Slika 16: Znak II-2
(Signaco, 2016)



Slika 17: Znak II-1
(Signaco, 2016)



Slika 18: Znak III-3
(Signaco, 2016)

Nesemaforizirano križišče mora biti opremljeno z vsaj enim od zgornjih znakov (Slika 16, Slika 17, Slika 18), da ni potrebno označiti prehoda za pešce z znakom »Prehod za pešce« oziroma kasneje »Prehod za pešca in kolesarja«.

6.4.1.11 Ali je prehod za pešce ustrezne dolžine?

Prehodi za pešce na nesemaforiziranih križiščih so lahko problematični zaradi njihove dolžine, saj se z dolžino povečuje čas trajanja prehoda pešca čez cesto. Pogosto se ta problem pojavlja na priključnih cestah, ki se na glavno prometno cesto priključujejo pod določenim kotom.

Priporočena je optimalna maksimalna dolžina prehoda za pešce 7 m. Pri daljših prehodih za pešce moramo izvesti ukrepe s katerimi skrajšamo dolžino prehoda za pešce ali pa zavarujemo pešca med prečkanjem. Preglednica z nivoji sprejemljivosti je prikazana spodaj (Preglednica 8):

Preglednica 8: Razredi prehodov glede na dolžino prehoda za pešce

| Dolžina prehoda | Nivo sprejemljivosti |
|-----------------|----------------------|
| < 7 m | Optimalno |
| 7–9 m | Dobro |
| 9–12 m | Slabo |
| > 12 m | Nevarno |

Pri prehodih, dolgih 9–12 m se v NŠP zabeleži, da je potrebno previdno ravnanje otrok. Prehode nad 12 m naj se otrokom odsvetuje.

6.4.1.12 Ali je lokacija prehoda za pešce pravilna v primeru priključka stranske ceste na glavno cesto?

V praksi se pogosto pojavlja napačna postavitvev in označevanje prehodov za pešce (Slika 19). Ta napaka je povezana z ustrezno dolžino prehoda za pešce, saj se pri napačni postavitvi dolžina prehoda za pešce lahko močno podaljša. Hkrati se zaradi napačne postavitve pojavlja hoja med vozili, ki čakajo na možnost vključitve v promet, saj se takrat vozilo nahaja na prehodu za pešce.



Slika 19: Lokacija prehoda za pešce v semaforiziranem (levo) in nesemaforiziranem (desno) priključku (Pravilnik o cestnih priključkih na javne ceste, 2009)

Odstopanje od tega pravila je dovoljeno v primeru goste pozidave in v primeru stanovanjskih cest, kjer to ni prostorsko izvedljivo [30]. Če je prostorsko izvedljiva drugačne rešitev, prosimo občino za ukrepe.

V kolikor je lokacija prehoda za pešce na priključkih napačna, moramo v NŠP opozoriti otroke na možnost hoje med vozili, posebej v primerih priključkov, ki se vključujejo na zelo prometno glavno cesto.

6.4.1.13 Ali nesemaforiziran prehod za pešce prečka štiri- ali večpasovno vozišče?

V primeru, da prehod za pešce prečka štiri- ali večpasovno vozišče, ki ni opremljeno s signalnimi napravami, bi moral biti tak prehod po Pravilniku o projektiranju cest opremljen s sredinskim otokom minimalne širine 2 m [31].

V kolikor zaznate tak prehod za pešce, na to opozorite občino. Otrokom z NŠP predlagajte drugo mesto prečkanja, če to ni mogoče, pa zagotovite pomoč pri prečkanju prehoda.

6.4.1.14 Ali je prehod za pešce postavljen na taki uporabni lokaciji, da ne prihaja do prečkanja na ostalih nezavarovanih mestih?

Z opazovanjem moramo preveriti ali je lokacija prehoda za pešce taka, da se ga otroci in ostali pešci poslužujejo, ali pa prihaja do prečkanja ceste na neoznačenih mestih v njihovi bližini.

Če se to dogaja, moramo občino seznaniti s problemom, preveriti potek šolske poti v NŠP, starše pa seznaniti s problemom in poučiti otroke o pravilni rabi prehodov za pešce.

6.4.1.15 Ali prihaja pri prečkanju prehoda za pešce do križanj s kolesarji?

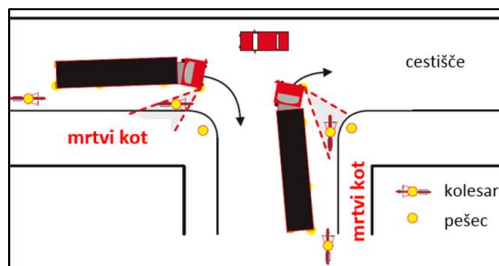
Opazovati moramo ali bo otrok na začetku in koncu prečkanja prehoda za pešce s tem križal pot kolesarjem na kolesarski stezi ali kolesarskem pasu, ter kako pogosto prihaja do takšnih situacij.

V kolikor so križanja prisotna in zaznavamo veliko kolesarjev, moramo na to opozoriti v NŠP, informacije pa posredovati naprej staršem, ki prečkanje vadijo skupaj z otroki. V kolikor gre za večje število kolesarjev, kar je pogosto predvsem v mestnih središčih, poiščemo alternativo lokacijo prečkanja.

6.4.1.16 Ali so na cesti prisotna tovorna vozila ali avtobusi, ki zavijajo desno in s tem sekajo prehod za pešce?

Pogosto se na prehodih za pešce pojavlja problem mrtvega kota tovornih vozil in avtobusov, ki zavijajo desno in s tem prečkajo prehod za pešce. S tem nastane mrtvi kot za pešce in kolesarje, ki se v tistem trenutku nahajajo v bližini prehoda za pešce; voznik jih ne more videti (Slika 20).

Vizualno moramo na terenu preveriti kako je orientiran prehod za pešce in ali so tekom dneva prisotna tovorna vozila, ki bi na omenjen način prečkala prehod za pešce. Takšne težave se ne pojavljajo, če gre za samostojen prehod za pešce preko ceste.



Slika 20: Mrtvi kot pri zavijanju v desno (prirejeno po: Leven, 2012: str. 51)

Mrtvi kot lahko nastane tudi v primeru zelo goste pozidave v okolici križišča, kjer so robovi stavb minimalno oddaljeni od ceste.

6.4.1.17 Ali so pred mestom prehoda za pešce izvedeni kateri ukrepi za umirjanje prometa?

Če so izvedeni kateri izmed spodaj naštetih ukrepov za umirjanje prometa, je obravnavan prehod za pešce s prometno varnostnega vidika boljši. Pred prehodom za pešce ali v njegovi neposredni bližini se lahko nahajajo:

- optično opozorilne naprave,
- zvočno opozorilne naprave,
- grbine in ploščadi,
- zožitve vozišča in razmejitev smernih vozišč,
- ločilni otoki,
- zavijanje ceste pred prehodom za pešce.

6.4.1.18 Ali je talna oznaka prehoda za pešce dovolj široka?

Glede na TSC 02.401 : 2010 [35] definiram v spodnji preglednici (Preglednica 9) kriterije sprejemljivosti širine prehoda za pešce.

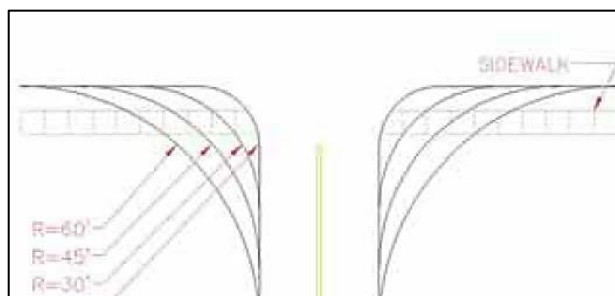
Preglednica 9: Kriterij sprejemljivosti širine prehoda za pešce

| Nivo sprejemljivosti | Širina prehoda za pešce | Opombe |
|----------------------|-------------------------|--------------------------------|
| Izjemoma | 2 m | če ni prostorsko izvedljiv |
| Minimalno | 3 m | premajhna širina v okolici šol |
| Dobro | 4 m | / |

Če je širina premajhna, šola občino prosi za preplastitev prehoda za pešce.

6.4.1.19 Ali je prehod za pešce lociran ob priključku z velikimi priključnimi radiji?

Preverimo možnost pojavljanja vozil, ki se bodo na glavno cesto priključevala z visoko hitrostjo, hkrati pa bi bila njihova pozornost usmerjena stran od lokacije prehoda za pešce. To se dogaja v križiščih z večjimi radiji (Slika 21), kjer se vozilo ne priključuje na glavno cesto pod kotom 90° in se voznik pri preverjanju možnosti vključitve ozira nazaj preko rame.



Slika 21: Minimalni in veliki priključni radiji ceste (Nabors, 2007: str. 53)

6.4.1.20 Ali je gostota prometa taka, da mora pešec iskati vrzeli, da lahko prečka cesto?

Če šolska pot poteka preko prehoda za pešce, kjer je taka gostota prometa, da mora pešec iskati vrzeli in priložnosti za varno prečkanje ceste, moramo takšno mesto prečkanja odstraniti iz NŠP in starše ter otroke seznaniti s spremembo. Na NŠP se takšen prehod označi kot izjemno nevaren.

6.4.2 Pločniki, pešpoti in pasovi za pešce

6.4.2.1 Ali je širina pločnika zadostna?

Glede na Pravilnik o projektiranju cest [31], kjer je definiran profil pešca, opredelim kriterije sprejemljivosti za širine pločnikov za hitrosti do 50 km/h s spodnjo preglednico (Preglednica 10). Pri večjih hitrostih se sprejemljivost zmanjša.

Preglednica 10: Preglednica sprejemljivosti širine pločnika

| | Kriterij sprejemljivosti do 50 km/h |
|------------|---|
| < 0,75 m | odsvetovanje uporabe, predlog alternativne poti, opozorilo občini |
| 0,75–1,0 m | opozorilo o ozkem pločniku, opozorilo občini (nesprejemljivo v okolici šol) |
| 1,0–1,5 m | dobro (sprejemljivo v bližnji okolici šol) |
| >1,5 m | odlično (dobro v bližnji okolici šol) |

6.4.2.2 Ali pločniki in pešpoti potekajo kontinuirano in brez slepih ulic, usmerjanje pa je tekoče?

S tem preverimo ali lahko prihaja do situacij ali mest, kjer hoja po pločniku ali pešpoti ni več možna (konec pločnika) in to prisili pešca, da na običajno nezavarovan način prečka cesto.

Zelo moramo biti pozorni na ceste, kjer pločnik poteka samo po eni strani ali pa le en določen odsek. Na takšnih mestih se zelo pogosto dogajajo kršitve oziroma nezavarovana prečkanja pešcev.

6.4.2.3 Ali je na mestu nenadne prekinitve pločnika možno varno prečkanje ceste?

Kjerkoli se pločnik nenadoma konča bi moralo biti poskrbljeno za varno prečkanje ceste. Velikokrat na takih mestih ni prehoda za pešce, zato je potrebno oceniti ali:

- lahko pešec varno nadaljuje pot po isti strani vozišča (glej poglavje 6.4.4.1),
- ali je možno varno prečkanje ceste (glej poglavje 6.4.5.1).

6.4.2.4 Ali obstaja ločena kolesarska steza in pot za pešce?

V kolikor kolesarska steza ni ločena od poti za pešce je potrebno na to opozoriti v NŠP, saj bo prihajalo do konfliktov med kolesarji in pešci - otroci. Kolesarska steza mora biti ločena vsaj z ločilno črto.

V kolikor to ni izpolnjeno je potrebno opozoriti v NŠP na nevarnost kolesarjev in prositi občino za ustrezne ukrepe.

6.4.2.5 Ali je pločnik v dobrem stanju?

Gre za vizualno oceno stanja pločnika. Prisotne močne razpoke, iz pločnika štrleče korenine ali ostanki gradbenega materiala niso sprejemljivi (Slika 22).

Na te napake se v NŠP opozori, saj močno vplivajo na hojo, sploh v zimskem času, ko lahko zaradi tega pride do hujše nesreče. Hkrati se na stanje opozori občino, da čim prej pristopi k sanaciji.



Slika 22: Slabo vzdrževan pločnik za pešce (Nabors, 2007: str. 62)

6.4.2.6 Ali je osvetljava zadostna?

Šolske poti morajo biti osvetljene. Cestna razsvetljava je praviloma prisotna v naseljih, vendar je lahko na določenih mestih pomanjkljiva in povzroča »mrtve točke« vidljivosti otroka. Najbolj neugodno je, če se to zgodi tudi na mestu z manjšo preglednostjo oziroma na mestu, kjer je vizualni stik voznika motornega vozila in otrok oviran.

Osvetlitev je kritična pri hoji v šolo v zimskem času, zato je potrebno pomanjkanje osvetlitve zabeležiti v NŠP.

6.4.2.7 Ali obstaja veliko uvozov/izvozov z zasebnih zemljišč ali ulic, ki se preko pločnika priključujejo na cesto?

Pri ogledu moramo biti pozorni na število priključkov na cesto z zasebnih zemljišč ali dostopnih cest, ki se križajo s potekajočim pločnikom ali peš potjo.

Posebno pozornost je potrebno nameniti fizičnim oviram, zaradi katerih lahko pri uvozu voznik motornega vozila spregleda prisotnost otroka na pločniku ali pešpoti. Tudi če fizičnih ovir in težav z vizualnimi stiki ni, je pogosto križanje z zasebnimi zemljišči in/ali dostopnimi cestami neugodno zaradi zmanjšane varnosti.

Če se pojavljajo zgornje težave, otroka, v kolikor je to možno, preusmerimo na nasprotno stran ceste. V odvisnosti od resnosti problema lahko predlagamo drugo šolsko pot ali pa prosimo občino za pomoč, sicer pa v NŠP podamo ustrezna priporočila o postopanju.

6.4.2.8 Ali so na pločnikih ali pešpoteh prisotne kakršnekoli ovire, ki zmanjšujejo uporabno širino?

Najbolj pogosta ovira na pločnikih so nedovoljeno parkirani avtomobili in smetnjaki, ki zmanjšujejo uporabno širino pločnika ali pa celo silijo pešca v sestopanje na vozišče (Slika 23). Pogosto se pojavljajo tudi težave z rastjem, kot je neurejena živa meja.



Slika 23: Nedovoljeno parkiranje in sestopanje pešcev na vozišče (Pedestrian safety, 2013: str. 49)

V kolikor se to dogaja je potrebno:

- v NŠP označiti mesta, ki zmanjšujejo uporabno širino pločnikov ali pešpoti, in priporočiti obnašanje (predvsem prepovedati izogibanje oviram s sestopanjem na vozišče),
- obravnavati to z občino, policijo.

6.4.2.9 Ali je mesto uvoza z zasebnih zemljišč, parkirišč ali drugih dostopnih površin dobro vidno ločeno od ceste?

Dostopne površine, ki vodijo direktno na cesto in so hkrati še zelo široke, predstavljajo veliko nevarnost za pešce in kolesarje. Slaba vizualna ločenost vozišča od dostopnih površin lahko vodi do višjih hitrosti vozil, večjega pospeševanja pri vključevanju v promet in zmanjšanega zaznavanja prisotnosti pešcev ter kolesarjev.

6.4.2.10 Ali se kje pojavljajo pasovi za pešce?

Pasovi za pešce zmanjšujejo prometno varnost otrok in niso primerni. Uporabni so le pri zelo majhni gostoti prometa ter majhnih hitrostih. Pasovi predstavljajo problem, ker voznikom dajejo občutek širše ceste, kar vodi v večje hitrosti. Prav tako se zaznavanje robu vozišča bistveno zmanjša.

Posebej problematični so pasovi za pešce (Slika 24), ki ne potekajo samo vzdolž ceste, ampak tudi vzdolž stika dostopnih površin s cesto. Pri takšnih ureditvah je otrok ogrožen iz dveh strani, kar je nedopustno.



Slika 24: Pas za pešce (Nabors, 2012: str. 45)

6.4.3 Semaforizirana križišča, semaforizirani prehodi za pešce

6.4.3.1 Ali morajo otroci v semaforiziranem križišču predolgo čakati na zeleno luč?

Različni viri navajajo različne nivoje sprejemljivosti čakalnih časov. Glede na Highway capacity manual 2000 [36], definiram sprejemljivost v spodnji preglednici (Preglednica 11):

Preglednica 11: Nivo sprejemljivosti čakalnih časov zelene faze pešcev v semaforiziranem križišču

| Čakalni čas zelene faze pešcev | Nivo sprejemljivosti |
|--------------------------------|--------------------------------|
| < 20 s | Odlično |
| 20–40 s | Dobro |
| > 40 s | Slabo - posvet z občino |

Če so čakalni časi večji od 40 s, je verjetnost nedovoljenega prečkanja izredno velika, sploh v primeru manjše gostote prometa.

6.4.3.2 Ali so vizualni stiki dobri (za primer nedelujočega semaforja)?

Potrebno je preveriti kakšni so vizualni stiki med vozniki in otroci v primeru odpovedi signalizacije v križišču ali na semaforiziranem prehodu za pešce. Takrat namreč preglednost močno vpliva na varnost otrok pri prečkanju križišča ali ceste.

Preverimo na enak način kot v poglavju 6.4.1.1. V kolikor je preglednost zmanjšana, v NŠP opozorimo na potrebno previdnost in obnašanje v primeru odpovedi semaforja.

6.4.3.3 Kakšna je ureditev križišča v primeru nedelujočega semaforja?

Če je semafor nedelujoč, je potrebno poleg preglednosti preveriti tudi:

- ali je prisotna večja omejitev hitrosti kot 50 km/h,
- ali poteka prečkanje čez cesto, ki ima v križišču štiri razdelilne pasove (npr. tri razdelilne pasove v eno smer in enega v nasprotno smer).

Če je izpolnjen eden ali oba primera, postane to mesto prečkanja za otroke izjemno nevarno in je potrebno otroke voditi do drugega, bolj varnega mesta prečkanja.

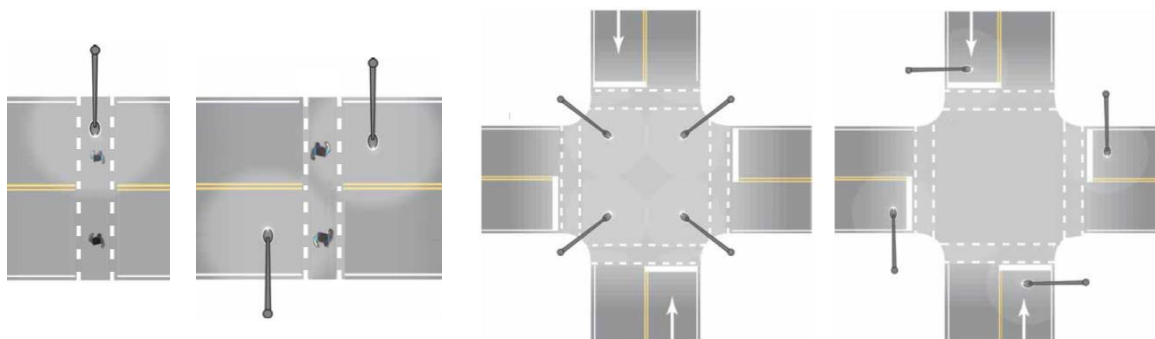
6.4.3.4 Ali obstaja posebna tipka za pešce, na katero moramo pritisniti, da pešec dobi zeleno luč?

Če takšna tipka obstaja, moramo:

- preveriti, če je tipka nameščena na višini manj kot 1 meter,
- prositi občino za ustrezno označitev tipke,
- v NŠP označiti to mesto in podati navodila za uporabo.

6.4.3.5 Je mesto semaforja dobro osvetljeno v mraku in temi?

Preveriti je potrebno prisotnost osvetljave na mestih semaforja in prečkanja ceste (Slika 25).



Slika 25: Postavitve razsvetljave v primeru samostojnega prehoda za pešce in križišča; manj primerna (levo) in bolj primerna (desno) (Gibbons, 2008: str. 13, 16)

Osnovni pogoj je, da je razsvetljava prisotna. Pravilna postavitvev z zagotovitvijo boljšega kontrasta pešca pa samo še bolj prispeva k varnosti.

Če semaforizirano križišče ali prehod za pešce ni osvetljen, moramo o tem seznaniti občino, v NŠP pa podati opozorilo o manjkajoči osvetljavi.

6.4.3.6 Ali je semaforizirano križišče urejeno z zeleno puščico za vozila (zavijanje desno pri rdeči), pri čemer križajo prehod za pešce z zeleno fazo za pešce?

Takšna ureditev predstavlja nevarnost zaradi nepozornega prečkanja otrok. Otroci so v primeru semaforiziranih križišč manj pozorni in obstaja večja verjetnost nesreče ob istočasnem prečkanju otroka ter zavijanju vozila v desno.

Zato se je priporočljivo o takšni ureditvi posvetovati z občino, če je možna sprememba. V kolikor ni, je smiselno in bolj varno drugačno vodenje otrok z napotki v NŠP.

6.4.3.7 Ali prihaja pri zavijanju vozil v desno do pojava mrtvega kota?

Za semaforizirana križišča ali semaforizirane prehode za pešce velja enak postopek preverjanja pojava mrtvega kota kot pri v poglavju 6.4.1.16.

6.4.3.8 Ali avtomobili vozijo prehitro?

Postopek izvedbe te kontrolne točke je za primer semaforiziranih križišč ali semaforiziranih prehodov za pešce enak kot je opisan v poglavju 6.4.1.8.

6.4.3.9 Ali je pred prehodom za pešce dovolj prostora?

Prehode za pešce v semaforiziranih križiščih glede prostora za čakanje preverimo na enak način kot je opisano v poglavju 6.4.1.3.

6.4.3.10 Ali vozniki poskušajo ujeti zadnje sekunde rumene luči ali pa celo vozijo skozi rdečo luč?

Z opazovanjem ocenimo kritičnost križišča in obnašanje voznikov glede vožnje skozi rumeno ali celo rdečo luč. Pojav tovrstnih prekrškov je pogojen z lastnostmi in oblikovanjem ceste, ki vodi do semaforiziranega križišča ali prehoda za pešce in z lastnostmi voznikov.

Če so takšni prekrški prisotni, o tem obvestimo lokalno policijsko postajo, v NŠP pa križišče označimo kot nevarno in opozorimo na večjo previdnost otrok pri prečkanju ceste v zadnjih trenutkih zelene faze za pešce.

6.4.3.11 Ali je križišče urejeno z znakom »Vožnja desno ob rdeči luči«?

Z julijem 2016 je prišel v veljavo nov Pravilnik o prometni signalizaciji. Večja novost v pravilniku je tudi znak za vožnjo desno ob rdeči luči, po zgledu prometne ureditve iz Združenih držav Amerike. Takšna ureditev je zelo uporabna v križiščih, kjer je njihova zasedenost in gostota vozil v času zelene faze določene smeri zelo majhna in bi lahko vozila, ki imajo v tistem trenutku rdečo fazo kljub temu varno zapustila križišče z zavijanjem v desno (Slika 26).



Slika 26: Znak "Vožnja desno ob rdeči luči" (Prometni znaki. Novosti, 2016.: str. 3)

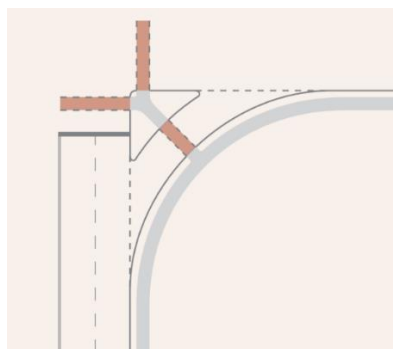
Tovrstna ureditev je lahko problematična v križiščih, ki so del šolske poti. Pri zavijanju desno ob rdeči luči je namreč velik del voznikove pozornosti usmerjen v levo smer, iz katere prihajajo vozila, ki imajo trenutno zeleno fazo. Zato na takšnih križiščih, kjer so prisotni otroci, takšna ureditev ni primerna.

Če se na šolski poti v semaforiziranem križišču pojavi znak »Vožnja desno ob rdeči luči«, se je potrebno posvetovati z občino glede spremembe ureditve, za čas obstoječega stanja pa v NŠP zapisati opozorilo, da morajo biti otroci kljub zeleni luči pozorni na vozila, ki prihajajo iz njihove leve smeri.

6.4.3.12 Ali pas za desno zavijajoča vozila negativno vpliva na varnost otrok pri uporabi prehoda za pešce?

Pri taki ureditvi križišča (Slika 27) lahko vozniki motornih vozil spregledajo otroka, ki prečka sicer nesemaforiziran prehod za pešce v semaforiziranem križišču. Situacije, ki vodijo do potencialne nesreče, so:

- voznikova pozornost je usmerjena na vozila, ki prihajajo po cesti na katero se vključuje,
- strukturna ureditev križišča in/ali gostota prometa je lahko taka, da vozilom dovoljuje hitro vožnjo oziroma je ne ovira,
- preglednost pred prehodom za pešce ni ustrezna,
- prehod za pešce ni ustrezno viden/označen.



Slika 27: Pas za desno zavijajoča vozila in nesemaforiziran prehod za pešce (Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012: str. 34)

Takšno mesto je potrebno v vsakem primeru označiti v NŠP in podati opozorilo ter napotke za postopanje otrok. Če se pojavljajo višje hitrosti, večje gostote prometa in težave s preglednostjo, je uporaba takšnih prehodov za pešce otrokom odsvetovana.

6.4.3.13 Ali so varovalni časi po ugasnitvi zelene luči za pešce, pred prižigom zelene luči za vozila, dovolj dolgi?

Varovalni časi pešcev so odvisni od hitrosti hoje pešcev in dolžine prehoda za pešce. Ker od uporabnikov kontrolnih seznamov ne moremo in tudi ni varno zahtevati merjenje širin voznih pasov, sestavim spodnjo preglednico (Preglednica 12) za oceno minimalnega potrebnega varovalnega časa pešcev. Za hitrost pešcev običajno upoštevamo 1,0–1,3 m/s; za primer prečkanja otrok je varna izbira hitrosti 1,0 m/s. Za širino voznega pasu upoštevam 2,5 m in 1 s časa za sestop na prehod za pešce.

Preglednica 12: Ocena minimalnih potrebnih varovalnih časov pešcev po prekinitvi zelene faze

| Število pasov, ki jih prečka prehod | Ocenjen minimalni varovalni čas pešcev | |
|-------------------------------------|--|----------------------|
| | Brez sredinskih otokov | Sredinski otok |
| 2 | 6 s | 6 s + širina otoka |
| 3 | 8,5 s | 8,5 s + širina otoka |
| 4 | 11 s | 11 s + širina otoka |

Varovalni časi nikakor ne bi smeli biti krajši od vrednosti v zgornji preglednici, saj je v njihovem izračunu upoštevana minimalna širina voznih pasov, ki pa je v praksi pogosto večja. Če se pojavijo odstopanja in dileme, se je potrebno posvetovati z občino. Če šola od občine pridobi podatke o dolžini prehodov za pešce ali pa jim je na razpolago merilno kolo, lahko minimalni varovalni čas izračunajo po spodnji enačbi:

l ... dolžina peš prehoda v njegovi osi [m]

$$t_{\text{varovalni}} [s] = l + 1,0s$$

Ta kontrola je bistvena predvsem v primeru, ko prehod za pešce v semaforiziranem križišču prečka sredinski otok; otrok po koncu zelene nikakor ne sme ostati ujet na sredinskem otoku.

6.4.4 Pregled vzdolž ceste brez urejenih površin za pešce

Pregled vzdolž ceste se izvaja na vseh cestah brez urejenih površin za pešce. Običajno gre za ulice in stanovanjske ceste brez sredinskih črt, ki bi ločevale promet.

6.4.4.1 Ali je možna varna hoja otrok po utrjeni in urejeni bankini?

Pločnik ni potreben za stanovanjske poti oziroma ceste. Na ostalih cestah, kjer se pojavlja več prometa, je pločnik zaželen in potreben. Če pločnika ni, je smiselno preveriti možnost usmeritve otrok na drugo šolsko pot. To je praktično izvedljivo v kolikor zaradi tega bistveno ne podaljšamo dolžine šolske poti in časa, ki je potreben za prihod v šolo.

Če to ni možno, mora biti zagotovljena vsaj ustrezno široka bankina. Po Pravilniku o projektiranju cest [31] je širina bankine odvisna od širine voznega pasu, ta pa je odvisna od projektne hitrosti ceste. Smernice za šolske poti AVP [9] so glede tega definirale kriterije za vzpostavitev šolskih poti. Te kriterije razširim v obliko matrike (Preglednica 13) glede na možne hitrosti in širine bankin ter dodam nivoje sprejemljivosti vodenja otrok.

Preglednica 13: Nivo sprejemljivosti uporabe bankine za hojo otrok na poti v šolo v odvisnosti od omejitve hitrosti vozil

| | | Kriteriji sprejemljivosti vodenja otrok po bankini | | |
|---|---------|--|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Širina bankine | Hitrost | < 30 km/h | 30–50 km/h | 50–70 km/h |
| < 0,75 m | | manjša gostota prometa | nesprejemljivo | nesprejemljivo |
| 0,75–1,00 m | | manjša do srednja gostota prometa | manjša do srednja gostota prometa | če je bankina za varnostno ograjo |
| > 1,00 m | | dobro | dobro | če je bankina za varnostno ograjo |
| odmik $\geq 0,5$ m in možnost hoje po utrjeni podlagi $\geq 1,00$ m | | odlično | odlično | / |

Pravilno bi bilo ugotoviti kolikšna je hitrost, ki je ne presega 85 % vozil - V85. Takšen pristop predlagajo tudi v Smernicah za šolske poti AVP [9]. To pa zahteva veliko meritev, ki bi jih morali ponoviti večkrat na istem mestu, ob različnih dnevih, zato je zaradi ciljnega uporabnika zgornje preglednice potrebna

poenostavitev. Sprejemljivost uporabe bankine je tako odvisna od omejitve hitrosti, od uporabnika zgornje preglednice pa se zahteva, da z opazovanjem oceni morebitno odstopanje realne hitrosti vozil od obstoječe omejitve z opazovanjem. Povprečen izkušen odrasel voznik, ki sodeluje v terenskem pregledu, lahko hitro in dovolj natančno vidi razliko med hitrostmi vozil 30, 50 ali 70 km/h.

Če se pri terenskem pregledu glede hitrosti pojavijo dileme ali pa gre za kritičen ter dvomljiv odsek ceste, lahko prosimo lokalno policijsko postajo za izvedbo prikritih meritev hitrosti.

6.4.4.2 Ali je osvetljava zadostna?

Tako kot v poglavju 6.4.2.6 preverimo prisotnost cestne razsvetljave. Ker gre za neurejene površine za pešce je pomanjkanje osvetljave bolj kritična kot v primeru pločnika.

6.4.4.3 Ali avtomobili vozijo prehitro?

Tako kot v poglavju 6.4.1.8 preverimo kako se odvija promet na opazovanih cestah. V kolikor se zaznava večje hitrosti oziroma neumirjeno vožnjo z veliko pospeševanja ter zaviranja je to potrebno obravnavati v okviru NŠP in izvesti ustrezne ukrepe. Hitra vožnja v kombinaciji z nepreglednostjo je na neurejenih površinah za pešce nesprejemljiva.

6.4.4.4 Ali obstaja veliko uvozov/izvozov z zasebnih zemljišč ali ulic?

Na enak način kot v poglavju 6.4.2.9 preverimo količino uvozov oziroma izvozov ter priključkov ulic. Če je teh veliko, je to kljub zadostni preglednosti lahko problematično zaradi velike količine križanj prometa.

6.4.4.5 Ali so prisotne kakršnekoli ovire, ki zmanjšujejo uporabno širino bankine, zaradi katerih je potrebna hoja po cesti?

Kot v poglavju 6.4.2.8 preverimo ali se na poteh vzdolž cest brez urejenih površin za pešce pojavljajo ovire, zaradi katerih mora otrok začasno ali dalj časa hoditi po cesti. Hoja po cesti je sprejemljiva samo za ulice stanovanj. Na cestah, na katere se te ulice priključujejo, takšna hoja ni sprejemljiva, saj je gostota in hitrost prometa praviloma že prevelika.

6.4.4.6 Ali je prisotna vegetacija ali kakšna fizična ovira zaradi katere vozniki ne bi mogli pravočasno opaziti otrok ob cesti?

Vse fizične ovire, vegetacije, plakati ipd. vzdolž ceste predstavljajo mesta, kjer lahko otroci za določen čas postanejo nevidni za motorna vozila (Slika 28). Tovrstne pomanjkljivosti je priporočljivo rešiti v sodelovanju z občino ali lokalno skupnostjo. Če težave ne moremo rešiti, je na takšna mesta potrebno opozoriti v NŠP.



Slika 28: Vegetacija ob cesti (WhatDoTheyKnow.com, 2016)

6.4.5 Pregled nezavarovanih prečkanj brez prehodov za pešce

Pregled nezavarovanih prečkanj brez prehodov za pešce izvajamo na mestih brez predvidenih prehodov za pešce ali drugih zavarovanih načinov prečkanja (podhodi, nadhodi itd.). Največ takih kritičnih točk je v ulicah in stanovanjskih cestah brez sredinskih črt, ki bi ločevale promet.

6.4.5.1 Ali so vizualni stiki na mestih nezavarovanih prečkanj dobri?

Pregledati je potrebno vsa možna mesta prečkanj, kjer otroci prečkajo cesto ali križišče na nezavarovanih mestih (brez prehodov za pešce ipd.). Primer križišča, ki nima zavarovanih prečkanj, je prikazan na spodnji sliki (Slika 29).



Slika 29: Križišče z nezavarovanimi mesti prečkanj (Degener, 2006: str. 14)

Na vseh mestih prečkanj ocenimo preglednost s pomočjo preglednice na enak način kot v poglavju 6.4.1.1. Vizualni stik s približujočim se motornim vozilom preverjamo 1 m od roba ceste. V kolikor je v bližini možno parkiranje ob cesti, moramo pri pregledu vizualnih stikov to upoštevati.

6.4.5.2 Ali lahko kje prihaja do prečkanj ceste med parkiranimi avtomobili?

Preverimo ali lahko prihaja do prečkanj med parkiranimi avtomobili (Slika 30), posebej med avtomobili, parkiranimi ob cesti, v neposredni bližini križišča (Slika 31). Če na taki cesti ni veliko prometa, ta poteka umirjeno in ni alternativnih mest za prečkanja, izjemoma lahko dovolimo prečkanje, vendar je potrebno preveriti, če so izpolnjeni ustrezni pogoji. Na mestu prečkanja med avtomobili preverimo, kakšna je preglednost levo in desno glede na omejitve in hitrosti avtomobilov po postopku iz poglavja 6.4.1.1. Če preglednost ni zagotovljena, se mesto odsvetuje.



Slika 30: Možna prečkanja med parkiranimi avtomobili (Degener, 2006: str. 33)



Slika 31: Problematično nezavarovano mesto prečkanja zaradi parkiranih avtomobilov pred križiščem (Pedestrian Design at Intersections, 2006: str. 2)

V kolikor mesto izpolnjuje pogoje preglednosti moramo otroke poučiti o pravilnem ravnanju. Otroci morajo pred prečkanjem ceste med avtomobili narediti korak naprej in vzpostaviti vizualni stik z voznikom osebnega avtomobila. Starši morajo takšno prečkanje nujno predhodno vaditi z otroci. Takšno prečkanje je za otroka, ki ni naučen pravilnega postopanja, izjemno nevarno. Mesto je potrebno označiti v NŠP in podati navodila za obnašanje. Takšno prečkanje je potrebno obravnavati tudi v sklopu prometne varnosti v šoli.

Če je možno, takšna mesta v NŠP odsvetujemo in priporočamo prečkanja na drugem, zavarovanem mestu. Šola lahko občino prosi za izvedbo strukturnih in ostalih ukrepov s katerimi bi rešili problem parkiranja in nevarnih prečkanj otrok.

6.4.5.3 Ali morajo otroci prečkati več kot en vozni pas v vsako smer?

Preverimo mesta na šolski poti, kjer bi moral otrok prečkati več kot en prometni pas v vsako smer. Nezavarovano prečkanje več pasovnih cest ni dovoljeno in to v NŠP tudi prepovemo, občino pa

pozovemo, da na takšnem mestu naredi ustrezen prehod za pešce ali kakšen drug način zavarovanega prečkanja ceste.

6.4.5.4 Ali je na mestih prečkanja dovolj prostora za čakanje?

Ker gre za nezavarovana mesta prečkanja, sicer ni možno pričakovati dobrih ali optimalnih pogojev. Vseeno pa morajo mesta za prečkanja imeti večjo širino kot je navedeno pod »nedopustno« v preglednici »Širina čakalne površine prehoda za pešce v odvisnosti od omejitve hitrosti« iz poglavja 6.4.1.3.

6.4.5.5 Je mesto prečkanja dobro osvetljeno v mraku ali temi?

Na mestu prečkanja preverimo osvetljava, tako kot v poglavju 6.4.1.5. Ker je mesto prečkanja nezavarovano, je pomanjkanje cestne razsvetljave ali osvetlitve zaradi vegetacije ipd. velika pomanjkljivost.

Glede na problematičnost mesta prečkanja, lahko tako mesto v NŠP prepovemo in podamo alternative, sicer pa opozorimo na pomanjkljivo razsvetljava in navedemo navodila za povečanje vidnosti otrok.

6.4.5.6 Ali se pri zavijanju pojavljajo težave z mrtvim kotom?

Težave z mrtvim kotom lahko nastanejo tudi na nezavarovanih mestih prečkanj. Enako kot v poglavju 6.4.1.16 preverimo vozila, ki zavijajo desno in s tem križajo pot pešcu.

6.4.5.7 Ali je dolžina prečkanja na mestu nezavarovanega prehoda predolga?

Tako kot pri prehodih za pešce moramo tudi v primeru nezavarovanih mest preveriti, če so dolžine prečkanja ustrezno dolge. Tudi pri prečkanju le dveh pasov lahko pride do zelo dolge dolžine nezavarovanega prehoda. Pogosto se ta problem pojavlja na priključnih cestah, ki se na glavno prometno cesto priključujejo pod določenim kotom.

Priporočena optimalna dolžina prečkanja je 7 m. Pri veliko daljših nezavarovanih prečkanjih pešce preusmerimo na drugo mesto prečkanja z NŠP, občino pa pozovemo na sprejetje strukturnih ukrepov (prehodi za pešce, zožitev ceste na mestu prečkanja itd.).

6.4.5.8 Ali avtomobili vozijo prehitro?

Kot v poglavju 6.4.1.8, lokalni promet najprej opazujemo in subjektivno ocenimo ali vozniki upoštevajo predpisane omejitve. Ocenimo tudi ali je vožnja vozil vzdolž ceste in na mestih nezavarovanih mest prečkanja mirna in brez sunkovitih pospeševanj oziroma zaviranj. V kolikor obstaja sum na povišano hitrost, lahko meritve hitrosti v lastni režiji izvedemo tako kot je opisano v poglavju 6.4.1.8.

6.4.5.9 Ali je mesto uvoza z zasebnih zemljišč, parkirišč ali drugih dostopnih površin dobro vidno ločeno od ceste?

Dostopne površine, ki vodijo direktno na cesto in so hkrati še zelo široke, predstavljajo veliko nevarnost za pešce in kolesarje. Slaba vizualna ločenost vozišča od dostopnih površin lahko vodi do višjih hitrosti vozil, večjega pospeševanja pri vključevanju v promet in zmanjšanega zaznavanja prisotnosti pešcev ter kolesarjev.

6.4.6 Kolesarske površine

6.4.6.1 Ali obstaja ločena kolesarska steza od ostalega prometa?

Če otrok na poti v osnovno šolo uporablja kolo, je to varno le v primeru ločene kolesarske steze od ostalega prometa (Slika 32).

Poleg tega, mora biti kolesarska steza ločena od poti za pešce vsaj z ločilno črto. Skupna steza ni primerna ureditev na šolski poti.



Slika 32: Kolesarski pas (levo) in kolesarska steza (desno) (Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012: str. 12, 13)

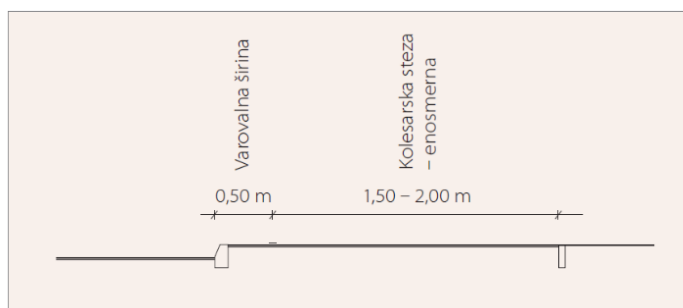
6.4.6.2 Ali je kolesarska steza dovolj široka?

Kriterije za to definiram s spodnjo preglednico (Preglednica 14) po Navodilih za projektiranje kolesarskih površin, ki ga je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor [37]:

Preglednica 14: Minimalna in optimalna širina kolesarske steze

| | Optimalno | Dobro | Pogojni minimum |
|----------------------------|--------------|--------------|-----------------|
| Varovalna širina | $\geq 0,5$ m | $\geq 0,5$ m | 1,0 m |
| Enosmerna kolesarska steza | $\geq 2,0$ m | $\geq 1,5$ m | 1,0 m |
| Dvosmerna kolesarska steza | $\geq 2,5$ m | $\geq 2,0$ m | 1,8 m |

Kolesarska steza naj bi bila vzdolž svoje dolžine široka vsaj 1,5 m v primeru enosmerne kolesarske steze (primer »dobro« v zgornji preglednici). Na krajših odsekih je pogojno sprejemljiva širina kolesarske steze tudi do minimalno 1,0 m, če je na tem delu zagotovljena varovalna širina vsaj 1,0 m (Slika 33).



Slika 33: Varovalna širina in enosmerna kolesarska steza (Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012: str. 20)

6.4.6.3 Ali je kolesarski pas dovolj širok?

Kriterije za to definiram s spodnjo preglednico (Preglednica 15) po Navodilih za projektiranje kolesarskih površin, ki jih je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor [37]:

Preglednica 15: Kriterij sprejemljivosti širine kolesarskega pasu

| Optimalno | Dobro | Nesprejemljivo |
|-----------|---------|----------------|
| ≥ 1,6 m | ≥ 1,0 m | < 1,0 m |

Preozek kolesarski pas ni nikakor primeren za vožnjo otrok in ga moramo z NŠP odsvetovati.

6.4.6.4 Ali je uporabljena pravilna izbira kolesarske površine?

Glede na značilnosti okolja in vodenje kolesarjev v opazovanem okolju, s spodnjo preglednico preverimo, ali je uporabljena izbira kolesarske površine ustrezna. Spodnjo preglednico (Preglednica 16) sem zasnoval na podlagi Navodil za projektiranje kolesarskih površin [37].

Preglednica 16: Kriteriji ustreznosti kolesarskih površin

| | Kolesarski pas | Kolesarska steza |
|------------------|---|---|
| Prednosti | manj konfliktov s pešci | večja varnost |
| Slabosti | manjša zaznavnost v prometu | več konfliktov s pešci |
| | varno le pri manjših hitrostih vozil, prečkanju manjših križišč, malo tovornih vozil in avtobusov | večja možnost nesreč, če je prisotnih veliko priključkov |
| Uporaba | samo v naselju, hitrosti ≤ 50 km/h | tudi izven naselja, če je uporabljena zelenica ali varovalna ograja |

6.4.6.5 Ali je na voljo zadostna razsvetljava vzdolž kolesarskih površin?

Po Pravilniku o projektiranju cest [31] je cestno razsvetljava potrebno namestiti na cestah znotraj naselij, zato mora praviloma potekati tudi vzdolž kolesarskih površin, ki so vodene ob cesti v naselju. Če del kolesarske steze poteka tudi izven naselja, bi moral biti v sklopu šolske poti osvetljen.

S to kontrolno točko preverimo prisotnost cestne razsvetljave in tudi zadostno osvetljenost. V mraku in v temi preverimo, če je cestna razsvetljava postavljena dovolj pogosto, da med drogovi ne nastajajo področja močno zmanjšane ali ničelne osvetljenosti. Preverimo tudi, če so prisotne kakšne druge ovire (drevesa, fizične ovire ipd.), ki bi zastirale svetlobo cestne razsvetljave.

6.4.6.6 Ali je vidljivost vzdolž kolesarskih površin ustrezna?

Kriterije glede ustrezne vidljivosti vzdolž kolesarskih površin (Preglednica 17) oblikujem glede na definirano preglednost in zaustavitveno razdaljo v odvisnosti od hitrosti kolesarjenja po Navodilih za projektiranje kolesarskih površin [37]. V tem dokumentu je definirana zaustavitvena preglednost v odvisnosti od dveh tipičnih hitrosti kolesarjev, t. j. 20 in 30 km/h.

Preglednica 17: Kriterij sprejemljivosti glede preglednosti vzdolž kolesarskih površin

| | Preglednost vzdolž kolesarskih površin | | | |
|-------------------------------|--|---------|---------|-----------|
| | < 20 m | 20–30 m | 30–40 m | > 40 m |
| Nivo sprejemljivosti | nevarno | slabo | dobro | odlično |
| Okvirna hitrost vožnje | zmanjšana na minimalno | 20 km/h | 30 km/h | > 30 km/h |

Zgoraj definirana preglednost mora biti zagotovljena vzdolž celotne dolžine kolesarske steze, ki jo uporabljajo učenci kot del šolske poti. Če se učenci vozijo v šolo tudi po lokalnih cestah, je potrebno vzdolž te poti tudi preveriti pogoje preglednosti po zgornji preglednici. Zgornja preglednica se ne uporablja v križiščih oziroma na mestih križanj z ostalim prometom. Na teh mestih je potrebno preveriti vidljivost na mestih prečkanj kolesarske steze s cestami po kontrolni točki 6.4.6.7.

Če so zaznani problemi s preglednostjo, se to na NŠP označi in poda navodila, npr.:

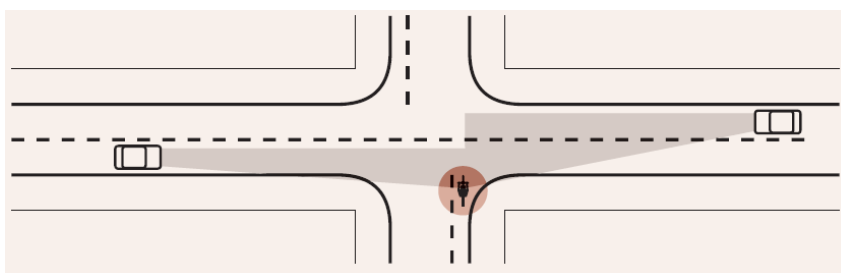
- na mestih »nedopustne« preglednosti: »Vozite zelo počasi in previdno! Ni zadostne preglednosti!«,
- na mestih »slabe« preglednosti: »Vozite upočasnjeno, ne divjajte!«.

6.4.6.7 Ali je vidljivost v križiščih in na mestih prečkanj kolesarskih površin s cestami ustrezna?

Enako kot v primeru pešcev, se tudi za kolesarje preveri zadostna preglednost oziroma zmožnost vizualnega stika z vozniki motornega prometa (Slika 34). To se preveri na vseh križiščih in mestih prečkanja s kolesarskim prometom na šolski poti.

Pri tem uporabimo enak kriterij, kot je definiran v poglavju 6.4.1.1. Glede na omejitve hitrosti na cesti, katero kolesarska steza prečka, se na oddaljenosti 1 m od roba ceste preveri preglednost.

Če je preglednost manjša od predpisane v preglednici iz poglavja 6.4.1.1, se v odvisnosti od lokacije in problematičnosti, mesto prečkanja v NŠP prepove ali pa poda jasna navodila za varno prečkanje.



Slika 34: Preglednost na mestu prečkanja ceste v odvisnosti od hitrosti vozil (Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012: str. 28)

6.4.6.8 Ali se pojavljajo težave z mrtvim kotom?

Težave z mrtvim kotom so izjemno nevarne predvsem za kolesarja, ki vozi naravnost in s tem križa pot desno zavijajočemu vozilu. Pojav mrtvega kota preverimo enako kot v poglavju 6.4.1.16.

6.4.6.9 Ali so na kolesarskih površinah prisotni napačno orientirani odtočni jaški?

Vzdolž kolesarskih stez, pasov ali lokalnih cest, ki jih uporabljajo otroci v sklopu šolske poti kot kolesarji, ne sme biti napačno orientiranih odtočnih jaškov (Slika 35), ki bi lahko povzročili, da se guma pri vožnji čez jašek zatakne v rešetko. Takšne napake je potrebno v sodelovanju z občino čim hitreje odpraviti, v NŠP pa označiti vožnjo okoli takšnega odtočnega jaška.



Slika 35: Pravilno (levo) in nepravilno (desno) orientiran odtočni jašek (Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012: str. 51)

6.4.6.10 Ali so drogovi prometne signalizacije, cestne razsvetljave ipd. dovolj oddaljeni od kolesarske steze ali pasu?

Vzdolž kolesarske steze ali pasu na šolski poti preverimo ali se nahajajo v bližini drogovi javne razsvetljave ali prometne signalizacije. Če so prisotni, morajo biti od roba kolesarske steze oddaljeni vsaj 0,25 m.

Če so drogovi postavljeni bližje ali pa se celo nahajajo na kolesarski stezi ali pasu, to predstavlja veliko nevarnost za otroke in jo je nujno čim prej odpraviti. Takšne napake namreč silijo kolesarja, da se umika na drugo površino, pogosto na pločnik za pešce, zaradi česar lahko hitro pride do nesreče. Mesto se v NŠP označi ali pa predlaga alternativno šolsko pot.

6.4.6.11 Ali so kolesarske površine v dobrem stanju?

Preveri se kakovost same steze v smislu razpok, prisotnosti iz nje štrlečih korenin ali drugih preprek, ki bi lahko povzročile zmanjšano stabilnost ali celo nesrečo kolesarja.

6.4.6.12 Ali so robniki na mestu prečkanj s cestami spuščeni v obliko klančine?

Preverimo ali so prisotne klančine, ki kolesarjem omogočajo neprekinjeno in varno vožnjo vzdolž kolesarske steze ter ali je klančina morebiti prestrma. Izvedene klančine naj bodo dolge vsaj 0,5 m.

Mesta brez klančin ali mesta z nevarnimi klančinami v NŠP označimo. Otroke opozorimo na potrebno sestopanje in prečkanje ceste peš.

6.4.6.13 Ali se pojavlja na kolesarski stezi ali pasu vožnja v napačno smer?

Z opazovanjem preverimo ali se na obravnavani kolesarski stezi pojavljajo kolesarji, ki vozijo v napačno smer. Posebej moramo biti na to pozorni na odsekih cest, kjer poteka enosmerna kolesarska steza le ob eni strani ceste.

6.4.6.14 Ali obstaja veliko uvozov/izvozov z zasebnih zemljišč ali ulic, ki se preko kolesarske steze priključujejo na cesto?

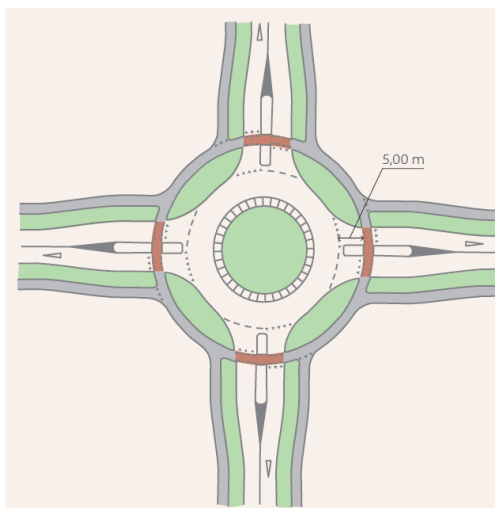
Takšna pomanjkljivost je v primeru šolske poti izredno nezaželena, razen če je zagotovljena zelo dobra preglednost pri kateri, tako vozniki z zasebnih zemljišč ali ulic kot kolesarji, drug drugega lahko hitro in pravočasno opazijo.

Vožnjo po takšni kolesarski stezi se sicer praviloma z NŠP odsvetuje.

6.4.6.15 Ali je kolesarska steza, ki poteka skozi krožišče, ustrezno urejena?

Zaradi prometne varnosti mora biti promet v krožišču (Slika 36) zasnovan tako, da:

- so kolesarji vodeni preko vseh cest, ki se v krožišče stekajo,
- kolesarska steza mora biti ločena od ostalega prometa. Nedopustno je vodenje otrok na šolski poti v krožišče skupaj z motornim prometom,
- kolesarska steza mora biti od vozišča motornih vozil odmaknjena, običajno 3–5 m. Manjši odmik je nevaren.



Slika 36: Kolesarska steza v krožišču (Navodila za projektiranje kolesarskih površin, 2012: str. 36)

Če kolesarske steze ne potekajo ločeno od kolesarskega prometa, ali pa ne potekajo preko vseh priključkov, so neprimerne za uporabo v sklopu šolske poti.

6.4.6.16 Ali je mesto zaključka kolesarskih površin ustrezno urejeno?

Preverimo ali:

- je kolesar na mestu zaključka kolesarskih površin prisiljen zmanjšati hitrost,
- je kolesar na mestu prekinitve nenadoma vključen na skupno površino z motornimi vozili,
- so gostota, hitrost in sestava prometa na mestu prekinitve ustrezna za varno vožnjo otrok,
- sta kolesarska steza ali pas zaključena tako, da se nadaljuje v pločnik,
- je mesto zaključka ločeno od ostalih križanj (krožišča, avtobusna postajališča itd.),
- je zagotovljena ustrezna preglednost.

Posebno pozornost namenimo primeru, da bi otrok moral nadaljevati kolesarjenje na skupni površini z motornimi vozili. Hitrosti morajo biti manjše od 50 km/h, gostota prometa mora biti majhna in ne sme biti prisotnih veliko tovornih vozil ali avtobusov.

Če se kolesarska steza ali pas nadaljuje v pločnik, posebej preverimo širino pločnika, število priključkov in uvozov z zasebnih zemljišč ter preglednost.

6.4.7 Avtobusna postajališča

6.4.7.1 Ali je avtobusno postajališče na pravi lokaciji in oddaljenosti od sosednjega križišča?

S to kontrolno točko preverimo zadostno oddaljenost avtobusnega postajališča od sosednjih križišč ali krožišč v naselju in izven naselja.

Glede na Pravilnik o avtobusnih postajališčih [38] sestavim spodnjo preglednico (Preglednica 18):

Preglednica 18: Lokacijski pogoji avtobusnega postajališča glede na bližnje križišče ali krožišče

| Lokacija avtobusnega postajališča | Vrsta križišča pred ali po avtobusnem postajališču | | |
|-----------------------------------|---|---|----------------------------------|
| | Nesemaforizirano | Semaforizirano | Krožišče |
| Za križiščem - boljše | zunaj naselja vsaj 20 m stran | lahko takoj | lahko takoj |
| | v naselju lahko takoj | | |
| Pred križiščem - slabše | vsaj 20 m od začetka razvrstilnih pasov | vsaj 20 m od začetka razvrstilnih pasov oziroma glede na potrebe križišča | vsaj 10 m pred prehodom za pešce |
| | če je neprednostna cesta, vsaj 20 m od stop črte | | |
| | če je drugače, mora biti prehod za pešce dovolj pregleden | | |

Najbolj sporna je lokacija avtobusnega postajališča direktno pred križiščem s prehodom za pešce, zato moramo v takšnem primeru nujno opozoriti občino o prometno-varnostni pomanjkljivosti na šolskem avtobusnem postajališču. Ker se takšne napake odpravljajo dalj časa, je potrebno v sodelovanju s pristojnimi organi najti ustrezno začasno rešitev.

6.4.7.2 Ali je izveden ustrezen vrstni red in zamik nasprotnega avtobusnega postajališča gledano v smeri vožnje?

Po Pravilniku o avtobusnih postajališčih [38] morata biti v smeri vožnje avtobusno postajališče:

- najprej na levi strani vozišča, nato šele na desni, medsebojni razmik vsaj 20 m,
- najprej na desni strani vozišča, nato šele na levi, medsebojni zamik vsaj 50 m.

Pravilen zamik in vrstni red zagotovi ustrezno preglednost in možnost prečkanja na bližnjem prehodu za pešce. V primeru odstopanj o neskladnosti obvestimo občino. Če sta postajališči zelo skupaj in je

zaradi tega vprašljiva varnost pešcev na bližnjem prehodu za pešce, tako mesto prečkanja označimo kot izjemno nevarno in poskušamo najti alternativo.

6.4.7.3 Ali je dovolj prostora za čakanje na območju postajališča?

Glede na definirane minimalne dimenzije avtobusnega čakališča po Pravilniku o avtobusnih postajališčih [38] sestavim spodnjo preglednico (Preglednica 19) s kriteriji sprejemljivosti:

Preglednica 19: Kriterij sprejemljivosti dimenzij avtobusnega čakališča

| Kriterij | Ločeno čakališče | | Čakališče del pločnika |
|------------------|------------------|---------|------------------------|
| | Širina | Dolžina | Širina |
| Premajhno | < 1,5 m | < 7,0 m | < 2,5 m |
| Dobro | 1,5–2,0 m | 7–9 m | 2,5–3,5 m |
| Odlično | > 2,0 m | > 9 m | > 3,5 m |



Slika 37: Avtobusno čakališče del pločnika za pešce (Projects.arlingtonva.us., 2016)

V kolikor je čakališče (Slika 37) premajhno, lahko prerivanje otrok vodi do prometne nesreče bodisi z avtobusom bodisi z mimoidočimi pešci ali s kolesarji. Mesta avtobusnih postajališč kot del šolske poti, ki ne ustrezajo zgoraj navedenim kriterijem, v NŠP označimo, otroke pa poučimo o pravilnem obnašanju. Optimalno je, da njihovo obnašanje pri vstopanju v avtobus in izstopanju iz avtobusa nekaj časa opazujemo ter jih pri tem usmerjamo.

6.4.7.4 Ali so prisotne kolesarske steze ob avtobusnem postajališču pravilno vodene?

Glede na Navodila za projektiranje kolesarskih površin [37], morajo biti prisotne kolesarske steze od prostora za čakanje avtobusnega postajališča odmaknjene (Slika 38). Nikakor ne smejo potekati tako, da pri sestopanju iz avtobusa prečkamo kolesarsko stezo.

V območju avtobusnega postajališča mora biti kolesarska steza obarvana rdeče (Slika 39), da se poveča zaznavnost kolesarske površine in s tem zmanjša možnost konflikta med pešci in kolesarji.



Slika 38: Avtobusno čakališče ločeno od kolesarskega in peš prometa (The Urbanist, 2016)



Slika 39: Vodenje kolesarjev v območju avtobusnega postajališča (Navodila za projektiranje kolesarskih, 2012: str. 52)

6.4.7.5 Ali je v bližini avtobusnega postajališča prisotno varno, zavarovano mesto za prečkanje ceste?

Pregledamo oddaljenost, dostopnost in varnost najbližjega prehoda za pešce. Najbližji prehod za pešce bi moral biti dobro opremljen in brez prometno varnostnih pomanjkljivosti, saj ga bo uporabljalo veliko otrok. Velik poudarek naj bo na preglednosti v primeru prisotnosti avtobusa na postajališču.

6.4.7.6 Ali je prisotna cestna razsvetljava?

Po Pravilniku o projektiranju cest mora biti cestna razsvetljava nameščena na mestih avtobusnih postajališč. Pomanjkljiva osvetljava zmanjšuje vidnost otrok, ki se po izstopu iz avtobusa večinoma gibljejo zelo hitro.

6.4.8 Prečkanje tirov železniške proge

6.4.8.1 Ali šolska pot poteka čez železniško progo?

Če šolska pot poteka čez železniško progo, moramo takšno mesto v NŠP označiti kot izjemno nevarno, šolarjem in staršem pa podati navodila, kako ravnati pri prečkanju. V navodilih jih opozorimo na morebitno zaznane pomanjkljivosti iz ostalih dveh točk na temo prečkanj železniških tirov.

6.4.8.2 Ali so pešci oziroma kolesarji, ki so vodeni čez železniško progo zavarovani tako, da je pred preходом nameščena ograja, ki jih pri prečkanju usmerja?

S to kontrolno točko preverimo ali so železniški tiri zavarovani z ograjo levo in desno od prehoda. Ograja preprečuje prečkanje tirov na napačnem mestu in je sestavni del zapornice ter semaforja (Slika 40).

Če se ograja levo in desno od prečkanja prehitro konča, to lahko vodi k nepravilnemu prečkanju.



Slika 40: Ograja levo in desno od mesta prečkanja železniških tirov (Ogden, 2007: str. 200)

6.4.8.3 Ali je prehod čez progo urejen z zapornicami in s signalnimi napravami?

Prehodi čez železniško progo na šolski poti morajo biti zavarovani z zapornicami in s signalnimi napravami. Vodenje otrok čez nezavarovane tiri je izredno nevarno, ker sami še ne znajo dobro oceniti hitrosti in časa približevanja vlaka.



Slika 41: Železniške zapornice z utripalci (Rajšek, 2013)

6.4.8.4 Ali je površina, preko katere prečkamo progo v dobrem stanju in ni nevarnosti zdrsa ali padca?

Preveriti moramo stanje površine s katero je izvedeno prečkanje železniških tirov. Pozorni moramo biti na možnost zdrsa zaradi obrabe, napačne izbire materialov ali razlivov olja. Na morebitne neskladnosti se opozori občino in pristojno železniško enoto.

6.4.8.5 Ali se lahko po spustu zapornic zapusti nevarno območje?

Če je prečkanje čez železniške tire urejeno na tak način, da nevarnega območja ne moremo zapustiti po spustu zapornic, je to huda pomanjkljivost, ki jo je potrebno odpraviti. Prečkanja takšnih tirov se otrokom odsvetuje.

6.4.9 Okolica šole

6.4.9.1 Ali lahko starši otroke pripeljejo na za to namenjeno parkirišče?

Preverimo ali ima šola namensko parkirišče, ki ga starši lahko uporabijo, da pripeljejo otroke v šolo in iz šole. Načeloma je prisotnost takšnega parkirišča dobra in priporočena, razen v primerih, ki so navedeni v ostalih kontrolnih točkah.

6.4.9.2 Ali lahko prihaja pri dovozu otrok pred šolo do zmede in prevelike zasedenosti zaradi neurejenega ali premajhnega parkirišča?

Namensko parkirišče za dovoz otrok je dobro, če je tudi dovolj veliko. Majhno parkirišče lahko povzroči zmedo in kaotične razmere pri dostavi otrok.

S pregledom velikosti parkirišča, testno vožnjo in parkiranjem lahko preverimo pogoje na parkirišču. Utesnjeno parkirišče in oteženo manevriranje je lahko vzrok za nesrečo otrok, ki se gibljejo po parkirišču.

6.4.9.3 Ali je možno pripeljati otroke neposredno pred vhod šole, kjer se zadržujejo otroci ali večja skupina otrok?

Posebno pozornost namenimo možnosti dovoza otrok z avtom zelo blizu vhoda šole. Če je temu tako, gre za veliko pomanjkljivost, ker se v tem območju običajno nahaja veliko otrok. Šola bi morala takšen primanjkljaj čim prej urediti.

6.4.9.4 Ali starši pripeljejo otroke tako, da po izstopu iz avtomobila prečkajo cesto, preden pridejo v šolo?

Takšno ravnanje v jutranji konici lahko hitro povzroči nesrečo. Če je delež staršev, ki na opisan način pripeljejo otroke v šolo, velik, je to potrebno obravnavati na zboru staršev. Dovažanje otrok na takšen način je manj problematično v primeru semaforiziranih prehodov za pešce, ker je prečkanje otrok urejeno s semaforjem, ki ostalim vozilom prepoveduje vožnjo.

6.4.9.5 Ali je v okolici šol vzpostavljeno območje omejene hitrosti 30 km/h?

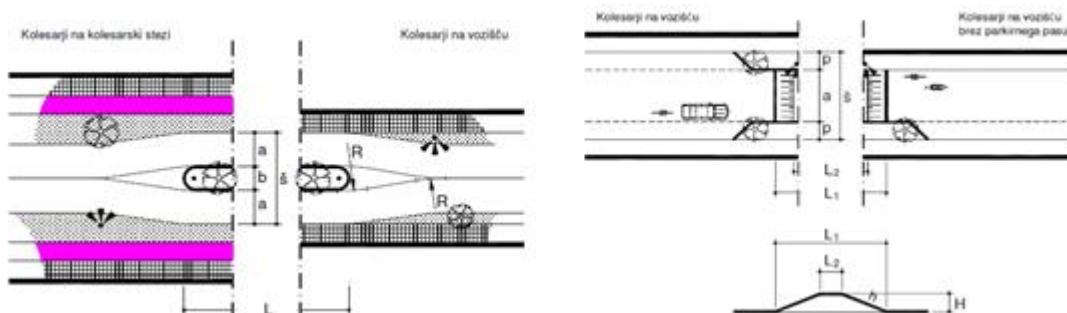
Območje omejene hitrosti je po TSC 03.800 : 2009 [34] dopustno le do določene vrednosti konične urne obremenitve (v nadaljevanju EO/h), ki v tem primeru ne sme presežati 400 EO/h. Hkrati je uvedba takega območja odvisna tudi od strukture vozil. Če so vrednosti presežene, mora izdelovalec, ki predlaga naprave in ukrepe za umirjanje prometa, pridobiti prometno študijo, na podlagi katere se nato opredeli vpliv uvedbe takega območja kljub preseženim vrednostim.

V okolici šol uvedba območja omejene hitrosti glede strukture vozil ne bi smela biti problematična, saj velikega deleža tovornih in avtobusnih vozil ne bi smelo biti. V kolikor so, bi morali najprej odpraviti

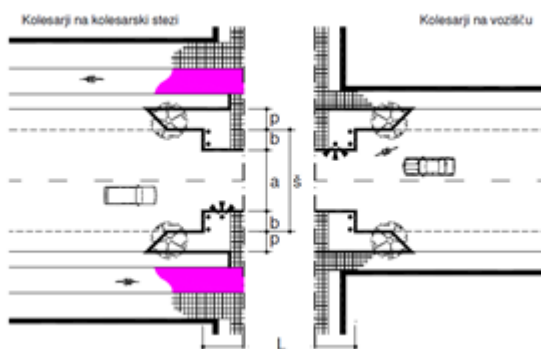
vzroke za pojav velikega deleža tovornega in avtobusnega prometa v okolici šol. Enako velja za preseženo vrednost EOV/h ; v kolikor je presežena, bi morali s prerazporeditvijo prometa na ostale odseke to vrednost zmanjšati.

Lahko zaključimo, da je uvedba območja hitrosti 30 km/h v okolici šol pravzaprav nujna, čeprav je lahko povezana z večjimi predhodnimi ukrepi, s katerimi zagotovimo ustrezno strukturo in gostoto prometa.

Poleg uvedbe območja omejene hitrosti 30 km/h z vertikalno signalizacijo je potrebno to omejitev zagotoviti tudi z ukrepi za umirjanje prometa (Slika 42, Slika 43). Po TSC 03.800 : 2009 [34] so za to primerne grbine in ploščadi, zožitve vozišč s strani ter različne izvedbe z ločilnim sredinskim otokom.



Slika 42: Sredinski otok (levo) in grbina (desno) (TSC 03.800 - Ukrepi za umirjanje prometa, 2009: str. 14, 28)



Slika 43: Zožitev vozišča z obeh strani (TSC 03.800 – Ukrepi za umirjanje prometa, 2009: str. 17)

S to kontrolno točko moramo preveriti:

- ali je vzpostavljeno območje omejene hitrosti 30 km/h v okolici šole z ustrezno vertikalno signalizacijo,
- ali so izvedeni ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo omejeno hitrost.

6.4.9.6 Ali motorna vozila v okolici šol upoštevajo predpisane omejitve?

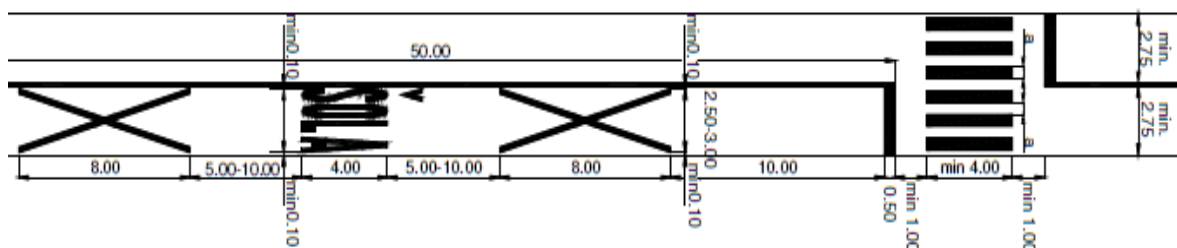
V okolici šole opazujemo promet in vozila ter tako kot v poglavju 6.4.1.8 ocenimo hitrost vozil. Opazovanje hitrosti vozil je v okolici šole izredno pomembno, saj je tukaj največja koncentracija otrok.

6.4.9.7 Ali so v bližini dovažanja otrok prisotni kolesarji oziroma za njih namenjene površine?

Prisotnost takšnih površin blizu odlagališč otrok povzroča konflikte med njimi. V odvisnosti od števila kolesarjev in možnosti konfliktov je priporočljivo omejiti konfliktne cone s prepovedjo parkiranja.

6.4.9.8 Ali je pred preходом za pešce v bližnji okolici šole prisotna dodatna talna oznaka za okolico šole in prepoved parkiranja?

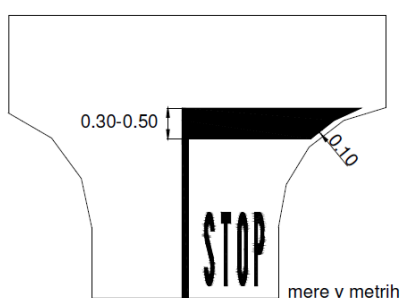
Takšne talne oznake zelo jasno opozarjajo voznike motornih vozil na prisotnost prehoda za pešce, ki ga uporabljajo otroci v neposredni bližini šol. Če talne oznake ni, prosite občino, da izvede nanos in označitev (Slika 44).



Slika 44: Dodatna označba šolskih prehodov z napisom "ŠOLA" in simboli za prepovedano parkiranje (TSC 02.401 : 2010 - Označbe na vozišču, oblika in mere, 2010: str. 16)

6.4.9.9 Ali je pred preходом za pešce v bližnji okolici šole postavljena talna oznaka »STOP« s široko prečno črto?

Po Pravilniku o projektiranju cest [31] se takšen način uporablja na prehodih v bližnji okolici šol. S tem voznika bolj opozorimo na potrebno pozornost in mu odvzamemo prednost pred pešci (Slika 45). Oznaka ni nujna, vendar izboljša zaznavnost prehoda za pešce. Uporablja se lahko kot nadomestilo za napis »ŠOLA« z znaki za prepovedano parkiranje na prehodih, kjer takšni napisi zaradi prostorske stiske niso izvedljivi.



Slika 45: Napis "STOP" in široka prečna črta (TSC 02.401 : 2010 - Označbe na vozišču, oblika in mere, 2010: str. 11)

6.4.9.10 Ali so talne oznake na cesti v okolici šole v dobrem stanju?

Preverimo ali so talne oznake na cesti še dobro vidne in ali jih voznik kot take lahko pravočasno opazi. To je predvsem pomembno v mraku in temi, ko obrabljenih označb voznik preprosto ne zazna več.

6.4.9.11 Ali so prometni znaki v okolici šole v dobrem stanju, dobro vidni in ne zmanjšujejo preglednosti ali vizualnih stikov z otroki?

Preveriti moramo:

- ali so znaki v dobrem stanju in so zaradi tega čitljivi ter opazni,
- ali so postavljeni na takem mestu, da se jih hitro zazna,
- ali so morda postavljeni tako, da bi lahko zmanjševali preglednost med vožnjo vozila ali pa zaradi njih ne bi pravočasno opazili otroka.

7 PRAKTIČNA UPORABA KONTROLNIH SEZNAMOV NA PRIMERU IZBRANE OSNOVNE ŠOLE

7.1 Namen, predpostavke in omejitve

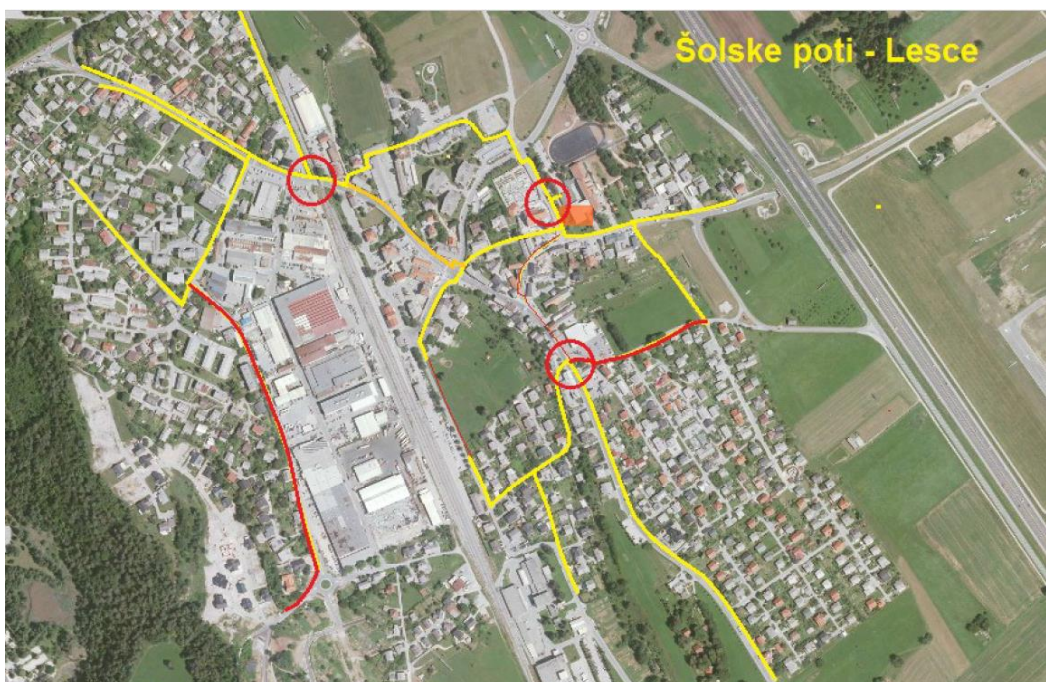
Ker je izdelava načrta šolskih poti obsežen postopek, ki vključuje veliko vpletenih in gre za daljši proces izdelave, sem se v praktičnem delu osredotočil na presojo varnosti šolskih poti na osnovi kontrolnih seznamov, kot le enega izmed korakov pri pripravi načrtov šolskih poti. S praktičnim preizkusom zasnovanih kontrolnih seznamov sem preveril, ali je z njimi možno dobro zaznati problematična mesta in situacije, ki se pojavljajo na šolskih poteh.

Za praktično uporabo kontrolnih seznamov sem izbral Osnovno šolo F. S. Finžgarja Lesce (v nadaljevanju OŠ Lesce). Ker je prispevno območje osnovne šole veliko, pri delu izhajam iz predpostavke, da učenci uporabljajo priporočene oziroma označene poti v obstoječem načrtu izbrane osnovne šole. Izvedba celostne ankete o načinih potovanja in poteh prihodov otrok v šolo ter iz šole bi presejala okvir zastavljene diplomske naloge. Izveden je bil štirikraten dnevni in nočni terenski pregled. Pregled šolskih poti v različnih sezonskih časih zaradi časovnega okvira izdelave diplomske naloge ni možen.

Osnovni namen diplomske naloge je presoja varnosti šolskih poti na osnovi kontrolnih seznamov. Zato sem se v praktičnem delu osredotočil na uporabo, preverjanje in analizo rezultatov terenskega ogleda izbrane osnovne šole.

7.2 Kartografski načrt šolskih poti osnovne šole Lesce

OŠ Lesce se nahaja na Begunjski cesti 7 v Lescah in spada pod občino Radovljica. Šola ima izdelan kartografski načrt šolskih poti [39] (Slika 46). Na spletni strani šole je dostopnih tudi nekaj nasvetov za varno pot v šolo, ostali elementi NŠP niso dostopni.



Slika 46: Načrt šolskih poti OŠ Lesce (Načrt varnih šolskih poti šole Lesce, 2016: str. 1)

Načrt šolskih poti OŠ Lesce prikazuje šolske poti in jih z uporabljenimi barvami kategorizira v tri skupine. Legenda na načrtu ni vključena, vendar lahko sklepamo, da:

- rumena barva predstavlja najbolj varne šolske poti,
- oranžna barva predstavlja šolske poti, kjer je potrebna večja previdnost in so prometno-varnostno bolj zahtevne,
- rdeča barva predstavlja šolske poti, ki so za otroke izredno nevarne, krogi rdeče barve pa mesta, kjer je potrebna posebna previdnost.

7.3 Izvedba terenskega ogleda

Kartografski načrt šolskih poti OŠ Lesce sem uporabil kot izhodiščno podlago za izvedbo presoje varnosti šolskih poti. Pri terenskemu pregledu šolskih poti sem glede na zoznane cestne elemente oziroma situacije uporabil različne kontrolne sezname. Vsak cestni element oziroma situacijo na šolski poti sem na zemljevidu označil s številko in ga preveril po kontrolnih točkah ustreznega kontrolnega seznama. Obravnavani elementi so točkovni, linijski (npr. pločniki) in območni (Preglednica 20).

Preglednica 20: Številke cestnih elementov oziroma situacij glede na vrsto obravnavanega področja

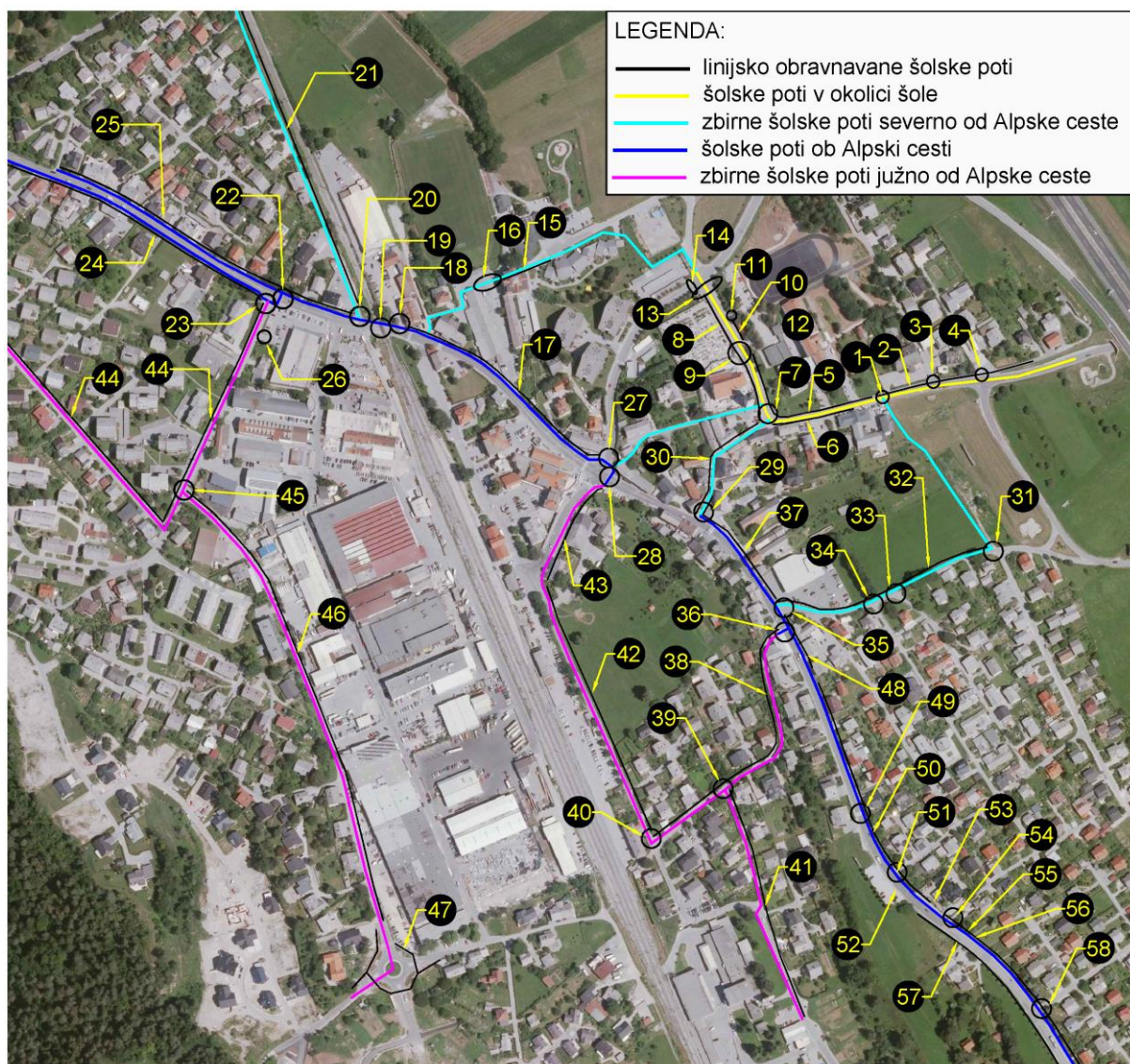
| | Številčne oznake na zemljevidu glede na vrsto obravnavanega področja |
|--------------------------------------|---|
| Točkovno obravnavana področja | 1, 3, 4, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 23, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 34, 35, 36, 39, 40, 45, 49, 51, 52, 53, 54, 58 |
| Linijsko obravnavana področja | 2, 5, 6, 8, 15, 17, 21, 24, 25, 30, 32, 37, 38, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 50, 55, 56, 57 |
| Območno obravnavana področja | 12 |

Zaradi lažje obravnave in analize podatkov sem šolske poti OŠ Lesce razdelil na štiri področja: šolske poti v okolici šole, zbirne šolske poti severno od Alpske ceste, zbirne šolske poti ob Alpski cesti in zbirne šolske poti južno od Alpske ceste (Preglednica 21).

Preglednica 21: Število uporabljenih kontrolnih seznamov po področjih glede na vrsto šolske poti

| Uporabljen kontrolni seznam | Zbirne šolske poti ob Alpski cesti | Šolske poti v okolici šole | Zbirne šolske poti južno od Alpske ceste | Zbirne šolske poti severno od Alpske ceste |
|---|------------------------------------|----------------------------|--|--|
| Prehod za pešce | 7 | 7 | 2 | 4 |
| Pločniki, pešpoti in pasovi za pešce | 7 | 4 | 2 | 1 |
| Semaforizirana križišča in prehodi | | | | |
| Pregled vzdolž ceste | | | 4 | 3 |
| Nezavarovana prečkanja | 1 | 1 | 3 | 4 |
| Kolesarske površine | 3 | | | |
| Avtobusna postajališča | 2 | 1 | | |
| Prečkanje tirov | 1 | | | |
| Okolica šole | | 1 | | |

Na spodnji sliki (Slika 47) so prikazane vse šolske poti OŠ Lesce, dodatno razdeljene glede na lokacijo poteka s številčnimi oznakami uporabljenih kontrolnih mest oziroma seznamov.



Slika 47: Obravnavane šolske poti z označenimi mesti uporabljenih kontrolnih seznamov (prirejeno po Geopedia, 2016)

Pomen oziroma vrsta uporabljenega kontrolnega seznama glede na številčno oznako na preglednem zemljevidu (Slika 47) je prikazan v spodnji preglednici (Preglednica 22).

Preglednica 22: Številčne oznake pregledanih točk, poti in območij ter uporabljeni kontrolni seznam

| Uporabljen kontrolni seznam | Številka oznake na zemljevidu | Skupno število |
|--------------------------------------|--|----------------|
| Prehod za pešce | 1, 4, 7, 9, 11, 13, 14, 22, 23, 26, 27, 28, 29, 31, 35, 36, 49, 51, 54, 58 | 20 |
| Pločniki, pešpoti in pasovi za pešce | 2, 5, 8, 15, 17, 24, 25, 37, 43, 44, 48, 50, 55 | 14 |
| Semaforizirana križišča in prehodi | | 0 |
| Pregled vzdolž ceste | 21, 30, 32, 38, 41, 42, 46 | 7 |
| Nezavarovana prečkanja | 3, 16, 18, 20, 33, 34, 39, 40, 45 | 9 |
| Kolesarske površine | 47, 56, 57 | 3 |
| Avtobusna postajališča | 10, 52, 53 | 3 |
| Prečkanje tirov | 19 | 1 |
| Okolica šole | 12 | 1 |
| | | 58 |

Iz zgornje preglednice (Preglednica 22) je razvidno, da se otroci na šolski poti OŠ Lesce največkrat srečujejo s prehodi za pešce, ki niso semaforizirani. V večjem delu so jim sicer na voljo ob vozišču pločniki, pešpoti ali pasovi za pešce, vendar se velikokrat pojavlja tudi hoja vzdolž ceste brez namenskih površin za pešce. Od skupno 29 obravnavanih prečkanj, je bilo 9 nezavarovanih (brez prehoda za pešce, podhoda, nadhoda ipd.). Semaforiziranih križišč ali prehodov za pešce na šolskih poteh OŠ Lesce ni.

7.4 Pregled rezultatov terenskega ogleda na celotnem območju šolskih poti

Pri terenskem ogledu je bilo skupno preverjenih 745 kontrolnih točk različnih kontrolnih seznamov. V spodnji preglednici (Preglednica 23) je prikazano število problematičnih in skupno število vseh kontrolnih točk po posameznih kontrolnih seznamih. Številke kažejo, da se veliko pomanjkljivosti na šolskih poteh OŠ Lesce pojavlja na prehodih za pešce, pločnikih, pešpotih in pasovih za pešce ter pri nezavarovani hoji vzdolž ceste brez površin za pešce. V nadaljevanju bodo skupaj s statistiko problematičnih kontrolnih točk po posameznih vrstah šolskih poti, glede na njihovo lokacijo, prikazana najbolj problematična mesta in situacije.

Preglednica 23: Število problematičnih in vseh kontrolnih točk po posameznih kontrolnih seznamih za vse obravnavane šolske poti

| Uporabljen kontrolni seznam | Število problematičnih kontrolnih točk | Skupno število vseh kontrolnih točk |
|--------------------------------------|--|-------------------------------------|
| Prehod za pešce | 71 | 400 |
| Pločniki, pešpoti in pasovi za pešce | 39 | 140 |
| Semaforizirana križišča in prehodi | 0 | 0 |
| Pregled vzdolž ceste | 24 | 81 |
| Nezavarovana prečkanja | 12 | 48 |
| Kolesarske površine | 8 | 42 |
| Avtobusna postajališča | 5 | 18 |
| Prečkanje tirov | 2 | 11 |
| Okolica šole | 1 | 5 |
| Skupaj vsi kontrolni seznam | 162 | 745 |

7.5 Šolske poti v okolici šole

7.5.1 Statistika po posameznih kontrolnih seznamih

V spodnji preglednici (Preglednica 24) je navedeno število kontrolnih točk, kjer so bile zaznane pomanjkljivosti na šolskih poteh v okolici OŠ Lesce, kot je označeno na zemljevidu (Slika 47). Največ pomanjkljivosti je bilo zaznanih na prehodih za pešce, pločnikih in pasovih za pešce.

Preglednica 24: Kontrolne točke posameznih kontrolnih seznamov, kjer so bile zaznane pomanjkljivosti v okolici šole

| KONTROLNI SEZNAMI IN KONTROLNE TOČKE | Število problematičnih kontrolnih točk |
|--|--|
| PREHOD ZA PEŠCE | 24 |
| Ali avtomobili vozijo prehitro? | 5 |
| Ali so v bližini prehoda za pešce kakšne vizualne ovire? | 4 |
| Ali prihaja pri prečkanju prehoda za pešce do križanj s kolesarji? | 4 |
| Ali so vizualni stiki dobri? | 3 |
| Ali je talna oznaka prehoda za pešce dovolj široka? | 2 |
| Ali je prehod za pešce ustrezne dolžine? | 2 |
| Ali je prehod za pešce dobro osvetljen? | 1 |
| Ali je prisotna omejitev hitrosti postavljena na zadostni oddaljenosti od prehoda za pešce? | 1 |
| Ali so na cesti prisotna tovorna vozila ali avtobusi, ki zavijajo desno in s tem sekajo prehod za pešce? | 1 |
| Ali so pred mestom prehoda za pešce izvedeni kateri ukrepi za umirjanje prometa? | 1 |
| PLOČNIKI, PEŠPOTI IN PASOVI ZA PEŠCE | 13 |
| Ali je širina pločnika zadostna? | 4 |
| Ali obstaja veliko uvozov/izvozov z zasebnih zemljišč ali ulic, ki se preko pločnika priključujejo na cesto? | 2 |
| Ali so na pločnikih ali pešpotih prisotne kakršnekoli ovire, ki zmanjšujejo uporabno širino? | 2 |
| Ali obstaja ločena kolesarska steza in pot za pešce? | 2 |
| Ali je pločnik v dobrem stanju? | 1 |
| Ali je osvetljava zadostna? | 1 |
| Ali pločniki in pešpoti potekajo kontinuirano in brez slepih ulic, usmerjanje pa je tekoče? | 1 |
| AVTOBUSNA POSTAJALIŠČA | 3 |
| Ali je avtobusno postajališče na pravi lokaciji in oddaljenosti od sosednjega križišča? | 1 |
| Ali je v bližini avtobusnega postajališča prisotno varno, zavarovano mesto za prečkanje ceste? | 1 |
| Ali je prisotna cestna razsvetljava? | 1 |
| NEZAVAROVANA PREČKANJA | 2 |
| Je mesto prečkanja dobro osvetljeno v mraku ali temi? | 1 |
| Ali so vizualni stiki na mestih nezavarovanih prečkanj dobri? | 1 |
| OKOLICA ŠOLE | 1 |
| Ali je v okolici šol vzpostavljeno območje omejene hitrosti 30 km/h? | 1 |

7.5.2 Mesta z največ zaznanimi pomanjkljivostmi

V spodnji preglednici so prikazana mesta z največ zaznanimi pomanjkljivostmi z uporabo kontrolnih seznamov v okolici šole (Preglednica 25). V nadaljevanju so navedene tudi opombe in sklepi, ki so nastali na podlagi presoje varnosti po posameznih kontrolnih točkah.

Preglednica 25: Število zaznanih pomanjkljivosti na posamezno obravnavano mesto v okolici šole

| Oznaka na zemljevidu | Število problematičnih kontrolnih točk |
|----------------------|--|
| 1 | 7 |
| 7 | 6 |
| 5 | 5 |
| 4 | 4 |
| 6 | 4 |
| 10 | 3 |
| 11 | 2 |
| 9 | 2 |
| 13 | 2 |
| 3 | 2 |
| 2 | 2 |
| 8 | 2 |
| 14 | 1 |
| 12 | 1 |

7.5.2.1 Prvi prehod za pešce iz smeri Hlebce v Lesce

Z uporabo kontrolnih seznamov so bile zaznane največje pomanjkljivosti v okolici šol na prehodu za pešce, ki je na zemljevidu označen s številko 1 (Slika 48). S kontrolnimi seznamami je bilo ugotovljeno:

- najbližja cestna razsvetljava je oddaljena 18 m in v nočnem času ne osvetljuje prehoda za pešce (Slika 49),
- v neposredni bližini je možno parkiranje (Slika 48), kar ovira preglednosti in vizualne stike otrok z vozniki vozil,
- omejitev hitrosti 40 km/h je postavljena 9 m od prehoda za pešce, kar je premalo (Slika 48),
- iz smeri Hlebce vozila pripeljejo do prehoda za pešce posebno hitro, saj je cesta ravna in ni prisotnih ukrepov za umirjanje prometa (Slika 48),
- problematična je tudi hitrost vozil, ki vozijo iz Lesc v smeri Hlebce (Slika 48); vozila pospešujejo, saj zaznavajo konec naselja,
- na prehodu za pešce prihaja pogosto do križanj s kolesarji, ki uporabljajo tudi pločnik.



Slika 48: Prehod za pešce (označen s številko 1) v dnevnem času



Slika 49: Prehod za pešce (označen s številko 1) v nočnem času

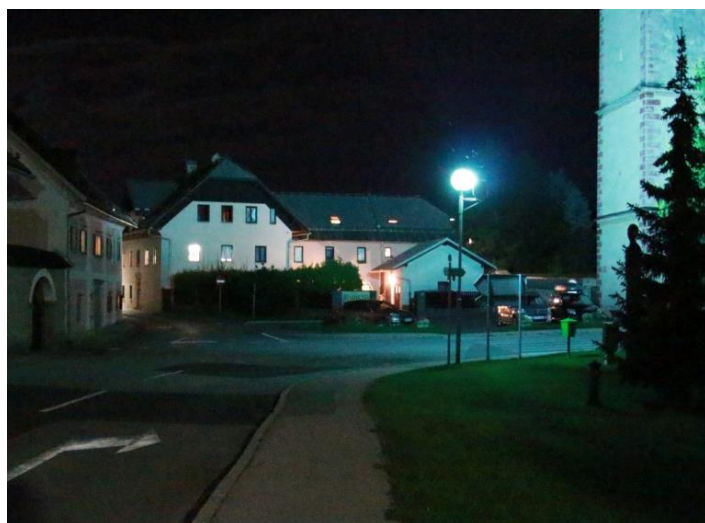
7.5.2.2 Prehod za pešce v bližini cerkve

S kontrolnimi seznamami sem zaznal naslednje pomanjkljivosti:

- preglednost oziroma vizualni stiki otrok z vozniki vozil na prehodu za pešce v smeri Hlebce (desni pas – Slika 50) znaša minimalno 35 m, kar je zadovoljivo, vendar problematično zaradi prisotnosti ovir,
- v bližini prehoda za pešce je precej vizualnih ovir; drogovi razsvetljave, drogovi in table vertikalne signalizacije, smetnjaki in drevesa (Slika 50). Ker gre za neposredno okolico šole, kjer se otroci pogosto hitro gibljejo, je takšna nasičenost ovir v okolici prehoda za pešce zelo nevarna, prepoznavnost prehoda za pešce pa je iz smeri Hlebce zaradi tega zmanjšana,
- vozila ne vozijo umirjeno; zaznano je bilo veliko pospeševanja in tudi hitre vožnje,
- prehod je dolg 9,5 m, kar ni optimalno zaradi zgoraj opisanih lastnosti in dejstva, da je prehod lociran v neposredni okolici šole,
- prehod za pešce je sicer osvetljen (Slika 51), vendar v veliki meri le z razsvetljavo bližnje cerkve, kar ni optimalna rešitev,
- prehod za pešce prečka z desnim zavijanjem tudi nekaj tovornih vozil. Poleg tega po tej cesti poteka avtobusni promet, kar lahko vodi do pojava mrtvega kota, kjer voznik tovornih vozil ne opazi otrok ali kolesarjev.



Slika 50: Prehod za pešce (označen s številko 7) v dnevnem času



Slika 51: Prehod za pešce (označen s številko 7) v nočnem času

7.5.2.3 Avtobusno postajališče, prehod za pešce pred uvozom na parkirišče šole in prehod za pešce preko Hraške ceste

S kontrolnimi seznamami so bile ugotovljene naslednje pomanjkljivosti:

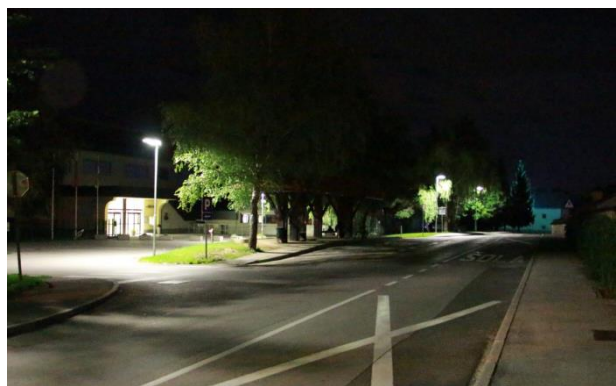
- takoj po avtobusni postaji je locirano križišče oziroma uvoz na šolsko parkirišče, preko njega pa prehod za pešce, kar je neugodno zaradi varnosti otrok pri prečkanju ob prisotnosti avtobusa in hkratnem zavijanju vozil desno na parkirišče (Slika 52),
- avtobusno postajališče ni dovolj osvetljeno v temi zaradi dreves (Slika 54),
- prehod za pešce preko uvoza parkirišča šole je minimalne širine 2 m, kar je za okolico šole premalo; izvedljiva je večja širina prehoda za pešce z minimalnim popravkom pločnikov,
- prehod za pešce preko Hraške ceste je lociran takoj pred začetkom avtobusnega postajališča, pri čemer je ovirana preglednost oziroma vizualen stik otrok pri prečkanju, saj avtobus na postajališču zakriva del prehoda za pešce (Slika 53).



Slika 52: Avtobusno postajališče (oznaka številka 10), prehod za pešce preko uvoza na parkirišče šole (oznaka številka 11) in prehod za pešce preko Hraške ceste (oznaka številka 9) (prirejeno po Google Street View, 2016.)



Slika 53: Prehod za pešce preko Hraške ceste



Slika 54: Avtobusno postajališče ni osvetljeno v nočnem času

7.5.2.4 Ostale zaznane pomanjkljivosti

Poleg navedenih najbolj kritičnih točk je bilo na ostalih delih šolskih poti v okoli šol ugotovljeno:

- v okolici šole ni vzpostavljeno območje omejene hitrosti 30 km/h (Slika 48),
- obzidje cerkve močno zmanjšuje uporabno širino pločnika za pešce na 0,8 m, kar je neuporabno in nevarno za neposredno okolico šole (Slika 53, Slika 55),
- pločnik v neposredni okolici šole je širok 1,5 m, kar je premalo za gibanje skupine otrok, ki se pogosto pojavlja v bližini šol,
- vzdolž pločnika v okolici šole ni enakomerne osvetlitve, mestoma so »mrtve točke«,
- uvozi z zasebnih zemljišč v smeri Hlebce so nepregledni, preglednost je zmanjšana predvsem zaradi žive meje in ograj,
- mestoma se pojavljajo poškodovani robniki pločnikov.



Slika 55: Obzidje cerkve zmanjšuje uporabno širino pločnika

7.6 Zbirne šolske poti severno od Alpske ceste

7.6.1 Statistika po posameznih kontrolnih seznamih

V spodnji preglednici (Preglednica 26) je navedeno število kontrolnih točk, kjer so bile zaznane pomanjkljivosti na šolskih poteh OŠ Lesce, kot je označeno na zemljevidu (Slika 47). Največ pomanjkljivosti je bilo zaznanih na prehodih za pešce in pri hoji vzdolž šolskih poti brez površin za pešce.

Preglednica 26: Kontrolne točke posameznih kontrolnih seznamov, kjer so bile zaznane pomanjkljivosti na zbirnih šolskih poteh severno od Alpske ceste

| KONTROLNI SEZNAMI IN KONTROLNE TOČKE | Število problematičnih kontrolnih točk |
|--|--|
| PREHOD ZA PEŠČE | 24 |
| Ali so v bližini prehoda za pešce kakšne vizualne ovire? | 4 |
| Ali avtomobili vozijo prehitro? | 4 |
| Ali so vizualni stiki dobri? | 4 |
| Ali je talna oznaka prehoda za pešce dovolj široka? | 3 |
| Ali je prehod za pešce ustrezne dolžine? | 2 |
| Ali so pred mestom prehoda za pešce izvedeni kateri ukrepi za umirjanje prometa? | 1 |
| Ali je prehod za pešce dobro osvetljen? | 1 |
| Ali je lokacija prehoda za pešce pravilna v primeru priključka stranske ceste na glavno cesto? | 1 |
| Ali je prehod za pešce postavljen na taki uporabni lokaciji, da ne prihaja do prečkanja na ostalih nezavarovanih mestih? | 1 |
| Ali so na cesti prisotna tovorna vozila ali avtobusi, ki zavijajo desno in s tem sekajo prehod za pešce? | 1 |
| Ali je gostota prometa taka, da mora pešec iskati vrzeli, da lahko prečka cesto? | 1 |
| Ali je prehod za pešce ustrezno označen s prometnim znakom? | 1 |
| PREGLED VZDOLŽ CESTE | 10 |
| Ali je osvetljava zadostna? | 3 |
| Ali so prisotne kakršnekoli ovire, ki zmanjšujejo uporabno širino bankine, zaradi katerih je potrebna hoja po cesti? | 2 |
| Ali avtomobili vozijo prehitro? | 2 |
| Ali obstaja veliko uvozov/izvozov z zasebnih zemljišč ali ulic? | 1 |
| Ali je možna varna hoja otrok po utrjeni in urejeni bankini? | 1 |
| Ali je prisotna vegetacija ali kakšna fizična ovira zaradi katere vozniki ne bi mogli pravočasno opaziti otrok ob cesti? | 1 |
| NEZAVAROVANA PREČKANJA | 7 |
| Je mesto prečkanja dobro osvetljeno v mraku ali temi? | 2 |
| Ali so vizualni stiki na mestih nezavarovanih prečkanj dobri? | 2 |
| Ali lahko kje prihaja do prečkanj ceste med parkiranimi avtomobili? | 1 |
| Ali se pri zavijanju pojavljajo težave z mrtvim kotom? | 1 |
| Ali avtomobili vozijo prehitro? | 1 |
| PLOČNIKI, PEŠPOTI IN PASOVI ZA PEŠČE | 4 |
| Ali so na pločnikih ali pešpotih prisotne kakršnekoli ovire, ki zmanjšujejo uporabno širino? | 1 |
| Ali je širina pločnika zadostna? | 1 |
| Ali je na mestu nenadne prekinitve pločnika možno varno prečkanje ceste? | 1 |
| Ali je osvetljava zadostna? | 1 |

7.6.2 Mesta z največ zaznanimi pomanjkljivostmi

V spodnji preglednici so prikazana mesta z največ zaznanimi pomanjkljivostmi z uporabo kontrolnih seznamov (Preglednica 27). V nadaljevanju so posamezna mesta z največ pomanjkljivostmi dodatno prikazana in komentirana.

Preglednica 27: Število zaznanih pomanjkljivosti na posamezno obravnavano mesto na zbirnih šolskih poteh severno od Alpske ceste

| Oznaka na zemljevidu | Število problematičnih kontrolnih točk |
|----------------------|--|
| 31 | 7 |
| 21 | 5 |
| 27 | 5 |
| 15 | 4 |
| 35 | 4 |
| 29 | 4 |
| 28 | 4 |
| 30 | 3 |
| 20 | 3 |
| 34 | 2 |
| 16 | 2 |
| 32 | 2 |

7.6.2.1 Prehod za pešce preko Letališče ulice in hoja po nezavarovani ulici

Z uporabo kontrolnih seznamov so bile ugotovljene naslednje pomanjkljivosti:

- cestna razsvetljava je 10 m od prehoda za pešce in ga ne osvetljuje, ter v nočnem času ni razpoznaven (Slika 57),
- vizualni stiki z vozili so močno ovirani; preglednost pri prečkanju prehoda za pešce z leve strani vozišča (Slika 56) je zaradi prisotnosti žive meje zgolj 20 m,
- preglednost je problematična tudi pri prečkanju z desne strani vozišča (Slika 56), saj lahko nepokošena trava zaradi ograje zakrije otroka,
- prehod za pešce ni označen; to sicer ni sporno, saj se nahaja v križišču, ki je označen z neprednostnim znakom, vendar bi bila označitev zaradi lokacijskih pogojev prehoda zelo dobrodošla,
- vozila vozijo zelo hitro, na kar je pri pregledu opozoril tudi mimoidoči lokalni prebivalec; hitrost naj bi se povečala po razširitvi Letališče ulice,
- talna oznaka prehoda za pešce je široka zgolj 2 m (minimalno), čeprav sama lokacija ne omejuje širine talne oznake, kar še dodatno zmanjšuje zaznavnost prehoda za pešce.



Slika 56: Prehod za pešce (oznaka številka 31) v dnevnem času



Slika 57: Prehod za pešce (oznaka številka 31) v nočnem času slikano iz obeh strani približevanja

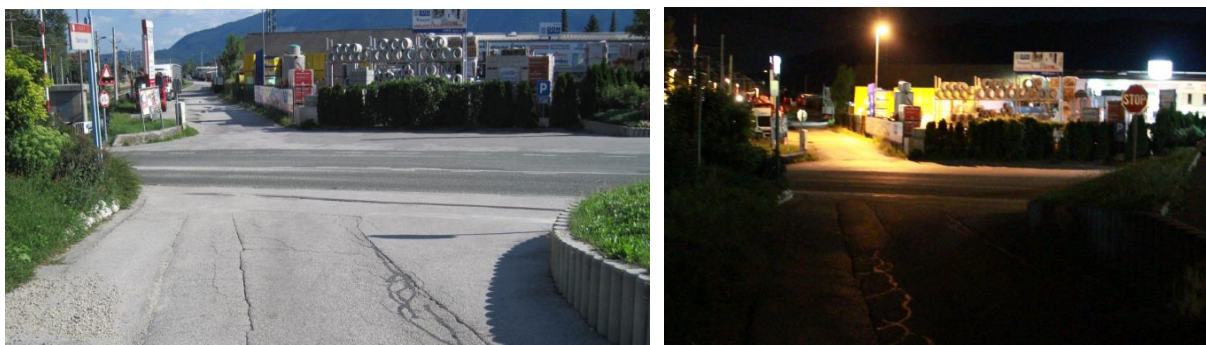
Prehod za pešce prečka Letališko ulico, vzdolž katere tudi poteka šolska pot (oznaka številka 32):

- ulica je večji del brez cestne razsvetljave. Razsvetljava je le na križišču Letališke z Ulico Kokrškega odreda,
- pot ima sicer v smeri Alpske ceste na desni strani urejeno bankino v širini 0,75 m, kar je glede na hitrosti vozil premalo, hkrati je hoja v smeri Alpske ceste zaradi napačne strani nevarna,
- na ulici se pojavlja veliko hitrih vozil, kar je ob upoštevanju ostalih značilnosti te poti zelo nevarno za otroke.

7.6.2.2 Cesta na Lipce in mesto križanja z Alpsko cesto

Pri pregledu nezavarovanega prečkanja (oznaka številka 20), na križišču Ceste na Lipce in Alpske ceste, so bile z kontrolnim seznamom ugotovljene naslednje pomanjkljivosti:

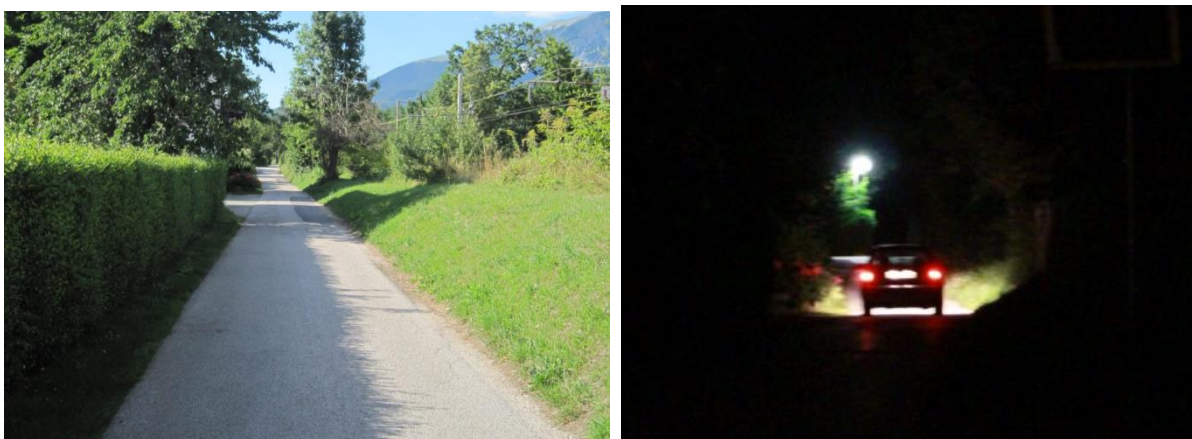
- mesto prečkanja ni osvetljeno (Slika 58 desno),
- mesto prečkanja je zelo nevarno za pešce na pločniku, ki hodijo vzdolž Alpske ceste, kot tudi za pešce, ki se mestu približujejo po Cesti na Lipce. Na obeh straneh Ceste na Lipce so ovire, ki zmanjšujejo preglednost in hkrati silijo pešca, ki prihaja v smeri Alpske ceste, da hodi po vozišču (Slika 60),
- pot kolesarjev se križa z nepreglednim mestom; kolesarji pogosto vozijo po pločniku vzdolž Alpske ceste, ker ni na voljo ustreznih kolesarskih površin.



Slika 58: Nezavarovano prečkanje v križišču Ceste na Lipce z Alpsko cesto (oznaka številka 20) v dnevnem (levo) in nočnem času (desno)

Cesta na Lipce, je s stališča hoje otrok izredno neugodna:

- obstaja veliko uvozov z zasebnih zemljišč, ki so zelo nepregledni zaradi prisotnosti žive meje,
- ulica je ozka, hoja po bankini ni možna (Slika 59 levo), zato pešci hodijo po cesti (Slika 60),
- razmere so utesnjene; ob prisotnosti vozila se je težko umakniti na varno (Slika 59 levo in desno),
- večji del ulice je brez cestne razsvetljave (Slika 59 desno).



Slika 59: Cesta na Lipce (oznaka številka 21) v dnevnem (levo) in nočnem času (desno)



Slika 60: Hoja po Cesti na Lipce zaradi odsotnosti površin za pešce

7.6.2.3 Prehoda za pešce v križišču Dežmanove in Alpske ceste

Pri terenskem ogledu prehoda za pešce preko Dežmanove ulice (Slika 61 desno in Slika 62) je bilo ugotovljeno:

- vizualni stiki z vozili so ovirani zaradi bližine stavbe; preglednost znaša 30 m, morala bi biti vsaj 50 m,
- vozila pripeljejo v križišče po cesti, ki se spušča, zelo hitro, kar v kombinaciji s prvo alinejo, najbolj zmanjšuje varnost prečkanja na obravnavanem prehodu,
- prehod za pešce prečkajo tudi avtobusi, ki zavijajo z Alpske ceste,
- talna oznaka je široka 3 m, lahko bi bila širša.

Prehod za pešce preko Alpske ceste (Slika 61 levo) ima naslednje značilnosti:

- gre za problematično prečkanje, ker prehod poteka preko glavne ceste,
- gostota prometa je lahko ob konicah tako visoka, da mora otrok iskati vrzeli v prometu,
- prehod za pešce poteka čez cesto, kjer so prisotni trije razdelilni pasovi in je dolg 11,5 m; posledično je čas zadrževanja otrok pri prečkanju na prehodu daljši, kar je zelo neugodno.



Slika 61: Prehod za pešce preko Alpske ceste (levo, oznaka številka 28) in prehod za pešce preko Dežmanove ulice (desno, oznaka številka 27)



Slika 62: Preglednost 1 m od vozišča v smeri Dežmanove ulice ob prehodu za pešce z oznako številka 27

7.6.2.4 Prehod za pešce v križišču Letališke ulice in Alpske ceste

Po kontrolnih točkah kontrolnega seznama prehoda za pešce ugotavljam:

- zavijanje vozil desno z Alpske ceste na Letališko ulico se odvija precej hitro in nevarno, saj se vozila poskušajo čim hitreje umakniti z glavne Alpske ceste (Slika 63),
- največja pomanjkljivost se kaže v preglednosti pri prečkanju prehoda za pešce; na eni strani je prisotna ograja in živa meja, zaradi česar je preglednost v višini otrok komaj 10–15 m (Slika 64),
- prehod za pešce je dolg 11,5 m, kar je za varnost otrok na prehodu za pešce že neugodno.



Slika 63: Prehod za pešce (oznaka številka 35)



Slika 64: Preglednost 1 m od vozišča v višini otroka ob desnem robu prehoda za pešce

7.6.2.5 Ostale zaznane pomanjkljivosti

- ozka ulica (oznaka številka 30), ki povezuje Alpsko cesto s križiščem Hraške in Begunjske ceste (Slika 65):
 - razmere so zelo utesnjene. Pešci nimajo višinsko ločenih površin, ampak so vodeni ob eni strani ulice po pasu za pešce,
 - omejitev ni znižana, ampak ostaja 50 km/h, kar je v kombinaciji z uporabo pasu za pešce nevarno,
 - celotna ulica ni osvetljena s cestno razsvetljavo, nameščena je le ena svetilka,
- prehod za pešce (oznaka številka 29) v križišču Alpske in Begunjske ceste (Slika 66):
 - v bližini prehoda za pešce je parkirišče, avtomobili parkirajo zelo blizu ali pa deloma tudi že na pločniku pred prehodom za pešce (Slika 66), zaradi česar je zmanjšana vidljivost pešca pri prečkanju za vozila, ki z Alpske ceste zavijajo v ulico,
 - pločnik ob Alpski cesti vodi pešca naprej v ulico po desni strani ceste, kjer se pločnik postopoma konča. S tem prisili pešca v nevarno prečkanje izven območja prehoda za pešce ali pa celo v hojo po cesti (Slika 67).



Slika 65: Utesnjene razmere v ulici



Slika 66: Bližina parkirišča pred prehodom za pešce



Slika 67: Vodenje pešcev po pločniku pripelje pešca do nepravilnega prečkanja v ulici (Google Street View, 2016)

7.7 Zbirne šolske poti ob Alpski cesti

7.7.1 Statistika po posameznih kontrolnih seznamih

V spodnji preglednici (Preglednica 28) je navedeno število kontrolnih točk, kjer so bile zaznane pomanjkljivosti na šolskih poteh OŠ Lesce ob Alpski cesti, kot je označeno na zemljevidu (Slika 47). Največ pomanjkljivosti je bilo zaznanih na pločnikih, pasovih za pešce in prehodih za pešce.

Preglednica 28: Kontrolne točke posameznih kontrolnih seznamov, kjer so bile zaznane pomanjkljivosti na šolskih poteh ob Alpski cesti

| KONTROLNI SEZNAMI IN KONTROLNE TOČKE | Število problematičnih kontrolnih točk |
|--|--|
| PLOČNIKI, PEŠPOTI IN PASOVI ZA PEŠČE | 20 |
| Ali obstaja veliko uvozov/izvozov z zasebnih zemljišč ali ulic, ki se preko pločnika priključujejo na cesto? | 6 |
| Ali obstaja ločena kolesarska steza in pot za pešce? | 5 |
| Ali pločniki in pešpoti potekajo kontinuirano in brez slepih ulic, usmerjanje pa je tekoče? | 2 |
| Ali so na pločnikih ali pešpotih prisotne kakršnekoli ovire, ki zmanjšujejo uporabno širino? | 2 |
| Ali je na mestu nenadne prekinitve pločnika možno varno prečkanje ceste? | 2 |
| Ali je mesto uvoza z zasebnih zemljišč, parkirišč ali drugih dostopnih površin dobro vidno ločeno od ceste? | 1 |
| Ali je osvetljava zadostna? | 1 |
| Ali se kje pojavljajo pasovi za pešce? | 1 |
| PREHODI ZA PEŠČE | 20 |
| Ali prihaja pri prečkanju prehoda za pešce do križanj s kolesarji? | 3 |
| Ali so v bližini prehoda za pešce kakšne vizualne ovire? | 3 |
| Ali je prehod za pešce ustrezno označen s prometnim znakom? | 3 |
| Ali avtomobili vozijo prehitro? | 2 |
| Ali so vizualni stiki dobri? | 2 |
| Ali je prehod za pešce dobro osvetljen? | 2 |
| Ali je čakalna površina prehoda za pešce dovolj velika? | 1 |
| Ali je lokacija prehoda za pešce pravilna v primeru priključka stranske ceste na glavno cesto? | 1 |
| Ali je prehod za pešce lociran ob priključku z velikimi priključnimi radiji? | 1 |
| Ali so na cesti prisotna tovorna vozila ali avtobusi, ki zavijajo desno in s tem sekajo prehod za pešce? | 1 |
| Ali je gostota prometa taka, da mora pešec iskati vrzeli, da lahko prečka cesto? | 1 |
| KOLESARSKÉ POVRŠINE | 4 |
| Ali obstaja veliko uvozov/izvozov z zasebnih zemljišč ali ulic, ki se preko kolesarske steze priključujejo na cesto? | 1 |
| Ali je vidljivost v križiščih in na mestih prečkanj kolesarske površine s cestami ustrezna? | 1 |
| Ali je mesto zaključka kolesarskih površin ustrezno urejeno? | 1 |
| Ali je uporabljena pravilna izbira kolesarske površine? | 1 |
| PREČKANJE TIROV | 2 |
| Ali šolska pot poteka čez železniško progo? | 1 |
| Ali so pešci oziroma kolesarji, ki so vodeni čez železniško progo zavarovani tako, da je pred prehodom nameščena ograja, ki jih pri prečkanju usmerja? | 1 |
| AVTOBUSNA POSTAJALIŠČA | 2 |
| Ali so prisotne kolesarske steze ob avtobusnem postajališču pravilno vodene? | 1 |
| Ali je dovolj prostora za čakanje na območju postajališča? | 1 |
| NEZAVAROVANA PREČKANJA | 2 |
| Ali so vizualni stiki na mestih nezavarovanih prečkanj dobri? | 1 |
| Ali je mesto uvoza z zasebnih zemljišč, parkirišč ali drugih dostopnih površin dobro vidno ločeno od ceste? | 1 |

7.7.2 Mesta za največ zaznanimi pomanjkljivostmi

V spodnji preglednici so prikazana mesta z največ zaznanimi pomanjkljivostmi z uporabo kontrolnih seznamov (Preglednica 29). V nadaljevanju so najbolj kritična mesta dodatno opremljena s slikovnim gradivom in ugotovitvami s terenskega ogleda.

Preglednica 29: Število zaznanih pomanjkljivosti na posamezno obravnavano mesto na šolski poti ob Alpski cesti

| Oznaka na zemljevidu | Število problematičnih kontrolnih točk |
|----------------------|--|
| 23 | 7 |
| 17 | 6 |
| 22 | 5 |
| 56 | 4 |
| 48 | 3 |
| 54 | 3 |
| 24 | 3 |
| 37 | 3 |
| 50 | 2 |
| 25 | 2 |
| 36 | 2 |
| 18 | 2 |
| 49 | 2 |
| 19 | 2 |
| 53 | 1 |
| 55 | 1 |
| 52 | 1 |
| 51 | 1 |

7.7.2.1 Prehod za pešce preko Finžgarjeve ulice

Pri terenskem ogledu prehoda za pešce z oznako številka 23 so bile zaznane naslednje pomanjkljivosti:

- prehod za pešce v priključku stranske ceste na glavno bi moral biti lociran vsaj 5 m za stop črto in ne pred stop črto, kot je sicer običajno in je izvedeno tudi v tem primeru. Na obravnavanem prehodu za pešce je pravilna izvedba možna, saj je na obeh straneh pločnik,
- zaradi reklamnih napisov je preglednost vozil, ki se približujejo prehodu za pešce in nameravajo zaviti desno, ovirana in znaša do 30 m (Slika 68), kar je za hitrosti vozil na Alpski cesti premalo,
- vozila z Alpske ceste sicer ne bi smela zavijati desno na Finžgarjevo ulico (Slika 69 levo), vendar se to pogosto dogaja (Slika 69 desno),
- vozila, ki zavijajo desno, to izvajajo hitro saj se umikajo z glavne ceste,
- prehod za pešce nima lastne cestne razsvetljave, celotna osvetljenost prehoda je posledica osvetlitve bližnje trgovine in parkirišča, smer svetlobe ne ustvarja ustreznega kontrasta za zaznavo pešcev,
- zaradi bližnje trgovine je prisotnih tudi veliko dostavnih tovornih vozil, ki zavijajo desno čez prehod za pešce.



Slika 68: Ovirana preglednost prehoda za pešce (oznaka številka 23) zaradi reklamnih napisov podnevi (levo) in vidljivost prehoda za pešce ponoči (desno)



Slika 69: Prepovedano zavijanje desno za vsa vozila razen dostavnih (levo) in dejansko stanje (desno)

7.7.2.2 Pločnik in pas za pešce ob Alpski cesti, med Cesto na Lipce in Dežmanovo ulico

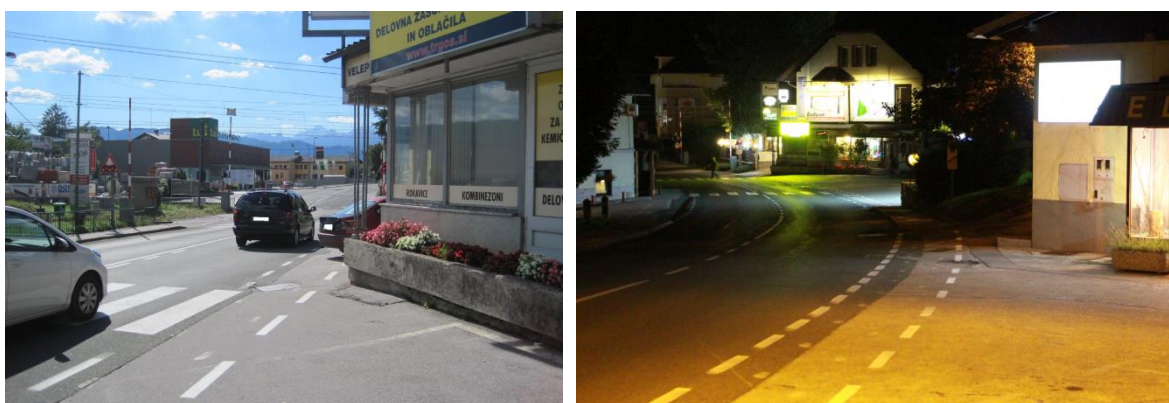
Pločnik in pas za pešce z oznako številka 17 ima naslednje pomanjkljivosti:

- na desni strani pločnika, gledano v smeri Bled, je veliko trgovin, podjetij oziroma uvozov in izvozov z zasebnih zemljišč, kar je neugodno za hojo otrok (Slika 70 in Slika 71),
- ob pasovih za pešce je na veliko mestih možnost parkiranja, kar lahko povzroči celo hojo po vozišču (Slika 71 levo),
- pas za pešce poteka ob glavni Alpski cesti skozi Lesce, ki je zelo prometna,
- veliko vozil prečka pas za pešce pri dostopanju do trgovin in podjetij, zavijanje preko pasu za pešce pa se odvija hitro, saj so površine precej »odprte« in dovoljujejo hitro vožnjo,
- prisotna so desno zavijajoča tovorna vozila,
- tik pred prečkanjem tirov železniške proge vozila z Alpske ceste zavijajo desno preko pasu za pešce (Slika 71 levo),
- določen del pasu za pešce je osvetljen le z razsvetljavo bližnjih trgovin,
- prihaja do konfliktov med pešci in kolesarji.

Na koncu, tik pred prečkanjem tirov, pas za pešce prečka ozko ulico (mesto nezavarovanega prečkanja z oznako številka 18), kjer je izredno slaba preglednost zaradi bližine robov stavbe na levi in ograje na desni strani (Slika 72). Otroci na šolski poti ob Alpski cesti tudi prečkajo železniške tirske (oznaka številka 19), kar je posebej nevarno.



Slika 70: Pločnik prehaja v pas za pešce (levo) in prečka široko dostopno površino in nadaljuje pot mimo trgovin in podjetij z lastnimi parkirišči (desno)



Slika 71: Zavijanje vozil preko pasu za pešce, prekrivanje parkirnih površin s površinami za pešce (levo) in nočna osvetljenost pasu za pešce z razsvetljavo trgovin in podjetij (desno)



Slika 72: Pogled z voznikove perspektive na območje nezavarovanega prečkanja (oznaka številka 18) pri vključevanju na Alpsko cesto tik pred prehodom čez železniške tirne

7.7.2.3 Kolesarski pas ob Alpski cesti

Ob Alpski cesti, iz smeri Radovljica, poteka ob pločniku kolesarski pas (oznaka številka 56):

- kolesarski pas se na mestu avtobusnega postajališča zaključi s postopno zožitvijo pasu (Slika 73). Otroci, ki uporabljajo kolesarski pas, se lahko znajdejo med stoječim avtobusom na postajališču in motornim prometom, kar je izredno nevarno. Na pločnik bi morali biti usmerjeni že prej,
- kolesarski pas je voden mimo velikega števila nepreglednih uvozov z ulic ali zasebnih zemljišč (Slika 73),
- izbrana je sicer pravilna kolesarska površina (kolesarski pas), vendar je na cesti prisotno veliko tovornih vozil in avtobusov, kar je za otroke nevarno.



Slika 73: Kolesarski pas se zaključi na mestu avtobusnega postajališča

7.7.2.4 Ostale pomanjkljivosti

Poleg predhodno navedenih pomanjkljivosti na šolskih poteh ob Alpski cesti, so bistvene še naslednje zaznane pomanjkljivosti:

- po celotni dolžini šolske poti ob Alpski cesti, od konca ločenega kolesarskega pasu, prihaja do vožnje kolesarjev po pločniku, katerih smer se križa s šolskimi potmi,
- ob Alpski cesti je po celotni dolžini Lesc na vseh obravnavanih poteh (oznake s številkami 24, 25, 37, 48 in 50) prisotno veliko zasebnih uvozov, priključkov ulic in cest, ki so zelo nepregledni, večinoma zaradi žive meje (Slika 73),
- živa meja zelo zmanjša vidnost znaka prehoda za pešce preko Alpske ceste v križišču s Finžgarjevo ulico (oznaka številka 22),
- šolska pot, ki poteka po Alpski cesti v Dežmanovo ulico (oznaka številka 48): pločnik se ne konča na mestu prehoda za pešce (Slika 74 levo) ampak vodi otroka naprej v križišče desno direktno na vozišče (Slika 74 desno),
- na šolski poti ob Alpski cesti med Letališko ulico in Begunjsko cesto (oznaka številka 37) se pločnik zoži na 0,5 m, kar je zelo nevarno za hojo pešcev (Slika 76),
- na koncu šolske poti (oznaka številka 24) je izredno nepregledno nezavarovano prečkanje z velikim radijem, kar ima za posledico višje hitrosti vozil (Slika 75).



Slika 74: Nepravilen zaključek pločnika (oznaka številka 37), ki prehaja v pas za pešce (levo) in pogled s perspektive pešca, ki sledi poti pločnika in se znajde na vozišču (desno)



Slika 75: Nezavarovano prečkanje z velikim radijem na koncu šolske poti (oznaka številka 24)



Slika 76: Zožitev pločnika zaradi stavbe (oznaka številka 37)

7.8 Zbirne šolske poti južno od Alpske ceste

7.8.1 Statistika po posameznih kontrolnih seznamih

V spodnji preglednici (Preglednica 30) je navedeno število kontrolnih točk, kjer so bile zaznane pomanjkljivosti na šolskih poteh OŠ Lesce južno od Alpske ceste, kot je označeno na zemljevidu (Slika 47). Največ pomanjkljivosti je bilo zaznanih pri pregledih vzdolž ceste, nezavarovanih prečkanjih in na kolesarskih površinah.

Preglednica 30: Kontrolne točke posameznih kontrolnih seznamov, kjer so bile zaznane pomanjkljivosti na zbirnih šolskih poteh južno od Alpske ceste

| KONTROLNI SEZNAMI IN KONTROLNE TOČKE | Število problematičnih kontrolnih točk |
|--|--|
| PREGLED VZDOLŽ CESTE | 14 |
| Ali je osvetljava zadostna? | 4 |
| Ali je možna varna hoja otrok po utrjeni in urejeni bankini? | 4 |
| Ali so prisotne kakršnekoli ovire, ki zmanjšujejo uporabno širino bankine, zaradi katerih je potrebna hoja po cesti? | 3 |
| Ali avtomobili vozijo prehitro? | 1 |
| Ali obstaja veliko uvozov/izvozov z zasebnih zemljišč ali ulic? | 1 |
| Ali je prisotna vegetacija ali kakšna fizična ovira zaradi katere vozniki ne bi mogli pravočasno opaziti otrok ob cesti? | 1 |
| KOLESARSKÉ POVRŠINE | 4 |
| Ali je vidljivost vzdolž kolesarske steze ustrezna? | 1 |
| Ali je vidljivost v križiščih in na mestih prečkanj kolesarske površine s cestami ustrezna? | 1 |
| Ali je kolesarska steza, ki poteka skozi krožišče, ustrezno urejena? | 1 |
| Ali je mesto zaključka kolesarskih površin ustrezno urejeno? | 1 |
| NEZAVAROVANA PREČKANJA | 3 |
| Ali avtomobili vozijo prehitro? | 2 |
| Je mesto prečkanja dobro osvetljeno v mraku ali temi? | 1 |
| PREHODI ZA PEŠCE | 3 |
| Ali so na cesti prisotna tovorna vozila ali avtobusi, ki zavijajo desno in s tem sekajo prehod za pešce? | 1 |
| Ali so vizualni stiki dobri? | 1 |
| Ali so v bližini prehoda za pešce kakšne vizualne ovire? | 1 |
| PLOČNIKI, PEŠPOTI IN PASOVI ZA PEŠCE | 2 |
| Ali so na pločnikih ali pešpotih prisotne kakršnekoli ovire, ki zmanjšujejo uporabno širino? | 1 |
| Ali je osvetljava zadostna? | 1 |

7.8.2 Mesta z največ zaznanimi pomanjkljivostmi

V nadaljevanju so prikazana mesta z največ zaznanimi pomanjkljivostmi z uporabo kontrolnih seznamov. V spodnji preglednici so mesta terenskega ogleda šolskih poti južno od Alpske ceste razvrščena padajoče glede na število problematičnih kontrolnih točk (Preglednica 31).

Preglednica 31: Število zaznanih pomanjkljivosti na posamezno obravnavano mesto na zbirnih šolskih poteh južno od Alpske ceste

| Oznaka na zemljevidu | Število problematičnih kontrolnih točk |
|----------------------|--|
| 47 | 4 |
| 41 | 4 |
| 38 | 4 |
| 42 | 4 |
| 26 | 3 |
| 46 | 2 |
| 45 | 2 |
| 43 | 1 |
| 40 | 1 |
| 44 | 1 |

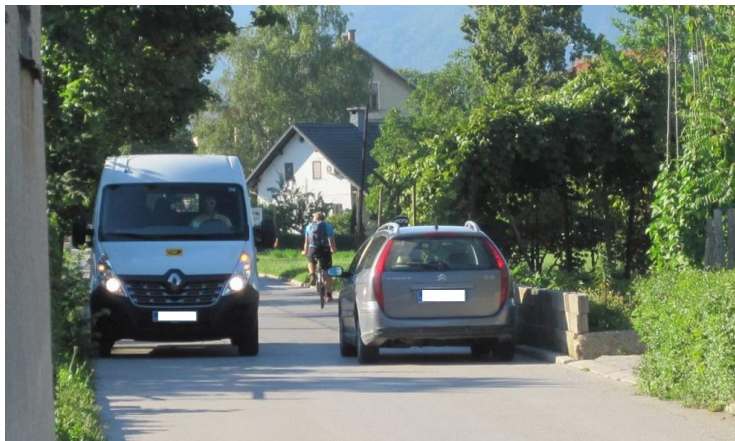
7.8.2.1 Železniška ulica

Pri pregledu šolske poti vzdolž ceste brez urejenih površin za pešce na Železniški ulici (oznaka številka 42) je bilo ugotovljeno:

- vozila vozijo hitro, ker je cesta ravna (Slika 77 levo),
- cesta je precej prometna; zaradi povezanosti s centrom Lesc jo uporablja veliko vozil, pešcev in kolesarjev, razmere pa so utesnjene in so izziv za vse udeležence v prometu (Slika 78),
- na nobeni strani vozišča ni možnosti hoje po bankini, hoja je možna le po cesti (Slika 77 levo),
- ponoči ni na voljo nobene razsvetljave vzdolž Železniške ulice, ki poteka vzporedno s tiri železnice.



Slika 77: Železniška ulica (oznaka številka 42) v dnevnem (levo) in nočnem času (desno)



Slika 78: Utesnjene razmere na Železniški ulici

7.8.2.2 Cesta Rožna dolina od priključka Alpske ceste do Železniške ulice

Vzdolž šolske poti brez površin za pešce od križišča Alpske ceste do spusta v dolino (oznaka številka 38) so zaznane naslednje pomanjkljivosti:

- pločnik se od priključka z Alpsko cesto zoži na 0,4 m (Slika 79 levo); mesto zožitve je zelo nepregledno, otrok mora stopiti na vozišče,
- v nadaljevanju poti so na obeh straneh ceste prisotne ovire (Slika 79 desno), ki onemogočajo hojo ob skrajnem robu vozišča,
- zaradi ovir na obeh straneh ceste je potrebna hoja po vozišču,
- celoten del poti, ki se od Alpske ceste spušča v dolino, je brez cestne razsvetljave.



Slika 79: Priključek Rožne doline na Alpsko cesto (levo) in vizualne ovire pri nadaljevanju poti po Rožni dolini (desno)

7.8.2.3 Vodnikova ulica in cesta Na Vrtači

Hoja po šolski poti z oznako številka 46, vzdolž Vodnikove ulice in ceste Na Vrtači, ima naslednje pomanjkljivosti:

- prostori so utesnjeni, težko se srečata dve nasproti vozeči vozili. Verjetno je to eden izmed razlogov, da so že od julija 2013 na desni strani vozišča, gledano v smeri avtoceste, postavljeni stebrički, ki varujejo pešce (Slika 80, levo in desno),
- prisotno je veliko tovornih vozil in kolesarjev,
- možna je hoja le po eni strani vozišča, hoja znotraj varovanega prostora stebričkov je utesnjena, pogosto prihaja do srečanj s kolesarji, ki se zato umikajo na vozišče,
- večji del obravnavane poti je brez cestne razsvetljave.



Slika 80: Stanje na vodnikovi ulici julija 2013 (levo), (Google Street View. 2016.) in stanje avgusta 2016 (desno)

7.8.2.4 Ostale pomanjkljivosti

Poleg navedenega se na zbirnih šolskih poteh južno od Alpske ceste pojavlja:

- kolesarji v krožišču ceste Na Vrtači in Šobčeve ceste (oznaka številka 47) niso vodeni preko vseh krakov krožišča,
- na dveh priključkih je vključitev izvedena na nepreglednem mestu (živa meja); kolesar se mora za varno vključitev v promet ozirati nazaj preko rame,
- mesto nezavarovanega prečkanja (oznaka številka 45) ima cestno razsvetljavo, vendar njeno funkcijo v celoti ovirajo drevesa (Slika 81). Finžgarjeva ulica je zelo široka, zato vozila vozijo hitreje, prisotno je veliko pospeševanja,
- ob pločnikih Železniške ulice, ki se priključuje na Alpsko cesto (oznaka številka 43), je možno parkiranje pred trgovinami in podjetji (Slika 82 levo),
- v primeru, da daljša dostavna vozila zaparkirajo pločnik, se pojavi problem hoje po vozišču (Slika 82 desno).



Slika 81: Mesto nezavarovanega prečkanja (oznaka številka 45), križišče Finžgarjeve ulice z Vodnikovo



Slika 82: Možnost parkiranja v neposredni bližini pločnika (levo) vzdolž Železniške ulice (oznaka številka 43) in zaparkiran pločnik na nasprotni strani zaradi dolgih dostavnih vozil (desno)

8 ZAKLJUČEK

Na področju načrtov šolskih poti je še veliko možnosti za izboljšave. Ker gre za proces, ki je zelo širok, obsežen ter hkrati soodvisen od ostalih institucij in subjektov, je potrebno v prvi vrsti zagotoviti boljšo zakonodajno definiranost vlog sodelujočih, postopkov ter umestiti načrt šolskih poti v vzgojni načrt šole.

Najnovejše izdane Smernice za šolske poti AVP so korak v pravo smer, vendar so še daleč od celostnega vodnika. Šole potrebujejo bolj konkretna navodila, pripomočke in usmeritve za uspešno izdelavo načrta šolskih poti. V prvem delu sem zaobjel celoten proces njihove izdelave, s preučitvijo vseh potrebnih korakov. Pri izdelavi načrtov šolskih poti težave ne izhajajo samo iz preohlapne definiranosti vlog sodelujočih, ampak tudi iz pomanjkanja gradiva, pripravljenih obrazcev, dokumentacije, katero šolska administracija potrebuje za vodenje celotnega procesa izdelave in oblikovanje načrtov šolskih poti. V diplomu sem se osredotočil na kontrolne sezname, kot enega izmed bistvenih dokumentov za uspešno izdelavo načrtov šolskih poti.

Ugotavljam, da s kontrolnimi seznammi lahko dobro zaznavamo prometno-varnostne problematične situacije in mesta. Najbolj bistven element kontrolnih seznamov je definiranost kriterijev sprejemljivosti posameznih kontrolnih točk. V tem leži največji izziv; na eni strani si želimo zaznati čim večje število pomanjkljivosti in njihovo pomembnost dobro opredeliti, na drugi strani moramo uporabniku priskrbeti kontrolne sezname kot čim bolj enostaven in razumljiv pripomoček za delo. Kontrolni seznammi ne smejo biti preobsežni, morajo pa biti učinkoviti ter služiti svojemu namenu. Poleg tega je bistvenega pomena, da pri vsaki kontrolni točki navedemo kakšni so potrebni ukrepi oziroma nadaljnji koraki. Eden izmed osnovnih ciljev kontrolnih seznamov je tudi to, da zemljevid in načrt šolskih poti po opravljenem terenskem ogledu opremimo z napotki ter načini postopanja v zaznanih situacijah.

Možnost nadaljnjega razvoja kontrolnih seznamov je velika. Sezname preverjeno dobro zaznavajo in opredeljujejo nivoje sprejemljivosti problematičnih situacij, vendar jim manjka še lestvica pomembnosti oziroma vplivnosti obravnavanega problema. Takšna lestvica bi služila kot utež, s katero bi po opravljenem terenskem ogledu pridobili, poleg seznama vseh problematičnih mest, tudi podatke o tem, katera mesta so bolj in katera manj kritična. Zaznani problemi s kontrolnimi seznammi namreč nimajo vsi enake teže in enakega vpliva na prometno varnost, zato bi takšen razvoj kontrolnih seznamov bistveno olajšal izbiro in odločitve, katere probleme je potrebno v sodelovanju z lokalno skupnostjo in ostalimi subjekti najprej in prvenstveno rešiti. Končen cilj razvoja kontrolnih seznamov je tudi v poenostavitvi obdelave velike količine podatkov, ki jih z izpolnjevanjem pridobimo. Proces izdelave načrta šolskih poti je potrebno avtomatizirati in narediti uporabniku čim bolj prijaznega. S tem bi minimizirali možnost človeške napake ter hkrati zagotovili večjo željo in voljo šol, da se izdelave načrta šolskih poti lotijo ne samo zato, ker je to zakonsko potrebno, temveč tudi zato, ker s tem bistveno prispevajo k večji varnosti otrok na poti v šolo in iz šole.

VIRI

- [1] Sichere Schulwege. Ein Leitfadens für die Praxis. 2013. München, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.: 44 str.
https://www.adac.de/mmm/pdf/fi_sichere_schulwege_0113_238768.pdf (Pridobljeno 13. 7. 2016.)
- [2] Limbourg, M. 1995. Kinder im Straßenverkehr. Gesundheitsschutz in Schule und Beruf. Münster, GUVV Westfalen-Lippe: 115 str.
- [3] Zakon o pravilih cestnega prometa. Uradni list RS št. 82/13. 2010.
- [4] Funk, W., Faßmann, H., Büsches, G. idr. 2002. Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Bergisch Gladbach, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: 251 str.
- [5] Nacionalna preventivna akcija »Začetek šolskega leta«. akcijski program. 2015. Ljubljana, Javna agencija RS za varnost prometa: 16 str.
http://www.mizs.gov.si/fileadmin/mizs.gov.si/pageuploads/Obvestila/OS/Zacetek_sole_Akcijski_nacrt_25_8_15.pdf (Pridobljeno 13. 7. 2016.)
- [6] Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2015 in 2016. 2014. Ljubljana, Javna agencija RS za varnost prometa: 75 str.
https://www.avp-rs.si/file/2012/02/osnutek_OBDOBNI_NA%C4%8CRT_2015_2016_kazalo.pdf (Pridobljeno 7. 7. 2016.)
- [7] Markl, M. 2015. Pešci, otroci in mladostniki. Posveti mi pozornost. Ljubljana, Javna agencija RS za varnost prometa: 26 str.
<https://www.avp-spv.si/images/Pesec/Otroci%20PE%C5%A0CI%20predstavitev%20oktober%202015.pps> (Pridobljeno 13. 7. 2016.)
- [8] Kinderunfälle im Straßenverkehr im Jahr 2009. 2010. Wiesbaden, Statistisches Bundesamt: 8 str.
https://www.verkehrswacht-medien-service.de/fileadmin/vms/images/content/pdf/Statistik/kinderunfaelle_2009.pdf (Pridobljeno 17. 8. 2016.)
- [9] Strah, R. 2016. Smernice za šolske poti. Smernice za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, kriteriji in pregled varnosti na šolskih poteh ter označevanje šolskih poti. Ljubljana, Javna agencija RS za varnost prometa: 36 str.
https://www.avp-rs.si/file/2015/04/smernice_%C5%A1olske_poti_AVP_2016.pdf (Pridobljeno 8. 7. 2016.)
- [10] Schulwegsicherung. Planerheft. 2010. Berlin, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V: 70 str.
<http://udv.de/download/file/fid/1376> (Pridobljeno 8. 7. 2016.)
- [11] Gerlach, J., Leven, T., Leven, J., Neumann, A., Jansen T. 2012. Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen. Bergisch Gladbach, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: 150 str.
- [12] Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022. Uradni list RS št. 39/13. 2013.

- [13] Murn, M. 2008. Varnost učencev OŠ Dragomelj v prometu. Šolsko leto 2008/09. Dragomelj, OŠ Dragomelj: 54 str.
http://www2.arnes.si/~osdodr1/Varnost_v_prometu_0809.doc (Pridobljeno 19. 6. 2016.)
- [14] Zakon o osnovni šoli. Uradni list RS št. 81/2006. 1996.
- [15] Zakon o varnosti cestnega prometa. Uradni list RS št. 56/2008. 2008.
- [16] Zakon o cestah. Uradni list RS št. 109/2010.2010.
- [17] Zakon o občinskem redarstvu. Uradni list RS št. 139/2006. 2006.
- [18] Smernice za izdelavo občinskega programa varnosti. 2015. Ljubljana, Ministrstvo za notranje zadeve: 19 str.
http://www.mnz.gov.si/fileadmin/mnz.gov.si/pageuploads/DPDVN/Redarstvo/Smernice_za_izdelavo_obcinskega_programa_varnosti.doc (Pridobljeno 14. 7. 2016.)
- [19] Naloge občinskih SPV. 2015. Ljubljana, Javna agencija RS za varnost prometa.
<https://www.avp-spv.si/obcinski-svet/naloge-in-organiziranost> (Pridobljeno 13. 7. 2016.)
- [20] Leven, T., Leven, J. 2012. Schulwegpläne leichtgemacht - Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: 84 str.
- [21] Uredba o merilih za oblikovanje javne mreže osnovnih šol, javne mreže osnovnih šol in zavodov za vzgojo in izobraževanje otrok in mladostnikov s posebnimi potrebami ter javne mreže glasbenih šol. Uradni list RS št. 16/1998. 1998.
- [22] Register prostorskih enot Republike Slovenije. 2016. Ministrstvo za okolje in prostor.
http://www.e-prostor.gov.si/si/zbirke_prostorskih_podatkov/nepremicnine/register_prostorskih_enot/ (Pridobljeno 14. 7. 2016.)
- [23] SOKOL. 2016. Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport.
https://paka3.mss.edus.si/sokol/faces/SchoolSrch.jspx?Adf-Window-Id=w3&_afrcWindowMode=0&_afrcLoop=1438127198130482&_adf.ctrl-state=10rccksonf_123&_afrcRedirect=1438127225686066 (Pridobljeno 14. 7. 2016.)
- [24] Markl, M., Žlender, B. 2010. Prvi koraki v svetu prometa. V pomoč staršem pri prometni vzgoji otrok. Ljubljana, Javna agencija RS za varnost prometa: 17 str.
https://www.avp-rs.si/file/2012/02/web_prvi%20koraki_brosura_165x234_151110.pdf (Pridobljeno 18. 7. 2016.)
- [25] Markl, M., Oblak, B., Zabukovec, V., Žlender, B. 2010. Red je vedno pas pripet. Za večjo varnost otrok med vožnjo. Ljubljana, Javna agencija RS za varnost prometa: 13 str.
https://www.avp-rs.si/file/2012/02/web_pasavec_brosura_Priloga2.pdf (Pridobljeno 18. 7. 2016.)

[26] Smernica za pregledovanje varnosti cest (RSI). 2012. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor: 33 str.

[27] Guidelines for road safety around schools. 2011. Northern Territory Government: 107 str.
https://nt.gov.au/_data/assets/pdf_file/0017/163223/guidelines-for-road-safety-around-schools.pdf
(Pridobljeno 21. 7. 2016.)

[28] Metropolis, P. 2002. Road safety around schools. Audit Checklists. Main Roads Western Australia, Department of Planning and Infrastructure, Department of Education: 68 str.
https://www.mainroads.wa.gov.au/Documents/Safety%20Audit%20Checklists%20for%20Road%20Safety%20Around%20School%20-%20web%20pdf.u_1995695r_2n_D08%5E23141034.PDF
(Pridobljeno 21. 7. 2016.)

[29] Nabors, D., Gibbs, M., Sandt, L. idr. 2007. Pedestrian Road Safety Audit Guidelines and Prompt Lists. Vienna, U.S. Department of Transportation: 138 str.
http://www.pedbikeinfo.org/pdf/PlanDesign_Tools_Audits_PedRSA.pdf (Pridobljeno 18. 8. 2016.)

[30] Pravilnik o cestnih priključkih na javne ceste. Uradni list RS št. 86/2009. 2009.

[31] Pravilnik o projektiranju cest. Uradni list RS št. 91/2005. 2005.

[32] TSC 02.201 : 2010. Prehodi za pešce. Pogoji za označitev in načini označitve. 2010. Ljubljana. Direkcija Republike Slovenije za ceste: 24 str.

[33] Gibbons, R.B., Edwards, C., Williams, B., Andersen C.K. 2008. Informational Report on Lighting Design for Midblock Crosswalks. McLean, U.S. Department of Transportation: 32 str.
<https://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/08053/08053.pdf> (Pridobljeno 16. 8. 2016.)

[34] TSC 03.800 : 2009. Naprave in ukrepi za umirjanje prometa. Uradni List RS št. 55/09. 2009. Ljubljana, Direkcija Republike Slovenije za ceste: 31 str.

[35] TSC 02.401 : 2010. Označbe na vozišču. oblika in mere. Uradni list RS št. 8/2012. 2012. Ljubljana, Direkcija Republike Slovenije za ceste: 64 str.

[36] Wachs, M., Samuels, J.M. idr. 2000. Highway capacity manual 2000. Transportation Research Board, National Research Council: 1207 str.

[37] Navodila za projektiranje kolesarskih površin. 2012. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor: 68 str.

[38] Pravilnik o avtobusnih postajališčih. Uradni list RS št. 106/2011. 2011.

[39] Načrt varnih šolskih poti šole Lesce. 2016. Lesce, Osnovna šola F. S. Finžgarja Lesce: 1 str.
<http://www.oslesce.si/lesce/ostalo/solpotilesce14.pdf> (Pridobljeno 13. 8. 2016.)

Slikovni viri:

Degener, S., Heß, M. 2004. Schulwegsicherung. Informationen für Eltern. Berlin, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.: 40. str.
http://www.verkehrssicherheit.nrw.de/download/5100_VI_schulweg_eltern2006.pdf (Pridobljeno 18. 8. 2016.)

Markl, M. 2015. Psihološki vidiki prometne vzgoje otrok in mladostnikov. Bled, Javna agencija RS za varnost prometa: 12 str.

http://www.mizs.gov.si/fileadmin/mizs.gov.si/pageuploads/podrocje/novinarsko_sredisce/Varna_mobilnost/Varna_mobilnost_dec_2015_1delavnica_Mateja_Markl.pdf (Pridobljeno 16. 8. 2016.)

Pedestrian safety. A road safety manual for decision-makers and practitioners. 2013. Geneva, World Health Organization: 132 str.

http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/79753/1/9789241505352_eng.pdf (Pridobljeno 20. 8. 2016.)

Nabors, D., Goughnour, E., Sawyer, M. 2012. Non-Motorized User Safety. A Manual for Local Rural Road Owners. Washington D.C., U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration: 90 str.

http://safety.fhwa.dot.gov/local_rural/training/fhwas010413/nonmotorize.pdf (Pridobljeno 20. 8. 2016.)

Federal Highway Administration University Course on Bicycle and Pedestrian Transportation. Lesson 11: Pedestrian Design at Intersections. 2006. McLean, U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration: 38 str.

<https://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/pedbike/05085/pdf/lesson11lo.pdf> (Pridobljeno 20. 8. 2016.)

Projects.arlingtonva.us. 2016.

<https://projects.arlingtonva.us/projects/ballston-station-multimodal/> (Pridobljeno 20. 8. 2016.)

The Urbanist. 2016.

<https://www.theurbanist.org/2014/03/27/greenwood-transit-and-sidewalk-open-house-report/> (Pridobljeno 20. 8. 2016.)

Ogden, B.D., idr. 2007. Railroad-Highway Grade Crossing Handbook - Revised Second Edition 2007. Washington D.C., U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration: 327 str.

http://safety.fhwa.dot.gov/xings/com_roaduser/07010/07010.pdf (Pridobljeno 20. 8. 2016.)

Rajšek B. 2013. Poštar dobil zapornice, otroci še ne. Država je zavarovala osamljen prehod v Spodnji Slivnici, zelo obremenjen v Grosupljem pa ne. Ljubljana, Delo.

<http://www.delo.si/novice/slovenija/postar-dobil-zapornice-otroci-se-ne.html> (Pridobljeno 20. 8. 2016.)

Prometni znaki. Novosti. 2016. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo: 5 str.

http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Kabinet_ministra/Prometni_znaki_NOVOSTI.pdf (Pridobljeno 17. 8. 2016.)

WhatDoTheyKnow.com. 2016.

<https://www.whatdotheyknow.com/request/221185/response/546476/attach/html/4/7048%20FOI%20Hedges%20and%20Trees%20OCC.pdf.htm> (Pridobljeno 15. 8. 2016.)

Degener, S., Heß, M., Schuh, K. 2006. Neue Schule – neue Wege. Informationen zur Schulwegsicherung für Eltern, Schulen und Behörden. Berlin, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.: 40. str.

<https://udv.de/download/file/fid/1328> (Pridobljeno 14. 8. 2016.)

Signaco. Podjetje za proizvodnjo prometnih in neprometnih znakov ter obvestil d.o.o. 2016.

<http://www.signaco.si/> (Pridobljeno 5. 8. 2016.)

Geopedia. 2016.

<http://www.geopedia.si> (Pridobljeno 15. 7. 2016.)

Google Street View. 2016.

<https://maps.google.com> (Pridobljeno 20. 8. 2016.)

SEZNAM PRILOG:

PRILOGA A: KONTROLNI SEZNAM ZA PREHODE ZA PEŠCE

PRILOGA B: KONTROLNI SEZNAM ZA PLOČNIKE, PEŠPOTI IN PASOVE ZA PEŠCE

PRILOGA C: KONTROLNI SEZNAM ZA SEMAFORIZIRANA KRIŽIŠČA IN PREHODE ZA PEŠCE

PRILOGA D: KONTROLNI SEZNAM ZA PREGLED VZDOLŽ CESTE BREZ UREJENIH POVRŠIN ZA PEŠCE

PRILOGA E: KONTROLNI SEZNAM ZA PREGLED NEZAVAROVANIH PREČKANJ BREZ PREHODOV ZA PEŠCE

PRILOGA F: KONTROLNI SEZNAM ZA KOLESARSKE POVRŠINE

PRILOGA G: KONTROLNI SEZNAM ZA AVTOBUSNA POSTAJALIŠČA

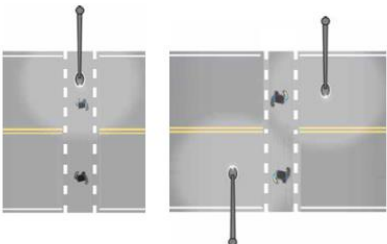
PRILOGA H: KONTROLNI SEZNAM ZA PREČKANJE TIROV ŽELEZNIŠKE PROGE

PRILOGA I: KONTROLNI SEZNAM ZA OKOLICO ŠOLE



»Ta stran je namenoma prazna«


PRILOGA A: KONTROLNI SEZNAM ZA PREHODE ZA PEŠCE

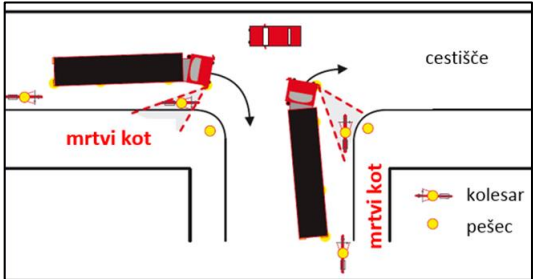
| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|---------|---|-------------------|------------------------|---------------------|----------|----------------|-------------------|-----------|--------------|-----------|-----------|--------------|-----------------|---------|------------------|------|------|------|-------|------------------|--|------|------|------|------|------|------------------|--|------|------|------|------|------|--|--|
| 1.1 Ali so vizualni stiki dobri? | <p>1 m od vozišča preveri preglednost v višini otroka (min. 1 m od tal), na levem in desnem robu prehoda za pešce:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="5">Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Naklon ceste</th> <th>Omejitev hitrosti</th> <th>30 km/h</th> <th>40 km/h</th> <th>50 km/h</th> <th>60 km/h</th> <th>70 km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cesta se spušča</td> <td></td> <td>30 m</td> <td>45 m</td> <td>60 m</td> <td>80 m</td> <td>120 m</td> </tr> <tr> <td>Cesta na ravnini</td> <td></td> <td>25 m</td> <td>35 m</td> <td>50 m</td> <td>65 m</td> <td>85 m</td> </tr> <tr> <td>Cesta se dviguje</td> <td></td> <td>20 m</td> <td>30 m</td> <td>40 m</td> <td>55 m</td> <td>70 m</td> </tr> </tbody> </table> | | | Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti | | | | | Naklon ceste | Omejitev hitrosti | 30 km/h | 40 km/h | 50 km/h | 60 km/h | 70 km/h | Cesta se spušča | | 30 m | 45 m | 60 m | 80 m | 120 m | Cesta na ravnini | | 25 m | 35 m | 50 m | 65 m | 85 m | Cesta se dviguje | | 20 m | 30 m | 40 m | 55 m | 70 m | | |
| | | Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Naklon ceste | Omejitev hitrosti | 30 km/h | 40 km/h | 50 km/h | 60 km/h | 70 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Cesta se spušča | | 30 m | 45 m | 60 m | 80 m | 120 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cesta na ravnini | | 25 m | 35 m | 50 m | 65 m | 85 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cesta se dviguje | | 20 m | 30 m | 40 m | 55 m | 70 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Ali so v bližini prehoda za pešce kakšne vizualne ovire? | <p>Preverite prisotnost fizičnih ovir (plakati, parkirani avtomobili, zazidane površine), levo in desno do prehoda za pešce. Upoštevajte tudi možnost parkiranja v ostalem delu dneva.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Prosta površina fizičnih ovir (gledano v smeri vožnje)</th> </tr> <tr> <th>Omejitev hitrosti</th> <th>Pred prehodom za pešce</th> <th>Po prehodu za pešce</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30 km/h</td> <td>10 m</td> <td>5 m</td> </tr> <tr> <td>40 km/h</td> <td>15 m</td> <td>10 m</td> </tr> <tr> <td>50 km/h</td> <td>20 m</td> <td>15 m</td> </tr> </tbody> </table> | Prosta površina fizičnih ovir (gledano v smeri vožnje) | | | Omejitev hitrosti | Pred prehodom za pešce | Po prehodu za pešce | 30 km/h | 10 m | 5 m | 40 km/h | 15 m | 10 m | 50 km/h | 20 m | 15 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Prosta površina fizičnih ovir (gledano v smeri vožnje) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Omejitev hitrosti | Pred prehodom za pešce | Po prehodu za pešce | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30 km/h | 10 m | 5 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40 km/h | 15 m | 10 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50 km/h | 20 m | 15 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.3 Ali je čakalna površina prehoda za pešce dovolj velika? | <p>Preverite čakalne površine pred prehodom za pešce. V okolici šol so kriteriji strožji; tam morajo čakalne površine izpolnjevati vsaj kriterije »dobro«!</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Omejitev hitrosti</th> <th rowspan="2">Nivo sprejemljivosti</th> </tr> <tr> <th>30, 40 km/h</th> <th>50, 60, 70 km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>< 0,75 m</td> <td>< 1,00 m</td> <td>Nevarno</td> </tr> <tr> <td>0,75–1,0 m</td> <td>1,0–1,5 m</td> <td>Slabo</td> </tr> <tr> <td>1,0–1,5 m</td> <td>1,5–2,0 m</td> <td>Dobro</td> </tr> <tr> <td>> 1,5 m</td> <td>> 2,0 m</td> <td>Optimalno</td> </tr> </tbody> </table> | Omejitev hitrosti | | Nivo sprejemljivosti | 30, 40 km/h | 50, 60, 70 km/h | < 0,75 m | < 1,00 m | Nevarno | 0,75–1,0 m | 1,0–1,5 m | Slabo | 1,0–1,5 m | 1,5–2,0 m | Dobro | > 1,5 m | > 2,0 m | Optimalno | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Omejitev hitrosti | | Nivo sprejemljivosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30, 40 km/h | 50, 60, 70 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 0,75 m | < 1,00 m | Nevarno | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0,75–1,0 m | 1,0–1,5 m | Slabo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,0–1,5 m | 1,5–2,0 m | Dobro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| > 1,5 m | > 2,0 m | Optimalno | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

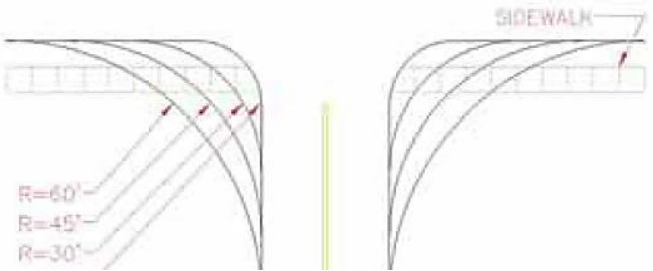
| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | |
|--|---|--------------|-----------------|---------|--|---|--------|--|---|--------|--|--|
| 1.4 Ali je talna oznaka prehoda za pešce v dobrem stanju? | Vizualno: ali je oznaka prehoda za pešce dobro vidna, ali so že vidni znaki staranja in obrabe? | | | | | | | | | | | |
| 1.5 Ali je prehod za pešce dobro osvetljen? | Vizualno: <ul style="list-style-type: none"> • ODLIČNO: prehod za pešce je osvetljen z lastno razsvetljavo z bičem, • DOBRO: prisotna je cestna razsvetljava, ki osvetljuje prehod, • SLABO: prehod praktično ni osvetljen z razsvetljavo. <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">Preveri postavitev svetilk, pozicija v osi prehoda za pešce ni optimalna.</p> | | | | | | | | | | | |
| 1.6 Ali je urejenost prehoda za pešce s sredinskim otokom dobra? | Preverite širino in dolžino sredinskega otoka. <table border="1" data-bbox="555 916 1379 1203" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Ločilni otok</th> <th>Uporabna širina</th> <th>Dolžina</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Brez zamika prehoda za pešce, brez varovalne ograje</td> <td>minimalno 1,5 m, dobro 2 m, optimalno 3 m</td> <td>5–10 m</td> </tr> <tr> <td>Z zamikom prehoda za pešce (varnostna ograja)</td> <td>minimalno 1,2 m, dobro 2 m, optimalno 3 m</td> <td>> 12 m</td> </tr> </tbody> </table> | Ločilni otok | Uporabna širina | Dolžina | Brez zamika prehoda za pešce, brez varovalne ograje | minimalno 1,5 m, dobro 2 m, optimalno 3 m | 5–10 m | Z zamikom prehoda za pešce (varnostna ograja) | minimalno 1,2 m, dobro 2 m, optimalno 3 m | > 12 m | | |
| Ločilni otok | Uporabna širina | Dolžina | | | | | | | | | | |
| Brez zamika prehoda za pešce, brez varovalne ograje | minimalno 1,5 m, dobro 2 m, optimalno 3 m | 5–10 m | | | | | | | | | | |
| Z zamikom prehoda za pešce (varnostna ograja) | minimalno 1,2 m, dobro 2 m, optimalno 3 m | > 12 m | | | | | | | | | | |
| 1.7 Ali so vizualni stiki otroka na sredinskem otoku dobri? | Na sredinskem otoku v višini otrok (min. 1 m od tal) preverite stik z motornimi vozili v obe smeri. Težave lahko povzročata signalizacija, vegetacija ali pa neprimerna izbira zaščitne ograje. | | | | | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------|---|----------------|-------|---------|-------|---------|------|---------|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|
| 1.8 Ali avtomobili vozijo prehitro? | <p>Najprej lokalni promet opazujete in subjektivno ocenite ali vozniki upoštevajo predpisane omejitve in ali je vožnja mimo prehoda za pešce umirjena.</p> <p>Če sumite na povišane hitrosti, s pomočjo spodnje preglednice izberite opazovano razdaljo avtomobila in iz zabeleženega časa dobite oceno hitrosti. Daljša kot je izbrana opazovana razdalja, bolj točne bodo meritve hitrosti vozil.</p> <table border="1" data-bbox="555 501 1370 794"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="7">Ocena hitrosti</th> </tr> <tr> <th>razdalja hitrost</th> <th>15 m</th> <th>20 m</th> <th>25 m</th> <th>35 m</th> <th>40 m</th> <th>45 m</th> <th>50 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30 km/h</td> <td>1,8 s</td> <td>2,4 s</td> <td>3,0 s</td> <td>4,2 s</td> <td>4,8 s</td> <td>5,4 s</td> <td>6,0 s</td> </tr> <tr> <td>40 km/h</td> <td>1,4 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,3 s</td> <td>3,2 s</td> <td>3,6 s</td> <td>4,1 s</td> <td>4,5 s</td> </tr> <tr> <td>50 km/h</td> <td>1,1 s</td> <td>1,4 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,5 s</td> <td>2,9 s</td> <td>3,2 s</td> <td>3,6 s</td> </tr> <tr> <td>60 km/h</td> <td>0,9 s</td> <td>1,2 s</td> <td>1,5 s</td> <td>2,1 s</td> <td>2,4 s</td> <td>2,7 s</td> <td>3,0 s</td> </tr> <tr> <td>70 km/h</td> <td>0,8 s</td> <td>1,0 s</td> <td>1,3 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,1 s</td> <td>2,3 s</td> <td>2,6 s</td> </tr> </tbody> </table> | | | Ocena hitrosti | | | | | | | razdalja hitrost | 15 m | 20 m | 25 m | 35 m | 40 m | 45 m | 50 m | 30 km/h | 1,8 s | 2,4 s | 3,0 s | 4,2 s | 4,8 s | 5,4 s | 6,0 s | 40 km/h | 1,4 s | 1,8 s | 2,3 s | 3,2 s | 3,6 s | 4,1 s | 4,5 s | 50 km/h | 1,1 s | 1,4 s | 1,8 s | 2,5 s | 2,9 s | 3,2 s | 3,6 s | 60 km/h | 0,9 s | 1,2 s | 1,5 s | 2,1 s | 2,4 s | 2,7 s | 3,0 s | 70 km/h | 0,8 s | 1,0 s | 1,3 s | 1,8 s | 2,1 s | 2,3 s | 2,6 s | | |
| | | Ocena hitrosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| razdalja hitrost | 15 m | 20 m | 25 m | 35 m | 40 m | 45 m | 50 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30 km/h | 1,8 s | 2,4 s | 3,0 s | 4,2 s | 4,8 s | 5,4 s | 6,0 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40 km/h | 1,4 s | 1,8 s | 2,3 s | 3,2 s | 3,6 s | 4,1 s | 4,5 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50 km/h | 1,1 s | 1,4 s | 1,8 s | 2,5 s | 2,9 s | 3,2 s | 3,6 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60 km/h | 0,9 s | 1,2 s | 1,5 s | 2,1 s | 2,4 s | 2,7 s | 3,0 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70 km/h | 0,8 s | 1,0 s | 1,3 s | 1,8 s | 2,1 s | 2,3 s | 2,6 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.9 Ali je prisotna omejitev hitrosti postavljena na zadostni oddaljenosti od prehoda za pešce? | <p>Preverite oddaljenost morebitnega znaka za omejitev hitrosti:</p> <table border="1" data-bbox="555 884 1292 1139"> <thead> <tr> <th>Omejitev hitrosti</th> <th>Minimalna oddaljenost prometnega znaka za omejitev hitrosti</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>≤ 40 km/h</td> <td>45 m</td> </tr> <tr> <td>50 km/h</td> <td>60 m</td> </tr> <tr> <td>60 km/h</td> <td>80 m</td> </tr> <tr> <td>70 km/h</td> <td>100 m</td> </tr> </tbody> </table> | Omejitev hitrosti | Minimalna oddaljenost prometnega znaka za omejitev hitrosti | ≤ 40 km/h | 45 m | 50 km/h | 60 m | 60 km/h | 80 m | 70 km/h | 100 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Omejitev hitrosti | Minimalna oddaljenost prometnega znaka za omejitev hitrosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ≤ 40 km/h | 45 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50 km/h | 60 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60 km/h | 80 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70 km/h | 100 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | |
|---|--|-------------------------|-----------------------|----------------------------|------------------|------------------------------|--|---------------------------------|--------------|-----------------------------------|----------------|--|--|
| <p>1.10 Ali je prehod za pešce ustrezno označen s prometnim znakom?</p> | <p>Znak, ki označuje »prehod za pešce«:</p> <div style="text-align: center;">  </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Vrsta prehoda za pešce:</th> <th style="width: 50%;">Znak prehoda za pešce</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>V semaforiziranem križišču</td> <td>ni potrebno</td> </tr> <tr> <td>V nesemaforiziranem križišču</td> <td>da, če je del šolske poti, šolski prehod da, če križišče ni označeno z vsaj enim od znakov: II-1, II-2 ali III-3, sicer ni potrebno</td> </tr> <tr> <td>Samostojen semaforiziran prehod</td> <td>da</td> </tr> <tr> <td>Samostojen nesemaforiziran prehod</td> <td>da</td> </tr> </tbody> </table> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> Znak II-1 Znak II-2 Znak III-3 </div> </div> | Vrsta prehoda za pešce: | Znak prehoda za pešce | V semaforiziranem križišču | ni potrebno | V nesemaforiziranem križišču | da, če je del šolske poti, šolski prehod da, če križišče ni označeno z vsaj enim od znakov: II-1, II-2 ali III-3, sicer ni potrebno | Samostojen semaforiziran prehod | da | Samostojen nesemaforiziran prehod | da | | |
| Vrsta prehoda za pešce: | Znak prehoda za pešce | | | | | | | | | | | | |
| V semaforiziranem križišču | ni potrebno | | | | | | | | | | | | |
| V nesemaforiziranem križišču | da, če je del šolske poti, šolski prehod da, če križišče ni označeno z vsaj enim od znakov: II-1, II-2 ali III-3, sicer ni potrebno | | | | | | | | | | | | |
| Samostojen semaforiziran prehod | da | | | | | | | | | | | | |
| Samostojen nesemaforiziran prehod | da | | | | | | | | | | | | |
| <p>1.11 Ali je prehod za pešce ustrezne dolžine?</p> | <p>Preverite dolžino prehoda za pešce v njegovi osi s pomočjo spodnje preglednice.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Dolžina prehoda</th> <th style="width: 50%;">Nivo sprejemljivosti</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>< 7 m</td> <td>Optimalno</td> </tr> <tr> <td>7–9 m</td> <td>Dobro</td> </tr> <tr> <td>9–12 m</td> <td>Slabo</td> </tr> <tr> <td>> 12 m</td> <td>Nevarno</td> </tr> </tbody> </table> | Dolžina prehoda | Nivo sprejemljivosti | < 7 m | Optimalno | 7–9 m | Dobro | 9–12 m | Slabo | > 12 m | Nevarno | | |
| Dolžina prehoda | Nivo sprejemljivosti | | | | | | | | | | | | |
| < 7 m | Optimalno | | | | | | | | | | | | |
| 7–9 m | Dobro | | | | | | | | | | | | |
| 9–12 m | Slabo | | | | | | | | | | | | |
| > 12 m | Nevarno | | | | | | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE |
|---|---|---------|--------|
| 1.12 Ali je lokacija prehoda za pešce pravilna v primeru priključka stranske ceste na glavno cesto? | Preverite lokacijo črte za ustavitev vozila in lokacijo prehoda za pešce glede na vrsto križišča (levo semaforiziran priključek, desno nesemaforiziran priključek).  Napačna lokacija ni sporna v primeru prostorske stiske oziroma goste pozidave. | | |
| 1.13 Ali nesemaforiziran prehod za pešce prečka štiri- ali večpasovno vozišče? | Preverite ali nesemaforiziran prehod za pešce poteka preko štiri- ali več pasovnega vozišča. V tem primeru, bi moral obstajati sredinski otok minimalne širine 2 m. Če otoka ni, gre za problematično prečkanje, ki se ga odsvetuje. | | |
| 1.14 Ali je prehod za pešce postavljen na taki uporabni lokaciji, da ne prihaja do prečkanja na ostalih nezavarovanih mestih? | Z opazovanjem preverite ali je lokacija prehoda za pešce takšna, da ga otroci in ostali pešci uporabljajo ali pa prihaja do prečkanja ceste na neoznačenih mestih? | | |
| 1.15 Ali prihaja pri prečkanju prehoda za pešce do križanj s kolesarji? | Vizualno: ali je prisotna kolesarska steza ali kolesarski pas? Z opazovanjem tekom dneva ocenite število kolesarjev, ki prečkajo pot čez prehod za pešce. | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--------------------------------|-------------------------|--------|----------|-----|----------------------------|-----------|-----|--------------------------------|-------|-----|---|--|--|
| 1.16 Ali so na cesti prisotna tovorna vozila ali avtobusi, ki zavijajo desno in s tem sekajo prehod za pešce? | <p>Vizualno: preverite kako je orientiran prehod za pešce. Če gre za samostojen prehod za pešce preko ceste, ni težav.</p>  <p>Mrtvi kot lahko nastane tudi, če so robovi stavb zelo blizu križišča!</p> | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.17 Ali so pred mestom prehoda za pešce izvedeni kateri ukrepi za umirjanje prometa? | <p>Preverite ali je izveden kateri izmed spodaj naštetih ukrepov umirjanja prometa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • optično opozorilne naprave, • zvočno opozorilne naprave, • grbine in ploščadi, • zožitve vozišča in razmejitev smernih vozišč, • ločilni otoki, • zavijanje ceste pred prehodom za pešce. <p>Če je, je takšen prehod za pešce boljša izbira.</p> | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.18 Ali je talna oznaka prehoda za pešce dovolj široka? | <p>Preverite širino prehoda za pešce po spodnji preglednici:</p> <table border="1" data-bbox="555 1141 1480 1337"> <thead> <tr> <th>Nivo sprejemljivosti</th> <th>Širina prehoda za pešce</th> <th>Opombe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Izjemoma</td> <td>2 m</td> <td>če ni prostorsko izvedljiv</td> </tr> <tr> <td>Minimalno</td> <td>3 m</td> <td>premajhna širina v okolici šol</td> </tr> <tr> <td>Dobro</td> <td>4 m</td> <td>/</td> </tr> </tbody> </table> | Nivo sprejemljivosti | Širina prehoda za pešce | Opombe | Izjemoma | 2 m | če ni prostorsko izvedljiv | Minimalno | 3 m | premajhna širina v okolici šol | Dobro | 4 m | / | | |
| Nivo sprejemljivosti | Širina prehoda za pešce | Opombe | | | | | | | | | | | | | |
| Izjemoma | 2 m | če ni prostorsko izvedljiv | | | | | | | | | | | | | |
| Minimalno | 3 m | premajhna širina v okolici šol | | | | | | | | | | | | | |
| Dobro | 4 m | / | | | | | | | | | | | | | |


| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE |
|---|--|---------|--------|
| 1.19 Ali je prehod za pešce lociran ob priključku z velikimi priključnimi radiji? | <p>Preverite ali so radiji veliki ali majhni. Opazujte ali vozijo vozila hitro in kam je usmerjena njihova pozornost pri zavijanju desno; če so radiji veliki, se ozirajo nazaj preko rame.</p>  | | |
| 1.20 Ali je gostota prometa taka, da mora pešec iskati vrzeli in priložnosti za varno prečkanje ceste, je takšen prehod za pešce nevaren za otroke. | <p>Opazujte gostoto prometa in pešce. Če morajo pešci iskati vrzeli in priložnosti za varno prečkanje ceste, je takšen prehod za pešce nevaren za otroke.</p> | | |

»Ta stran je namenoma prazna«

PRILOGA B: KONTROLNI SEZNAM ZA PLOČNIKE, PEŠPOTI IN PASOVE ZA PEŠČE

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---------|---|---|------------|---|-----------|-------------------------------------|-------------------|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|-----------------|--|------|------|------|------|-------|------------------|--|------|------|------|------|------|------------------|--|------|------|------|------|------|--|--|
| 2.1 Ali je širina pločnika zadostna? | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kriteriji sprejemljivosti</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>< 0,75 m</td> <td>odsvetovanje uporabe, predlog alternativne poti, opozorilo občini</td> </tr> <tr> <td>0,75–1,0 m</td> <td>opozorilo o ozkem pločniku, opozorilo občini (nesprejemljivo v okolici šol)</td> </tr> <tr> <td>1,0–1,5 m</td> <td>dobro (slabo v bližnji okolici šol)</td> </tr> <tr> <td>> 1,5 m</td> <td>odlično (dobro v bližnji okolici šol)</td> </tr> </tbody> </table> | Kriteriji sprejemljivosti | | < 0,75 m | odsvetovanje uporabe, predlog alternativne poti, opozorilo občini | 0,75–1,0 m | opozorilo o ozkem pločniku, opozorilo občini (nesprejemljivo v okolici šol) | 1,0–1,5 m | dobro (slabo v bližnji okolici šol) | > 1,5 m | odlično (dobro v bližnji okolici šol) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kriteriji sprejemljivosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 0,75 m | odsvetovanje uporabe, predlog alternativne poti, opozorilo občini | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0,75–1,0 m | opozorilo o ozkem pločniku, opozorilo občini (nesprejemljivo v okolici šol) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,0–1,5 m | dobro (slabo v bližnji okolici šol) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| > 1,5 m | odlično (dobro v bližnji okolici šol) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.2 Ali pločniki in pešpoti potekajo kontinuirano in brez slepih ulic, usmerjanje pa je tekoče? | <p>Preverite ali se pojavljajo:</p> <ul style="list-style-type: none"> situacije ali mesta, kjer hoja po pločniku ni več možna (pločnik se nenadoma konča), pločniki samo na eni strani ceste - preverite možnost in mesto nezavarovanega prečkanja ceste. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.3 Ali je na mestu nenadne prekinitve pločnika možno varno prečkanje ceste? | <p>Preverite ali lahko pešec varno nadaljuje pot po isti strani vozišča (glej poglavje 6.4.4.1). Sicer preverite preglednost na tem mestu:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="5">Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Naklon ceste</th> <th>Omejitev hitrosti</th> <th>30 km/h</th> <th>40 km/h</th> <th>50 km/h</th> <th>60 km/h</th> <th>70 km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cesta se spušča</td> <td></td> <td>30 m</td> <td>45 m</td> <td>60 m</td> <td>80 m</td> <td>120 m</td> </tr> <tr> <td>Cesta na ravnini</td> <td></td> <td>25 m</td> <td>35 m</td> <td>50 m</td> <td>65 m</td> <td>85 m</td> </tr> <tr> <td>Cesta se dviguje</td> <td></td> <td>20 m</td> <td>30 m</td> <td>40 m</td> <td>55 m</td> <td>70 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>V NŠP se mora na to mesto posebej opozoriti in dati posebna navodila!</p> | | | Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti | | | | | Naklon ceste | Omejitev hitrosti | 30 km/h | 40 km/h | 50 km/h | 60 km/h | 70 km/h | Cesta se spušča | | 30 m | 45 m | 60 m | 80 m | 120 m | Cesta na ravnini | | 25 m | 35 m | 50 m | 65 m | 85 m | Cesta se dviguje | | 20 m | 30 m | 40 m | 55 m | 70 m | | |
| | | Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Naklon ceste | Omejitev hitrosti | 30 km/h | 40 km/h | 50 km/h | 60 km/h | 70 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Cesta se spušča | | 30 m | 45 m | 60 m | 80 m | 120 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cesta na ravnini | | 25 m | 35 m | 50 m | 65 m | 85 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cesta se dviguje | | 20 m | 30 m | 40 m | 55 m | 70 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

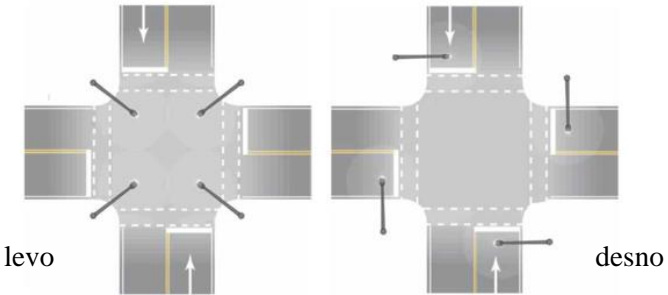
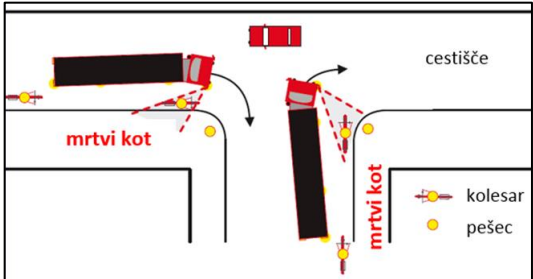
| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE |
|--|---|---------|--------|
| 2.4 Ali obstaja ločena kolesarska steza in pot za pešce? | Preverite, če je kolesarska steza ločena od poti za pešce vsaj z ločilno črto. | | |
| 2.5 Ali je pločnik v dobrem stanju? | Vizualno ocenite pločnik. Mora biti brez močnih razpok, brez štrlečih korenin ali ostankov gradbenega materiala. | | |
| 2.6 Ali je osvetljava zadostna? | Če razsvetljava manjka na mestu zmanjšane preglednosti je to zelo nevarna točka! V kolikor je preglednost zadostna, je potrebno opozoriti starše o zadostni vidljivosti otrok. | | |
| 2.7 Ali obstaja veliko uvozov/izvozov z zasebnih zemljišč ali ulic, ki se preko pločnika priključujejo na cesto? | Vizualno naj se pregleda: <ul style="list-style-type: none"> • število priključkov na cesto z zasebnih zemljišč ali dostopnih cest, ki se križajo s pločnikom, • morebitne fizične ovire, ki zmanjšujejo vizualni stik otroka z motornim vozilom med vključevanjem na cesto preko pločnika. | | |
| 2.8 Ali so na pločnikih ali pešpoteh prisotne kakršnekoli ovire, ki zmanjšujejo uporabno širino? | Posebno pozornost namenimo nedovoljenemu parkiranju na pločnikih in ostalim oviram, ki zmanjšujejo ali ovirajo pot pešcev (smetnjaki, neurejeno rastje ipd.). | | |


| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE |
|---|---|---------|--------|
| 2.9 Ali je mesto uvoza z zasebnih zemljišč, parkirišč ali drugih dostopnih površin dobro vidno ločeno od ceste? | Preverite dostopne površine, ki vodijo direktno na cesto. Najbolj kritične so široke dostopne površine s parkirišč. | | |
| 2.10 Ali se kje pojavljajo pasovi za pešce? | Preverite, če se prisotni pasovi za pešce, kot je prikazano spodaj. Primerni so le pri zelo majhni gostoti prometa.  | | |

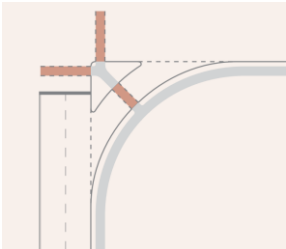
»Ta stran je namenoma prazna«

PRILOGA C: KONTROLNI SEZNAM ZA SEMAFORIZIRANA KRIŽIŠČA IN PREHODE ZA PEŠČE

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--------------------------------|----------------------|---|----------------|---------|--------------|--------|--------------------------------|---------|---------|---------|---------|--------------|-------------------|--|--|--|--|--|-----------------|------|------|------|------|-------|------------------|------|------|------|------|------|------------------|--|------|------|------|------|------|--|--|
| 3.1 Ali morajo otroci v semaforiziranem križišču predolgo čakati na zeleno luč? | <table border="1" data-bbox="555 384 1375 552"> <thead> <tr> <th>Čakalni čas zelene faze pešcev</th> <th>Nivo sprejemljivosti</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>< 20 s</td> <td>Odlično</td> </tr> <tr> <td>20–40 s</td> <td>Dobro</td> </tr> <tr> <td>> 40 s</td> <td>Slabo - posvet z občino</td> </tr> </tbody> </table> <p>Posebna pozornost v primeru samostojnega semaforiziranega prehoda za pešce in pri manjši do srednji gostoti prometa (večja verjetnost kršitve)!</p> | Čakalni čas zelene faze pešcev | Nivo sprejemljivosti | < 20 s | Odlično | 20–40 s | Dobro | > 40 s | Slabo - posvet z občino | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Čakalni čas zelene faze pešcev | Nivo sprejemljivosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 20 s | Odlično | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20–40 s | Dobro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| > 40 s | Slabo - posvet z občino | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.2 Ali so vizualni stiki dobri (za primer nedelujočega semaforja)? | <p>Preverite preglednost s pomočjo spodnje preglednice:</p> <table border="1" data-bbox="555 754 1435 999"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th> <th colspan="5">Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti</th> </tr> <tr> <th>30 km/h</th> <th>40 km/h</th> <th>50 km/h</th> <th>60 km/h</th> <th>70 km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th rowspan="3">Naklon ceste</th> <th>Omejitev hitrosti</th> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th>Cesta se spušča</th> <td>30 m</td> <td>45 m</td> <td>60 m</td> <td>80 m</td> <td>120 m</td> </tr> <tr> <th>Cesta na ravnini</th> <td>25 m</td> <td>35 m</td> <td>50 m</td> <td>65 m</td> <td>85 m</td> </tr> <tr> <th>Cesta se dviguje</th> <td></td> <td>20 m</td> <td>30 m</td> <td>40 m</td> <td>55 m</td> <td>70 m</td> </tr> </tbody> </table> | | | Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti | | | | | 30 km/h | 40 km/h | 50 km/h | 60 km/h | 70 km/h | Naklon ceste | Omejitev hitrosti | | | | | | Cesta se spušča | 30 m | 45 m | 60 m | 80 m | 120 m | Cesta na ravnini | 25 m | 35 m | 50 m | 65 m | 85 m | Cesta se dviguje | | 20 m | 30 m | 40 m | 55 m | 70 m | | |
| | | | | Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 30 km/h | 40 km/h | 50 km/h | 60 km/h | 70 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Naklon ceste | Omejitev hitrosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Cesta se spušča | 30 m | 45 m | 60 m | 80 m | 120 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Cesta na ravnini | 25 m | 35 m | 50 m | 65 m | 85 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cesta se dviguje | | 20 m | 30 m | 40 m | 55 m | 70 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.3 Kakšna je ureditev križišča v primeru nedelujočega semaforja? | <p>Če je semafor nedelujoč, je potrebno poleg preglednosti preveriti tudi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ali je prisotna višja omejitev hitrosti kot 50 km/h, • ali poteka prečkanje preko ceste, ki ima v križišču 4 razdelilne pasove. <p>Če je izpolnjen eden ali oba primera, postane to mesto prečkanja za otroke izjemno nevarno!</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.4 Ali obstaja posebna tipka za pešce, na katero moramo pritisniti, da pešec dobi zeleno luč? | <p>Vizualni pregled:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ali je nameščena na višini manj kot 1,0 meter? • ali je ustrezno označena? | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE |
|--|--|---------|--------|
| 3.5 Ali je mesto semaforja dobro osvetljeno v mraku in temi? | <p>Vizualni pregled: ali je cestna osvetljava prisotna in ali omogoča dobro vidljivost otrok?</p>  <p>levo desno</p> <p>Bolj primerna postavitev razsvetljave je na desni sliki.</p> | | |
| 3.6 Ali je semaforizirano križišče urejeno z zeleno puščico za vozila (zavijanje desno pri rdeči), pri čemer križajo prehod za pešce z zeleno fazo za pešce? | <p>Vizualni pregled: v kolikor je takšna ureditev prisotna, to predstavlja veliko nevarnost za otroke.</p> | | |
| 3.7 Ali prihaja pri zavijanju vozil v desno do pojava mrtvega kota? | <p>Vizualni pregled: ali je možno vzpostaviti očesni kontakt z voznikom, ki zavija v desno, ko stojimo pred prehodom za pešce?</p>  <p>cestišče</p> <p>mrtvi kot</p> <p>mrtvi kot</p> <p>kolesar</p> <p>pešec</p> <p>Mrtvi kot lahko nastane tudi, če so robovi stavb zelo blizu križišča!</p> | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|----------------|--------|----------------|-------|-------|-------|--|--|--|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|
| 3.8 Ali avtomobili vozijo prehitro? | <p>Najprej lokalni promet opazujete in subjektivno ocenite ali vozniki upoštevajo predpisane omejitve in ali je vožnja vozil pred semaforiziranim križiščem oziroma prehodom za pešce umirjena in brez večjih pospeševanj ter hitrih zaviranj.</p> <p>Če sumite na povišane hitrosti, s pomočjo spodnje preglednice izberite opazovano razdaljo avtomobila in ob zabeleženem času dobite oceno hitrosti. Daljša kot je izbrana opazovana razdalja, bolj točne bodo meritve hitrosti vozil.</p> <table border="1" data-bbox="555 536 1368 826"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="7">Ocena hitrosti</th> </tr> <tr> <th>razdalja hitrost</th> <th>15 m</th> <th>20 m</th> <th>25 m</th> <th>35 m</th> <th>40 m</th> <th>45 m</th> <th>50 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30 km/h</td> <td>1,8 s</td> <td>2,4 s</td> <td>3,0 s</td> <td>4,2 s</td> <td>4,8 s</td> <td>5,4 s</td> <td>6,0 s</td> </tr> <tr> <td>40 km/h</td> <td>1,4 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,3 s</td> <td>3,2 s</td> <td>3,6 s</td> <td>4,1 s</td> <td>4,5 s</td> </tr> <tr> <td>50 km/h</td> <td>1,1 s</td> <td>1,4 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,5 s</td> <td>2,9 s</td> <td>3,2 s</td> <td>3,6 s</td> </tr> <tr> <td>60 km/h</td> <td>0,9 s</td> <td>1,2 s</td> <td>1,5 s</td> <td>2,1 s</td> <td>2,4 s</td> <td>2,7 s</td> <td>3,0 s</td> </tr> <tr> <td>70 km/h</td> <td>0,8 s</td> <td>1,0 s</td> <td>1,3 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,1 s</td> <td>2,3 s</td> <td>2,6 s</td> </tr> </tbody> </table> | | | Ocena hitrosti | | | | | | | razdalja hitrost | 15 m | 20 m | 25 m | 35 m | 40 m | 45 m | 50 m | 30 km/h | 1,8 s | 2,4 s | 3,0 s | 4,2 s | 4,8 s | 5,4 s | 6,0 s | 40 km/h | 1,4 s | 1,8 s | 2,3 s | 3,2 s | 3,6 s | 4,1 s | 4,5 s | 50 km/h | 1,1 s | 1,4 s | 1,8 s | 2,5 s | 2,9 s | 3,2 s | 3,6 s | 60 km/h | 0,9 s | 1,2 s | 1,5 s | 2,1 s | 2,4 s | 2,7 s | 3,0 s | 70 km/h | 0,8 s | 1,0 s | 1,3 s | 1,8 s | 2,1 s | 2,3 s | 2,6 s | | |
| | | Ocena hitrosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| razdalja hitrost | 15 m | 20 m | 25 m | 35 m | 40 m | 45 m | 50 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30 km/h | 1,8 s | 2,4 s | 3,0 s | 4,2 s | 4,8 s | 5,4 s | 6,0 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40 km/h | 1,4 s | 1,8 s | 2,3 s | 3,2 s | 3,6 s | 4,1 s | 4,5 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50 km/h | 1,1 s | 1,4 s | 1,8 s | 2,5 s | 2,9 s | 3,2 s | 3,6 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60 km/h | 0,9 s | 1,2 s | 1,5 s | 2,1 s | 2,4 s | 2,7 s | 3,0 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70 km/h | 0,8 s | 1,0 s | 1,3 s | 1,8 s | 2,1 s | 2,3 s | 2,6 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.9 Ali vozniki poskušajo ujeti zadnje sekunde rumene luči ali pa celo vozijo skozi rdečo? | Z opazovanjem ocenimo kritičnost križišča in obnašanje voznikov glede vožnje skozi rumeno ali celo rdečo luč. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.10 Ali je križišče urejeno z znakom »Vožnja desno ob rdeči luči«? | Vizualno se pregleda ureditev križišča. Prisotnost takšne ureditve na križišču, ki je del šolske poti, ni dobra. <div style="text-align: center;">  </div> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|--------|--|-------------------------------------|------------------------|----------------|---|-----|--------------------|---|-------|----------------------|---|------|---------------------|--|--|
| <p>3.11 Ali pas za desno zavijajoča vozila negativno vpliva na varnost otrok pri uporabi prehoda za pešce?</p> | <p>Vizualno preverite stanje v križišču v primeru pasu za desno zavijajoča vozila.</p>  <p>Na mestu prehoda za pešce je potrebna zadostna preglednost (glej točko 1.1), vozniki morajo po pasu voziti z zmanjšano hitrostjo (glej točko 1.8), prehod za pešce mora biti ustrezno viden (točka 1.5) in označen (točka 1.4).</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>3.12 Ali so varovalni časi po ugasnitvi zelene luči za pešce, pred prižigom zelene luči za vozila, dovolj dolgi?</p> | <p>S pomočjo preglednice in štoparice ocenite ali varovalni časi izpolnjujejo minimalne pogoje za varno prečkanje otrok.</p> <table border="1" data-bbox="555 821 1357 1082"> <thead> <tr> <th colspan="3">Ocenjen minimalni varovalni čas pešcev</th> </tr> <tr> <th>Število pasov, ki jih prečka prehod</th> <th>Brez sredinskih otokov</th> <th>Sredinski otok</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>6 s</td> <td>6 s + širina otoka</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>8,5 s</td> <td>8,5 s + širina otoka</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>11 s</td> <td>11 s + širina otoka</td> </tr> </tbody> </table> <p>Izmerite čas od konca zelene luči za pešce do začetka zelene luči za vozila. Če imate podatke o dolžini prehoda ali vam je na razpolago merilno kolo, lahko varovalni čas izračunate po enačbi:</p> $l \dots \text{dolžina peš prehoda v njegovi osi [m]}$ $t_{\text{varovalni}}[\text{s}] = l + 1,0\text{s}$ <p>Posebej pomembna kontrola je v primeru, če prehod za pešce prečka sredinski otok. Otrok po koncu zelene luči ne sme ostati ujet na sredinskem otoku!</p> | Ocenjen minimalni varovalni čas pešcev | | | Število pasov, ki jih prečka prehod | Brez sredinskih otokov | Sredinski otok | 2 | 6 s | 6 s + širina otoka | 3 | 8,5 s | 8,5 s + širina otoka | 4 | 11 s | 11 s + širina otoka | | |
| Ocenjen minimalni varovalni čas pešcev | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Število pasov, ki jih prečka prehod | Brez sredinskih otokov | Sredinski otok | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 6 s | 6 s + širina otoka | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 8,5 s | 8,5 s + širina otoka | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | 11 s | 11 s + širina otoka | | | | | | | | | | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|----------------------|--------|----------------------|-------------|-----------------|--|----------|----------|----------------|------------|-----------|--------------|-----------|-----------|--------------|---------|---------|------------------|--|--|
| 3.13 Ali je pred preходом za pešce dovolj prostora? | <p>Preverite čakalne površine pred preходом za pešce:</p> <table border="1" data-bbox="555 331 1189 582"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="555 331 943 371">Omejitev hitrosti</th> <th data-bbox="943 331 1189 371">Nivo sprejemljivosti</th> </tr> <tr> <th data-bbox="555 371 725 411">30, 40 km/h</th> <th data-bbox="725 371 943 411">50, 60, 70 km/h</th> <th data-bbox="943 371 1189 411"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="555 411 725 451">< 0,75 m</td> <td data-bbox="725 411 943 451">< 1,00 m</td> <td data-bbox="943 411 1189 451">Nevarno</td> </tr> <tr> <td data-bbox="555 451 725 491">0,75–1,0 m</td> <td data-bbox="725 451 943 491">1,0–1,5 m</td> <td data-bbox="943 451 1189 491">Slabo</td> </tr> <tr> <td data-bbox="555 491 725 531">1,0–1,5 m</td> <td data-bbox="725 491 943 531">1,5–2,0 m</td> <td data-bbox="943 491 1189 531">Dobro</td> </tr> <tr> <td data-bbox="555 531 725 582">> 1,5 m</td> <td data-bbox="725 531 943 582">> 2,0 m</td> <td data-bbox="943 531 1189 582">Optimalno</td> </tr> </tbody> </table> <p>V okolici šol so kriteriji strožji: čakalne površine morajo izpolnjevati vsaj kriterij »dobro«!</p> | Omejitev hitrosti | | Nivo sprejemljivosti | 30, 40 km/h | 50, 60, 70 km/h | | < 0,75 m | < 1,00 m | Nevarno | 0,75–1,0 m | 1,0–1,5 m | Slabo | 1,0–1,5 m | 1,5–2,0 m | Dobro | > 1,5 m | > 2,0 m | Optimalno | | |
| Omejitev hitrosti | | Nivo sprejemljivosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30, 40 km/h | 50, 60, 70 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 0,75 m | < 1,00 m | Nevarno | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0,75–1,0 m | 1,0–1,5 m | Slabo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,0–1,5 m | 1,5–2,0 m | Dobro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| > 1,5 m | > 2,0 m | Optimalno | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

»Ta stran je namenoma prazna«

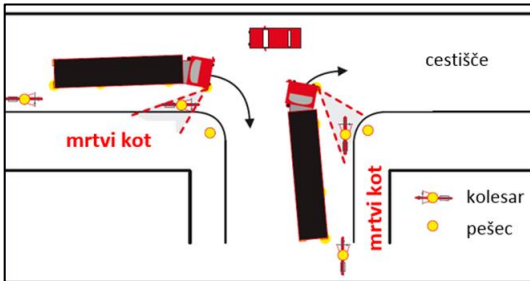
PRILOGA D: KONTROLNI SEZNAM ZA PREGLED VZDOLŽ CESTE BREZ UREJENIH POVRŠIN ZA PEŠCE

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | | | | (DA/NE) | OPOMBE | | |
|---|--|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------|--------|--|--|
| 4.1 Ali je možna varna hoja otrok po utrjeni in urejeni bankini, če ne obstaja ločen pločnik od ostalega prometa? | Kriteriji sprejemljivosti vodenja otrok po bankini | | | | | | | |
| | Širina bankine / Hitrost | < 30 km/h | 30–50 km/h | 50–70 km/h | | | | |
| | < 0,75 m | manjša gostota prometa | nesprejemljivo | nesprejemljivo | | | | |
| | 0,75–1,00 m | manjša do srednja gostota prometa | manjša do srednja gostota prometa | če je bankina za varnostno ograjo | | | | |
| | > 1,00 m | dobro | dobro | če je bankina za varnostno ograjo | | | | |
| | odmik $\geq 0,5$ m in možnost hoje po utrjeni podlagi $\geq 1,00$ m | odlično | odlično | / | | | | |
| 4.2 Ali je osvetljava zadostna? | Izjema: stanovanjske ceste in poti, kjer je zelo malo prometa. Tu je dovoljena hoja otrok po cesti v primeru zadostne preglednosti. Na mestih, kjer se ob cesti pojavljajo fizične ovire, ki zmanjšujejo preglednost in/ali širino bankine, je to potrebno posebej obravnavati v NŠP! | | | | | | | |
| | Če razsvetljava manjka na mestu zmanjšane preglednosti je to zelo nevarna točka! V kolikor je preglednost zadostna, je potrebno opozoriti starše o zadostni vidljivosti otrok. | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|----------------|--------|----------------|-------|-------|-------|--|--|--|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|
| 4.3 Ali avtomobili vozijo prehitro? | <p>Najprej lokalni promet opazujete in subjektivno ocenite ali se vozniki držijo predpisanih omejitev in ali je vožnja umirjena.</p> <p>Če sumite na povišane hitrosti, s pomočjo spodnje preglednice izberite opazovano razdaljo avtomobila in zabeleženem času dobite oceno hitrosti. Daljša kot je izbrana opazovana razdalja, bolj točne bodo meritve hitrosti vozil.</p> <table border="1" data-bbox="555 501 1370 794"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="7">Ocena hitrosti</th> </tr> <tr> <th>razdalja hitrost</th> <th>15 m</th> <th>20 m</th> <th>25 m</th> <th>35 m</th> <th>40 m</th> <th>45 m</th> <th>50 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30 km/h</td> <td>1,8 s</td> <td>2,4 s</td> <td>3,0 s</td> <td>4,2 s</td> <td>4,8 s</td> <td>5,4 s</td> <td>6,0 s</td> </tr> <tr> <td>40 km/h</td> <td>1,4 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,3 s</td> <td>3,2 s</td> <td>3,6 s</td> <td>4,1 s</td> <td>4,5 s</td> </tr> <tr> <td>50 km/h</td> <td>1,1 s</td> <td>1,4 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,5 s</td> <td>2,9 s</td> <td>3,2 s</td> <td>3,6 s</td> </tr> <tr> <td>60 km/h</td> <td>0,9 s</td> <td>1,2 s</td> <td>1,5 s</td> <td>2,1 s</td> <td>2,4 s</td> <td>2,7 s</td> <td>3,0 s</td> </tr> <tr> <td>70 km/h</td> <td>0,8 s</td> <td>1,0 s</td> <td>1,3 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,1 s</td> <td>2,3 s</td> <td>2,6 s</td> </tr> </tbody> </table> | | | Ocena hitrosti | | | | | | | razdalja hitrost | 15 m | 20 m | 25 m | 35 m | 40 m | 45 m | 50 m | 30 km/h | 1,8 s | 2,4 s | 3,0 s | 4,2 s | 4,8 s | 5,4 s | 6,0 s | 40 km/h | 1,4 s | 1,8 s | 2,3 s | 3,2 s | 3,6 s | 4,1 s | 4,5 s | 50 km/h | 1,1 s | 1,4 s | 1,8 s | 2,5 s | 2,9 s | 3,2 s | 3,6 s | 60 km/h | 0,9 s | 1,2 s | 1,5 s | 2,1 s | 2,4 s | 2,7 s | 3,0 s | 70 km/h | 0,8 s | 1,0 s | 1,3 s | 1,8 s | 2,1 s | 2,3 s | 2,6 s | | |
| | | Ocena hitrosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| razdalja hitrost | 15 m | 20 m | 25 m | 35 m | 40 m | 45 m | 50 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30 km/h | 1,8 s | 2,4 s | 3,0 s | 4,2 s | 4,8 s | 5,4 s | 6,0 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40 km/h | 1,4 s | 1,8 s | 2,3 s | 3,2 s | 3,6 s | 4,1 s | 4,5 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50 km/h | 1,1 s | 1,4 s | 1,8 s | 2,5 s | 2,9 s | 3,2 s | 3,6 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60 km/h | 0,9 s | 1,2 s | 1,5 s | 2,1 s | 2,4 s | 2,7 s | 3,0 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70 km/h | 0,8 s | 1,0 s | 1,3 s | 1,8 s | 2,1 s | 2,3 s | 2,6 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.4 Ali obstaja veliko uvozov/izvozov z zasebnih zemljišč ali ulic? | <p>Vizualno naj se pregleda:</p> <ul style="list-style-type: none"> število priključkov na cesto z zasebnih zemljišč ali dostopnih cest, | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.5 Ali so prisotne kakršnekoli ovire, ki zmanjšujejo uporabno širino bankine, zaradi katerih je potrebna hoja po cesti? | <p>Preverite ali se na poteh vzdolž cest brez urejenih površin za pešce pojavljajo ovire, zaradi katerih mora otrok začasno ali dalj časa hoditi po cesti.</p> <p>Hoja po cesti je sprejemljiva samo za ulice stanovanj. Na cestah, na katere se te ulice priključujejo, takšna hoja ni sprejemljiva, saj je gostota in hitrost prometa praviloma že prevelika.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.6 Ali je prisotna vegetacija ali kakšna fizična ovira zaradi katere vozniki ne bi mogli pravočasno opaziti otrok ob cesti? | <p>Preverite če obstajajo fizične ovire, vegetacije, plakati ipd. vzdolž ceste predstavljajo, kjer lahko otroci za določen čas postanejo nevidni za motorna vozila.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

PRILOGA E: KONTROLNI SEZNAM ZA PREGLED NEZAVAROVANIH PREČKANJ BREZ PREHODOV ZA PEŠČE


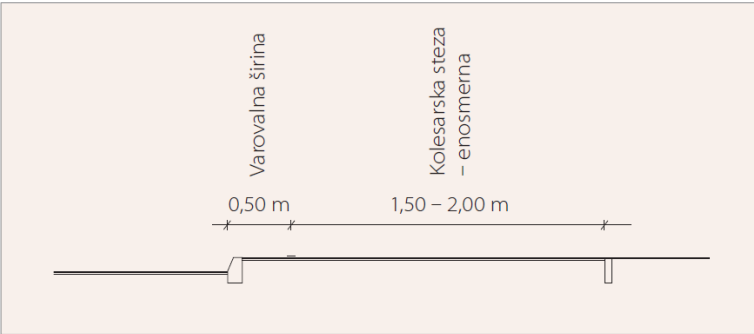
| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---------|---|---------|---------|-------|--|--------------|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------|--|------|------|------|------|-------|------------------|--|------|------|------|------|------|------------------|--|------|------|------|------|------|--|--|
| 5.1 Ali so vizualni stiki na mestih nezavarovanih prečkanj dobri? | <p>Pregledati je potrebno vsa možna mesta prečkanj, kjer otroci prečkajo cesto ali križišče na nezavarovanih mestih (brez prehodov za pešce ipd.).</p> <p>Preglednost ocenite na mestu prečkanja, 1 m od ceste, s pomočjo spodnje preglednice:</p> <table border="1" data-bbox="555 555 1435 799"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="5">Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Naklon ceste</th> <th>Omejitev hitrosti</th> <th>30 km/h</th> <th>40 km/h</th> <th>50 km/h</th> <th>60 km/h</th> <th>70 km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cesta se spušča</td> <td></td> <td>30 m</td> <td>45 m</td> <td>60 m</td> <td>80 m</td> <td>120 m</td> </tr> <tr> <td>Cesta na ravnini</td> <td></td> <td>25 m</td> <td>35 m</td> <td>50 m</td> <td>65 m</td> <td>85 m</td> </tr> <tr> <td>Cesta se dviguje</td> <td></td> <td>20 m</td> <td>30 m</td> <td>40 m</td> <td>55 m</td> <td>70 m</td> </tr> </tbody> </table> | | | Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti | | | | | Naklon ceste | Omejitev hitrosti | 30 km/h | 40 km/h | 50 km/h | 60 km/h | 70 km/h | Cesta se spušča | | 30 m | 45 m | 60 m | 80 m | 120 m | Cesta na ravnini | | 25 m | 35 m | 50 m | 65 m | 85 m | Cesta se dviguje | | 20 m | 30 m | 40 m | 55 m | 70 m | | |
| | | Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Naklon ceste | Omejitev hitrosti | 30 km/h | 40 km/h | 50 km/h | 60 km/h | 70 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Cesta se spušča | | 30 m | 45 m | 60 m | 80 m | 120 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cesta na ravnini | | 25 m | 35 m | 50 m | 65 m | 85 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cesta se dviguje | | 20 m | 30 m | 40 m | 55 m | 70 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.2 Ali lahko kje prihaja do prečkanj ceste med parkiranimi avtomobili? | <p>Preverimo ali lahko prihaja do prečkanj med parkiranimi avtomobili, posebej med avtomobili parkiranimi ob cesti v neposredni bližini križišča.</p> <p>Hkrati preverite gostoto prometa in ali se odvija umirjeno in brez večjih sunkovitih pospeševanj ali zaviranj.</p> <p>Na tem mestu izvedite kontrolo po točki 4.1.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.3 Ali morajo otroci prečkati več kot en vozni pas v vsako smer? | <p>Preverite mesta na šolski poti, če mora otrok prečkati več kot en vozni pas na nezavarovanem mestu prečkanja.</p> <p>Takšno prečkanje na šolski poti ni sprejemljivo!</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|----------------------|--------|----------------------|-------------|-----------------|--|----------|----------|----------------|------------|-----------|--------------|-----------|-----------|--------------|---------|---------|------------------|--|--|
| 5.4 Ali je na mestih prečkanja dovolj prostora za čakanje? | <table border="1" data-bbox="555 300 1189 549"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="555 300 936 339">Omejitev hitrosti</th> <th data-bbox="936 300 1189 379">Nivo sprejemljivosti</th> </tr> <tr> <th data-bbox="555 339 725 379">30, 40 km/h</th> <th data-bbox="725 339 936 379">50, 60, 70 km/h</th> <th data-bbox="936 379 1189 419"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="555 379 725 419">< 0,75 m</td> <td data-bbox="725 379 936 419">< 1,00 m</td> <td data-bbox="936 379 1189 419">Nevarno</td> </tr> <tr> <td data-bbox="555 419 725 459">0,75–1,0 m</td> <td data-bbox="725 419 936 459">1,0–1,5 m</td> <td data-bbox="936 419 1189 459">Slabo</td> </tr> <tr> <td data-bbox="555 459 725 499">1,0–1,5 m</td> <td data-bbox="725 459 936 499">1,5–2,0 m</td> <td data-bbox="936 459 1189 499">Dobro</td> </tr> <tr> <td data-bbox="555 499 725 549">> 1,5 m</td> <td data-bbox="725 499 936 549">> 2,0 m</td> <td data-bbox="936 499 1189 549">Optimalno</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="555 580 1581 651">Čakalno mesto na mestu prečkanja ne sme imeti »nevarne« širine. V okolici šol morajo širine izpolnjevati vsaj kriterije »dobro«!</p> | Omejitev hitrosti | | Nivo sprejemljivosti | 30, 40 km/h | 50, 60, 70 km/h | | < 0,75 m | < 1,00 m | Nevarno | 0,75–1,0 m | 1,0–1,5 m | Slabo | 1,0–1,5 m | 1,5–2,0 m | Dobro | > 1,5 m | > 2,0 m | Optimalno | | |
| Omejitev hitrosti | | Nivo sprejemljivosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30, 40 km/h | 50, 60, 70 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 0,75 m | < 1,00 m | Nevarno | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0,75–1,0 m | 1,0–1,5 m | Slabo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,0–1,5 m | 1,5–2,0 m | Dobro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| > 1,5 m | > 2,0 m | Optimalno | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.5 Je mesto prečkanja dobro osvetljeno v mraku ali temi? | Na mestu prečkanja preverimo prisotnost cestne osvetljave. Upoštevajte možnost zmanjšanja osvetlitve zaradi prisotnosti rastja (drevesa ipd.). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.6 Ali se pri zavijanju pojavljajo težave z mrtvim kotom? | <p data-bbox="555 794 1518 858">Preverite možnost mrtvega kota za desno zavijajoča vozila, posebej če so prisotna avtobusna in tovorna vozila.</p>  <p data-bbox="555 1177 1585 1241">Mrtvi kot lahko nastane tudi v primeru zelo goste pozidave v okolici križišča, kjer so robovi stavb minimalno oddaljeni od pločnikov.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

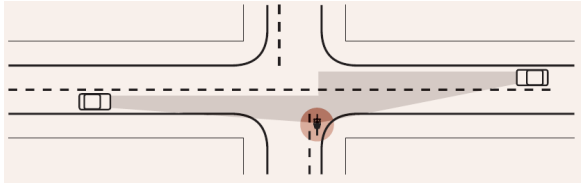
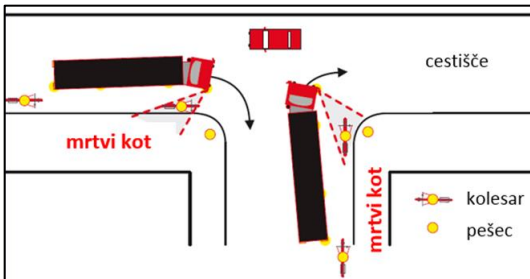
| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|----------------|--------|----------------|-------|-------|-------|--|--|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|
| 5.7 Ali je dolžina prečkanja na mestu nezavarovanega prehoda predolga? | <p>Tudi prečkanja preko dveh pasov so lahko predolga.</p> <p>Dolžina prečkanja na nezavarovanih mestih naj bo krajša od 7 m.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.8 Ali avtomobili vozijo prehitro? | <p>Najprej lokalni promet opazujete in subjektivno ocenite ali se vozniki držijo predpisanih omejitev. Ocenite tudi ali je voznja vozil na mestih nezavarovanih mest prečkanja mirna in brez sunkovitih pospeševanj oziroma zaviranj.</p> <table border="1" data-bbox="555 536 1368 828"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="6">Ocena hitrosti</th> </tr> <tr> <th>razdalja hitrost</th> <th>15 m</th> <th>20 m</th> <th>25 m</th> <th>35 m</th> <th>40 m</th> <th>45 m</th> <th>50 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30 km/h</td> <td>1,8 s</td> <td>2,4 s</td> <td>3,0 s</td> <td>4,2 s</td> <td>4,8 s</td> <td>5,4 s</td> <td>6,0 s</td> </tr> <tr> <td>40 km/h</td> <td>1,4 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,3 s</td> <td>3,2 s</td> <td>3,6 s</td> <td>4,1 s</td> <td>4,5 s</td> </tr> <tr> <td>50 km/h</td> <td>1,1 s</td> <td>1,4 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,5 s</td> <td>2,9 s</td> <td>3,2 s</td> <td>3,6 s</td> </tr> <tr> <td>60 km/h</td> <td>0,9 s</td> <td>1,2 s</td> <td>1,5 s</td> <td>2,1 s</td> <td>2,4 s</td> <td>2,7 s</td> <td>3,0 s</td> </tr> <tr> <td>70 km/h</td> <td>0,8 s</td> <td>1,0 s</td> <td>1,3 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,1 s</td> <td>2,3 s</td> <td>2,6 s</td> </tr> </tbody> </table> <p>Z zgornjo preglednico lahko izvedete meritve hitrosti v lastni režiji tako, da izmerite dolžino med dvema značilnima točkama in merite čas, ki ga opazovana vozila potrebujejo, da prepotujejo razdaljo med njima.</p> | | | Ocena hitrosti | | | | | | razdalja hitrost | 15 m | 20 m | 25 m | 35 m | 40 m | 45 m | 50 m | 30 km/h | 1,8 s | 2,4 s | 3,0 s | 4,2 s | 4,8 s | 5,4 s | 6,0 s | 40 km/h | 1,4 s | 1,8 s | 2,3 s | 3,2 s | 3,6 s | 4,1 s | 4,5 s | 50 km/h | 1,1 s | 1,4 s | 1,8 s | 2,5 s | 2,9 s | 3,2 s | 3,6 s | 60 km/h | 0,9 s | 1,2 s | 1,5 s | 2,1 s | 2,4 s | 2,7 s | 3,0 s | 70 km/h | 0,8 s | 1,0 s | 1,3 s | 1,8 s | 2,1 s | 2,3 s | 2,6 s | | |
| | | Ocena hitrosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| razdalja hitrost | 15 m | 20 m | 25 m | 35 m | 40 m | 45 m | 50 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30 km/h | 1,8 s | 2,4 s | 3,0 s | 4,2 s | 4,8 s | 5,4 s | 6,0 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40 km/h | 1,4 s | 1,8 s | 2,3 s | 3,2 s | 3,6 s | 4,1 s | 4,5 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50 km/h | 1,1 s | 1,4 s | 1,8 s | 2,5 s | 2,9 s | 3,2 s | 3,6 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60 km/h | 0,9 s | 1,2 s | 1,5 s | 2,1 s | 2,4 s | 2,7 s | 3,0 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70 km/h | 0,8 s | 1,0 s | 1,3 s | 1,8 s | 2,1 s | 2,3 s | 2,6 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5.9 Ali je mesto uvoza z zasebnih zemljišč, parkirišč ali drugih dostopnih površin dobro vidno ločeno od ceste? | Preverite dostopne površine, ki vodijo direktno na cesto. Najbolj kritične so široke dostopne površine s parkirišč. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |


»Ta stran je namenoma prazna«

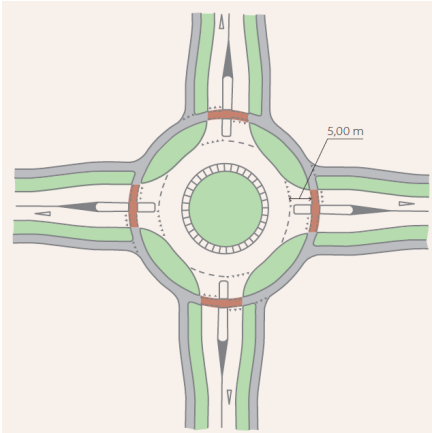
PRILOGA F: KONTROLNI SEZNAM ZA KOLESARSKE POVRŠINE

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---------|-----------------|-------|-----------------|-------------------------|---------|---------|-------|-----------------------------------|---------|---------|-------|-----------------------------------|---------|---------|-------|--|--|
| 6.1 Ali obstaja ločena kolesarska steza od ostalega prometa? | Vizualni pregled: kolesarski steza (desno) mora biti ločena od poti za pešce vsaj z ločilno črto. <div style="text-align: center;">  </div> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.2 Ali je kolesarska steza dovolj široka? | Preverite glede na ureditev kolesarske steze širino po spodnji preglednici: <table border="1" data-bbox="555 655 1507 826" style="margin: 10px auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Optimalno</th> <th>Dobro</th> <th>Pogojni minimum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Varovalna širina</td> <td>≥ 0,5 m</td> <td>≥ 0,5 m</td> <td>1,0 m</td> </tr> <tr> <td>Enosmerna kolesarska steza</td> <td>≥ 2,0 m</td> <td>≥ 1,5 m</td> <td>1,0 m</td> </tr> <tr> <td>Dvosmerna kolesarska steza</td> <td>≥ 2,5 m</td> <td>≥ 2,0 m</td> <td>1,8 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>Upoštevajte, da moramo varovalno širino v primeru pogojnega minimuma povečati (takšna kolesarska steza je sprejemljiva samo krajši del odseka)</p> <div style="text-align: center;">  </div> | | Optimalno | Dobro | Pogojni minimum | Varovalna širina | ≥ 0,5 m | ≥ 0,5 m | 1,0 m | Enosmerna kolesarska steza | ≥ 2,0 m | ≥ 1,5 m | 1,0 m | Dvosmerna kolesarska steza | ≥ 2,5 m | ≥ 2,0 m | 1,8 m | | |
| | Optimalno | Dobro | Pogojni minimum | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Varovalna širina | ≥ 0,5 m | ≥ 0,5 m | 1,0 m | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Enosmerna kolesarska steza | ≥ 2,0 m | ≥ 1,5 m | 1,0 m | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dvosmerna kolesarska steza | ≥ 2,5 m | ≥ 2,0 m | 1,8 m | | | | | | | | | | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | | | | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|---------|-----------|-----------|--|------------------|--|------------------|-------------------------|---------------|---------|-----------------|-----------------------------|-----------------------------|---------|---|--|---------|-------------------------------|------------------------------------|---|---------|-----------|--|--|
| 6.3 Ali je kolesarski pas dovolj širok? | <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="551 300 752 339">Optimalno</th> <th data-bbox="752 300 904 339">Dobro</th> <th colspan="2" data-bbox="904 300 1131 339">Nesprejemljivo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="551 339 752 379">≥ 1,6 m</td> <td data-bbox="752 339 904 379">≥ 1,0 m</td> <td colspan="2" data-bbox="904 339 1131 379">< 1,0 m</td> </tr> </tbody> </table> | | | | Optimalno | Dobro | Nesprejemljivo | | ≥ 1,6 m | ≥ 1,0 m | < 1,0 m | | | | | | | | | | | | | | | |
| Optimalno | Dobro | Nesprejemljivo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ≥ 1,6 m | ≥ 1,0 m | < 1,0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.4 Ali je uporabljena pravilna izbira kolesarske površine? | <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="551 475 712 515"></th> <th data-bbox="712 475 1131 515">Kolesarski pas</th> <th colspan="2" data-bbox="1131 475 1545 515">Kolesarska steza</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="551 515 712 576">Prednosti</td> <td data-bbox="712 515 1131 576">manj konfliktov s pešci</td> <td colspan="2" data-bbox="1131 515 1545 576">večja varnost</td> </tr> <tr> <td data-bbox="551 576 712 754" rowspan="2">Slabosti</td> <td data-bbox="712 576 1131 643">manjša zaznavnost v prometu</td> <td colspan="2" data-bbox="1131 576 1545 643">več konfliktov s pešci</td> </tr> <tr> <td data-bbox="712 643 1131 754">varno le pri manjših hitrostih vozil, prečkanju manjših križišč, malo tovornih vozil in avtobusov</td> <td colspan="2" data-bbox="1131 643 1545 754">večja možnost nesreč, če je prisotnih veliko priključkov</td> </tr> <tr> <td data-bbox="551 754 712 834">Uporaba</td> <td data-bbox="712 754 1131 834">samo v naselju, hitrosti ≤ 50 km/h</td> <td colspan="2" data-bbox="1131 754 1545 834">tudi izven naselja, če je uporabljena zelenica ali varovalna ograja</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | Kolesarski pas | Kolesarska steza | | Prednosti | manj konfliktov s pešci | večja varnost | | Slabosti | manjša zaznavnost v prometu | več konfliktov s pešci | | varno le pri manjših hitrostih vozil, prečkanju manjših križišč, malo tovornih vozil in avtobusov | večja možnost nesreč, če je prisotnih veliko priključkov | | Uporaba | samo v naselju, hitrosti ≤ 50 km/h | tudi izven naselja, če je uporabljena zelenica ali varovalna ograja | | | | |
| | Kolesarski pas | Kolesarska steza | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Prednosti | manj konfliktov s pešci | večja varnost | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Slabosti | manjša zaznavnost v prometu | več konfliktov s pešci | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | varno le pri manjših hitrostih vozil, prečkanju manjših križišč, malo tovornih vozil in avtobusov | večja možnost nesreč, če je prisotnih veliko priključkov | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Uporaba | samo v naselju, hitrosti ≤ 50 km/h | tudi izven naselja, če je uporabljena zelenica ali varovalna ograja | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.5 Ali je na voljo zadostna razsvetljava vzdolž kolesarske steze? | <p>Preverite v mraku in v temi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prisotnost cestne razsvetljave vzdolž kolesarske steze, • ali obstajajo področja močno zmanjšane ali ničelne osvetljenosti, • ali so prisotne ovire (drevesa ipd.), ki bi zastirale svetlobo cestne razsvetljave. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.6 Ali je vidljivost vzdolž kolesarskih površin ustrezna? | <p>Vzdolž kolesarskih površin preverite preglednost po spodnji preglednici:</p> <table border="1" data-bbox="551 1098 1503 1305"> <thead> <tr> <th data-bbox="551 1098 880 1137"></th> <th colspan="4" data-bbox="880 1098 1503 1137">Preglednost vzdolž kolesarskih površin</th> </tr> <tr> <th data-bbox="551 1137 880 1177"></th> <th data-bbox="880 1137 1099 1177">< 20 m</th> <th data-bbox="1099 1137 1229 1177">20–30 m</th> <th data-bbox="1229 1137 1359 1177">30–40 m</th> <th data-bbox="1359 1137 1503 1177">> 40 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="551 1177 880 1225">Nivo sprejemljivosti</td> <td data-bbox="880 1177 1099 1225">nevarno</td> <td data-bbox="1099 1177 1229 1225">slabo</td> <td data-bbox="1229 1177 1359 1225">dobro</td> <td data-bbox="1359 1177 1503 1225">odlično</td> </tr> <tr> <td data-bbox="551 1225 880 1305">Okvirna hitrost vožnje</td> <td data-bbox="880 1225 1099 1305">zmanjšana na minimalno</td> <td data-bbox="1099 1225 1229 1305">20 km/h</td> <td data-bbox="1229 1225 1359 1305">30 km/h</td> <td data-bbox="1359 1225 1503 1305">> 30 km/h</td> </tr> </tbody> </table> <p>Za mesta prečkanj kolesarske steze z ostalim prometom glej točko 6.7.</p> | | | | | Preglednost vzdolž kolesarskih površin | | | | | < 20 m | 20–30 m | 30–40 m | > 40 m | Nivo sprejemljivosti | nevarno | slabo | dobro | odlično | Okvirna hitrost vožnje | zmanjšana na minimalno | 20 km/h | 30 km/h | > 30 km/h | | |
| | Preglednost vzdolž kolesarskih površin | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | < 20 m | 20–30 m | 30–40 m | > 40 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nivo sprejemljivosti | nevarno | slabo | dobro | odlično | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Okvirna hitrost vožnje | zmanjšana na minimalno | 20 km/h | 30 km/h | > 30 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|---------|---------|---------|--|--|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------|------|------|------|------|-------|-------------------------|------|------|------|------|------|-------------------------|------|------|------|------|------|--|--|
| <p>6.7 Ali je vidljivost v križiščih in na mestih prečkanj kolesarske površine s cestami ustrezna?</p> | <p>Glede na omejitev hitrosti na cesti, katero kolesarska steza ali pas prečka, na oddaljenosti 1 m preverite preglednost:</p> <table border="1" data-bbox="555 363 1435 611"> <thead> <tr> <th colspan="6" data-bbox="797 363 1435 403">Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti</th> </tr> <tr> <th data-bbox="555 403 797 483">Naklon ceste \ Omejitev hitrosti</th> <th data-bbox="797 403 927 483">30 km/h</th> <th data-bbox="927 403 1057 483">40 km/h</th> <th data-bbox="1057 403 1187 483">50 km/h</th> <th data-bbox="1187 403 1317 483">60 km/h</th> <th data-bbox="1317 403 1435 483">70 km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="555 483 797 523">Cesta se spušča</td> <td data-bbox="797 483 927 523">30 m</td> <td data-bbox="927 483 1057 523">45 m</td> <td data-bbox="1057 483 1187 523">60 m</td> <td data-bbox="1187 483 1317 523">80 m</td> <td data-bbox="1317 483 1435 523">120 m</td> </tr> <tr> <td data-bbox="555 523 797 563">Cesta na ravnini</td> <td data-bbox="797 523 927 563">25 m</td> <td data-bbox="927 523 1057 563">35 m</td> <td data-bbox="1057 523 1187 563">50 m</td> <td data-bbox="1187 523 1317 563">65 m</td> <td data-bbox="1317 523 1435 563">85 m</td> </tr> <tr> <td data-bbox="555 563 797 611">Cesta se dviguje</td> <td data-bbox="797 563 927 611">20 m</td> <td data-bbox="927 563 1057 611">30 m</td> <td data-bbox="1057 563 1187 611">40 m</td> <td data-bbox="1187 563 1317 611">55 m</td> <td data-bbox="1317 563 1435 611">70 m</td> </tr> </tbody> </table>  | Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti | | | | | | Naklon ceste \ Omejitev hitrosti | 30 km/h | 40 km/h | 50 km/h | 60 km/h | 70 km/h | Cesta se spušča | 30 m | 45 m | 60 m | 80 m | 120 m | Cesta na ravnini | 25 m | 35 m | 50 m | 65 m | 85 m | Cesta se dviguje | 20 m | 30 m | 40 m | 55 m | 70 m | | |
| Preglednost v odvisnosti od omejitve hitrosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Naklon ceste \ Omejitev hitrosti | 30 km/h | 40 km/h | 50 km/h | 60 km/h | 70 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cesta se spušča | 30 m | 45 m | 60 m | 80 m | 120 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cesta na ravnini | 25 m | 35 m | 50 m | 65 m | 85 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cesta se dviguje | 20 m | 30 m | 40 m | 55 m | 70 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>6.8 Ali se pojavljajo težave z mrtvim kotom?</p> | <p>Preverite možnost mrtvega kota za desno zavijajoča vozila, posebej če so prisotna avtobusna in tovorna vozila.</p>  <p>Mrtvi kot lahko nastane tudi v primeru zelo goste pozidave v okolici križišča, kjer so robovi stavb minimalno oddaljeni od ceste.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE |
|---|--|---------|--------|
| 6.9 Ali so na kolesarskih površinah prisotni napačno orientirani odtočni jaški? | Preverite, če se kje nahajajo napačno orientirani jaški:  | | |
| 6.10 Ali so drogovi prometne signalizacije, cestne razsvetljave ipd. dovolj oddaljeni od kolesarske steze? | Preverite ali so drogovi od robov kolesarskih stez oddaljeni vsaj 0,25 m. | | |
| 6.11 Ali je kolesarska steza v dobre stanju? | Preverite ali so prisotne razpoke, štrleče korenine ali druge prepreke, ki bi lahko povzročile manjšo stabilnost ali celo nesrečo kolesarja na kolesarski stezi. | | |
| 6.12 Ali so robniki na mestu prečkanj s cestami spuščeni v obliko klančine? | Preverite: <ul style="list-style-type: none"> • prisotnost klančin, • dolžino klančin vsaj 0,5 m. | | |
| 6.13 Ali se pojavlja na kolesarski stezi ali pasu vožnja v napačno smer? | Z opazovanjem preverite delež kolesarjev, ki vozijo v napačno smer. Posebej to preverite na enosmerni kolesarski stezi, katera poteka le ob eni strani ceste. | | |
| 6.14 Ali obstaja veliko uvozov/izvozov z zasebnih zemljišč ali ulic, ki se preko kolesarske steze priključujejo na cesto? | Preverite: <ul style="list-style-type: none"> • pogostost takšnih uvozov/izvozov, • preglednost. | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE |
|--|--|---------|--------|
| <p>6.15 Ali je kolesarska steza, ki poteka skozi krožišče, ustrezno urejena?</p> | <p>Krožišče mora biti zasnovano tako, da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • so kolesarji vodeni preko vseh cest, ki se stekajo v krožišče, • je kolesarska steza ločena od ostalega prometa, • je kolesarska steza odmaknjena od vozišča motornih vozil, običajno 3–5 m.  | | |
| <p>6.16 Ali je mesto zaključka kolesarskih površin ustrezno urejeno?</p> | <p>Preverimo ali je:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kolesar na mestu zaključka kolesarskih površin prisiljen zmanjšati hitrost, • kolesar na mestu prekinitve kolesarskih površin nenadoma vključen na skupno površino z motornimi vozili, • gostota, hitrost in sestava prometa na mestu prekinitve ustrezna za varno vožnjo otrok, • kolesarska steza ali pas zaključena tako, da se nadaljuje v pločnik, • mesto zaključka kolesarske površine ločena od ostalih križanj (krožišča, avtobusna postajališča itd.) • zagotovljena ustrezna preglednost? <p>Če se kolesarska steza ali pas nadaljuje v pločnik posebej preverimo širino pločnika, število priključkov in uvozov z zasebnih zemljišč ter preglednost.</p> | | |

»Ta stran je namenoma prazna«

PRILOGA G: KONTROLNI SEZNAM ZA AVTOBUSNA POSTAJALIŠČA


| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | | | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|----------------------------------|--|--------|--|--|-----------------------------------|------------------|----------------|----------|-----------------------|-------------------------------|-------------|-------------|-----------------------|-------------------------|---|--|----------------------------------|--|---|--|--|
| <p>7.1 Ali je avtobusno postajališče na pravi lokaciji in oddaljenosti od sosednjega križišča?</p> | <table border="1" data-bbox="555 363 1518 922"> <thead> <tr> <th colspan="4" data-bbox="759 363 1518 413">Vrsta križišča pred ali po avtobusnem postajališču</th> </tr> <tr> <th data-bbox="555 413 759 501">Lokacija avtobusnega postajališča</th> <th data-bbox="759 413 1084 501">Nesemaforizirano</th> <th data-bbox="1084 413 1335 501">Semaforizirano</th> <th data-bbox="1335 413 1518 501">Krožišče</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="555 501 759 624" rowspan="2">Za križiščem - boljše</td> <td data-bbox="759 501 1084 560">zunaj naselja vsaj 20 m stran</td> <td data-bbox="1084 501 1335 624" rowspan="2">lahko takoj</td> <td data-bbox="1335 501 1518 624" rowspan="2">lahko takoj</td> </tr> <tr> <td data-bbox="759 560 1084 624">v naselju lahko takoj</td> </tr> <tr> <td data-bbox="555 624 759 922" rowspan="3">Pred križiščem - slabše</td> <td data-bbox="759 624 1084 711">vsaj 20 m od začetka razvrstilnih pasov</td> <td data-bbox="1084 624 1335 922" rowspan="3">vsaj 20 m od začetka razvrstilnih pasov, oziroma glede na potrebe križišča</td> <td data-bbox="1335 624 1518 922" rowspan="3">vsaj 10 m pred prehodom za pešce</td> </tr> <tr> <td data-bbox="759 711 1084 826">če je neprednostna cesta, vsaj 20 m od stop črte</td> </tr> <tr> <td data-bbox="759 826 1084 922">če je drugače, mora biti prehod za pešce dovolj pregleden</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="555 959 1585 1054">Glede na zgornjo preglednico preverite lokacijske pogoje avtobusnega postajališča. Najbolj kritična je postavitev tik pred križiščem, saj to zmanjša preglednost za vozila in pešce na sosednem, desnem kraku križišča.</p> | | | Vrsta križišča pred ali po avtobusnem postajališču | | | | Lokacija avtobusnega postajališča | Nesemaforizirano | Semaforizirano | Krožišče | Za križiščem - boljše | zunaj naselja vsaj 20 m stran | lahko takoj | lahko takoj | v naselju lahko takoj | Pred križiščem - slabše | vsaj 20 m od začetka razvrstilnih pasov | vsaj 20 m od začetka razvrstilnih pasov, oziroma glede na potrebe križišča | vsaj 10 m pred prehodom za pešce | če je neprednostna cesta, vsaj 20 m od stop črte | če je drugače, mora biti prehod za pešce dovolj pregleden | | |
| Vrsta križišča pred ali po avtobusnem postajališču | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lokacija avtobusnega postajališča | Nesemaforizirano | Semaforizirano | Krožišče | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Za križiščem - boljše | zunaj naselja vsaj 20 m stran | lahko takoj | lahko takoj | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | v naselju lahko takoj | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pred križiščem - slabše | vsaj 20 m od začetka razvrstilnih pasov | vsaj 20 m od začetka razvrstilnih pasov, oziroma glede na potrebe križišča | vsaj 10 m pred prehodom za pešce | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | če je neprednostna cesta, vsaj 20 m od stop črte | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | če je drugače, mora biti prehod za pešce dovolj pregleden | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>7.2 Ali je izveden ustrezen vrstni red in zamik nasprotnega avtobusnega postajališča gledano v smeri vožnje?</p> | <p data-bbox="555 1098 1294 1126">Gledano v smeri vožnje preverite, če je avtobusno postajališče:</p> <ul data-bbox="600 1134 1570 1198" style="list-style-type: none"> • najprej na levi strani vozišča, nato šele na desni, medsebojni zamik vsaj 20 m, • najprej na desni strani vozišča, nato šele na levi, medsebojni zamik vsaj 50 m. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|----------|------------------------|--|------------------------|--------|---------|--------|-----------|---------|---------|---------|-------|-----------|-------|-----------|---------|---------|-------|---------|--|--|
| <p>7.3 Ali je dovolj prostora za čakanje na območju postajališča?</p> | <table border="1" data-bbox="555 300 1509 507"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Kriterij</th> <th colspan="2">Ločeno čakališče</th> <th>Čakališče del pločnika</th> </tr> <tr> <th>Širina</th> <th>Dolžina</th> <th>Širina</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Premajhno</td> <td>< 1,5 m</td> <td>< 7,0 m</td> <td>< 2,5 m</td> </tr> <tr> <td>Dobro</td> <td>1,5–2,0 m</td> <td>7–9 m</td> <td>2,5–3,5 m</td> </tr> <tr> <td>Odlično</td> <td>> 2,0 m</td> <td>> 9 m</td> <td>> 3,5 m</td> </tr> </tbody> </table> <div data-bbox="586 560 1516 815"> </div> <p>Po zgornji preglednici preverite velikost čakališča za primer, če je čakališče del pločnika (levo) oziroma primer, če je ločeno čakališče (desno).</p> | Kriterij | Ločeno čakališče | | Čakališče del pločnika | Širina | Dolžina | Širina | Premajhno | < 1,5 m | < 7,0 m | < 2,5 m | Dobro | 1,5–2,0 m | 7–9 m | 2,5–3,5 m | Odlično | > 2,0 m | > 9 m | > 3,5 m | | |
| Kriterij | Ločeno čakališče | | Čakališče del pločnika | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Širina | Dolžina | Širina | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Premajhno | < 1,5 m | < 7,0 m | < 2,5 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dobro | 1,5–2,0 m | 7–9 m | 2,5–3,5 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Odlično | > 2,0 m | > 9 m | > 3,5 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>7.4 Ali so prisotne kolesarske steze ob avtobusnem postajališču pravilno vodene?</p> | <p>Kolesarske steze ne smejo potekati tako, da pri sestopanju z avtobusa direktno prečkamo kolesarsko stezo. Spodnja slika prikazuje primer dobre ureditve.</p> <div data-bbox="797 1011 1339 1262"> </div> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE |
|--|---|---------|--------|
| 7.5 Ali je v bližini avtobusnega postajališča prisotno varno, zavarovano mesto za prečkanje ceste? | Preglejte: <ul style="list-style-type: none">• oddaljenost in dostopnost prehoda za pešce,• varnost najbližjega prehoda za pešce (osvetlitev, prometna signalizacija, preglednost, vidnost talnih oznak). Preverite preglednosti v primeru prisotnosti avtobusa na postajališču. | | |
| 7.6 Ali je prisotna cestna razsvetljava? | Preverite ali cestna razsvetljava osvetljuje območje avtobusnega postajališča. | | |

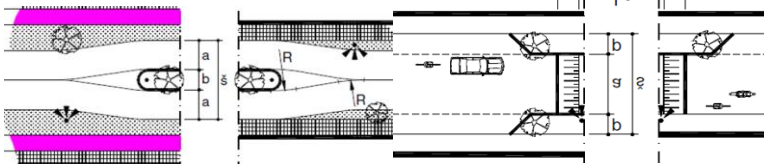
»Ta stran je namenoma prazna«

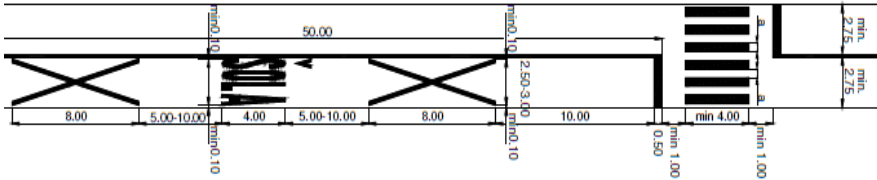
PRILOGA H: KONTROLNI SEZNAM ZA PREČKANJE TIROV ŽELEZNIŠKE PROGE

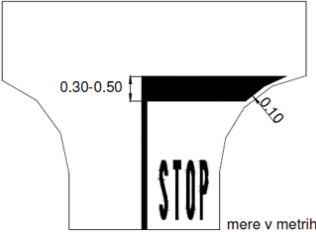
| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE |
|--|---|---------|--------|
| 8.1 Ali šolska pot poteka čez železniško progo? | Če poteka, se taka šolska pot v NŠP označi kot izjemno nevarna! Potrebna so dodatna navodila. | | |
| 8.2 Ali so pešci oziroma kolesarji, ki so vodeni čez železniško progo zavarovani tako, da je pred preходом nameščena ograja, ki jih pri prečkanju usmerja? | <p>Pred preходом čez železniške tire bi morala biti za pešce in kolesarje nameščena ograja levo in desno od mesta prečkanja, kot je prikazano na sliki spodaj.</p>  | | |
| 8.3 Ali je prehod čez progo urejen z zapornicami in s signalnimi napravami? | Preverite, če so prisotne zapornice in signalne naprave, ki najavljajo prihod vlaka. Če je uporabljen samo Andrejev križ, je prehod še bolj nevaren za samostojno rabo otroka. | | |
| 8.4 Ali je površina, preko katere prečkamo progo v dobrem stanju in ni nevarnosti zdrs ali padca? | Preverite, ali obstaja možnost zdrs zaradi obrabe, napačne izbire materialov ali razliva olja. | | |
| 8.5 Ali se lahko po spustu zapornic zapusti nevarno območje? | V kolikor pešec ostane po spustu zapornic ujet v območju tirov, mora biti omogočen enostaven izhod. | | |

»Ta stran je namenoma prazna«

PRILOGA I: KONTROLNI SEZNAM ZA OKOLICO ŠOLE

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE |
|---|---|---------|--------|
| 9.1 Ali lahko starši otroke pripeljejo na za to namenjeno parkirišče? | Preverimo ali ima šola namensko parkirišče, ki ga starši lahko uporabijo za dovoz otrok v šolo in iz šole. | | |
| 9.2 Ali lahko prihaja pri dovozu otrok pred šolo do zmede in prevelike zasedenosti zaradi neurejenega ali premajhnega parkirišča? | Vizualni pregled: <ul style="list-style-type: none"> • ali je parkirišče dovolj veliko, • s pregledom voznje po parkirišču preverite pogoje. Utesnjeno in oteženo manevriranje avtomobilov je problematično. | | |
| 9.3 Ali je možno pripeljati otroke neposredno pred vhod šole, kjer se zadržujejo otroci ali večja skupina otrok? | Vizualni pregled: ali je omogočen dostop z avtom zelo blizu vhoda v šolo? | | |
| 9.4 Ali starši pripeljejo otroke tako, da po izstopu iz avtomobila prečkajo cesto, preden pridejo v šolo? | Z opazovanjem in pregledom okolice preverite ali se to dogaja. Če je prehod za pešce semaforiziran, je to manj problematično. V tem primeru preverite čakalne čase in vse v zvezi z varnostjo prehodov! | | |
| 9.5 Ali je v okolici šol vzpostavljeno območje omejene hitrosti 30 km/h? | Preverite: <ul style="list-style-type: none"> • ali je vzpostavljeno območje omejene hitrosti 30 km/h v okolici šole z ustrezno vertikalno signalizacijo, • ali so izvedeni ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo omejeno hitrost  | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|----------------|--------|----------------|-------|-------|-------|--|--|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|--|
| 9.6 Ali motorna vozila v okolici šol upoštevajo predpisane omejitve? | <p>Najprej opazujte lokalni promet opazujete in subjektivno ocenite ali vozniki upoštevajo predpisane omejitve. Ocenite tudi ali je vožnja vozil mirna in brez sunkovitih pospeševanj oziroma zaviranj.</p> <table border="1" data-bbox="555 400 1368 691"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="6">Ocena hitrosti</th> </tr> <tr> <th>hitrost \ razdalja</th> <th>15 m</th> <th>20 m</th> <th>25 m</th> <th>35 m</th> <th>40 m</th> <th>45 m</th> <th>50 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30 km/h</td> <td>1,8 s</td> <td>2,4 s</td> <td>3,0 s</td> <td>4,2 s</td> <td>4,8 s</td> <td>5,4 s</td> <td>6,0 s</td> </tr> <tr> <td>40 km/h</td> <td>1,4 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,3 s</td> <td>3,2 s</td> <td>3,6 s</td> <td>4,1 s</td> <td>4,5 s</td> </tr> <tr> <td>50 km/h</td> <td>1,1 s</td> <td>1,4 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,5 s</td> <td>2,9 s</td> <td>3,2 s</td> <td>3,6 s</td> </tr> <tr> <td>60 km/h</td> <td>0,9 s</td> <td>1,2 s</td> <td>1,5 s</td> <td>2,1 s</td> <td>2,4 s</td> <td>2,7 s</td> <td>3,0 s</td> </tr> <tr> <td>70 km/h</td> <td>0,8 s</td> <td>1,0 s</td> <td>1,3 s</td> <td>1,8 s</td> <td>2,1 s</td> <td>2,3 s</td> <td>2,6 s</td> </tr> </tbody> </table> <p>Z zgornjo preglednico lahko izvedete meritve hitrosti v lastni režiji tako, da izmerite dolžino med dvema značilnima točkama in merite čas, ki ga opazovana vozila potrebujejo, da prepotujejo razdaljo med njima.</p> | | | Ocena hitrosti | | | | | | hitrost \ razdalja | 15 m | 20 m | 25 m | 35 m | 40 m | 45 m | 50 m | 30 km/h | 1,8 s | 2,4 s | 3,0 s | 4,2 s | 4,8 s | 5,4 s | 6,0 s | 40 km/h | 1,4 s | 1,8 s | 2,3 s | 3,2 s | 3,6 s | 4,1 s | 4,5 s | 50 km/h | 1,1 s | 1,4 s | 1,8 s | 2,5 s | 2,9 s | 3,2 s | 3,6 s | 60 km/h | 0,9 s | 1,2 s | 1,5 s | 2,1 s | 2,4 s | 2,7 s | 3,0 s | 70 km/h | 0,8 s | 1,0 s | 1,3 s | 1,8 s | 2,1 s | 2,3 s | 2,6 s | | |
| | | Ocena hitrosti | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| hitrost \ razdalja | 15 m | 20 m | 25 m | 35 m | 40 m | 45 m | 50 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30 km/h | 1,8 s | 2,4 s | 3,0 s | 4,2 s | 4,8 s | 5,4 s | 6,0 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40 km/h | 1,4 s | 1,8 s | 2,3 s | 3,2 s | 3,6 s | 4,1 s | 4,5 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50 km/h | 1,1 s | 1,4 s | 1,8 s | 2,5 s | 2,9 s | 3,2 s | 3,6 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60 km/h | 0,9 s | 1,2 s | 1,5 s | 2,1 s | 2,4 s | 2,7 s | 3,0 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70 km/h | 0,8 s | 1,0 s | 1,3 s | 1,8 s | 2,1 s | 2,3 s | 2,6 s | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9.7 Ali so v bližini dovažanja otrok prisotni kolesarji oziroma za njih namenjene površine? | Preverite ali obstaja možnost konfliktov med kolesarji in pešci. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9.8 Ali je pred prehodom za pešce v bližnji okolici šole prisotna dodatna talna oznaka za okolico šole in prepoved parkiranja? | <p>Preverite ali oznaka obstaja.</p>  <p>The drawing shows a plan view of a pedestrian crossing. It features a central crossing area with a width of 50.00 m. On either side of the crossing, there are markings for pedestrian safety. Dimensions include 8.00 m for the width of the crossing area, 5.00-10.00 m for the distance from the crossing to the start of the markings, 4.00 m for the width of the markings, and 5.00-10.00 m for the distance from the markings to the end of the crossing. A total length of 10.00 m is indicated for the marking area. A minimum width of 4.00 m is specified for the marking area. A minimum height of 0.50 m is indicated for the markings. A minimum height of 1.00 m is indicated for the markings. A minimum height of 2.75 m is indicated for the markings. A minimum height of 2.75 m is indicated for the markings.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| KONTROLNA TOČKA | PREIZKUS | (DA/NE) | OPOMBE |
|--|---|---------|--------|
| 9.9 Ali je pred prehodom za pešce v bližnji okolici šole postavljena talna oznaka »STOP« s široko prečno črto? | Preverite prehode za pešce v okolici šole, če imajo spodnjo talno oznako. <div style="text-align: center;">  </div> | | |
| 9.10 Ali so talne oznake na cesti v okolici šole v dobrem stanju? | Preverite ali so talne oznake na cesti še dobro vidne in ali jih v vlogi voznika lahko pravočasno opazite. Po možnosti preverite to tudi ponoči. | | |
| 9.11 Ali so prometni znaki v okolici šole v dobrem stanju, dobro vidni in ne zmanjšujejo preglednosti ali vizualnih stikov z otroki? | Preverite: <ul style="list-style-type: none"> • ali so znaki v dobrem stanju in so zato čitljivi ter opazni, • ali so postavljeni na tako mesto, da se jih hitro zazna, • ali so morda postavljeni tako, da bi lahko zmanjševali preglednost med vožnjo vozila ali pa zaradi njih ne bi pravočasno opazili otroka. | | |