

VLOGA PROMETNIH TEHNOLOGIJ PRI PROMETNI VARNOSTI IN PROMETNI VZGOJI OTROK

TJAŠA CAMPLIN,¹ SAŠO ŽIVKOVIČ,² MIHA MARIČ³

¹ Univerza na Primorskem, Pedagoška fakulteta, Koper, Slovenija

tjasa.camplin@gmail.com

² Intermatic, d. o. o., Ljubljana, Slovenija

saso@intermatic.si

³ Univerza v Mariboru, Fakulteta za organizacijske vede, Kranj, Slovenija

miha.maric@um.si

V tem poglavju obravnavamo prometno varnost s poudarkom na vlogi sodobnih prometnonadzornih in informacijskih sistemov ter njihovem pomenu za zagotavljanje varnosti otrok v vrtcih in šolah. Namen dela je bil raziskati, kako se tehnologija, infrastruktura in prometna vzgoja medsebojno povezujejo ter kako različni deležniki (vzgojitelji, starši, lokalne skupnosti in strokovnjaki) zaznavajo njihovo učinkovitost v vsakdanji prometni praksi. Teoretični del temelji na sistematičnem pregledu literature s področja prometne varnosti, prometne vzgoje, vedenjskih dejavnikov in predvsem uporabe inteligentnih prometnih sistemov. Empirični del temelji na kvalitativni raziskavi, izvedeni z metodo polstrukturiranih intervjujev. Rezultati kažejo, da udeleženci prepoznajo pomembno vlogo tehnologije pri izboljševanju prometne varnosti, hkrati pa poudarjajo, da ključni dejavnik še vedno predstavljata prometna vzgoja in učinkovito sodelovanje med pristojnimi institucijami. Ugotovitve izpostavljajo potrebo po celostnem pristopu, ki povezuje izobraževanje, infrastrukturo in tehnološke rešitve. Zaključna misel in naše vodilo pri raziskovanju sta, da lahko učinkovito vključevanje in povezovanje teh elementov pomembno prispeva k zmanjšanju prometnih tveganj ter k dolgoročnemu izboljšanju prometne kulture.

DOI

[https://doi.org/
10.18690/um.fov.7.2026.7](https://doi.org/10.18690/um.fov.7.2026.7)

ISBN

978-961-299-177-7

Ključne besede:

prometna varnost,
prometna vzgoja,
otroci,
prometne tehnologije,
prometno-nadzorni
sistemi,
vrtec in šola,
preventiva



Univerzitetna založba
Univerze v Mariboru

DOI
[https://doi.org/
10.18690/um.fov.7.2026.7](https://doi.org/10.18690/um.fov.7.2026.7)

ISBN
978-961-299-177-7

THE ROLE OF TRANSPORT TECHNOLOGIES IN CHILDREN'S ROAD SAFETY AND TRAFFIC EDUCATION

TJAŠA CAMPLIN,¹ SAŠO ŽIVKOVIĆ,² MIHA MARIČ³

¹ University of Primorska, Faculty of Education, Koper, Slovenia
tjasa.camplin@gmail.com

² Intermatic, d. o. o., Ljubljana, Slovenija
saso@intermatic.si

³ University of Maribor, Faculty of Organizational Sciences, Kranj, Slovenia
miha.maric@um.si

Keywords:

road safety,
traffic education,
children,
traffic technologies,
traffic monitoring systems,
kindergarten and school,
prevention

This chapter addresses road safety with a focus on the role of modern traffic monitoring and information systems and their importance for child safety in kindergartens and schools. The aim of the study was to examine how technology, infrastructure, and traffic education are interconnected and how different stakeholders (educators, parents, kindergarten management, local communities, and experts) perceive their effectiveness in everyday traffic practice. The theoretical part is based on a systematic literature review covering road safety, traffic education, behavioral factors, and the use of intelligent transport systems. The empirical part is based on a qualitative study conducted using semi-structured interviews. The findings indicate that participants recognize the important role of technology in improving safety; however, they emphasize that the key factor remains proper traffic education and cooperation between institutions. The results highlight the need for a holistic approach combining education, infrastructure, and technological solutions. Overall, the findings suggest that integrating these elements effectively can significantly contribute to reducing traffic risks and improving long-term traffic safety culture.



University of Maribor Press

1 Uvod

Če želimo, da je varnost v prometu zagotovljena, moramo imeti določena pravila in red. To je v vsaki razviti državi tudi zakonsko pogojeno in urejeno. Z razvojem informatike in tehnologije pa napredujejo tudi sodobni prometno nadzorni in informacijski sistemi. To je pomembno zato, da lahko preventivno preprečujemo ali vsaj zmanjšamo število nesreč in omejimo prometna kazniva dejanja. Pri tem nam pomaga tehnologija, katere namen je lažje, boljše in bolj učinkovito življenje (v tem primeru na področju prometne varnosti).

Prometna varnost se ne nanaša zgolj na spoštovanje pravil, temveč na celovit sistem, ki vključuje človeško vedenje, organizacijo prometa in delovanje širšega družbenega okolja. Lahko bi rekli, da je prometna varnost interdisciplinarno področje, kjer se povezujejo tehnični, družbeni in vzgojni vidiki ter zahteva stalno prilagajanje novim razmeram v prometu. Za prometno varnost pa ni potrebna le tehnologija, saj gre za preplet načel in vzgoje družbe, infrastrukture (s tem okolja) ter različnih ostalih dejavnikov. Prav zato je promet tako kompleksna stvar, saj je dinamična, spreminjajoča se in odvisna od različnih dejavnikov.

V tem okvirju ima pomembno vlogo prometna vzgoja, saj predstavlja temelj oblikovanja varnega vedenja v prometu že v zgodnjem obdobju otrokovega razvoja. S sistematičnim izobraževanjem, ponavljanjem pravil in razvijanjem prometne kulture prispeva k dolgoročnemu zmanjševanju tveganj ter k večji odgovornosti vseh udeležencev v prometu. Namen tega dela je poudariti pomen prometne varnosti ter vlogo sodobnih pristopov, zlasti tehnologij in prometne vzgoje, pri njenem zagotavljanju.

Kot omenjeno je prometna varnost kompleksen sistem, v katerem se prepletajo infrastruktura, vedenje udeležencev v prometu, institucionalni ukrepi in sodobne tehnološke rešitve. Pregled literature bo pokazal, da imajo pri zmanjševanju prometnih tveganj pomembno vlogo tako prometno-nadzorni sistemi kot tudi analitična orodja za spremljanje prometnih razmer in napovedovanje prometnih nesreč. Poudarjen je pomen infrastrukturnih ukrepov, kot so umirjanje prometa, izboljševanje vidljivosti prehodu za pešce in uporaba različnih tehnoloških rešitev za zaščito ranljivih udeležencev v prometu.

Začeli bomo s pregledom literature, kjer se bomo posvetili vsem zgoraj omenjenim dejavnikom. V ospredju bodo tehnologija, naprave in sistemi, dotaknili pa se bomo tudi dejstev o prometu ter tveganjih v prometu. Neizogibna tematika so tudi razne tehnološke rešitve, o katerih so mnogi že pisali in raziskovali, mi pa bomo to sestavili v skupek dejstev. Treba je poznati tudi razlike med udeleženci v prometu. Prvi dejavnik so že kultura, družba in navade iz primarne družine. Drugi dejavnik je starost. Posebno pozornost je zato treba nameniti najmlajšim, ki se še učijo. Prav tu do izraza prideta prometna vzgoja in izobraževanje o cestnoprometnih pravilih, o čemer bomo pisali v poglavjih pregleda literature.

Nadaljevali bomo z zastavitvijo raziskovalnega dela, kjer smo načrtovali opis problema, namen in raziskovalna vprašanja. Na podlagi pregleda literature smo sestavili nekaj raziskovalnih vprašanj in vprašalnike za intervjuvance. Raziskovalna vprašanja so sestavljena za več različnih skupin (vzgojitelje, starše, otroke, predstavnico občine Trbovlje v vlogi lokalne skupnosti ter direktorja podjetja Intermatic, d. o. o., Sašo Živkovića).

Sledijo diskusija in ugotovitve, zbrane v celoto in povezane s teorijo. Diskusija nam bo pomagala priti do odgovora, kako različni dejavniki vplivajo na promet in prometno varnost ter kakšno vlogo ima pri tem prometna vzgoja. Najprej bomo pregledali posplošena mnenja znotraj posamezne skupine in odstopanja med posamezniki znotraj skupine. Nato bomo primerjali odgovore, mnenja in razlage med skupinami. Nazadnje bomo odgovorili še na prej zastavljena raziskovalna vprašanja. Sledijo še povzetek, zaključek in zahvala.

2 Pregled literature

Namen pregleda literature je analizirati obstoječa spoznanja s področja prometne varnosti, pri čemer je posebna pozornost namenjena prometnonadzornim in informacijskim sistemom ter njihovem vplivu na zagotavljanje varnosti otrok. S tem smo postavili tudi temelje za nadaljnjo raziskavo. Pregled literature ni bil namenjen zgolj opredelitvi ključnih pojmov, temveč tudi razumevanju prometnonadzornih in informacijskih sistemov ter njihovega pomena na področju vzgoje in izobraževanja. Na podlagi pregleda smo ugotovili, kaj prometna varnost sploh je, kako se zagotavlja, kako je to področje urejeno v Sloveniji ter kakšne prakse in rešitve se uporabljajo v tujini.

Zanimale nas bodo tudi nove inovacije, ideje in zamisli na področju prometne tehnologije preko analiziranja različnih študij. S tem bomo ugotavljali, katere sodobne inovacije so dejansko uporabne za povečevanje varnosti pešcev (in s tem otrok) in ali imajo zgolj potencialno možnost za napredek cestnoprometne varnosti.

Na koncu se bomo posvetili tudi prometni varnosti v zvezi z vzgojo otrok (prometna vzgoja, ang. "*road safety education*"), osredotočeno na vzgojno-izobraževalne institucije; urejenost prometa v okolici stavb, kjer se nahajajo otroci; ter pristope in metode poučevanja otrok o varnosti v prometu. Najbolj nas bo zanimalo, kako (ali kako bi morali) sodobni prometno-nadzorni in informacijski sistemi vplivajo na varnost otrok v prometu in na prometno vzgojo.

2.1 Prometna varnost in prometna vzgoja

Pojmovanje prometne varnosti se je v zadnjih nekaj letih nekoliko spremenilo, saj se je spremenilo razmišljanje ljudi. Od logike »krivda posameznika« se je družba začela pomikati proti bolj sodobnem konceptu, pri katerem gre za sistemsko razumevanje tveganj (Evropska komisija, 2019).

Prometna varnost je v Sloveniji urejena tako, da je del sistema prometnega nadzora in vzgoje. Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa in določeni zakoni urejajo tako cestno infrastrukturo kot tudi prometno-nadzorne sisteme. Promet bi tako lahko definirali kot sistem tveganj, ki ni le skupek pravil in signalizacije, temveč dinamično okolje, kjer tehnologija, vedenje in institucionalni ukrepi delujejo povezano med seboj.

Promet ni neka stalna struktura, saj se ves čas spreminja. Sestavljena je iz vozil in pešcev, kar ustvarja kompleksen sistem interakcij (ne le med ljudmi in vozili, ampak tudi infrastrukturo in okoljem). Prometni sistem vključuje ceste in ostalo infrastrukturo, vedenje udeležencev ter tehnološke elemente nadzora. Prav ti pa omogočajo, da lahko tveganja v prometu identificiramo oziroma prepoznamo, preoblikujemo in analiziramo ter nato preventivno preprečujemo (Zavod Republike Slovenije za šolstvo, 2023).

Osnovna komponenta tveganj v prometu je vedenje udeležencev, ki skupaj sooblikujejo dogodke. Različne odločitve voznikov, pešcev, kolesarjev in ostalih udeležencev imajo neposreden vpliv na možnost nevarnosti v prometu. Njihovo vedenje so v preteklosti analizirali predvsem s pomočjo statističnih podatkov o prometnih nesrečah in konfliktnih situacijah. Takšni tradicionalni pristopi pogosto ne upoštevajo dovolj kompleksnega vpliva okoljskih in vedenjskih dejavnikov. To pomeni, da ima vedenje posameznika v prometu pomembnejšo vlogo pri nastanku tveganj, kot se je predpostavljalo v preteklosti (Du et al., 2023).

To je za našo raziskavo pomembno zato, ker so otrokovi možgani najbolj odprti za nove informacije v predšolskem obdobju (Marjanovič Umek in Zupančič, 2020). Temelje prometne vzgoje je prav iz tega razloga treba začeti graditi že pred vstopom v osnovno šolo (seveda pa nadaljevati tudi v šoli). Pomemben element sta informacijska in nadzorna infrastruktura, kar zajema tehnologijo za zaznavanje, merjenje in posredovanje podatkov o prometnih razmerah, kar bomo podrobneje spoznali v naslednjih poglavjih.

Najboljša preventiva je zavedanje ljudi, kako se obnašati v prometu. Tu gre za upoštevanje prometnih pravil na področju prometne vzgoje in ozaveščanje, kar se mora začeti že v vrtcu. Prometna vzgoja je v Sloveniji vključena v kurikulum kot medpredmetno področje, ki krepi znanje in spretnosti otrok za varno udeležbo v prometu. Zgodnje prometno izobraževanje dejansko pomembno vpliva na (so)oblikovanje varnega vedenja otrok v prometu (Waring et al., 2024).

2.2 Sodobni prometnonadzorni in informacijski sistemi ter izdelki za prometno varnost

Poleg prometnih znakov in ostale signalizacije v prometu uporabljamo tudi ostale inteligentne prometne sisteme, ki omogočajo zbiranje podatkov v realnem času. Takšni sistemi temeljijo na raznih senzorjih, komunikacijskih omrežjih in računalniških algoritmihi (Sahraei in Al Mamari, 2025).

Video-varstvena metoda je del nove, napredujoče tehnologije. Poleg nadzornih kamer, senzornih omrežij in specifične infrastrukture so pomembni tudi načini analiziranja podatkov. Za vse to pa so potrebne napredne tehnologije, kot so

računalniški vid, strojno učenje in analiza podatkov v realnem času (Hnoohom et al., 2024).

2.2.1 Tehnološki sistemi za umirjanje prometa, analizo in preventivo

Tehnološki sistemi za umirjanje prometa, analizo in preventivo obsegajo različne rešitve, namenjene izboljšanju prometne varnosti ter zmanjševanju tveganj v prometu. V nadaljevanju bodo predstavljeni merilniki hitrosti, sistemi za zbiranje in analizo prometnih podatkov ter naprave, ki omogočajo njihovo delovanje, pametne rešitve za zaščito pešcev in povezava med tehnologijo ter prometno vzgojo. Na ta način bomo spoznali možnosti, prednosti in pomen uporabe sodobnih tehnologij v prometu.

Kljub številnim prednostim, ki jih imajo tehnološki sistemi, se pojavijo tudi določene omejitve. Njihova učinkovitost je namreč pogosto odvisna od pravilne vključitve, kakovosti podatkov in na sprejemanja med udeleženci v prometu (Waqar et al., 2023). Na slednje lahko deloma vplivamo s primerno izobrazbo, prvi dve naštetimi pa uporabe pa izboljšujemo preko študij, razvijanjem tehnologije in poglobljenimi analizami.

2.2.1.1 Merilniki hitrosti

Merilniki hitrosti so prometnovarnostni tehnološki pripomočki, ki v realnem času prikazujejo trenutno hitrost vozila. Njihov glavni namen je povečati zavedanje voznikov o lastni hitrosti in jih spodbuditi k prilagoditvi vožnje omejitvam hitrosti. V urbanem okolju, ter še posebej v okolici vrtcev in šol, omogočajo varnost pešcem, kolesarjem in ostalim bolj ranljivim udeležencem v prometu. Merilnike hitrosti lahko razdelimo v tri skupine glede na njihovo delovanje: dopplerski merilniki hitrosti, laserski merilniki hitrosti in stacionarni radarji (v ohišjih).

Merilniki hitrosti imajo pozitiven učinek na vedenje voznikov. Čeprav je raziskava (Casey in Lund, 1993), ki se je ukvarjala z raziskovanjem le-tega, nekoliko starejša in so se statistične informacije do danes spremenile, ostaja bistvo raziskave enako. Proučevali so učinkovitost mobilnih obcestnih merilnikov hitrosti pri nadzoru hitrosti v mestnem prometu. Radar je bil za kontrolno skupino viden, za drugo skupino pa ne. Ker vozniki druge skupine radarja niso mogli zaznati, to nakazuje na

pristnost podatkov. Pokazala se je razlika med hitrostjo vožnje glede na prisotnost oziroma odsotnost radarja (Casey in Lund, 1993). Pri tem se zelo dobro pokaže vpliv merilnika hitrosti na (prehitro) vožnjo voznikov.

Naprava se je izkazala za posebej učinkovito v šolskih območjih, vendar pa je bil njen učinek omejen predvsem na čas, ko je bila dejansko nameščena. Pomemben dejavnik pri učinkovitosti je tudi policijski nadzor, saj se učinek merilnika sčasoma zmanjšuje, vendar lahko ob minimalni prisotnosti nadzora v njegovi bližini traja dlje časa. Kombinacija tehnologije in prisotnosti izvršilnega organa tako nakazujeta na visoko učinkovitost pri zagotavljanju varnejšega prometnega okolja.

2.2.1.2 Sistemi za zbiranje in analizo prometnih podatkov (in naprave, potrebne za to)

Pomemben del preventive prometne varnosti je prepoznavanje vzorcev v prometu. Za to so potrebna zanesljiva analitična orodja, s katerimi lahko celo napovedujemo prometne nesreče v smislu ocenjevanja tveganj. Metodološki okvir, imenovan indeks prometne varnosti (ang. "*Road Safety Performance Index*"), združuje različne kazalnike prometne varnosti v poenoteno merilo za primerjavo med državami in regijami (Shbeeb, 2022). Vključuje podatke o vedenju udeležencev oziroma natančneje voznikov.

Pri tem se upoštevajo hitrost vožnje, uporaba varnostnega pasu, zauživanje alkohola pred/med vožnjo ipd. Poleg vedenja udeležencev indeks vključuje kakovost infrastrukture in varnostnih značilnosti vozil, ki sta prav tako pomembna dejavnika. Pristop torej omogoča prepoznavanje šibkih točk v prometu, s tem pa primerna področja za izboljšavo, preventivo in zmanjšanje tveganj ter žrtev.

Ne gre torej le za sistem zbiranja podatkov in njihovo analizo, ampak za celoten sistem, ki temelji na statističnih modelih, kjer se povezujejo omenjeni kazalniki z dejanskimi podatki o prometnih nesrečah. Indeks ne služi le kot deskriptivna analiza, ampak omogoča razvoj instrumentov strateškega načrtovanja.

Za takšne in drugačne napovedne modele prometnih nesreč se najpogosteje uporablja tehnologija, ki se opira na napredne statistične in računske metode. Prav na takšne učeče se naprave so se osredotočili Gañan-Cardenas et al. (2026). Z

uporabo algoritmov so naprave sposobne obdelovati velike količine podatkov, identificirati kompleksne vzorce in izboljšati natančnost napovedi. Pri tem je zopet velik poudarek na preventivi in poskusih preprečevanja tveganih situacij. Modeli njihove raziskave so posebej uporabni, saj lahko (za razliko od večine drugih sistemov) vključujejo ogromno ostalih spremenljivk, kot so tudi prometni tokovi, geometrija ceste, vremenske razmere in celo zgodovinski podatki o nesrečah. Največja razlika v primerjavi s tradicionalnimi pristopi je v tem, da vključujejo strojno učenje, ki je boljše in dosega natančnejše napovedne rezultate (še posebej takrat, ko so odnosi med spremenljivkami nelinearni ali nepovezani).

Nekatere raziskave (na primer: Gañan-Cardenas et al., 2026) uporabljajo podatkovno vodene metode, ki poudarjajo pomen kakovosti in celovitih podatkovnih baz. Nevarnosti analize podatkov so nezadostne ali subjektivne evidence, kar vodi do napačnih zaključkov, omenjene naprave in modeli pa zmanjšujejo možnost takšnih napak. Za uspešne evidence je pomembno povezovanje različnih virov podatkov, ki vključujejo tudi policijska poročila, bolnišnične zapise in (zelo pomembno) prometne senzorje. Vključevanje teh virov omogoča celostno razumevanje dejavnikov tveganja in s tem izboljšuje zanesljivost modelov.

Pri analizah ne smemo zanemariti infrastrukturnih dejavnikov, ki jih empirične študije označujejo kot ključne za določanje pogostosti in resnosti prometnih nesreč. Analize (Mahmud et al., 2024) poudarjajo pomen pravilnega načrtovanja, izgradnje križišč, ločevanja prometnih pasov, varnostnih elementov in ostalih infrastrukturnih elementov ter uporabo tehnologij in ukrepov za umirjanje prometa (na primer dinamični prikazovalniki hitrosti). Glede na njihovo raziskavo lahko izboljšana infrastruktura očitno zmanjša število nesreč (še posebej na odsekih z visokim tveganjem).

Poleg infrastrukture visoko vlogo pripisujemo tudi vedenjskim dejavnikom udeležencev v prometu kot »uporabnikom« infrastrukture (Shbeeb, 2022). Čeprav navedeni članek tega ne izpostavlja neposredno, je mogoče prej omenjene vedenjske dejavnike, kot so neuporaba varnostnega pasu, prekoračevanje hitrosti in vožnja pod vplivom alkohola, zmanjševati s kombinacijo zakonodajnih ukrepov, učinkovitega nadzora, ozaveševalnih kampanj ter prometne vzgoje. Kazni in strožji nadzor ne prispevajo le k izboljšanju vedenja voznikov, temveč vodijo tudi do merljivih

izboljšav prometne varnosti. Za uspešno izvajanje tovrstnih ukrepov sta ključni tudi javna podpora in ustrezna komunikacija z javnostjo.

Veliko je bilo govora o sistemskih analizah, modelih, ukrepih, infrastrukturi ipd. Vsega skupaj pa ne morejo upravljati zgolj naprave in podatki sami po sebi. Potrebni so ukrepi. Za to so potrebne implementacije (ne zgolj analize) varnostnih strategij. Pri tem ima pomembno vlogo sodelovanje med sektorji, prometnimi oblastmi, zdravstvenimi institucijami in raziskovalnimi organizacijami.

Prepoznavno vlogo v prometu imajo različne nadzorne kamere. Podatke, pridobljene iz posnetkov, je seveda treba analizirati, vendar kamera ostaja zelo pomembna naprava za sistematsko zbiranje podatkov. Preko videonadzornih kamer lahko spremljamo tudi interakcije med pešci in vozili (Hnoohom et al., 2024). Namen raziskave je bil ugotoviti povezavo med kazalnikom TTC (čas do trka) in PET (časovni razmik po prečkanju). Rezultati so pokazali, da lahko takšna metodologija omogoča natančno spremljanje prometnih interakcij in pomaga pri prepoznavanju lokacij, kjer je tveganje za prometne nesreče večje.

Niso pa le naprave tiste, ki spadajo med preventivna prometna sredstva. Poleg kamer, merilnikov hitrosti, senzorjev itd. so omembe vredne tudi cestno-hitrostne ovire oziroma pogovorno imenovani »ležeči policaji«, ki jih delimo na: dvignjene ploščadi, blazinaste ovire, gumijaste kvadratne ovire, gumijaste blazinaste ovire in ozke ploščadi (Šarić et al., 2025). Pogosto se pojavljajo na področjih tveganj (med drugim v okolici šol in vrtcev).

Če povzamemo ugotovitve glede sistemov za zbiranje in analizo prometnih podatkov lahko trdimo, da je zmanjševanje prometnih nesreč dolgotrajen in sistematičen proces, ne enkratni ukrep. Pri tem nam zelo pomagajo naprave (senzorji, merilci, kamere in ostala tehnologija). Kombinacija strateških ciljev, predstavljenih v nadaljevanju in povzetih po evropski strategiji »Vision Zero«, predstavlja enega najučinkovitejših pristopov k izboljševanju prometne varnosti. Gre za celovit pristop, ki zajema prepoznavanje in analizo prometnovarnostnih izzivov ter izvajanje ustreznih ukrepov. Z uporabo analitičnih orodij ter implementacijo konkretnih infrastrukturnih in vedenjskih ukrepov je mogoče dosegati visoke standarde prometne varnosti. Pri tem pa ostajajo ključnega pomena politična in

zakonodajna zavezanost, stabilno financiranje ter nenehno izboljševanje analitičnih, podatkovnih in sistemskih rešitev.

2.2.1.3 Pametne rešitve za zaščito pešcev na prehodih za pešce

Sistemi, ki lahko bolje opozarjajo voznike na bližino prehoda za pešce, niso le običajni prometni znaki. Nova tehnologija omogoča osvetljevanje le-teh na različne načine: LED svetilke, cestne svetilke z asimetrično optiko, utripalke s senzorjem, 3D prehodi za pešce ipd. Lahko bi jih umestili tudi med infrastrukturne preventive, ki smo jih spoznali v prejšnjem poglavju.

Razvoj inovativnega prehoda za pešce je predlagana rešitev za večjo varnost, katere namen je izboljšati vidljivost (Domínguez et al., 2024). Prehod naj bi bil namreč izdelan iz materialov s fotoluminiscenčnimi lastnostmi. To pomeni, da podnevi absorbirajo svetlobo, ponoči pa jo oddajajo, kar poveča prometno varnost. Površina prehoda pa ni le vidno opozorilo, ampak tudi zvočno. Na njem so namreč posebne površinske strukture, ki voznika z vibracijami in zvokom opozorijo, da se vozilo pelje čez prehod za pešce. Podobne ideje so se sicer že razvile prej, vendar so raziskovalci v tej raziskavi stopili še korak naprej.

Posebno zanimivi so 3D prehodi za pešce, ki izboljšajo vidnost in kratkoročno vedenje voznikov (vedenje v smislu pozornosti med vožnjo). Gre za iluzijo prehoda, ki izgleda, kot da je tridimenzionalen (v resnici pa je zgolj narisana na cestišče). Na udeležence v prometu delujejo preko psihološkega odziva. Na voznike 3D grafike vplivajo tako, da povečajo njihovo pozornost, ko zagledajo optično prevaro fizične ovire na cesti. Pešcem pa nenavadna zebra daje občutek, da so bolj varni, saj je prehod bolj viden voznikom. Uspeh je odvisen od posameznika, in sicer na način, ali subjektivni občutek varnosti vodi do dejanskega zmanjšanja tveganja (Siebert et al., 2022).

Sodobni prometno-nadzorni in informacijski sistemi so praktični način izboljšave prometne varnosti, saj omogočajo boljše razumevanje prometnih tveganj in učinkovitejše načrtovanje prometnovarnostnih ukrepov. To je tudi pobudnica za razvoj nadaljnje tehnologije na področjih, kjer je in bo to potrebno. Vloga tehnologij ni omejena zgolj na infrastrukturo in nadzor, temveč se vse pogosteje povezuje tudi

z izobraževalnimi pristopi in prometno vzgojo otrok, kar bo podrobneje predstavljeno v nadaljevanju.

2.3 Promet in otroci

Prometna vzgoja predstavlja pomemben element prizadevanj za izboljšanje prometne varnosti, saj omogoča razvoj znanja, spretnosti in odgovornega vedenja udeležencev v prometu. Pomembnost prometne vzgoje je za otroke in mladostnike pomembna iz dveh razlogov. Prvi je, ker so ranljiva skupina v prometu. Kot drugo pa, ker so v obdobju, ko je treba postaviti temelje za zavedanje v prometu. Prav zaradi tega mora prometna vzgoja temeljiti na sistematičnem izobraževanju, na načelu postopnosti in razvoju kompetenc. Pri tem otroke in mlade ozaveščamo o razumevanju prometnih tveganj, spodbujamo k varnemu vedenju in krepimo kompetence za reševanje prometnih situacij (Bisht, 2025).

2.3.1 Prometna vzgoja

Prometna vzgoja se v vrtcih integrira na podlagi Kurikuluma za vrtce (2025), ki je osnovni strokovni dokument za predšolsko vzgojo. Prometna vzgoja je posredno umeščena med področje družbe, kjer med drugim nekateri cilji stremijo tudi k privzganjanju varnega vedenja v različnih življenjskih situacijah.

V izvedbenem kurikulumu (torej dejanskem delovanju) je pomembna tudi vloga vzgojitelja ali vzgojiteljice oziroma učitelja ali učiteljice (v nadaljevanju vzgojitelja). Ti naj bi zavedanje o trajnostni mobilnosti v skladu s kurikulumom predajali otrokom na način, ki je primeren njihovi starosti in razvojni stopnji. Preko različnih dejavnosti, ki jih vzgojitelj načrtuje, naj bi otroci spoznavali značilnosti prometa, različna prevozna sredstva in varno vedenje v prometu (Ministrstvo za vzgojo in izobraževanje, 2025).

Prav iz tega vidika je učinkovitost prometne vzgoje povezana tudi z ustreznim usposabljanjem učiteljev in vzgojiteljic, ki predstavljajo izvedbeni organ izobraževalnih programov. Pomembno je tudi skrbno načrtovanje učnih programov in razvoj kompetenc kot temelj razumevanja prometnih tveganj. Z neprestanim spreminjanjem prometnih sistemov in prometnih razmer je treba redno posodabljati, izboljševati in spreminjati izobraževalne vsebine (Bisht, 2025).

Pomemben cilj prometne vzgoje je razvijanje sposobnosti za prepoznavanje nevarnosti in pravilnega ravnanja v prometu. Otroci se na področju kognitivnih (miselnih) sposobnosti še razvijajo, zato imajo pogosto težave pri ocenjevanju hitrosti vozil in razdalje, kar lahko poveča tveganje za prometne nesreče. Zaradi tega je pomembno, da prometna vzgoja vključuje aktivnosti, ki spodbujajo razvoj zaznavanja tveganj in varnega vedenja (na primer pri prečkanju ceste) v prometnih situacijah (Lee et al., 2025).

Otroci imajo pogosto omejene izkušnje s prometnim okoljem – ne glede na njihovo vlogo v prometu (udeleženci kot pešci ali kolesarji) (Ye et al., 2012), kar lahko nakazuje na širšo problematiko. V Sloveniji je prometna vzgoja ne spregledan del izobraževalnega sistema, v naslednjem poglavju pa tudi podrobneje spoznamo, kako je na področju naše države urejena prometna varnost. V Sloveniji si torej prizadevamo k ozaveščanju o prometni varnosti, je pa to odvisno od izvedbenega kurikula. Nevarnosti pri omejenih izkušnjah se pojavijo, ker to vodi v težje sprejemanje pravih odločitev otrok v prometnih situacijah.

Prometna vzgoja ima pomembno vlogo tudi pri oblikovanju vrednot in družbenih norm, povezanih z varnim vedenjem v prometu. Izobraževanje ne vključuje le podajanja informacij o prometnih pravilih, temveč tudi oblikovanje osebnosti posameznika (tudi za vedenje v prometu). Analize učnih gradiv (med drugim učbenikov) so pokazale, da prometne vsebine sicer obstajajo v izobraževalnem sistemu, vendar pogosto ne pokrivajo vseh pomembnih tem ali pa so obravnavane precej površinsko (Miskolczi et al., 2023). Prometne vsebine v izobraževanju se pogosto osredotočajo predvsem na prometna pravila in signalizacijo, medtem ko so prometno-nadzorne in informacijske tehnologije redkeje vključene.

Kadar otroke učimo o prometni vzgoji, je treba (tako kot pri vsaki drugi temi) uporabiti primerne pristope in metode. Preko projekta »Cesta, robotki in ti« (Brodarič in Čengija, 2025) so drugošolci z naborom dejavnosti poučevali o prometu. Uporabili so strategijo medpodročnega povezovanja med programiranjem (uporabili so robotke KUBO), algoritmičnem mišljenju in seznanjanjem s cestnoprometnimi pravili. Njihov pristop dela je omogočil, da so učenci skozi praktične aktivnosti spoznali prometne znake, pravila obnašanja v prometu in pomen varne udeležbe v prometu. Z vidika primernosti dejavnosti za otroke in izbire

oblik dela lahko takšen pristop obravnavamo kot primer dobre prakse pri poučevanju o prometni varnosti.

Zasnove izobraževalnega sistema so pomemben dejavnik k oblikovanju odnosa do prometne varnosti (Tosi et al., 2025), zato je v poučevanje smiselno vključevati družine otrok in sodelovati z lokalno skupnostjo. Medtem ko je pristop (iz prejšnjega odstavka) medpodročnega povezovanja in učenja skozi zabavo zelo primeren, je hkrati pomembno vključevati tudi realne prometne situacije in predlagane rešitve avtorjev (torej več govoriti o prometni varnosti, povezovati ožje in širše otrokovo okolje). To omogoča boljše razumevanje nevarnosti in spodbuja odgovorno ravnanje na cesti.

Skupaj te ugotovitve kažejo, da je prometna vzgoja ključni element prometne varnosti, saj omogoča pridobivanje kompetenc za ravnanje v prometnih situacijah. Z zgodnjim začetkom izobraževanja, sistematičnim pristopom in ustrezno zasnovanimi programi je mogoče izboljšati razumevanje prometnih tveganj in spodbuditi varnejše vedenje na cestah. Prometna vzgoja tako ne predstavlja le prenosa informacij o prometnih pravilih, temveč tudi pomemben proces oblikovanja družbene odgovornosti.

2.3.2 Urejenost okolice vrtcev in šol iz prometnovarnostnega vidika

Urejenost okolice vrtcev in šol z vidika prometne varnosti je ključnega pomena za zaščito otrok, ki sodijo med najbolj ranljive udeležence v prometu. Otroci zaradi starosti, omejenih izkušenj in še razvijajočih sposobnosti za zaznavanje pogosto težje prepoznajo prometne nevarnosti. Prav zato mora biti prometno okolje v njihovi bližini načrtovano še posebej skrbno. Pri načrtovanju prometne infrastrukture je pomembno upoštevati načela preventivne varnosti, kot so ustrezna prometna signalizacija, omejevanje hitrosti in nadzor prometnih tokov. Tak pristop lahko bistveno zmanjša tveganje za prometne nesreče in izboljša varnost za pešce (Bisht, 2025).

Posebno pozornost je treba nameniti območjem, kjer se otroci pogosto zadržujejo. To so, kot omenjeno, šole, vrtci, pa tudi igrišča, parki ipd. Prometno okolje v bližini teh okolij ima velik vpliv na varnost otrok, saj lahko neustrezno urejene ceste, slaba preglednost ali pomanjkljivo označeni prehodi za pešce povečajo tveganje za

prometne nesreče. Šolske poti morajo biti zasnovane tako, da omogočajo varno gibanje otrok in zmanjšajo njihovo izpostavljenost nevarnim prometnim situacijam (Yu et al., 2012).

Prometno okolje v bližini šol zahteva posebno pozornost pri načrtovanju infrastrukture, saj lahko ustrezna signalizacija, omejitve hitrosti in dobra pregledanost bistveno zmanjšajo tveganje za prometne nesreče (D'Alberto in Giudici, 2023). Pomembno vlogo pri zagotavljanju varnosti ima torej ustrezno načrtovana prometna infrastruktura, ki vključuje varne prehode za pešce, jasno prometno signalizacijo in preglednost ceste (Treviño-Siller et al., 2017; Tosi et al., 2025).

Časovni razmak med raziskavami prejšnjih odstavkov sega kar do trinajst let, kar pa po interpretaciji lahko pomeni več stvari, med drugim tudi, da je pomembnost infrastruktur in oznak za varnost ključno pomembna. Stanje se skozi leta ni dosti spremenilo (zato še vedno potekajo raziskave in analize na tem področju), hkrati pa je zelo pomembno poudarjati in nadgrajevati infrastrukturo glede na potrebe sodobne družbe.

Pomemben dejavnik prometne varnosti v okolici »kritičnih« področji je tudi preglednost cestnega prostora. Parkirani avtomobili ob cesti lahko bistveno zmanjšajo vidljivost in povečajo nevarnost za otroke, kje prečkajo cesto. Takšna območja se pogosto nahajajo na ozkih ulicah, kar dodatno povečuje tveganje za prometne nesreče. Zaradi tega je nujno zagotoviti dobro preglednost cest, nadzor parkiranja in ustrezno prometno infrastrukturo, ki omogoča varnejše gibanje otrok (Lee et al., 2025).

Poleg infrastrukturnih ukrepov je pomemben tudi širši koncept varnega okolja. V številnih evropskih državah je prometna varnost povezana z zagotavljanjem varnih poti v šolo, ki vključujejo ustrezno prometno infrastrukturo in organizacijo prometa v šolski okolici. Takšni projekti pogosto vključujejo tudi spodbujanje okolju prijaznih načinov prevoza, kot sta hoja ali kolesarjenje, ureditev parkirnih mest za kolesa in sodelovanje lokalnih skupnosti pri izboljšanju prometne varnosti v okolju, kjer se otroci vsak dan gibajo (Žagar, 2010).

Neizogibno pomembno vlogo ima izobraževanje otrok v prometni varnosti. V učnem procesu je pomembno, da se prometne vsebine povezujejo z resničnimi situacijami iz okolja, v katerem se otroci vsakodnevno gibljejo. Otroci se namreč najbolje učijo skozi praktične izkušnje. Učenci na ta način lažje razumejo prometne znake, pomen signalizacije in razvijajo zavedanje o varnem vedenju na cesti. Takšen pristop omogoča, da otroci prometna pravila razumejo v kontekstu vsakdanjega življenja in jih lažje uporabljajo pri svojem vsakodnevnem gibanju (Brodarič in Čengija, 2025).

Kar se izobrazbe tiče, je pomembno tudi zavedanje, da učbeniki pogosto predstavljajo osnovna pravila za pešce, kot je pomen semaforjev ali pravilno prečkanje ceste. Vendar pa teh vsebin pogosto ne razlagajo dovolj podrobno. Velik del razlage je zato prepuščen učiteljem ali staršem, poleg tega pa učna gradiva redko upoštevajo razlike med prometom v mestih in na podeželju. To lahko oteži razumevanje prometnih situacij, s katerimi se otroci srečujejo v vsakdanjem življenju (Miskolczi et al., 2023).

Skozi to poglavje smo torej ugotovili, kako pomembni dejavniki skupaj spletejo mrežo odvisnih dejavnikov. Preplet infrastrukturnih ukrepov, signalizacije in poučevanja otrok so osnove, ki bi se jih morali zavedati vsi odrasli, ki lahko (in bi morali) to znanje prenašajo dalje na otroke in mlade.

2.3.3 Povezanost prometne vzgoje s prometno tehnologijo

Prometna vzgoja je v sodobni družbi tesno povezana z razvojem prometne tehnologije, saj napredni prometni sistemi zahtevajo nova znanja, analitične pristope in ustrezno strokovno usposabljanje. Izobraževalni programi so na področju prometne varnosti vse pogostejše vključeni preko uporabe podatkov o prometnih nesrečah, analitičnih metodah in različnih tehnoloških rešitev, ki pomagajo pri razumevanju prometnih tveganj. Takšni pristopi omogočajo strokovnjakom in raziskovalcem, da prepoznavajo nevarne prometne situacije, načrtujejo varnejšo infrastrukturo ter uvajajo učinkovite ukrepe za izboljšanje prometne varnosti (Bisht, 2025).

Razvoj sodobnih tehnologij omogoča tudi nove načine raziskovanja vedenja udeležencev v prometu. Ena izmed takšnih metod je uporaba virtualne resničnosti (VR), ki omogoča simulacijo različnih prometnih situacij brez dejanske nevarnosti za udeležence raziskave. Z uporabo VR lahko raziskovalci analizirajo vpliv različnih dejavnikov – hitrost vozil, prisotnost parkiranih avtomobilov (na neustreznih mestih) ali oblika prehoda za pešce (Lee et al., 2025). Pri tem gre za zaznavanje (ne)varnosti in vedenja otrok pri prečkanju ceste. Takšne simulacije omogočajo boljše razumevanje prometnega vedenja ter prispevajo k izboljšanju prometne vzgoje in načrtovanju varnejših prometnih rešitev.

Sodobni pristopi k prometni vzgoji vključujejo tudi uporabo različnih raziskovalnih metod in tehnoloških orodij za preučevanje vedenja otrok v prometu. Analiza prometnih situacij in simulacij omogoča raziskovalcem in pedagogom boljše razumevanje, kako otroci zaznavajo prometno okolje in kako sprejemajo odločitve v prometnih situacijah (npr. pri prečkanju ceste). Takšne raziskovalne metode uspevajo s pomočjo prometne tehnologije in informacijskih sistemov, rezultati pa pomagajo razvijati učinkovitejše programe prometnega izobraževanja in izboljšujejo razumevanje prometnih tveganj (Yu et al., 2012). Nezanemarljiv pa je tudi pomen analize vedenja otrok v prometnih situacijah (Treviño-Sille et al., 2017).

Raziskave na področju prometne varnosti vse pogosteje uporabljajo sodobne metode analiz vedenja udeležencev v prometu. Takšni pristopi omogočajo podrobnejše razumevanje odločanja otrok in mladih v prometnih situacijah in pomagajo razvijati učinkovitejše strategije za izboljšanje varnosti. Na podlagi teh raziskav je mogoče oblikovati izobraževalne programe, ki temeljijo na dejanskem razumevanju vedenja mladih udeležencev v prometu (Lee et al., 2023).

Sodobna prometna vzgoja vse bolj temelji na povezovanju izobraževanja in tehnologije. Uporaba simulacij, digitalnih orodij, interaktivnih učnih pripomočkov ter analize prometnih podatkov omogoča boljše razumevanje prometnih tveganj in učinkovitejše učenje varnega vedenja. Takšen pristop prispeva k razvoju prometne kulture ter izboljšanju prometne varnosti med otroki, mladimi in drugimi udeleženci v prometu.

2.3.4 Seznanjanje otrok s cestnoprometnimi pravili

Približevanje cestnoprometnih pravil otrokom predstavlja ključni del prometne vzgoje, saj omogoča razvoj znanja in razumevanja prometnih situacij in oblikovanje varnega vedenja v prometu. Učenje prometnih pravil je najučinkovitejše, kadar temelji na aktivnih učnih metodah ter vključuje sodelovanje otrok in praktične izkušnje. Takšni pristopi vključujejo reševanje problemov, projektno delo, uporabo primerov iz realnega okolja, terenske ogleda, simulacije in prikaze realnih prometnih situacij, saj omogočajo boljše razumevanje prometnih nevarnosti ter spodbujajo razvoj ustreznega vedenja (Bisht, 2025; Yu et al., 2012; Moradi in Majdzadeh, 2017; Brodarič in Čengija, 2025).

Raziskava, v kateri so sodelovali otroci, stari med osem in dvanajst let, je podrobneje obravnavala otroške vidike udeležbe v prometu (Lee idr., 2025). Avtorji so poudarili, da je pri učenju prometnih pravil nujno upoštevati razvojne značilnosti otrok. Mlajši otroci imajo namreč pogosto težave pri ocenjevanju hitrosti vozil, razdalj in prometnih tveganj, zaradi česar se težje prilagajajo prometnim situacijam. Starejši otroci pa nevarnosti praviloma prepoznajo bolje in se nanje odzivajo previdneje.

To potrjuje tudi prej omenjena raziskava, izvedena z uporabo VR. Pokazala je namreč, da mlajši otroci pogosteje prečkajo cesto na neformalnih mestih, so manj pozorni na prometne razmere in se slabše odzivajo na ovire, kot so parkirana vozila. Raziskava je prav tako pokazala, da oblika prehoda za pešce vpliva na vedenje otrok. Medtem ko tradicionalni prehodi za pešce spodbujajo previdnejše prečkanje, lahko dekorativni vzorci povzročijo bolj razpršene ali diagonalne poti. Jasno je, da poskušajo z barvitimi vzorci pritegniti otroško pozornost, narediti njim bolj prilagojeno okolje ipd., vendar pa to nima vedno zelenega učinka.

Pomembno vlogo pri učenju prometnih pravil imajo učbeniki in druga učna gradiva. Ti vključujejo ilustracije, naloge in praktične primere. Ta gradiva otroku pomagajo prepoznati prometne znake, nevarne situacije in pravila varnega vedenja. Sem ne spada le pravilno prečkanje ceste, temveč tudi uporaba odsevnih elementov. Poleg tega obravnavajo različne vrste prometa (kopenski, vodni, zračni), značilnosti javnega prevoza ter vpliv prometa na okolje in zdravje, pri čemer poudarjajo pomen trajnostnega prometa. Kljub temu številne vsebine, zlasti sodobne tehnologije in nove oblike mobilnosti, pogosto niso dovolj poglobljeno predstavljene, zato je vloga

učitelja ključna pri dodatni razlagi in razvijanju praktičnih prometnih spretnosti (Miskolczi, 2023).

Učinkovitost prometne vzgoje se dodatno poveča z uporabo interaktivnih metod, kot so razprave, praktične naloge in prikazi realnih situacij, saj ti pristopi omogočajo globlje razumevanje posledic tveganega vedenja ter spodbujajo razvoj odgovornega odnosa do prometne varnosti. Posebej pomembna so realistična in čustveno prepričljiva sporočila, ki povečujejo pozornost in motivacijo otrok ter mladih za varno vedenje. Izobraževalni programi pomembno izboljšajo znanje, stališča in vedenjske namere, vendar se ti učinki s časom zmanjšujejo, zato je pomembno kontinuirano izvajanje in ponavljanje vsebin. Pri tem imajo pomembno vlogo tudi socialni in psihološki dejavniki, kot je vpliv vrstnikov (Tosi et al., 2025; Waring et al., 2024).

Povezovanje vsebin z aktivnim učenjem in sodobnimi tehnologijami je prav tako pomembno. Učenci lahko na primer skozi naloge, kot so reševanje problemov, prepoznavanje prometnih pojmov ali sestavljanje zaporednih ukazov, razvijajo aktivno razmišljanje in povezujejo prometna pravila z realnim življenjem. Poseben primer takšnega pristopa je uporaba robotike in programiranja (Brodarič in Čengija, 2025), kjer učenci programirajo gibanje robotka po omrežij, s tem pa razvijajo algoritmično mišljenje in razumevanje zaporedja dejanj, kar je primerljivo z razumevanjem prometnih pravil.

Poleg tega sodobna didaktična sredstva, kot so avdiovizualni materiali, računalniški programi in interaktivna učna gradiva, pomembno prispevajo k bolj zanimivemu in učinkovitemu učenju ter pomagajo učencem bolje razumeti prometne situacije in razviti ustrezne prometne spretnosti (Žagar, 2010). Kombinacija tehnologije, praktičnih primerov in izobraževanja omogoča simulacijo prometnih situacij ter boljše razumevanje tveganih odločitev (Tosi et al., 2025).

V naboru sodobnih pristopov k prometni vzgoji se v praksi pojavljajo tudi tehnološke rešitve, namenjene izboljševanju varnosti in večji razumljivosti prometnih situacij za otroke. Med takšne sodijo različni prikazovalniki hitrosti, interaktivne prometne table in sistemi za označevanje prehodov za pešce, ki uporabljajo vizualne elemente – barve, simboli, svetlobni signali ali pa čustveno obarvani prikazi (na primer smeški oziroma »emoji-ji«). Takšne rešitve so zasnovane

tako, da na zanimiv način pritegnejo pozornost otrok in hkrati (še posebej odraslim) posredujejo povratno informacijo o njihovem vedenju v prometu. Na otroke takšni prikazi vplivajo bolje, saj pridobijo njihovo pozornost, vendar pa lahko zmanjšajo učinkovitost odziva (Tosi et al., 2025).

Prometna vzgoja vključuje tudi sodelovanje različnih ljudi, kot so učitelji, starši, policija, lokalne skupnosti in organizacije za prometno varnost. Otroci se tako prometnih pravil učijo skozi praktične vaje, projekcije in dejavnosti, ki jim pomagajo razumeti prometne nevarnosti ter razviti odgovorno in varno vedenje (Žagar, 2010).

Izobraževalni programi, ki vključujejo realne prometne situacije, aktivno sodelovanje in praktične primere, omogočajo prenos znanja v vsakdanje življenje ter izboljšujejo sposobnost prepoznavanja nevarnosti in varnega vedenja pri hoji, prečkanju ceste in drugi dejavnostih v prometu (Treviño-Siller et al., 2017; Lee et al., 2023).

Skupno lahko iz ugotovitev sklepamo, da učinkovita prometna vzgoja temelji na kombinaciji aktivnega in izkustvenega učenja, starosti prilagojenih vsebin, uporabe sodobnih tehnologij ter sodelovanja različnih družbenih oseb, ki imajo na otroka vpliv. Takšen celostni pristop omogoča, da otroci ne usvojijo le teoretičnega znanja o prometnih pravilih, temveč razvijejo tudi konkretne spretnosti, sposobnosti zaznavanje tveganj in varne vedenjske navade, ki prispevajo k večji prometni varnosti.

2.4 Prometna varnost, prometni ukrepi in prometne tehnologije v Sloveniji

V Sloveniji je prometna varnost urejena s kombinacijo zakonodajnih ukrepov, nacionalnih strategij ter preventivnimi dejavnostmi, ki jih izvajajo različne institucije na državni in lokalni ravni. Tudi v Sloveniji uporabljamo tehnologijo in naprave za prometnoinformacijske pripomočke in analize.

Temeljno načelo cestnega prometa je, da morajo udeleženci ravnati tako, da promet poteka varno in nemoteno, k čemur pripomorejo različni merilniki hitrosti in prikazovalniki hitrosti. Zakon o pravilih cestnega prometa (2010 s spremembami) poudarja pravila, da udeleženci v prometu niso ogroženi.

V zadnjih letih se prometna varnost vse bolj povezuje tudi s konceptom trajnostne mobilnosti, ki spodbuja uporabo okolju prijaznejših načinov prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz. Tehnologija ne počiva niti na teh področjih, saj lahko po Sloveniji opazimo veliko števcov kolesarjev, pa tudi števcov pešcev, ki omogočajo analizo na področju teh načinov trajnostne mobilnosti. Same po sebi te oblike pripomorejo h kakovosti bivanja in prometni varnosti, saj prispevajo k zmanjševanju prometnih obremenitev in izboljšanju prometne varnosti v urbanih okoljih z zmanjševanjem števila motornih vozil na cestah (Zavod RS za šolstvo, 2023).

Ker je Slovenija članica Evropske unije, pa ne sledimo le svojim strategijam (kot je na primer Strategija za trajnostno mobilnost in izobraževanje za trajnostni razvoj otrok in mladostnikov v vzgoji in izobraževanju do leta 2027), temveč tudi evropskim pristopom. Ti sodobni pristopi k prometni varnosti temeljijo na sistematskem razumevanju prometnih nesreč kot posledice delovanja infrastrukture, vozil, udeležencev v prometu in institucionalnih delovanj. Ta pristop je povezan s konceptom *Vizije nič*, ki prometne smrti obravnava kot nesprejemljive in (najpomembnejše) preprečljive dogodke (CINEA, 2022).

Prometna vzgoja ima tudi v Sloveniji pomembno vlogo in je visoko razvito področje. Med strokovnimi delavci je namreč visoko zavedanje, da otroci zelo zgodaj postanejo udeleženci v prometu – kot potniki v vozilih, nato kot pešci in kolesarji. V zadnjih poglavjih bomo to temo podrobneje predelali in povezali s prometno-cestnimi tehnologijami.

2.4.1 Področje zakonov

Prometna varnost v Sloveniji temelji na več zakonih, ki določajo pravila ravnanja v cestnem prometu, usposabljanje voznikov in naloge institucij na področju varnosti prometa. Določena so osnovna pravila za vse udeležence v prometu, tudi otroke in njihove starše. Poudarjena je posebna skrb za ranljive skupine. Vozniki morajo pri srečanju z otroki ter v okolici vrtcev in šol ravnati posebej previdno in jim omogočati varno gibanje po prometnih površinah (Zakon o cestnih pravilih prometa, 2010 s spremembami).

Pomemben vidik varnosti otrok je tudi organizacija prevoza skupin otrok. Pravilnik o spremljevalcih pri prevozu skupin otrok določa, da mora imeti skupina otrok pri organiziranem prevozu spremljevalca, ki skrbi za njihovo varnost. K prometni varnosti posredno prispeva tudi izobraževalni sistem. Med pomembnejšimi cilji izobraževanja je razvijanje odgovornega odnosa do družbe, okolja in lastnega zdravja, kar vključuje tudi odgovorno ravnanje v prometu (Zakon o osnovni šoli, 1996 s spremembami).

2.4.2 Cestnoprometne strategije

Poleg zakonodaje imajo izrazito vlogo pri izboljšanju prometne varnosti tudi strateški dokumenti. Ti določajo določene cilje in ukrepe za razvoj varnega in trajnostnega prometnega sistema. Pomembno vlogo pa imajo tudi sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na lokalnih ravneh, ki sodelujejo pri načrtovanju programov za izboljšanje prometne varnosti ter pri izvajanju prometne vzgoje in preventivnih dejavnostih.

Ogledali si bomo celostne prometne strategije treh slovenskih občin (Ljubljane, Kopra in Trbovelj) ter predstavili njihovo delovanje na področju varnosti otrok in uporabe tehnologij. Vse tri strategije stremijo k izboljševanju prometne varnosti s kombinacijo infrastrukturnih rešitev, organizacijskih ukrepov in tehnoloških sistemov. Ti ukrepi so posebej usmerjeni v izboljšanje varnosti v urbanih in prometno tveganih okoljih ter v zaščito ranljivih skupin.

V Mestni občini Koper (MOK) prometna strategija predvideva uporabo več različnih tehnoloških in infrastrukturnih rešitev za izboljšanje prometne varnosti. Pomembno vlogo imajo naprave za spremljanje prometa, kot so merilci hitrosti, ki so nameščeni na posameznih mestnih ulicah in voznikom omogočajo sprotno informacijo o njihovi hitrosti. Takšni sistemi vplivajo na večjo prometno disciplino in zmanjšujejo tveganje za prometne nesreče. Poleg tega občina uporablja tudi kolesarske števec, ki beležijo število kolesarjev na posameznih odsekih in hkrati prispevajo k ozaveščanju pomena trajnostne mobilnosti. V urbanih okoljih MOK posebno pozornost namenja umirjanju prometa in izboljšanju infrastrukture za pešce in kolesarje.

Prometna strategija MOK vključuje tudi ukrepe, namenjene otrokom in šolarjem. Med pomembnejšimi je projekt Pešbus, ki spodbuja organizirano hojo otrok v šolo v spremstvu odraslih. Poleg tega občina izboljšuje infrastrukturo šolskih poti, uvaja prometne omejitve in umešča hitrostne ovire v bližini šol.

Podobno kot v Kopru tudi občina Trbovlje v svoji prometni strategiji poudarja pomen umirjanja prometa in izboljšanja infrastrukture za pešce in kolesarje. Eden izmed ključnih ukrepov je uvedba območij z omejitvijo hitrosti 30 km/h v večjem delu mestnega območja. Posebna pozornost je tudi v Trbovljah namenjena prometni varnosti otrok in mladih. V okolici šol so bile urejene dodatne površine za pešce, izboljšana je prometna signalizacija, uvedeni pa so tudi ukrepi za umirjanje prometa.

Mestna občina Ljubljana (MOL) v svoji prometni strategiji prav tako poudarja pomen trajnostne mobilnosti in varnosti ranljivih udeležencev v prometu. Eden izmed pomembnih ukrepov je uvedba rumenih pasov za javni potniški promet. V urbanih območjih Ljubljana uvaja tudi številne fizične ukrepe za umirjanje prometa, kot so dvignjeni prehodi za pešce, zoženje vozišča in širitev območij za pešce. Poseben poudarek je namenjen tudi prometni varnosti otrok. Strategija predvideva omejitve hitrosti in zapiranje ulic v okolici šol v času prihoda in odhoda učencev. S takšnimi ukrepi se zmanjšuje prometna obremenitev v šolskih območjih in omogoča varnejše gibanje otrok.

Primerjava vseh treh občinskih strategij kaže, da se sodobna prometna varnost ne zagotavlja z enim samim ukrepom, temveč z usklajenim delovanjem različnih rešitev. Te vključujejo tehnološke sisteme za spremljanje prometa in ustrezno izobrazbo.

2.4.3 Prometna vzgoja in varnost otrok ter pešcev

Otroci so ena izmed najbolj ranljivih skupin udeležencev v prometu. Prometna vzgoja se začne že v družini, kjer otroci preko zgleda staršev pridobivajo prve izkušnje in znanja o varnem ravnanju v prometu. Primarna in sekundarna socializacija sta torej ključnega pomena za izobraževalni vidik prometne varnosti.

V okviru strategij trajnostne mobilnosti se vse bolj spodbuja tudi samostojna in aktivna mobilnost otrok, predvsem hojo in kolesarjenje. Takšne oblike mobilnosti imajo številne pozitivne učinke, saj iz prometnega vidika prispevajo k zmanjševanju

prometne obremenitve in povečujejo prometno varnost v urbanih območjih (Zavod RS za šolstvo, 2023).

3 Raziskava

V raziskavi nas bo zanimalo mnenje oseb z različnimi vlogami v prometu in družbi o prometni signalizaciji ter tehnologijah, ki prispevajo k zagotavljanju varnosti v okolici vrtcev in šol. To področje predstavlja osrednji raziskovalni problem. Poleg tega bomo proučevali tudi njihove poglede na organizacijo prometne vzgoje in prometno ureditev v njihovem lokalnem okolju, konkretno v Trbovljah in Kopru. Iz raziskovalnega problema izhaja temeljno raziskovalno vprašanje: kako različni dejavniki, kot so prometna vzgoja, infrastruktura in tehnologija, vplivajo na prometno varnost v okolici vrtcev in šol?

Raziskovalna vprašanja (glede na intervjuvance):

- *RV1: Kako se prometna vzgoja in prometna varnost odražata v vrtcih (v navezavi na vzgojiteljice)?*
- *RV2: Kako vrtci na organizacijski ravni zagotavljajo prometno varnost in izvajajo prometno vzgojo (v navezavi na vodstvo vrtca Trbovlje)?*
- *RV3: Kako prometno varnost otrok v okolici vrtcev in šol zaznavajo starši?*
- *RV4: Kako otroci razumejo prometno vzgojo in prometna pravila?*
- *RV5: Kako občine zagotavljajo prometno varnost v okolici vrtcev in šol (v navezavi na Občino Trbovlje)?*
- *RV6: Kako prometne tehnologije prispevajo k zagotavljanju prometne varnosti (v navezavi na podjetje Intermatic, d. o. o.)?*

3.1 Metoda

Pri sestavi, interpretaciji in diskusiji se bomo oprli na raziskave in strokovno literaturo iz pregleda literature. Šlo bo za kvalitativno analizo, za katero bomo potrebne odgovore pridobili s polstrukturiranimi intervjuji. V raziskavo bodo vključeni različni deležniki (vzgojitelji, vodstvo vrtca, starši, otroci, predstavniki občine in (tehnološki) strokovnjaki).

Potek intervjujev bo izgledal tako, da se bomo predstavili (vse intervjuje in pogovore z otroki je izvedla Tjaša Camplin), jim opisali namen intervjuja in vlogo intervjuvanca ter orisali potek intervjuja. Povedali jim bomo tudi, da bo pogovor zvočno posnet. Zastavljali bomo spodaj zapisana vprašanja iz vnaprej pripravljenih vprašalnikov in po potrebi dodajali podvprašanja ali dodatna vprašanja. Pri intervjuju z otroki bo na voljo tudi vizualno gradivo, s pomočjo katerega bodo lažje priklicali v spomin podobe prometnih znakov, naprav ipd.

Zbrane podatke bomo obdelali s pomočjo kvalitativne analize vsebine. Postopek bo potekal v več zaporednih korakih. Najprej bodo izvedeni polstrukturirani intervjuji z izbranimi intervjuvanci, ki bodo nato v celoti transkribirani. Transkripcije bodo predstavljale osnovo za nadaljnjo analizo.

Sledilo bo večkratno prebiranje intervjujev z namenom poglobljenega razumevanja vsebine in prepoznavanja ponavljajočih se tem ter ključnih poudarkov. Na osnovi tega bo izvedena »tematska kategorizacija«, pri kateri bodo odgovori razvrščeni glede na posamezne skupine (torej starši, vzgojitelji, predstavniki lokalne skupnosti, strokovnjaki).

V okviru analize bodo identificirani vzorci strinjanj, razlik in dopolnjevanj med posameznimi intervjuvanci znotraj istih kategorij, nato še »kategorije« med sabo. V naslednjem koraku bodo izvedene primerjalne analize med kategorijami intervjuvancev, pri čemer bomo ugotavljali povezave in razhajanja med stališči sodelujočih. Posebna pozornost bo namenjena preučevanju, v kolikšni meri se stališča posameznih skupin med seboj ujemajo oziroma razlikujejo in kako se med seboj dopolnjujejo.

3.1.1 Seznam vprašanj za intervjuje

Pripravili smo šest ločenih vprašalnikov glede na skupino deležnikov. V nadaljevanju predstavljamo vprašalnike za vzgojitelje, občino oziroma predstavnika lokalne skupnosti, starše, otroke, vodstvo vrtca in direktorja podjetja Intermatic, d. o. o.

Vprašalnik za vzgojitelje je vseboval naslednja vprašanja:

- *Kako v vrtcu izvajate prometno vzgojo pri otrocih?*

Navezujoč se na Kurikulum in kako splošno?

- *Kako ocenjujete prometno varnost v okolici vašega vrtca?*
- *Se vam zdijo prometni znaki, oznake ipd. prilagojeni otrokom (da jih pritegne, da vzburijo zanimanje v njih)?*
- *Katere prometne nevarnosti za otroke opazate najpogosteje?*

Se jim lahko izognejo?

- *Kako otroci razumejo prometna pravila glede na vaše izkušnje?*
- *Ali pri delu uporabljate kakšne sodobne pristope ali tehnologije (npr. simulacije, interaktivne metode)?*
- *Kako bi ocenili učinkovitost trenutne prometne vzgoje?*

Kaj bi po vašem mnenju lahko izboljšali na področju prometne varnosti in vzgoje?

Vprašalnik za občino je vseboval naslednja vprašanja:

- *Kako občina načrtuje in zagotavlja prometno varnost v okolici vrtcev in šol?*
- *Katere ukrepe za umirjanje prometa uporabljate v teh območjih?*
- *Kako vključujete prometne tehnologije (npr. merilniki hitrosti, signalizacija) za izboljšanje varnosti?*
- *Kako ocenjujete učinkovitost teh ukrepov v praksi?*
- *Ali sodelujete z vrtci, šolami ali drugimi institucijami pri prometni vzgoji?*
- *Katere so največje težave pri zagotavljanju prometne varnosti za otroke?*
- *Kakšne izboljšave ali načrte imate za prihodnost?*

Vprašalnik za starše je vseboval naslednja vprašanja:

- *Kako ocenjujete prometno varnost v okolici vrtca ali šole, ki jo obiskuje vaš otrok?*
- *Katere nevarnosti za otroke v prometu opazate najpogosteje?*
- *Kako pogosto se z otrokom pogovarjate o prometni varnosti?*
- *Ali otrok tudi sam kaže zanimanje za promet in varnost v prometu?*
- *Kako dobro po vašem mnenju otrok razume prometna pravila?*

- *Ali menite, da vrtci in šole namenjajo dovolj pozornosti prometni vzgoji?*
- *Kako ocenjujete prometno infrastrukturo (prehodi, signalizacija, prometni režim)?*
- *Kaj bi po vašem mnenju izboljšalo varnost otrok v prometu?*

Vprašalnik za otroke je vseboval naslednja vprašanja:

- *Kako prideš v vrtec ali šolo?*
- *Ali veš, kako pravilno prečkaš cesto?*

Kako to narediš? Kaj narediš, ko vidiš v bližini avto?

- *Veš, kaj bi pomenilo »prometna vzgoja«?*
- *Ali si se v vrtcu ali šoli učil/a o prometnih pravilih?*

Kaj si si zapomnil/a? So te kaj naučili tudi starši?

- *Ali se ti zdi promet okoli tebe varen ali nevaren? Zakaj?*
- *Kaj ti je pri prometu najbolj težko razumeti?*
- *Si kdaj že opazil/a kakšne zabavne stvari na prometnih znakih? Katere? Čemu misliš, da služijo?*
- *Kaj bi pomagalo, da bi bil promet bolj varen zate?*

Vprašalnik za vodstvo vrtca je vseboval naslednja vprašanja:

- *Kako vrtci načrtujejo in izvajajo prometno vzgojo?*
- *Kako ocenjujete prometno varnost v okolici vašega vrtca?*
- *Ali sodelujete z občino ali drugimi institucijami na področju prometne varnosti?*
- *Katere ukrepe izvajate za povečanje varnosti otrok?*
- *Kako vključujete sodobne pristope ali tehnologijo v prometno vzgojo?*
- *Katere so največje omejitve pri zagotavljanju prometne varnosti?*
- *Kaj bi bilo treba izboljšati na sistemski ravni?*

Kakšen vpliv imate lahko pri tem vi kot institucija?

Vprašalnik za podjetje Intermatic, d. o. o., je vseboval naslednja vprašanja:

- *Katere prometne tehnologije razvijate ali ponujate za izboljšanje prometne varnosti?*
- *Kako te tehnologije delujejo v praksi (npr. merilniki hitrosti)?*
- *Kako učinkovite so po vaših izkušnjah pri spreminjanju vedenja voznikov?*
- *Kako se vaše rešitve uporabljajo v okolici vrtcev in šol?*
- *Menite, da imajo prepoznaven učinek?*
- *Katere so glavne omejitve ali izzivi teh tehnologij?*
- *Kako vidite razvoj prometnih tehnologij v prihodnosti?*
- *Kako tehnologija trenutno prispeva k varnosti otrok?*
- *Kako bi lahko tehnologija še bolje prispevala k varnosti otrok v prihodnje?*

3.2 Vzorec

Uporabili smo metodo polstrukturiranega intervjuja. Za vzorec smo izbrali prej omenjene skupine ljudi. Na žalost pa ni bilo odziva s strani vodstva vrtca, ki smo ga prosili za sodelovanje. Vzorec vzgojiteljev je večinoma iz Vrtca Koper (tri vzgojiteljice), dve pa delata v različnih ljubljanskih vrtcih. Intervjuvani otroci so prav tako iz Kopra, medtem ko je vzorec staršev razpršen – največ jih je iz Trbovelj, nekaj iz Kopra, pojavijo pa se tudi iz Medvod in Domžal. V intervjuju z Občino Trbovlje jo je predstavljala Urška Pajk Učakar.

Intervjuja s Sašo Živkovičem in Urško Pajk Učakar sta bila izvedena preko video klica. Intervjuji s starši so potekali preko telefonskih pogovorov ali v živo (odvisno od razpoložljivosti). Intervjuji z vzgojiteljicami iz Kopra so potekali med praktičnim usposabljanjem Tjaše Camplin, prav tako pogovori z otroki. Intervjuja z vzgojiteljicami iz Ljubljane sta potekala preko aplikacije Zoom ali videoklica.

4 Diskusija

V nadaljevanju predstavljamo in interpretiramo ključne izsledke raziskave, pridobljene z intervjuji različnih intervjuvancev na področju prometne varnosti in prometne vzgoje. Osrednji namen diskusije je poglobljena analiza zbranih podatkov in njihova umestitev v širši kontekst raziskovalne problematike.

V nadaljevanju so rezultati razvrščeni po tematskih sklopih in intervjuvancih, pri čemer se osredotočamo na prepoznavanje glavnih ugotovitev, razmerij med stališči ter podobnosti in razlik med posameznimi skupinami. Posebna pozornost je namenjena tudi povezovanju ugotovitev med različnimi intervjuvanci, saj to omogoča celovitejše razumevanje obravnavane problematike.

Diskusija tako ne predstavlja zgolj povzetka odgovorov, temveč njihovo interpretacijo in primerjavo z vidika raziskovalnih vprašanj ter medsebojnih vplivov med posameznimi skupinami.

4.1 Pogledi posameznih skupin

Prvi del naše diskusije bodo predstavljali pogledi posameznih skupin, ki smo jih strnili iz odgovorov intervjujev s posamezniki. Vsi intervjuji so v poglavju Priloge.

4.1.1 Pogled otrok na promet in prometno varnost

Otroci so v pogovorih pokazali osnovno razumevanje prometnega okolja, ki temelji predvsem na izkušnjah iz vsakodnevnega gibanja v prometu ter učenju pravil v vrtcu in doma. Njihovi odgovori razkrivajo, kako dojemajo prometno varnost, pravila vedenja v prometu in lastno vlogo pri zagotavljanju varnosti.

Otroci v promet najpogosteje vstopajo kot potniki v avtomobilu ali kot pešci, še posebej na poti v in iz vrtca. Manj pogosto pa uporabljajo kolo, skiro ali rolko. Pojavljajo se tudi kombinacije več prevoznih sredstev in prevoznih sredstev ter hoje. To kaže, da imajo dokaj raznolike in neposredne izkušnje z aktivno udeležbo v prometu (seveda ob prisotnosti odraslih).

Pri vprašanju o pravilnem prečkanju ceste so otroci večinoma navajali preprosta in ponavljajoča se pravila, ki so v vrtcu tudi najbolj poudarjena in že rutinska. To so na primer dvig roke, ustavitev pred cesto in čakanje na ustavitev avtomobila. Nekateri so poudarili tudi prepoved tekanja čez cesto in pomen hoje po prehodu za pešce. Njihovi odgovori kažejo, da pravila razumejo predvsem kot zaporedje konkretnih dejanj, ki so jih usvojili skozi rutinsko ponavljanje, ne pa kot širše razumevanje prometnega sistema.

Pojem prometna vzgoja otrokom ni poznan. Na to vprašanje niso znali samostojno odgovoriti, kar kaže, da abstraktni strokovni izrazi niso del njihovega aktivnega besednega znanja, čeprav vsebino teh pojmov deloma poznajo skozi izkušnje.

Otroci so povedali, da so se prometnih pravil učili tako v vrtcu kot tudi doma. V vrtcu omenjajo predvsem učenje dviga roke, pravilnega prečkanja ceste in osnovnih prometnih znakov. Starši pa so jih učili predvsem praktičnih opozoril, kot sta držanje za roke in prepoved metanja predmetov na cesto (žoga ipd.). Iz odgovorov je razvidno, da otroci znanje v prometu pridobivajo iz več strani, pri čemer se deloma prekrivajo, deloma pa dopolnjujejo.

Večina otrok se v prometu počuti varno. Nevarnost zaznavajo predvsem kot nekaj, kar se prepreči z upoštevanjem pravil ali prisotnostjo odrasle osebe. Pomemben dejavnik občutka varnosti je spremstvo vzgojitelja, starša ali pa prijatelja (ko gredo na sprehod in so s prijateljem v paru). Nekateri otroci nevarnost prepoznavajo abstraktno, vendar jo hitro nevtralizirajo z idejo pravilnega vedenja – npr. avto se mora itak ustaviti.

Pri prepoznavanju prometnih znakov in prometnih tehnologij so otroci pokazali omejeno predznanje in slabo prepoznavanje. Večina jih sprva ni opazila ali prepoznala, tudi ob dodatni razlagi pa so tehnologije (na primer prikazovalnike hitrosti) prepoznavali le delno. Zanimivo je, da so si zapomnili prometne znake ali tehnološke naprave, ki so imele njim interesantne podobe, na primer: podobe otrok na znaku ali veseli obrazi/dvignjen palec na prikazovalcih hitrosti. Hkrati so nekateri otroci sami od sebe začeli pripovedovati o ostalih prometnih tehnologijah in napravah, ki jih nisem omenjala, na primer merilce hitrosti (»radarji«). Te so znali tudi dobro opisati, saj poznavanje prihaja iz notranje motiviranosti, pokaže pa se tudi vpliv sodobnega prometnega okolja.

Otroci odgovornost za varnost v prometu delno pripisujejo sebi oziroma pešcem (npr. paziti moram, da ...), delno pa voznikom in pravilom. Nekateri poudarjajo, da je promet varen, če se vsi pravilno vedejo, ali pa celo menijo, da spremembe niso potrebne, ker se že počutijo dovolj varne.

Analiza odgovorov otrok kaže več skupnih značilnosti. Med najpogostejšimi je posplošeno, razvojno podkrepljeno dejstvo, da je razumevanje prometne varnosti v predšolskem obdobju konkretno in vezano na izkušnje. Pravila so osvojena kot zaporedja dejanj. Občutek varnosti je močno povezan s prisotnostjo odraslih. Prometne znake prepoznavajo omejeno in pogosto intuitivno, kadar nekaj pritegne njihovo pozornost, ne gre pa dejansko aktivno opazovanje okolice. Hkrati se pojavljajo tudi razlike v zaznavanju prometnega okolja, predvsem glede izpostavljenosti prometnim situacijam in individualnim izkušnjam.

4.1.2 Pogled staršev na prometno vzgojo in prometno varnost otrok

Analiza intervjujev s starši kaže, da prometna varnost otrok predstavlja pomembno, vendar različno interpretirano temo, pri kateri se prepletajo izkušnje iz lokalnega okolja, osebna stališča in zaznava učinkovitosti izobraževalnih institucij. V splošnem starši prometno vzgojo prepoznavajo kot pomemben del otrokovega razvoja, vendar se njihova ocena njene izvedbe in učinkovitosti razlikuje glede na kraj bivanja in vsakodnevno izpostavljenost razmeram.

Večina staršev izraža pozitivno stališče do vključevanja prometne vzgoje v vrtce in šole. Pogosto poudarjajo, da otroci že zgodaj usvajajo osnovna pravila, ki jih vrtcu ponavljajo. To so na primer pravilno prečkanje ceste, uporaba odsevnih teles, hoja v paru in upoštevanje semaforjev. V bolj organiziranih krajih se izpostavlja tudi sistematično delo vrtcev, ki vključuje sprehode v prometnem okolju, učenje skozi praktične situacije in kasnejše (šolske) aktivnosti, kot je kolesarski izpit.

Kljub temu se pojavljajo razlike v oceni intenzivnosti in učinkovitosti vzgoje. Nekateri starši menijo, da je prometna vzgoja ustrezno zastavljena in celo boljša kot v preteklih generacijah, drugi pa opozarjajo, da je preveč teoretična ali omejena na okolico vrtca, da ni dovolj raznolikih izkušenj v realnem prometu.

Posebej izstopa pogled staršev iz Trbovelj, ki poudarjajo omejenost gibanja otrok zunaj vrtca zaradi organizacije skupin (preveč heterogene oziroma prevelik starostni razpon) in podobnih omejitev. To lahko zmanjšuje možnost učenja v pristnih prometnih situacijah. V nasprotju s tem starši iz Kopra izpostavljajo bolj strukturirane in pogoste aktivnosti zunaj vrtca, kar doživljajo kot pomembno prednost.

Pomemben del skrbi se nanaša na infrastrukturo. Starši iz različnih okolij izpostavljajo naslednje nevarnosti: pomanjkanje pločnikov, slaba osvetlitev cest, neustrezno označeni prehodi za pešce in pa nevarna bližina parkirišč in cest v neposredni okolici vrtcev. V urbanih okoljih se dodatno pojavlja problematika gostega prometa in nepreglednih križišč. V manjših ali obrobni območjih pa izstopa predvsem fizična neurejenost infrastrukture.

Najpogostejša skrb staršev se nanaša na neustrezno vedenje voznikov, predvsem prehitro vožnjo, neupoštevanje omejitev in pomanjkanje pozornosti v bližini šol in vrtcev. Poleg tega se kot izrazit problem pojavljajo električni skiroji, motorji in kolesarji, ki pogosto ne upoštevajo pravil ali se pojavljajo v nepredvidljivih situacijah (npr. vožnja po pločnikih ali v napačni smeri).

Starši se v prometno vzgojo otrok vključujejo predvsem neformalno in vsakodnevno. Najpogosteje gre za spontano, sprotno opozarjanje na nevarnosti, razlago pravil med hojo, uporabo varnostnih pripomočkov in učenje z lastnim zgledom. Nekateri starši poročajo o zelo aktivnem vključevanju, kjer otroka sistematično učijo in spremljajo, drugi pa priznavajo, da je njihovo vključevanje intenzivnejše predvsem v zgodnejših letih, kasneje pa upade, ko otrok pridobi osnovno znanje oziroma postane bolj samostojen.

Zanimiv je tudi razkorak v doživljanju otrokove samostojnosti: nekateri starši opažajo visoko stopnjo odgovornosti in zanimanja pri otrocih, medtem ko drugi navajajo, da otroci ne kažejo posebnega zanimanja za prometne teme in jih je treba k temu aktivno spodbujati. Nekaj staršev pa je omenilo, da otroci zanimanje kažejo zgolj iz strahu, da bi se jim kaj pripetilo oziroma bolje rečeno: so notranje motivirani za učenje o prometni varnosti zaradi preventive pred nesrečo.

Nasprotno pa je v drugih okoljih, zlasti v bolj razpršenih ali infrastrukturno manj razvitih območjih. Tam starši opozarjajo na izrazite pomanjkljivosti, kot so neosvetljene ceste, pomanjkanje pločnikov in slaba prometna označenost. V teh primerih smo zaznali tudi pogostejša mnenja, da njihovi otroci v prometu niso varni, kar je logična povezava med dvema dejavnikoma: varnost v prometu in prometno okolje.

Ocene prometne infrastrukture so močno odvisne od lokalnega okolja. V nekaterih primerih starši infrastrukturo ocenjujejo kot dobro urejeno, predvsem tam, kjer so prisotni ukrepi, kot so ležeči policaji, omejitve hitrosti, signalizacija in zaščitne ograje. V teh okoljih starši pogosto poudarjajo, da je sistem varnosti zadovoljiv in primerljiv z drugimi evropskimi okolji.

Primerjalno gledano se kaže jasna razlika med urbanimi in bolj razpršenimi okolji. V urbanih območjih (npr. Ljubljana in okolica) starši pogostejše izpostavljajo problem gostega prometa, hitrosti voznikov in nevarnih prehodov, vendar hkrati zaznavajo tudi več infrastrukturnih ukrepov. V Kopru je zaznana večja vpetost prometne vzgoje v vsakodnevne aktivnosti otrok in bolj pozitivna ocena organiziranosti. V Trbovljah pa izstopajo predvsem infrastrukturne omejitve, kot so osvetlitev, razpršena poselitve in manj možnosti za izvajanje širših prometnih aktivnosti zunaj vrtca.

Rezultati kažejo, da starši prometno varnost otrok razumejo kot kombinacijo treh ključnih dejavnikov: vedenja voznikov, ustreznosti infrastrukture in kakovosti vzgoje. Kljub relativno visoki stopnji zaupanja v delo vrtcev in šol ostaja občutek, da je največ izboljšav potrebnih na ravni širšega prometnega sistema, predvsem v smislu nadzora hitrosti, fizične infrastrukture in večje varnosti v bližini vzgojno-izobraževalnih ustanov. Hkrati pa podatki kažejo tudi, da ima lokalno okolje pomemben vpliv na percepcijo varnosti. Starši iz različnih krajev ne ocenjujejo varnosti le objektivno, temveč skozi vsakodnevne izkušnje, ki močno oblikujejo njihova stališča in prioritete.

4.1.3 Pogled vzgojiteljev na prometno vzgojo v vrtcu

Odgovori vzgojiteljev kažejo, da prometno vzgojo razumejo kot pomemben del vsakodnevnega dela z otroki oziroma dnevne rutine, predvsem v povezavi z razvijanjem osnovnih vedenjskih vzorcev in varnega gibanja v prometu. Njihovi odgovori so pogosto temeljili na praktičnih izkušnjah iz vsakodnevnih sprehodov, prečkanja cest in organiziranih dejavnosti izven vrtca.

Vzgojitelji prometno vzgojo razumejo kot pomembno področje učenja predšolskega otroka, ki ga je treba začeti že pri najmlajših, ko se na primer še vozijo v vozičku. Izpostavljajo predvsem pomen zgodnjega usvajanja osnovnih pravil, kot so pravilno

prečkanje ceste, hoja ob robu ceste, držanje za roke in opazovanje prometnega okolja. Najbolj pogosto uporabljeno navodilo (ki si ga otroci tudi najbolj zapomnijo) je: »Dvignite roko.«

Prometna vzgoja je po njihovem mnenju pomembna predvsem zato, ker otroci še nimajo razvitega občutka za nevarnost in ker se ne zavedajo dejavnih posledic neustreznega vedenja v prometu. Posebej poudarjajo, da otroci veliko vedenj prevzemajo z opazovanjem odraslih, zato je dosledno ponavljanje pravil in biti dober zgled ključnega pomena. Otroci pogosto sami povedo, ko starši kdaj prekršijo kakšno pravilo, kar je lahko dobra izkušnja ali pa jih zmede. Zato je treba vedeti: če starši sami ne upoštevajo pravil, otroci težje razvijejo dosledno razumevanje prometne varnosti.

Pri mlajših otrocih je poudarek predvsem na osnovnem vedenju in varnem gibanju v skupini. Pri starejših pa se vključuje tudi zahtevnejša raven dejavnosti, kot so vožnja s kolesom, samostojnejše opazovanje prometa in razumevanje prometnih pravil. Nekateri vzgojitelji so izpostavili tudi pomen izkustvenega učenja, saj otroci prometna pravila lažje razumejo v konkretnih situacijah kot zgolj skozi razlago.

Vzgojitelji opažajo, da otroci osnovna prometna pravila večinoma dobro usvojijo, še posebej ob rednem, rutinskem ponavljanju. Otroci pogosto vedo, da je treba pred prehodom dvigniti roko, pogledati levo in desno ter počakati, da se vozilo ustavi.

Iz odgovorov je razvidno, da se prometna vzgoja v vrtcih izvaja predvsem skozi praktične dejavnosti in vsakodnevne situacije. Med najpogostejšimi so naslednje dejavnosti/aktivnosti: sprehodi, spoznavanje prometnih znakov, učenje pravilnega prečkanja ceste, uporaba odsevnih jopičev, vožnja s kolesi (po igrišču) in opozarjanje na nevarnosti v prometu. Kljub temu vzgojitelji opozarjajo, da otroci nevarnosti pogosto še ne razumejo v celoti. Njihova pozornost hitro prehaja med različnimi dražljaji, zaradi česar lahko pozabijo na pravila in se odzovejo impulzivno.

Vzgojitelji so izpostavili več težav pri izvajanju prometne vzgoje. Ena izmed pogostih težav je prometna infrastruktura, predvsem pomanjkanje pločnikov, nepregledni prehodi, hitra oziroma prehitra vožnja voznikov in električni skiroji ter motorji. Nekateri opozarjajo tudi na organizacijske omejitve znotraj vrtcev, kot so starostno mešane skupine, zaradi katerih je težje izvajati zahtevnejše dejavnosti ali

daljše izlete. Mlajši otroci namreč omejujejo možnost samostojnejšega raziskovanja prometnega okolja za starejše otroke. Pojavlja se tudi problem omejenih praktičnih izkušenj otrok z različnimi oblikami prevoza. Vzgojitelji menijo, da bi morali otroci pogosteje uporabljati avtobus, vlak ali druga prevozna sredstva, saj bi tako pridobili širše prometne izkušnje.

Iz odgovorov je razvidno, da vzgojitelji pomembno vlogo pripisujejo sodelovanju s starši. Večkrat je bilo poudarjeno, da prometna vzgoja ni odgovornost samo vrtca, temveč tudi družinskega okolja. Nekateri vzgojitelji opozarjajo, da starši včasih s svojim vedenjem zmanjšujejo učinek prometne vzgoje, saj otrok ne opozorijo na nepravilno vedenje ali pa celo sami ne upoštevajo prometnih pravil. Po njihovem mnenju otroci hitro zaznajo neskladje med pravili, ki jih slišijo v vrtcu, in vedenjem odraslih v vsakdanjem življenju, kar pa zna biti konfužno.

Poleg sodelovanja s starši vzgojitelji omenjajo tudi sodelovanje z drugimi institucijami ter vključevanje otrok v dejavnosti izven vrtca, ki omogočajo dodatne izkušnje in stik z resničnim prometnim okoljem, najbolj priljubljen pa je obisk policije. Med vzgojitelji se pojavlja precejšnje strinjanje glede pomena zgodnje prometne vzgoje, praktičnega učenja in vloge zgleda odraslih. Večina meni, da vrtci prometni vzgoji namenjajo dovolj pozornosti in da otroci osnovna pravila postopoma dobro usvajajo.

Razlike med odgovori se kažejo predvsem pri oceni prometne infrastrukture in možnostih izvajanja dejavnosti. Nekateri vzgojitelji ocenjujejo prometno ureditev kot ustrezno, drugi pa opozarjajo na številne nevarnosti, povezane s hitro vožnjo, nepreglednostjo cest in pomanjkljivo osvetlitvijo. To je odvisno tudi od kraja, kjer vzgojitelj dela – ljubljanski vzgojiteljici sta poudarili več nevarnosti kot vzgojiteljice, ki delajo v centru Kopra. Razlike se pojavljajo tudi pri možnostih vključevanja otrok v praktične dejavnosti izven vrtca, kar je pogosto povezano z organizacijo skupin, lokalnim okoljem in dostopnostjo različnih prometnih oblik.

4.1.4 Pogled lokalne skupnosti oziroma predstavnice Občine Trbovlje

Odgovori predstavnice občine kažejo, da je prometna varnost otrok v lokalnem okolju obravnavana kot dolgoročna stvar, ki je večplastna, saj vključuje prometno infrastrukturo, prometno vzgojo, sodelovanje z različnimi izobraževalnimi in

ostalimi institucijami ter spodbujanje trajnostne mobilnosti. Iz intervjuja je razvidno, da občina prometno varnost načrtuje sistematično, vendar hkrati opozarja tudi na številne omejitve in težave pri zagotavljanju popolnoma varnega prometnega okolja.

Urška Pajk Učakar je izpostavila, da občina deluje na podlagi občinske celostne prometne strategije (OCPS), ki predstavlja osnovni dokument za načrtovanje prometnih ureditev in izboljšav na področju prometne varnosti. Od prejšnjega, ki je veljal od leta 2017 dalje, se novejši OCPS razlikuje v tem, da je precej nadgrajen in služi kot dopolnitev obstoječih usmeritev skladno s spremembami zakonodaje in sodobnimi pristopi trajnostne mobilnosti. Njen pomen je poudaril tudi Miskolczi (2023). Novi OCPS velja od leta 2024 dalje pa vse do leta 2030. Poleg tega imajo posamezne šole izdelane elaborate, imenovane »varna pot v šolo«, v katerih so opredeljene poti otrok in potencialno nevarne točke.

Iz odgovorov je razvidno, da občina prometno varnost povezuje predvsem z dolgoročnim načrtovanjem infrastrukture, zmanjševanjem prometa v bližini šol in vrtcev (oziroma vsaj omejevanjem hitrosti na teh delih preko raznih ovir) ter spodbujanjem hoje in kolesarjenja. Kot najpogostejši ukrepi za izboljšanje prometne varnosti so bili omenjeni: cona 30 v sklopu projekta »Furam 30«, hitrostne ovire oziroma »ležeči policaji«, prometna signalizacija, kazalniki hitrosti, osvetljeni prehodi za pešce, širitev pločnikov, kolesarske steze, talne in taktilne označbe.

Posebej je bila izpostavljena ureditev cone 30 na določenih delih Trbovelj, med drugim v bližini nekaterih šol. Občina to ureditev ocenjuje kot uspešen ukrep za umirjanje prometa. Po mnenju intervjuvanke se je na določenih območjih promet po uvedbi ukrepov opazno umiril, saj kombinacija prometnih znakov, merilnikov hitrosti in prisotnost policije (ki je merila hitrost voznikov ob uvedbi novih omejitev hitrosti) doseže želeni učinek.

Kljub temu intervju razkriva tudi omejitve nekaterih tehničnih rešitev. Pri osvetljenih prehodih za pešce je bilo na primer ugotovljeno, da lahko močna svetloba ob večernih urah voznike tudi moti. Pokaže se dilema, ali je potem ta ukrep dejansko varnostno uperjen ali gre bolj za oviro. Še ena težava, ki se pojavlja, je vzdrževanje in skrb za tehnologije, ki so del državnih cest, saj se to ne počne dovolj redno, zato razni merilniki hitrosti izgubijo svojo funkcijo.

Pomemben del prometne varnosti predstavlja sodelovanje med občino, vrtci, šolami, policijo in drugimi organizacijami. Intervju razkriva, da so vrtci in šole aktivno vključeni v evropski teden mobilnosti ter druge dejavnosti, ki so povezane s prometno vzgojo. Poleg omenjenega sodelovanja s policijo se za otroke in mlade načrtujejo in izvajajo še: spremljanje otrok na začetku šolskega leta, izvajanje delavnic, skupni obhodi varnih poti v šolo (bolj novost) in spodbujanje hoje in kolesarjenja.

Intervjuvanka je večkrat poudarila pomen trajnostne mobilnosti. Med pomembnejšimi projekti so bili omenjeni: evropski teden mobilnosti, PešBus (ki se še ne izvaja, obstaja pa zanimanje), kolesarske steze, spodbujanje hoje, uporaba javnega prevoza in sistemi izposoje e-koles. Vse to lahko povežejo skupaj z mladimi zaradi dobre povezanosti občine z vrtci in šolami.

Kljub številnim ukrepom intervju razkriva več težav, ki jih občina zaznava pri zagotavljanju prometne varnosti otrok. Kot pri vseh ostalih skupinah intervjuvancev se izpostavi problematika neprilagojene hitrosti voznikov oziroma, bolj splošno, neustrezna kultura voznikov (tudi na odsekih cest v Trbovljah, ki veljajo za manj pregledne).

Zaradi prostorske omejitve prihaja tudi do parkiranja na pločnikih, kar za pešce ni varno. Poleg tega so nekateri prehodi za pešce nepregledni, še posebej pri eni izmed šol, kar spada med širšo problematiko (nevarne točke ob šolskih poteh). Nekatere ceste so preobremenjene, vendar se je to reševalo s spreminjanjem ulic v enosmerne. Poleg prej omenjenih tehnoloških omejitev pa se pojavljajo tudi infrastrukturne v smislu pomanjkanja prostora za širitev potrebnih površin (na primer parkirišča). Pri slednjem gre za večplastno problematiko, ki pa se z našo temo povezuje na način, da parkirani avtomobili na pločnikih ovirajo hojo pešcev, kar povzroča večjo nevarnost za le-te.

V prejšnjem odstavku omenjeno problematiko lahko podpremo tudi s teoretičnimi ugotovitvami, predstavljenimi v poglavju pregleda literature. Neustrezno urejene ceste, slaba preglednost in premalo označeni prehodi za pešce namreč lahko povečajo tveganje za prometne nesreče. Omenjene nevarne točke ob šolskih poteh bi morale biti zasnovane tako, da bi na vseh poteh omogočale varno gibanje otrok (Yu et al., 2012). Omenjene prometno-cestne strategije si prizadevajo za izboljšanje

varnosti. Predstavnica občine posebej poudarja, da tehnične rešitve same po sebi niso dovolj učinkovite, če se ne spremeni tudi vedenje voznikov. Po njenem mnenju je prav prometna kultura eden največjih izzivov pri zagotavljanju varnosti otrok.

Iz odgovorov je razvidno tudi, da intervjuvanka meni, da naj bi otroci osnovna prometna pravila večinoma morali dobro poznati, saj jih vrtci in šole redno učijo pravilnega vedenja v prometu. Otroci naj bi znali uporabljati prehod za pešce, dvigniti roko in upoštevati osnovna pravila, vendar to samo po sebi še ne zagotavlja popolne varnosti. Prometna vzgoja je zato predstavljena predvsem kot pomemben podporni dejavnik, ki pa mora biti dopolnjen z ustrezno infrastrukturo in odgovornim vedenjem odraslih prometnih udeležencev.

Intervju razkriva tudi več načrtov za prihodnji razvoj prometne infrastrukture in mobilnosti. Med njimi so (nekako najpomembnejše) nadaljnje širjenje območij umirjenega prometa (območje 30), izboljšanje pločnikov, ozelenitev površin, nadgradnja kolesarskih povezav (steze, aplikacija za uporabnike ipd.) in izboljšanje dostopnosti javnega prevoza. Posebna pozornost je namenjena tudi izboljšanju dostopnosti za pešce, invalide in druge ranljive skupine.

Če se malo bolj usmerimo na prometno tehnologijo, so najbolj v uporabi prikazovalniki hitrosti in števcji kolesarjev, medtem ko radarji oziroma merilci hitrosti in ostala tehnologija, povezana s hitrostjo vozil, ni tako »popularna«. Nadgradnje pri prehodih za pešce zajemajo le dodatno LED osvetlitev, ki se ne izkazuje za najbolj učinkovito rešitev. Tehnologija na splošno je omejena zaradi dejavnikov, kot je delitev cest na občinske in državne, ter zaradi finančnih sredstev.

Odgovori predstavnice občine kažejo, da lokalna skupnost prometno varnost otrok razume kot področje, ki zahteva stalno prilagajanje, sodelovanje različnih institucij in dolgoročno načrtovanje. Intervju razkriva razmeroma dobro organiziran sistem prometne varnosti, vendar hkrati opozarja na omejitve infrastrukture, finančnih sredstev ter predvsem na problem prometne kulture in vedenja voznikov. Pomemben poudarek je namenjen povezovanju prometne vzgoje, infrastrukture in trajnostne mobilnosti, saj občina prometno varnost razume širše kot zgolj tehnično urejanje cest.

4.1.5 Vloga podjetja Intermatic, d. o. o., oziroma sodobnih prometnoinformacijskih sistemov pri prometni varnosti (otrok)

Intervju s Sašo Živkovićem, direktorjem podjetja Intermatic, d. o. o., kjer razvijajo prometnovarnostne tehnologije in sisteme za nadzor prometa, kaže, da imajo sodobni prometno-informacijski sistemi pomembno vlogo za izboljševanje prometne varnosti. Še posebej v bližini šol, vrtcev in drugih območij, kjer se v promet vključujejo otroci. Iz odgovorov je razvidno, da podjetje prometno varnost razume kot povezavo med tehnologijo, prometno infrastrukturo, vedenjem voznikov in prometno vzgojo.

Intervjuvanec je pojasnil, da podjetje razvija tako preventivne kot represivne prometne sisteme. Preventivni sistemi so namenjeni predvsem opozarjanju voznikov in zmanjševanju nevarnega vedenja v prometu brez neposrednega kaznovanja. Mednje sodijo prikazovalniki hitrosti, opozorilni sistemi in interaktivne naprave za označevanje in osvetljevanje prehodov za pešce. Represivni sistemi pa vključujejo predvsem stacionarne merilnike hitrosti in sisteme za zaznavanje prometnih prekrškov. Njihov namen je nadzor nad spoštovanjem prometnih pravil in zmanjševanje prehitre vožnje, ki predstavlja enega ključnih dejavnikov prometnih nesreč.

Odgovori poudarjajo pomembnost obeh vrst sistemov, predvsem zaradi skupnega vpliva na vedenje voznikov. Iz analiz, ki jih nudijo analitični sistemi in tehnologije, je lahko povedal, da za nekatere voznike zaleže le denarna kazen (ali pa še to ne) in zato skušajo še bolj izboljšati tehnologijo v napravah za povečanje previdnosti. Za večino voznikov pa medtem zaleže že zgolj prisotnost merilnika hitrosti, kar se sklada z raziskavo o pozitivnih učinkih merilnikov hitrosti na vedenje voznikov (Casey in Lund, 1993).

Tehnološke rešitve in delovanje sistemov so zajemali večino našega pogovora, saj je bil poseben poudarek na razumevanju tehnologije, njenega pomena in delovanja. Intervjuvanec je predstavil radarske in laserske merilnike hitrosti ter različne sisteme za štetje in zaznavanje prometnih udeležencev. Med uporabljenimi tehnologijami so bili omenjeni: radarski senzorji, laserski sistemi, induktivne zanke, infrardeči senzorji, videodetekcija in sistemi umetne inteligence.

Omembe vredna je videodetekcijska tehnologija, ki je bila predstavljena kot eno izmed najhitreje razvijajočih se področij prometne tehnologije. Omogoča zaznavanje različnih prometnih udeležencev, kot so pešci, kolesarji, motoristi, električni skiroji in osebna vozila. Intervjuvanec poudarja, da sodobni sistemi omogočajo vedno bolj natančno spremljanje prometa ter zbiranje podatkov, ki občinam pomagajo pri načrtovanju prometnih ureditev in izboljšanju prometne varnosti.

Pomemben del intervjuja se, kot omenjeno, nanaša na vpliv prometnih sistemov na vedenje voznikov. Intervjuvanec je poudaril, da večina voznikov ne razume tehničnega ozadja naprav, temveč se predvsem odziva na njihov učinek. Po njihovih opažanjih preventivni prikazovalniki hitrosti vplivajo na velik delež voznikov, ki ob opozorilu zmanjšajo hitrost vožnje. Pri voznikih, ki opozoril ne upoštevajo, imajo večji učinek represivni sistemi, kot so radarji in stacionarni merilniki hitrosti. Intervjuvanec prometno tehnologijo dojema predvsem kot sredstvo za spreminjanje prometnega vedenja in zmanjševanje nevarnih vozniških navad.

Posebej poudarjena je bila uporaba prometnih sistemov v okolici šol in vrtcev. Intervjuvanec je izpostavil, da se v zadnjih letih povečuje zanimanje občin za postavljanje prikazovalnikov hitrosti, opozorilnih sistemov in dodatno osvetljenih prehodov za pešce. Takšni sistemi so namenjeni predvsem zmanjševanju hitrosti voznikov, izboljšanju vidnosti otrok, opozarjanju na prisotnost pešcev in s tem večji varnosti na šolskih poteh. Podjetje posebno pozornost namenja zaščiti otrok kot eni najbolj ranljivih skupin v prometu.

Večkrat je bil poudarjen pomen statističnega spremljanja prometa. Sistemi namreč ne služijo zgolj opozarjanju voznikov, temveč omogočajo tudi zbiranje podatkov o prometnih tokovih, hitrosti vožnje in številu posameznih prometnih udeležencev. Po mnenju intervjuvanca so prav podatki ključni za učinkovito načrtovanje prometnih ukrepov, saj občinam omogočajo: prepoznavanje nevarnih točk, spremljanje učinkovitosti ukrepov, načrtovanje novih prometnih ureditev, prilagajanje prometne infrastrukture dejanskim potrebam.

Kljub napredku tehnologije intervju razkriva tudi določene omejitve prometnih sistemov. Največjo obremenitev predstavlja redno vzdrževanje sistemov, saj gre za vedno nedokončano delo. Prav tako na te naprave oziroma na njihovo delovanje vplivajo vremenske razmere. Pomembno je tudi znanje in načrtovanje ob postavitvi

teh tehnologij. Nepravilna postavitve namreč zmanjšuje učinkovitost sistemov. Omejitve bi lahko podkrepili tudi z raziskavo (Waqar et al., 2023), s katero ugotavljajo, da je učinkovitost naprav pogojena s pravilno vključitvijo tehnologije v vsakdan, kakovostjo pridobljenih podatkov in odzivi ljudi kot udeležencev v prometu.

Posebej poudarja, da prometna varnost ni odvisna zgolj od tehnologije, temveč tudi od prometne kulture, prometne vzgoje in kakovostne infrastrukture. Sama tehnologija ne more v celoti preprečiti neodgovornega vedenja voznikov. Prav zato je bilo med intervjujem večkrat izpostavljeno, kako pomembno vlogo ima prometna vzgoja, saj se iz tega razvije tudi prometna kultura. Po mnenju obeh je zelo pomembno sodelovanje med starši in izobraževalnimi ustanovami kot tudi preplet okolja. Med slednje spadajo primerne (varne in prilagojene) infrastrukture ter jasne prometne signalizacije.

Prometna varnost otrok je po njegovem mnenju rezultat kombinacije različnih dejavnikov, pri čemer imajo pomembno vlogo tako tehnične rešitve kot vzgoja in zgled odraslih. Posebej zanimiva je tudi prilagoditev nekaterih sistemov otrokom, saj podjetje pri prikazovalnikih hitrosti uporablja vizualne simbole, barve in prikaze, ki jih otroci lažje razumejo in zaznavajo.

V intervjuju je bila večkrat omenjena tudi problematika električnih skirojev in motoristov v mestnih središčih. Intervjuvanec opisuje uporabo video nadzora in avtomatskega zaznavanja kršitev v urbanih območjih, kjer prihaja do vožnje po območjih z omejitvami prometa. Takšni sistemi omogočajo učinkovitejši nadzor nad prometom in zmanjševanje nevarnega vedenja v mestnih središčih.

Analiza intervjuja kaže, da sodobni prometnoinformacijski sistemi predstavljajo pomemben podporni element pri izboljševanju prometne varnosti otrok, predvsem v bližini šol in vrtcev. Intervju razkriva, da tehnologija omogoča učinkovitejši nadzor prometa, zbiranje podatkov in vplivanje na vedenje voznikov, vendar sama po sebi ne more zagotoviti popolne prometne varnosti.

Pomemben dejavnik nadaljnjega razvoja prometnoinformacijskih sistemov predstavlja tudi razvoj in uporaba umetne inteligence. Iz intervjuja je razvidno, da sodobni sistemi postajajo vse bolj sposobni samostojnega prepoznavanja različnih

prometnih situacij. Uporaba umetne inteligence omogoča boljšo in natančnejšo sistemsko analizo, hitreje prepoznavanje potencialnih in realnih prometnih situacij in s tem učinkovitejše prilagajanje prometnih tehnologij za dejansko dogajanje na cestah. Takšen razvoj predstavlja pomemben korak k bolj fleksibilnemu in preventivno usmerjenemu varnostnemu upravljanju prometa v prihodnosti.

Kot ključne poudarke intervjuja bomo omenili: pomen preventivnih sistemov; potreba po kakovostni infrastrukturi; dolgoročno načrtovanje prometne varnosti na podlagi zbranih prometnih podatkov; vpliv prometne kulture in povezovanje tehnologije z vzgojo.

4.2 Primerjava pogledov med skupinami/deležniki

Analiza intervjujev z različnimi skupinami deležnikov razkriva kompleksno mrežo vidikov prometne varnosti. Pri iskanju optimalnih rešitev se stališča pogosto dopolnjujejo in kažejo visoko povezanost ter strinjanja glede več problematik. Pojavljajo pa se tudi določena razhajanja oziroma nekoherentnost med pričakovanjem javnosti (v našem primeru starši) in realnimi infrastrukturnimi ter tehnološkimi zmožnostmi.

4.2.1 Glavna skupna točka

Temeljno strinjanje je, da sta prometna kultura in vedenje odraslih ključna. Vse vprašane skupine odraslih se enotno strinjajo, da predstavlja največje tveganje za prometno varnost otrok neustrežno vedenje voznikov. Starši najpogosteje izražajo skrb zardi prehitre ali brezglave vožnje, ki vključuje neupoštevanje omejitev in pomanjkanje strpnosti, solidarnosti in pazljivosti. Pomanjkanje pozornosti se pojavi tudi v okolici vrtcev in šol, enako opažajo tudi vzgojitelji. Še posebej v centru Kopra, kjer dela večina intervjuvanih vzgojiteljic, so izpostavljena mobilna sredstva, kot so električni skiroji in skuterji.

Seveda ima tudi infrastruktura svoje pomanjkljivosti in prostor za izboljšave, vendar pa jedro problema ostaja v ljudeh kot udeležencih v prometu. Tako potrjujeta tudi lokalna skupnost in direktor kot tehnološki strokovnjak. Predstavnica občine izpostavlja prometno kulturo kot enega največjih problemov pri zagotavljanju varnosti otrok in opozarja, da tehnične rešitve same po sebi ne morejo v celoti

spremeniti vedenja voznikov. Do podobnih zaključkov pa smo prišli tudi v intervjuju z direktorjem podjetja Intermatic, d. o. o., ki potrdi, da tehnologija le pomaga, olajša in izboljša, ne more pa preprečiti neodgovornega vedenja voznikov – varnost je torej močno odvisna od prometne kulture in vzgoje.

Vzgojitelji ob tem dodajo pomemben pomislek: zgled odraslih, še posebej staršev. Ti pogosto sami ne upoštevajo pravil preko dejanj, čeprav z besedami govorijo, kaj je prav. Otroke, ki se razvojno gledano učijo z opazovanjem, rutino in praktičnim delom, to lahko zmede in zmanjšuje učinke prometne vzgoje. Zavedati se je treba, da otroci dojemajo pravila zelo konkretno in občutek varnosti načeloma vežejo na prisotnost odraslih. Če starši (kot pešci ali vozniki) in ostali udeleženci v prometu odpovejo kot vzorniki in zgled, se poruši temelj otrokove varnosti.

4.2.2 Nepovezanost v razumevanju infrastrukture in tehnologije

Medtem ko starši močno kritizirajo fizično urejenost infrastrukture, v Trbovljah na primer slabo osvetlitev cest in pomanjkanje pločnikov, pa pogledi občine in tehnoloških strokovnjakov pokažejo, da za to obstajajo razlogi. Občina se na primer infrastrukturnih omejitev zaveda in poskuša ukrepati na različne načine, vendar pa ni vse tako lahko, kot se zdi. Najprej je treba zagotoviti finančna sredstva in pridobiti ustrezna dovoljenja, pri čemer se postopki razlikujejo glede na to, ali gre za občinske ali državne ceste. Drugi izziv predstavljajo prostorske omejitve, saj širitev pločnikov ali ureditev dodatnih parkirišč marsikje ni izvedljiva. Tretji pomemben vidik sta vzdrževanje in razmejitev pristojnosti, saj nekatere tehnologije zaradi pomanjkljivega ali nerednega vzdrževanja sčasoma izgubijo svojo funkcionalnost.

Pomanjkanje parkirnih mest smo že izpostavili kot enega izmed ključnih izzivov v večini cestnoprometnih strategij. Potencialna tveganja nastanejo, ko parkirani avtomobili zasedajo pločnike, saj ovirajo gibanje pešcev in zmanjšujejo preglednost cestnega prostora. Na pomen tega problema opozarjajo tudi Lee idr. (2025).

To se nekako poveže tudi z odgovori direktorja tehnološkega podjetja, ki pojasnjuje, da je največja obremenitev sodobnih sistemov med drugim tudi njihovo vzdrževanje. Prav tako pa na delovanje vplivajo vremenske razmere in znanje pri sami postavitvi. Napačno postavljen radar ali prikazovalnik hitrosti nima želene učinkovitosti. Ta dejstva jasno pojasnjujejo, zakaj starši v lokalnem okolju včasih opažajo nedelujočo

ali neučinkovito infrastrukturo, prav zato pa se vloga odraslih zgledov še dodatno povečuje.

4.2.3 Prilagajanje tehnologije otroški recepciji in njihovem razvoju na splošno

Zanimiva stična točka so odgovori otrok in strokovna razlaga tehnološkega strokovnjaka. Pogovor s slednjim je namreč zašel tudi na temo, kako bi lahko otrokom približali prometno tehnologijo in kako jo najmlajši zaznavajo. Intervjuji z otroki so pokazali, da tehnologijo ob cesti prepoznavajo slabo ali delno oziroma šele, ko jo nekdo izpostavi z namenom, da jo otrok opazi. Izjema pa so naprave, ki imajo otrokom zanimive podobe, na primer obrazi (na merilnikih hitrosti), ljudje (na prometnih znakih, semaforjih) in ostale »slike«, sploh v primerjavi z »nezanimivimi« črkami, številkami in oblikami na ostalih znakih.

Na tem mestu se pojavi tudi ideja vzgojiteljice, da bi bili otroci aktivneje vključeni v promet, če bi bila prometna infrastruktura in tehnologija bolj prilagojeni njihovim potrebam. Kot primer je navedla prometne znake, nameščene na višini otroških oči. To idejo lahko razumemo po analogiji s prilagajanjem prometne signalizacije različnim uporabnikom: tako kot so semaforji za voznike osebnih avtomobilov nameščeni na drugačni višini kot semaforji za voznike tovornjakov ali avtobusov, bi bilo smiselno določene prometne elemente prilagoditi tudi otrokom. S tem bi izboljšali njihovo zaznavanje prometnih informacij in prispevali k večji varnosti, zlasti v križiščih.

Po podobnem konceptu bi bilo smiselno prometne elemente prilagoditi tudi otrokom. V pedagoški praksi namreč velja načelo, da se z otroki pogovarjamo na njihovem nivoju oči – odrasli se zato sklonimo, počepnemo ali usedemo ob njih. Pri najmlajših je ta vidik še posebej pomemben. Poleg tega imajo otroci razvojno pogojeno slabše razvit periferni (stranski) vid, kar se vzgojiteljice pri svojem delu dobro zavedajo. Na tveganja v prometu, ki izhajajo iz te razvojne značilnosti, opozarjajo tudi Lee in drugi (2025). Prav zaradi teh razvojnih posebnosti so lahko otrokove prometne izkušnje omejene, če odrasli teh dejavnikov ne upoštevajo in jih načrtno ne vključujejo v poučevanje prometne varnosti.

Kljub temu neke prilagoditve že obstajajo. Izpostavljena je bila uporaba vizualnih simbolov, slik in prikazov kot sistemov, ki so ciljno usmerjeni k prilagajanju otrokom za lažjo zaznavo in razumevanje. Tehnologija na ta način ni namenjena le voznikom, temveč aktivno nagovarja vse udeležence v prometu s tem, da pritegne njihovo pozornost in jih preko pozitivnih ali negativnih ikon uči o pravilnem oziroma nepravilnem ravnanju v prometu.

4.3 Preverjanje hipotez oziroma odgovori na raziskovalna vprašanja

Naše temeljno raziskovalno vprašanje, ki nas je vodilo skozi celotno raziskavo, se je glasilo: *Kako različni dejavniki (vzgoja, infrastruktura in tehnologija) vplivajo na prometno varnost v okolici vrtcev in šol?* To vprašanje zajema ključne dejavnike, ki vplivajo na varnost otrok v prometu, hkrati pa je bilo nanj mogoče odgovoriti na podlagi intervjujev z izbranimi sogovorniki.

Odgovor na raziskovalno vprašanje je bil v diskusiji večkrat nakazan. Ugotovili smo, da je za zagotavljanje prometne varnosti ključna medsebojna povezanost vseh treh obravnavanih dejavnikov – vzgoje, infrastrukture in tehnologije. Nobeden od njih sam po sebi ne zagotavlja optimalne prometne varnosti, temveč morajo delovati usklajeno in se medsebojno dopolnjevati. Vsak ima svojo specifično vlogo, ki jo je treba tudi v prihodnje nenehno nadgrajevati, razvijati in prilagajati spreminjajočim se potrebam družbe ter razvoju prometnega okolja.

Sledilo je še šest raziskovalnih vprašanj, ki se nanašajo na vsako skupino deležnikov ločeno. Preko intervjujev smo lahko pridobili odgovore, ki sledijo v nadaljevanju.

Pri prvem raziskovalnem vprašanju smo se spraševali, *kako se prometna vzgoja in prometna varnost odražata v vrtcih*. Pri obravnavi tega raziskovalnega vprašanja smo izhajali predvsem iz odgovorov vzgojiteljic. Z njimi smo želeli ugotoviti, kako se v vrtcih izvaja prometna vzgoja ter na kakšne načine se zagotavlja prometna varnost otrok. Intervju je bil zasnovan tako, da je zajemal njihovo splošno poznavanje področja prometne varnosti, razumevanje prometne varnosti z vidika pedagoškega dela, njihove pristope k poučevanju otrok, opažanja o prometnih nevarnostih v okolici vrtca ter oceno obstoječega stanja prometne varnosti. Posebno pozornost smo namenili tudi njihovim izkušnjam z razumevanjem prometa pri otrocih,

predvsem temu, kako otroci dojemajo prometna pravila, prometno okolje in svojo vlogo v njem.

Strnjeni odgovori podajajo splošne ugotovitve:

- kot vsako učenje mora tudi prometna vzgoja biti praktična in izkušnjsko usmerjena;
- učenje mora biti postopno in v skladu s starostjo in razvojno stopnjo otroka;
- potekati mora preko metode igre in tudi realnih prometnih situacij.

Pri drugem raziskovalnem vprašanju smo se spraševali, *kako je prometna varnost otrok v okolici vrtcev zaznana s strani staršev*. To vprašanje je pomembno, ker lahko pokaže subjektivne, a realne vsakodnevne nevarnosti. Ugotovili smo, da so te nevarnosti najpogostejše neprilagojena hitrost oziroma prehitra vožnja, vse pogostejše pa tudi neodgovorna vožnja manjših prevoznih sredstev, kot so električni skiroji.

Kot najpomembnejše spoznanje izpostavljamo pomen lokalnega okolja, saj starši svoje ocene prometne varnosti oblikujejo predvsem na podlagi lastnih, subjektivnih izkušenj. Tudi znotraj istega kraja se lahko stopnja zadovoljstva oziroma občutka varnosti bistveno razlikuje glede na značilnosti prometne infrastrukture v neposredni okolici vrtca ali šole. Rezultati intervjujev kažejo tudi, da starši prometni tehnologiji praviloma pripisujejo večjo učinkovitost in večji prispevek k prometni varnosti kot sami prometni infrastrukturi, predvsem kadar presojujejo njen neposredni vpliv na zmanjševanje tveganj v prometu.

Pri tretjem raziskovalnem vprašanju smo se spraševali, *kako otroci razumejo prometno vzgojo in prometna pravila*. Če so otroci med najranljivejšimi skupinami v prometu, je pomembno, da raziščemo tudi njihov vidik in preverimo njihovo (pred)znanje. Vprašanja, ki smo jih zastavili otrokom, so bila prilagojena njihovi starosti.

Vseeno smo ugotovili, da so bila nekatera vprašanja zanje pretežka. Iz tega lahko sklepamo, da bi bil zanje primernejši preizkus, ki bi združeval praktični in teoretični del, saj bi le tako lahko zares ugotovili njihovo razumevanje. S prometno tehnologijo načeloma niso preveč dobro seznanjeni, prometna pravila pa poznajo predvsem na rutinski ravni. Vloga odraslih v vrtcu je ustrezno izpolnjena, saj otrokom

predstavljajo dober zgled (k čemur jih zavezuje tudi poklicna izobrazba in odgovornost). Otroci se v vrtcu naučijo večine pomembnih pravil varnega vedenja v prometu. Ozaveščanje staršev pa bi moralo biti večje oziroma učinkovitejše.

Odgovor na četrto raziskovalno vprašanje, *kako občine zagotavljajo prometno varnost v okolici vrtcev in šol*, smo sicer iskali na primeru samo ene občine, Občine Trbovlje, vendar gre v večji meri za razumevanje koncepta. Specifični ukrepi dodajo vrednost temu raziskovalnemu delu. Pomembno je zavedanje, da se mora občina, če želi pridobiti finančna sredstva (naj bodo državna ali evropska), zelo aktivno udeleževati projektov in stremeti k napredku, za čimer stoji ogromno dela in načrtovanja. Pomembne so OPCS, ki prikazujejo tako načrte za prihodnost kot tudi beležijo napredek. Odvisno je tudi, ali je občina mestna občina ali ne. Projektov je mnogo, povezani pa so z različnimi institucijami in društvi. Med najbolj učinkovitimi ukrepi je uredba »Furam 30«, ki je bila tudi svetovno prepoznana in priznana.

Kako pa dejansko skrbijo za prometno varnost v okolici vrtcev in šol? Predvsem s pomočjo ustrezne prometne infrastrukture in tehnologije. Med najpogostejše uporabljenimi ukrepi so ležeči policaji, merilniki hitrosti ter zagotavljanje varnih šolskih poti, ki smo jih podrobneje opisali že v prejšnjih poglavjih. Poleg infrastrukture in tehnologije pomembno vlogo predstavlja tudi tesno sodelovanje z vzgojno-izobraževalnimi ustanovami in drugimi pristojnimi zavodi, saj se le s skupnim delovanjem vseh deležnikov lahko učinkovito zagotavlja prometna varnost otrok.

Pri petem raziskovalnem vprašanju smo preverjali, *kako sodobne prometne tehnologije prispevajo k zagotavljanju prometne varnosti*, predvsem v povezavi z zaščito otrok in ranljivih skupin prometnih udeležencev, kar je pomembno zaradi vse večje uporabe tehnoloških rešitev pri nadzoru prometa, umirjanju hitrosti ter izboljševanju varnosti v bližini vrtcev, šol in drugih prometno izpostavljenih območij.

Na podlagi lastne raziskave ugotavljamo, da prometne tehnologije pomembno prispevajo k izboljševanju prometne varnosti predvsem z zmanjševanjem hitrosti voznikov, opozarjanjem na nevarnosti, izboljšanjem vidnosti pešcev in zbiranjem podatkov za načrtovanje prometnih ukrepov. Posebej učinkoviti so preventivni sistemi, kot so prikazovalniki hitrosti, opozorilne naprave in sistemi za osvetlitev prehodov za pešce. Raziskava je pokazala tudi, da sama tehnologija ne zadostuje za

zagotavljanje prometne varnosti, temveč mora biti povezana s kakovostno prometno infrastrukturo, prometno vzgojo in odgovornim vedenjem vseh prometnih udeležencev.

Menimo, da bo imel nadaljnji razvoj umetne inteligence in naprednih prometnoinformacijskih sistemov pomembno vlogo pri prihodnjem razvoju prometne varnosti. Smiselna bi bila širša implementacija preventivnih tehnologij predvsem v bližini šol, vrtcev in drugih območij z večjo prisotnostjo otrok ter nadaljnje povezovanje tehnoloških rešitev s prometno vzgojo in načrtovanjem varnejše prometne infrastrukture.

5 Zaključek

Prometna varnost predstavlja kompleksen in dinamičen sistem, v katerem se prepletajo vedenje udeležencev v prometu, infrastruktura, zakonodaja, prometna vzgoja in sodobne prometne tehnologije. Izhajali smo iz sklepanja, da tehnologija ne more zagotoviti popolne prometne varnosti, temveč da mora biti povezana z ustrezno prometno vzgojo, preventivnimi ukrepi in sodelovanjem skupnosti. Namen raziskave je bil raziskati, kako sodobne prometno-nadzorne in informacijske tehnologije prispevajo k prometni varnosti otrok ter kako njihovo učinkovitost zaznavajo različni deležniki.

V teoretičnem delu smo ugotovili, da se sodobno razumevanje prometne varnosti vse bolj odmika od preprostega pripisovanja odgovornosti posameznikom in prehaja k sistemskemu razumevanju tveganj. Promet ni zgolj skupek pravil, prometnih znakov in infrastrukture, ampak dinamičen sistem interakcij med ljudmi, vozili, tehnologijo in okoljem. Pri zagotavljanju prometne varnosti pa imajo pomembno vlogo prometno-nazorni sistemi, različne analize podatkov, preventive za umirjanje prometa in seveda prometna vzgoja. Ta predstavlja enega ključnih preventivnih mehanizmov.

Pregled literature je pokazal, da sodobne prometne tehnologije omogočajo učinkovitejše spreminjanje prometnih razmer in prepoznavanje tveganj. Posebej pomembni pa so naprave in sistemi za merjenje hitrosti, videodetekcija, senzorji za zaznavo prometa ter sistemi za zbiranje in analizo podatkov. Raziskave kažejo, da lahko tehnologije pomembno vplivajo na vedenje voznikov, predvsem pri

zmanjševanju hitrosti v okolici vrtcev in šol. Hkrati pa različni avtorji opozarjajo, da učinkovitost tehnologij ni odvisna samo od njihove tehnične zmogljivosti, ampak tudi od načina vključevanja v promet, vzdrževanja, zakonodajne podpore in sprejemanja med udeleženci v prometu.

Pomemben del raziskave je bil namenjen tudi prometni vzgoji otrok. Ugotovili smo, da je zgodnje izobraževanje o prometu zelo pomembno, saj otroci zaradi razvojnih značilnosti pogosto težko ocenijo hitrost vozil, razdaljo med objekti in nevarnosti v prometu. Prometna vzgoja zato ne sme temeljiti zgolj na predajanju pravil, temveč na postopnem in sistematičnem razvijanju prometne kulture, odgovornosti in sposobnosti prepoznavanja tveganih situacij. Pri tem imajo pomembno vlogo tako vzgojno-izobraževalne ustanove kot tudi starši in širše družbeno okolje.

Raziskovalni del je temeljil na kvalitativni metodologiji in tudi izvedbi preko polstrukturiranih intervjujev z vzgojitelji, starši, otroki, predstavnico lokalne skupnosti in strokovnjakom s področja prometnih tehnologij.

Vse skupine intervjuvancev se zavedajo, da se prometno okolje spreminja in da ga je treba nadgrajevati in soustvarjati. Tako starši kot tudi vzgojitelji so kot nov, izrazit problem omenili električne skiroje in kolesarje, ki pogosto ne upoštevajo pravil in ustvarjajo nevarne, nepredvidljive situacije. Po intervjuju z direktorjem Intermatic, d. o. o., lahko rečemo, da tehnologija že vstopa na to področje kot rešitev za to problematiko.

Celovita primerjava kaže, da prometne varnosti otrok (in vseh ostalih udeležencev v prometu) ni možno zagotoviti samo z enim elementom. Prometna vzgoja v vrtcih in družinah ostaja temelj, vendar vseeno brez ustrezne kulture voznikov ostaja prešibka. Sodobna informacijska tehnologija in infrastruktura pa sta ključna podporna mehanizma oziroma pripomočka v razvoju. Njuna vloga je dvoplastna. S preventivnimi in represivnimi sistemi (prvi so na primer prikazovalniki hitrosti, drugi so na primer radarji) opozarjajo ali prisilijo voznike k strpnejši in previdnejši vožnji, hkrati pa občinam zagotavljajo podatke za pametno načrtovanje cestnoprometnih strategij.

Popolne varnosti ne moremo doseči, se ji pa približamo, če tehnologija deluje v okolju, kjer se povežeta prometna kultura odraslih in dosledna prometna vzgoja. Ključni dejavnik tako ostaja človek s svojim vedenjem in odgovornostjo. Prav zato imajo prometna vzgoja, zgodnje ozaveščanje otrok in sodelovanje med starši, vzgojno-izobraževalnimi institucijami, občinami ter strokovnimi institucijami ključno vlogo.

Za zaključek lahko poudarimo, da prometna varnost otrok ni odgovornost le posameznika ali ene same institucije, ampak je skupna odgovornost družbe. Le s povezovanjem znanja, tehnologije, preventive in pa vzgoje lahko (so)ustvarimo prometno okolje, ki bo varnejše za vse udeležence v prometu. Zlasti pa za otroke kot ene najranljivejših skupin.

Zahvala

Poglavje je nastalo v okviru projekta "Prometna varnost v lokalnem okolju: problemsko-učno sodelovanje z Intermatic, d. o. o.". Operacijo sofinancirata Republika Slovenija, Ministrstvo za izobraževanje, znanost in mladino ter Evropska unija iz Evropskega socialnega sklada plus (ESS+) v okviru javnega razpisa Problemsko učenje študentov v delovno okolje 2024–2027 (PUŠ 2024–2027).

Literatura

- Brodarič, T., in Čengija, E. (2025). Cesta, robotki in ti: Promet skozi programiranje v 2. razredu osnovne šole. *Revija inovativna pedagogika*, 153-165. Pridobljeno 20. 2. 2026 na: <https://i-pedagogika.si/index.php/ip/article/view/44/165>
- Casey, S. M., in Lund, A. K. (1993). The effects of mobile roadside speedometers on traffic speeds. *Accident Analysis & Prevention*, 25(5), 627-634. Pridobljeno 20. 2. 2026 na: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/000145759390014N>
- Celostna prometna strategija Mestne občine Ljubljana (2025). Mestna občina Ljubljana, Ljubljana. Pridobljeno 20. 2. 2026 na: <https://www.ljubljana.si/sl/ljubljana/mobilna/celostna-prometna-strategija>
- Domínguez, J. M. L., Sanguino, M. T. J., Redondo González, M., in Davila Martin, J. M. (2024). Improving road safety through a novel crosswalk: Comprehensive material study with photoluminescent resin. *Engineering Science and Technology, an International Journal*, 57. Pridobljeno 20. 2. 2026 na: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2215098624001794>
- Du, Z., Deng, M., Lyu, N., in Wang, Y. (2023). A review of road safety evaluation methods based on driving behavior. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 10(5), 743-761. Pridobljeno 20. 2. 2026 na: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2095756423001034>
- Gañan-Cardenas, E., Pemberthy, R. I., Lucía Suárez-Gómez, M., Ballesteros, J. R., in Branch-Bedoya, J. W. (2025). Machine learning framework for predicting urban road speed profiles and uncertainty. *International Journal of Transportation Science and Technology*. Pridobljeno 20. 2. 2026 na: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2046043025000401>

- Gupta, J., Gupta, N., Duggual, R., in Saxena A. (2024). An Introduction to IoT Based Sustainable Road Safety and Underlying Sensor Technology. Encyclopedia of Sustainable Technologies (Second Edition), Volume 3, 711-726. Pridobljeno: 20. 2. 2026 na: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780323903868000292>
- Illusion of safety? Safety-related perceptions of pedestrians and car drivers around 3D crosswalks. (2022). Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 91, 213–222. Pridobljeno 20. 2. 2026 na: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847822002273>
- Jamshidi, E., Moradi, A., in Majdzadeh, R. (2017). Environmental risk factors contributing to traffic accidents in children: a case-control study. International Journal of Injury Control and Safety Promotion, 24(3), 338–344. Pridobljeno 26. 2. 2026 na: <https://doi.org/10.1080/17457300.2016.1183031>
- Lee, C., Yun, H., Lee, J., in Kim, S-N. (2025). Safety on the Line: Examining the Impacts of Crosswalk Design on Child's Perceived Safety, Cautious Behavior, and Visual Attention with VR Technology. Accident Analysis & Prevention. Pridobljeno 20. 2. 2026 na: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457525000454>
- Lee, J. J., Kim, B. W., Kong, S. Y., Park, G. J., Chai, H. S., Kim, Y. M., ... in Kim, S. C. (2023). Age-specific characteristics of road traffic injuries among children and adolescents in South Korea. Traffic Injury Prevention, 24(6), 482–487. Pridobljeno 26. 2. 2026 na: <https://doi.org/10.1080/15389588.2023.2212308>
- Mahmud, M. S., Babić, D., in Gates, T. J. (2024). A comprehensive review of dynamic speed feedback signs in reducing speed at different critical locations. Promet – Traffic&Transportation, 36(3), 357–382. Pridobljeno 26. 2. 2026 na: <https://hrcak.srce.hr/file/460558> (pridobljeno: 26. 2. 2026).
- Ministrstvo za vzgojo in izobraževanje & Zavod Republike Slovenija za šolstvo. (2025). Kurikulum za vrtce. Ljubljana. Pridobljeno 26. 2. 2026 na: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MVI/Dokumenti/Sektor-za-predsolsko-vzgojo/Programi/Kurikulum-za-vrtce_1.-9.-2025.pdf
- Miskolczi, M., Déri, A., Bauer, B., in Krizsik, N. (2023). Road safety in public education – how to teach children to travel safely? Transportation Research Procedia, 72, 4089-4095. Pridobljeno 26. 2. 2026 na: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146523006658>
- Občina Trbovlje, občinska celostna prometna strategija (2025). LOCUS prostorske informacijske rešitve, d. o. o. Pridobljeno 20. 2. 2026 na: <https://www.trbovlje.si/DownloadFile?id=821820>
- Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Koper (2025). PNZ svetovanje projektiranja d. o. o. Pridobljeno 20. 2. 2026 na: https://www.koper.si/wp-content/uploads/2025/09/OCPS-KOPER-2025-2032_brosura.pdf
- Prometna vzgoja (n. d.). Prometna vzgoja na portalu Javne agencije RS za varnost prometa – Sektor za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPV). Pridobljeno 20. 2. 2026 na: <https://portalspv.avp-rs.si/sole?p=Prometna+vzgoja>
- Prometna vzgoja (n. d.). Zakonska podlaga na portal Javne agencije RS za varnost prometa – Sektor za preventive in vzgojo v cestnem prometu (SPV). Pridobljeno 26. 2. 2026 na: <https://portalspv.avp-rs.si/sole?p=Zakonske+podlage>
- Prometna vzgoja in trajnostna mobilnost. (n. d.). GOV.SI – Portal Republike Slovenije. Pridobljeno 26+0. 2. 2026 na: <https://www.gov.si teme/prometna-vzgoja-in-varna-mobilnost/>
- Marijanovič Umek, L., in Župančič, M. Razvojna psihologija (1. izd., str. 815). (2004). Znanstvenoraziskovalni inštitut Filozofske fakultete.
- Shbeeb, L. (2022). Road safety performance index: A tool for crash prediction. Cogent Engineering, 9(1). Pridobljeno 26. 2. 2026 na: <https://doi.org/10.1080/23311916.2022.2124637>
- Singh Bisht, L. (2025). Frameworks or capacity development and road safety curriculum design for road safety professionals in India. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 34.

- Pridobljeno 20. 2. 2026 na:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198225004464>
- Šarić, Ž., Kučinić, T., Kunštek, A., in Ondruš, J. (2025). The Impact of Speed Bumps on Traffic Flow Speed in Urban Road Networks. *Applied Sciences*, 15(22), 12221. Pridobljeno 15. 3. 2026 na: <https://doi.org/10.3390/app152212221>
- Tosi, J. D., Minjolou, N. A., Díaz-Lázaro, C. M., Ledesma, R. D., in Poó, F. M. (2025). Beliefs and knowledge about road safety education among kindergarten principals and teachers in Argentina: a qualitative study. *Traffic Injury Prevention*. Pridobljeno 20. 2. 2026 na: <https://doi.org/10.1080/15389588.2025.2566177>
- Treviño-Siller, S., Pacheco-Magaña, L. E., Bonilla-Fernández, P., Rueda-Neria, C., in Arenas-Monreal, L. (2017). An educational intervention in road safety among children and teenagers in Mexico. *Traffic Injury Prevention*, 18(2), 164–170. Pridobljeno 26. 2. 2026 na: <https://doi.org/10.1080/15389588.2016.1224344>
- U Road Safety Policy Framework 2021–2030 – Next steps towards “Vision Zero”. Pridobljeno 26. 2. 2026 na: https://transport.ec.europa.eu/system/files/2019-06/road_safety_policy_framework_2021_2030_en.pdf
- Waqar, A., Mir, M. S., in Al-Rakhami, M. (2023). Challenges and opportunities in implementing intelligent transportation systems: A systematic review. *Sustainable Futures*, 5, 100118. Pridobljeno 15. 3. 2026 na <https://doi.org/10.1016/j.sftr.2023.100118>
- Waring, S., Almond, L., in Halsall, L. (2024). Examining the effectiveness of an education-based road safety intervention and the design and delivery mechanisms that promote road safety in young people. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 105, 336–349. Pridobljeno 26. 2. 2026 na: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847824001888>
- Yu, J., Zou, N., Liu, Y., Fu, L., Liu, L., in Yuan, A. (2012). Childhood Road Safety Behaviors in China: A Cross-Sectional Study of Guangzhou City. *Traffic Injury Prevention*, 13(6), 620–630. Pridobljeno 26. 2. 2026 na: <https://doi.org/10.1080/15389588.2012.670814>
- Žagar, K. (2010). Izboljšanje prometne varnosti s poudarkom na vzgoji in izobraževanju. Državni zbor RS, Raziskovalno-dokumentacijski sektor. Pridobljeno 26. 2. 2026 na: https://fotogalerija.dz-rs.si/datoteke/Publikacije/Zborniki_RN/2010/Izboljsanje_prometne_varnosti_s_poudarkom_na_vzgoji_in_izobrazevanju.pdf
11. Nacionalna konferenca o varnosti v lokalnih skupnostih: Odpornost lokalnih skupnosti na varnostna tveganja (2025). Univerzitetna založba Univerze v Mariboru. Pridobljeno 26. 2. 2026 na: <https://press.um.si/index.php/ump/catalog/book/1066>

O avtorjih

Tjaša Camplin je študentka tretjega letnika predšolske vzgoje na Pedagoški fakulteti Univerze na Primorskem. Končala je Srednjo vzgojiteljsko šolo v Ljubljani (SVŠGUGL). Zanima jo delo z otroki, mladimi in ljudmi na splošno, predvsem s področja psihologije, ustvarjalnosti, medsebojnih odnosov, sociologije in osebnostnega razvoja. Na vseh teh področjih se v sklopu študija in izven šolanja tudi aktivno udeležuje. Sodeluje pri raznih projektih, prostovoljstvih ipd. na različnih področjih. Izkušnje pridobiva tudi skozi praktično delo v vzgojno-izobraževalnem okolju (tabori, letovanja, delo v vrtcu). Promet in prometno tehnologijo je zato raziskovala s področja prometne vzgoje in varnosti. *Tjaša Camplin is a third-year student of preschool education at the Faculty of Education, University of Primorska. She completed the High School for Preschool Education in Ljubljana (SVŠGUGL). She is interested in working with children, young people, and people in general, especially in the fields of psychology, creativity, relationships, sociology, and personal development. In all these areas, she also actively participates both within her studies and outside of schooling. She participates in various projects, volunteer activities, etc. in different fields. She also gains experience through practical work in the educational environment (camps, holiday programs, work in kindergarten). She therefore researched theme traffic and technologies from the field of traffic education and safety.*

Sašo Živković je glavni izvršni direktor in solastnik podjetja Intermatic, d. o. o., kjer nadzira poslovanje, komercialno strategijo in razvoj poslovanja. Diplomiral je na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani in v svoji vodstveni vlogi združuje močne analitične sposobnosti s strateško vizijo. Podjetje je specializirano za razvoj in vzdrževanje profesionalnih elektronskih sistemov, zastopa vodilne evropske in svetovne blagovne znamke ter ponuja rešitve za varnost v cestnem prometu, spremljanje prometa in senzorske tehnologije. Z več kot petnajstimi leti izkušenj v prodaji in več kot šestimi leti v izvršnem vodstvu njegovo strokovno znanje vključuje razvoj trga, kompleksne prodajne procese in spodbujanje rasti poslovanja. Kot športni navdušenec vodenje in vsakodnevno poslovno izvajanje vnaša enako disciplino, osredotočenost in miselnost, usmerjeno v uspešnost. *Sašo Živković is the Chief Executive Officer and Co-Owner of the company Intermatic d.o.o., where he oversees operations, commercial strategy, and business development. A graduate of the Faculty of Economics, University of Ljubljana, he combines strong analytical skills with strategic vision in his leadership role. The company specializes in the development and maintenance of professional electronic systems, represents leading European and global brands, and delivers solutions for road safety, traffic monitoring, and sensor technologies. With more than fifteen years of experience in sales and over six years in executive management, his expertise includes market development, complex sales processes, and driving business growth. A sports enthusiast, he brings the same discipline, focus, and a performance-oriented mindset to leadership and daily business execution.*

Dr. **Miha Marič** je raziskovalec s področja vodenja, managementa in organizacijskih ved. Doktoriral je na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani. Trenutno je zaposlen kot izredni profesor na Univerzi v Mariboru, Fakulteta za organizacijske vede. Njegovi raziskovalni interesi so moč, vodenje, organizacijsko vodenje, kadrovski management, organizacija in management. Je avtor številnih izvirnih znanstvenih člankov, strokovnih člankov, prispevkov na znanstvenih konferencah, znanstvenih monografij ter urednik in recenzent. Sodeluje tudi pri raziskovalnih projektih in svetovalnem delu. *Miha Marič, Ph.D., is a researcher in the field of leadership, management and organizational sciences. He holds a Ph.D. from the Faculty of Economics, University of Ljubljana. He is currently employed as an associate professor at the University of Maribor's Faculty of Organizational Sciences. His research interests are power, leadership, organizational behavior, human resource management, organization and management. He is the author of numerous original scientific articles, professional articles, papers at scientific conferences, scientific monographs, and was an editor and reviewer. He also participates in research projects and consulting work.*

Priloga

V nadaljevanju podajamo transkripcije intervjujev s posamezniki. Pogovorov z otroki nismo snemali, smo si pa zapisovali njihove odgovore (ključne besede) in iz tega naredili zaokroženo celoto, opisano v diskusiji. Vse intervjuje in pogovore je izvedla Tjaša Camplin.

5.1 Intervju 1

Prvi intervju je bil izveden z vzgojiteljico iz vrtca v Ljubljani, ki trenutno dela v skupini otrok, starih med dve in štiri leta.

»JAZ: No, prvo vprašanje. Kako izvajate prometno vzgojo pri otrocih? Torej, vezano na kurikulum in tko na splošno.

VZGOJITELJICA: Ammm, predvsem skozi vsakdanje situacije, torej igro in pač na cesti. Če gledamo zdej vrtce, ne. Tut ni, da direkt razlagamo pravila, ampak bolj, emmm, tko preizkusmo v praksi ... sprehodi, prečkanje ceste, hoja pač na, po pločniku. Gledamo tut promet v okolici vrtca. Tako ...

JAZ: Kaj pa Kurikulum? Glede na to, da je prenovljen, ne, nov. Se kej spreminja?

VZGOJITELJICA: Ja, sej vse to gor je že vezano na kurikulum, bi rekla. Je to izkušnjsko učenje, ne, k se otroci učijo skos izkušnje, pa igro. Pogovor, opazovanje. Ammmm, prometno vzgojo pol tut povežemo z dejavnostmi ... različnimi dejavnostmi.

JAZ: Na primer ...?

VZGOJITELJICA: Ja gibanje, recimo, je ful popularen ta poligon. Majo pol kolesa, pešce, prometne znake ... s kredo, da se nariše. Pol mam umetnost, ne vem, smo tut že risal prometne znake. Jezik, itak je zraven. Se pogovarjaš ... nabirajo besedišče, besedni zaklad na tem področju ... Ne vem, se pogovarjamo, kaj je rdeča luč, kaj pomeni zelena luč, keje mormo hodit, pač pešči. Tut, kako varno prečkamo cesto. Meli smo pogovor, zakaj se pripnemo v avtu.

JAZ: Aba ...

VZGOJITELJICA: Pol tut smo se pogovarjali, zakaj v prometu ... ammm. Recimo zakaj ne smemo bitet al pa skakat. Zakaj se ne igramo na cesti pa tko ... Mel smo tut, no smo se igral to ... igro vlog. So se postavli v različne vloge. Pol tut slikanice, pesmice seveda. Pa igrice, ko gremo na sprehod, da iščejo prometne znake, sprehodi na splošno so ... tko fini, k so praktične izkušnje, ne.

JAZ: Ja.

VZGOJITELJICA: Glavni namen nekako nam je, v bistvu, da otroci počas, počas dobijo nek feeling ... dobijo občutek, kako se varno obnašat pa vedit v prometu, na cesti ... Da to postane neki vsakdanjega, ne pa sam neki, da se nekak ... naučijo na pamet al tko nekak.

JAZ: Da ponotranjijo.

VZGOJITELJICA: Tako, ja.

JAZ: Mhm. Kako pa bi ocenili prometno varnost? Če govorimo zdej samo v okolici vašega vrtca.

VZGOJITELJICA: Ammm, ja. Je sicer zagotovljeno, delamo tut mi na tem. Znaki so, oznake so tudi vidne. Ampak niso pa nič, da bi rekla, prilagojeni za otroke. Naš vrtec je tut tko zraven ceste, pač v mestnem okolju. Moramo bit kr zlo, me vzgojitlce, pozorne ... ammm, pa da pazimo na varnost otrok. Jih tut vs čas opominjamo ...

JAZ: Klasika. Se nekak potem tut že napeljemo naprej, na te nevarnosti. Katere bi rekli, da so najpogostejše?

VZGOJITELJICA: Js mislm ...

JAZ: Pa kako se jim labko še izognemo, še to. Če se da ...

VZGOJITELJICA: Ja, prva stvar je, da otroci niso še tok pozorni ne. In tut nimajo še tko razvita vida. Se reče periferni vid, stranski, če si že kdaj slišala. No, ne vidijo tok u širino, nimajo širšega stranskega vida in pol težko ocenjo nekako to hitrost. Recimo hitrost, s katero se približuje nek avto.

JAZ: Ja, normalno.

VZGOJITELJICA: Velikrat tut pač so, kako da rečem ... v elementu. Se na primer igrajo, pa požabjo. Niti pol ne razmišljajo na neke mogoče potencialne nevarnosti, da bi se lahko nardila nesreča, ne. Za izogibanje ... tuki mam mi veliko vlogo. Pač je ves čas prisotna vsaj ena odrasla oseba, vzgojitelca. Mora, koker sm že rekla, non-stop opozarjat, tut na spremembe dogajanja pa tko. No pa ne sam vzgojitce, bi se tut doma mogl ... Pač da se vzgoja doma in v vrtcu dopolnjujeta. Da se pogovarjano in da so pol res seznanjeni s temi pravili varnega vedenja pa, ammm, ravnanja v prometu.

JAZ: Ja ... In kako bi pol rekli, da otroci razumejo ta prometna pravila? Glede na vaše izkušnje.

VZGOJITELJICA: Mlajši bolj simpl, preprosto. Na primer rdeča je stoj, zelena pomeni, da loh greš.

JAZ: Osnove, ja. Pa starejši?

VZGOJITELJICA: Oni pa že bolj razumejo. Tut recimo to zavedanje ... Recimo, zakaj je pomembno to vedit. To, da avto jih mogoče ne more vidit pa da mormo bit previdni. Znajo tut povedat neka pravila. Sicer to je sam v teoriji, ne. V praksi jim mormo še vedno opozarjat pa bitr jih kej zamoti ... Tko.

JAZ: No, če smo že pr teoriji ... A pri delu, no tut pr praksi ... Uporabljate kakšne posebne, sodobne pristope al pa tehnologije, zdej, ko to prihaja v vrtce ...?

VZGOJITELJICA: Ja, metoda igre je vedno. Te interaktivne metode, na primer igra vlog, poligoni, pogovori ob slikice jim damo. Pol tut zgodbice ... Konkretni primeri iz okolice vrtca, ko gremo na sprehod ...

JAZ: Aha, okej ...

VZGOJITELJICA: Popoldne recimo, popoldanska igra ... takrat jim na igrišče damo različne prometne situacije včasih. Na primer cesto, prehod, semafor ... ammm, prometni znaki.

JAZ: Pa tehnologije?

VZGOJITELJICA: Bolj tko risanke. Al pa pač videe na to, ammm, tematiko.

JAZ: Okej, kaj pa učinkovitost tega? Pač učinkovitost trenutne prometne vzgoje glede na Kurikulum in vse. Oziroma tut kako, predvsem kaj bi lahko po vašem mnenju izboljšal na področju prometne varnosti? In vzgoje.

VZGOJITELJICA: Po moje ... Trenutna prometna varnost je ker učinkovita, je v redu. Ker otroci jo itak zaznavajo prek prakse pa izkušenj, koker smo že povedale. Ammm, izboljšala bi pol sam še to, da bi se malo več povezoval ... Na foro, da bi več sodeloval še z drugimi institucijami in to. Na primer, da bi policisti prišli v vrtec.

JAZ: Ja pri nas v Trbovljah to mam, ampak mogoč je tut lažji zorganizirat, ker pač je manjši kraj, a ne.

VZGOJITELJICA: Ja, potem je verjetno mal drugač.

JAZ: Ja. No, potem je pa to to. Hvala.»

5.2 Intervju 2

Drugi intervju je bil izveden z vzgojiteljico iz vrtca v Ljubljani, ki trenutno dela v skupini otrok, starih med štiri in pet let.

»JAZ: Prvo vprašanje je, kako v vrtcu izvajate prometno vzgojo pri otrocih?

VZGOJITELJICA: Okej, ammm ... Meli smo vedno une plakate, kako pa kaj ... Pa za znake prepoznat – za stop je recimo vedno. Pa neki slike stožcev pa semaforja. Takšne vizualne stvari. Vsakič, ko gremo na sprehod, mislim, preden smo šli na sprehod, smo se pogovarjali, kako hodijo. In pol jih opozarjamo še vmes, ko hodimo. Plus, une semaforje smo delal, tko, dvakrat umes.

JAZ: Igrco semaforji?

VZGOJITELJICA: Ja tut, ampak smo prav tko mel semafor in so pol ugotavljali, kdaj je keej.

JAZ: Kako to zgleda, ta semafor?

VZGOJITELJICA: Pač sprintan semafor je bil.

JAZ: *A, jaz sem mislila da je bla neka škatla ...*

VZGOJITELJICA: *Aja, ne to ne.*

JAZ: *Kaj pa, ko greste s skupino čez cesto – a dvignete roko al ne?*

VZGOJITELJICA: *Pri nas v Ljubljani ... Ko sem bila še na praksi po navadi nismo, zdaj pa ja. Včasih ne, včasih ja. Večinoma nismo prej.*

JAZ: *Drugo vprašanje, kako ocenjujete prometno varnost v okolici vašega vrtca?*

VZGOJITELJICA: *Ammm ... naš vrtec je bliz ene tako bolj od teh glavnih cest. Tako da mormo kar pazit. Mislim, je prehod tko dost zavarovan, sam mormo usejn paziti, ker otroc so otroc.*

JAZ: *Semafor?*

VZGOJITELJICA: *Ne, samo prehod je za pešce, na drugi strani je bil pa pol semafor. Tko tržnca je na eni strani, je lih tko 400 metrov razlika po mojem. Na eni strani je sam prehod in na drugi je pa prehod s semaforjem. In pol je odvisno, kdaj smo hodil na kirga. Ampak na drugi strani je pa pol še en, ampak je čisto tko ozka ulica, ker se je lih enosmerna pa se vozi po par avtov na dan – lih starši, če je že. Tako da je bolj varno ...*

JAZ: *Kaki prometni znaki ali pa oznake na tleh so v okolici? Če je dosti označeno, da pač je tam vrtec in da ... ne vem, karkoli.*

VZGOJITELJICA: *Ni, mislim tist znak za šolo je povod. Uni, k so na steblih.*

JAZ: *Torej so klasični znaki, niso nobeni uni, da bi pritegnili otroke? Na primer uni smajliji, ki se smejiyo pa svetijo zeleno, če voziš dosti počasi.*

VZGOJITELJICA: *Aja, te znaki ...*

JAZ: *Ni namenjeno otrokom, ampak je pa nekak prilagojeno otrokom, ker jih lahko malo bolj zanima, kolikor pa tam nek naključen znak.*

VZGOJITELJICA: Na naši cesti ni tega.

JAZ: Katere prometne nevarnosti za otroke opažate najpogosteje – na splošno?

VZGOJITELJICA: Ne vem, zadnje čase jih ne opažam specifično ... Zato ker avti, če gremo mi na prehod za pešce, se takoj ustavijo. Drugač pa če bi že blo kej, bi bli kolesarji pa te skiroji zdej.

JAZ: Kako bi se pa lahko izognili tem nevarnostim. Je res, da ni gluh od nas odvisno ...

VZGOJITELJICA: Ja, težko bi se izognu temu, ker da jih ne pelješ ven, spet ne moreš. Ja. Druge ceste okol našega vrtca pa so itak je povsod, tako da so kolesarji. Čist povsod okrog. Tako da prou izognt se ne morš.

JAZ: Mhm ... Kako otroci razumejo prometna pravila glede na vaše izkušnje?

VZGOJITELJICA: Dejansko ta moja zadnja skupina, te dost sodlenjejo. Tko držijo se za roke vedno, pa pol vedno pazijo, da je zelena, pa vsi hitrej pol čez hodjo. Tako da razumejo vse, kako funkcionira pa se držijo tega.

JAZ: A pol tudi ko so gledali prometne znake, na plakatih, k si prej rekla ... So si pol tut zapomnili?

VZGOJITELJICA: Ja, k so jih itak tokrat vodil, da že vejo točno, kaj pomen.

JAZ: Ja, sej logično potem ... Ali pri delu uporabljate kakšne sodobne pristope ali tehnologije? Na primer, mi smo imeli Kubota, robotka. Je v vašem vrtcu še kaj drugega, kej podobnega al pa novega? Kakšne simulacije al pa interaktivne metode ...?

VZGOJITELJICA: Jaž večinoma uporabljam samo uno igrco semaforjev, to je pa na to. Nekaj družga pa nimamo tako nič za prometno varnost.

JAZ: Okej. Kako bi ocenili učinkovitost trenutne prometne vzgoje?

VZGOJITELJICA: Se mi zdi, da je blo v starem kurikulumu boljš opisan vse. Sej ozaveščamo vzgojiteljce tko pr delu ... Na splošno, pa ne vem. Recimo, da ja. Mislim, sej je dobr, sam tko ...

JAZ: Recimo potem v šoli imajo kolesarski izpit ... Morajo dejansko že dobr poznat prometne znake, v vrtcu pol verjetno bolj, kar je na sprehodih, in da se prepozna prometne znake in zelena luč. To je to.

VZGOJITELJICA: Ja, je tko.

JAZ: Kaj bi po vašem mnenju lahko izboljšali na področju prometne varnosti in pač vzgoje za otroke, za prometno varnost?

VZGOJITELJICA: Hm ... Am, edin, da govorimo tako ful na splošno bolj kot ne, da jim damo primer, kaj se lahko zgodijo, če ne paziš. Vedno je tko: dvigni roko al pa pejt, ko je zelena čež. Ni pa prou tko specifično, da bi vedl posledice al pa kej. Čeprav mogoč bi blo to že mal keruto ampak vseen.

JAZ: Okej, kaj pa na področju prometne varnosti? Torej, ne vem, za ozaveščanje voznikov?

VZGOJITELJICA: Edino, kar mi zdaj pa pamet je, da daš več znakov še pol, da so še v vrtcu okrog. Loh bi dal tut več kazalnikov hitrosti, radarjev pa merilnikov v bližino vrtca.

JAZ: Še kakršnakol pripomba glede prometa vzgoje, prometne vzgoje, signalizaciji, oznak ...?

VZGOJITELJICA: Da bi se mogl bol ozaveščati o prometni vzgoji.

JAZ: Koga? Torej otroke?

VZGOJITELJICA: Ma realno vse, ker nekaterim vzgojitelcam je to že ful samoumevno vse.

JAZ: Kaj pa starši? Ker pomoje ...

VZGOJITELJICA: Ah, oni pa itak ne sledijo. Če mi, vzgojitelj, dvigamo roke, pa to starši skor žib ne bojo delal. Tkoda bi tut za njih pol mogl met neke delavnica fora al pa vsaj tako plakate. In ozaveščanje.

JAZ: Dajmo s to mislijo zdej zaključit.«

5.3 Intervju 3

Tretji intervju je bil opravljen z vzgojiteljico iz Vrtca Koper, ki trenutno dela v skupini otrok, starih med enim in štirimi leti.

»JAZ: Prvo vprašanje, kako v vrtcu izvajate prometno vzgojo z otroci?

VZGOJITELJICA: Ammm ... V bistvu skož področja.

JAZ: Na sprehodu?

VZGOJITELJICA: Na sprehodu v bistvu, ampak tudi v igralnicah, pripovedovanju zgodbah. Ammm ... V glavnem igri, skoži igro: vozila, prometni ammm tepih ... V glavnem ...

JAZ: Kjer je medpodročno povezovanje.

VZGOJITELJICA: Ja.

JAZ: In tudi v kurikulumu je del o prometni vzgoji in se to pol izpolnjuje.

VZGOJITELJICA: Se tudi tako. Tako, tako.

JAZ: Ammm ... Kako ocenjujete prometno varnost v okolici vašega vrtca, torej te enote?

VZGOJITELJICA: Ma jaz sem mnjenja, da je ker varno. V bistvu, da je že z omejitvami, ki. Zelo malo tudi prevoznih sredstev v bistvu ni. Tako da pločniki so tudi dovolj, so široki. In mislim, da je zelo varno.

JAZ: Prometni znaki in oznake, če so pri prilagojene otrokom. Torej da bi otroke pritegnle.

VZGOJITELJICA: V bistvu tako tako.

JAZ: Torej bolj ne. More se otroke usmerit, da tako pol začne ...

VZGOJITELJICA: Tako, tako. Navajamo vpogled v standardne prometne znake – stop, prehod za pešce ...

JAZ: *Mhmm ... Katere prometne nevarnosti za otroke opažate najpogosteje?*

VZGOJITELJICA: *To, da v bistvu ko kakeš nepredvideno presekanje pač poti, to. Motorji, skiroji ... in tako.*

JAZ: *Kaj pa načrtovana boja čez cesto? Glede na to, kok so oni samozavedni?*

VZGOJITELJICA: *Ma mislim, da nismo imeli nobene take izkušnje, da ne bi bili. Mislim, da so ljudje, ki so prometni udeleženci, da so dovolj pozorni. Oni u bistvu, ko že vidijo, da se sprehajamo po pločniku, nekako počastijo, tako da mislim, da je, da so.*

JAZ: *Okej ... Kako pa bi se še lahko dodatno izognlo teh potencialnih prometnih nevarnosti? Mislim, če se da sploh.*

VZGOJITELJICA: *Ja, sej v bistvu je ... mal več označeno bi moralo bit, to da, je možnost pač otrok na cesti al pa ... sej sama ne vem, kako ... Mislim ...*

JAZ: *Pa sej tuki je kar v redu, recimo v Trbovljah je že spet malo drugače, je takoj cesta recimo. Kako otroci razumejo prometna pravila glede na vaše izkušnje?*

VZGOJITELJICA: *Mislim, da kar. Že iz družine prinašajo, tudi povejo po resnici, da prehitro vozit ni okej in da je tudi kazen za to velika, zato tako dalje. Po moje so velikokrat prisotni kar fajn izkušnje iz družine od doma, tko da vejo, ne. Tut mislim, da se jih zlo zgodaj začnemo navajati na to, ne, da to ni ... To je proces. Odkar otrok vstopil v vrtec, bom rekla, s temi sprehodili, s temi trakovi, kar naprej, poudarjamo kar naprej. Roke gor, poglej levo in poglej desno, poslušaj, a gre kšno vozilo.*

JAZ: *Tudi sami rečejo, če recimo bi šli zdaj na sprehod in ne bi rekli »dvignite roke«, da bi se kdo spomnu?*

VZGOJITELJICA: *O ja, se. Se, se ...*

JAZ: *Ali pri delu uporabljate kakšne sodobne pristope ali tehnologije? Na primer simulacije in to.*

VZGOJITELJICA: Ja, včasih smo imeli tudi kar v bistvu, ko si skrit za paravan in uprizarjaš, mislim potem otrokom daješ te zvočni signal, da prepoznajo v bistvu. Na primer trobla, sirena, tudi piske ali žvižg policajja ... ja, ja.

JAZ: Aaa, zanimivo, to še nisem slišala za to. Mi smo delali Kubo robotka, ki je robotek in gre v bistvu za algoritmično mišljenje in da ga programirajo na nek način, ampak je tudi cesta in prometni znaki in tako, ampak to še nisem slišala za to. Mi je všeč. Kako bi pa ocenili učinkovitost trenutne prometne vzgoje?

VZGOJITELJICA: Jaz mislim, da je kar, kar zelo visoko, no. Ocena moja bi bila res po moje visoka.

JAZ: Kaj pa bi se lahko potem izboljšalo, če je sploh kaj?

VZGOJITELJICA: Kaj js vem ... Mogoče, da smo na kakšnem, ne, okolju ... V bistvu, v katerem živimo, da gremo nekam, greš izven tega okolja in potem, da tam vidiš, kako otroci tam odreagirajo. Mogoče na poteh, ki jih ne poznajo. Al pa .. Imamo izkušnje, v bistvu tudi, ko gremo kamorkoli drugam, ne, ko so ti zaključni izleti al take, kako greš kam. Mislim, ne skačejo na cesto in da so otroci zelo ... ko se gre z avtobusi. Ko se vozi, ko ... ne vem. Se mi zdi, da majo res to varnost in pravila in spoštovanje pravil in am ... tako da ne vem. V bistvu bi se lahko mogoče še dvignlo.

JAZ: Več dejavnosti? Izobraževanja mogoče staršev?

VZGOJITELJICA: Tako, tako. Ampak mi imamo ogromno primerov. Tudi obiske policijske, obiske policajev, obiske gasilcev, obiske ... Tako da mislim, da smo prepleteni s temi dejavniki, ammm. Mislim, da otroci v živo vidijo.

JAZ: Izkustveno učenje, haba.

VZGOJITELJICA: Izkustveno učenje. Točno tako, točno tako.

JAZ: Evo, to je to. Hvala.»

5.4 Intervju 4

Četrty intervju je bil izveden z vzgojiteljico iz Vrtca Koper, ki trenutno dela v skupini otrok, starih med tri in štiri leta.

»JAZ: Prvo vprašanje je, kako se v vrtcu izvaja prometna vzgoja pri otrocih?

VZGOJITELJICA: Pač tekom dneva, tako vsakdanjih stvari, bi jaz rekla na sprehodih ... Ko dvigne roko in to, da pač gleda znake, v določenih situacijah pogleda čez cesto. Mogoče predšolski tudi imajo tako kakšnimi dejavnostmi ... Cesta recimo, ko je preproga ali pa tudi znake, da gledajo. Pa zunaj s poganjalčki.

JAZ: Kako ocenjujete prometno varnost v okolici vašega vrtca?

VZGOJITELJICA: Dobro, ker imamo zaprto cesto, če govorimo to neposredno okolico?

JAZ: Kako se vam zdijo prometni znaki, oznake in podobno prilagojeno otrokom, torej, da tudi otroke pritegne, da vzbudi zanimanje otrokom?

VZGOJITELJICA: Če jih ti ne opozoriš, ne. Ne bi rekla. Recimo tam pri osnovni šoli znake in prometne znake. To je to, kajne? Razen, če jih opozoriš ali pa tam, ko so te table jih prometni znaki ne zanimajo.

JAZ: Katere prometne nevarnosti za otroke opažate najpogosteje?

VZGOJITELJICA: Skuterji, ki neprilagojeno vozijo. Avti, ki vozijo po ulicah, kjer ne bi smeli voziti, ker načeloma je zaprt promet ...

JAZ: Kako se otroci lahko izognemo oziroma kako se lahko mi izognemo tem nevarnostim?

VZGOJITELJICA: Da si zelo pozoren tudi tam, kjer naj ne bi bil, ker naj bi bilo varno. V neki ozki ulici moraš biti zelo pozoren.

JAZ: Kako otroci razumejo prometna pravila glede na vaše izkušnje?

VZGOJITELJICA: Haha, slabo. Pač tisto, kar se ponavlja vsak dan – pazi prehod za pešce, glej levo desno ... pa še to niso pozorni. Čeprav poveš, ko greš čez cesto, to poveš ... Verjetno ne bi sami dvignili rok, ne bi niti pogledali levo, desno. Govorim za svojo skupino.

JAZ: Ali pri delu uporabljate kakšne sodobne pristope ali tehnologije, na primer simulacije, interaktivne metode?

VZGOJITELJICA: V prometu ali nasploh?

JAZ: Glede prometa.

VZGOJITELJICA: Ne, ki so mešana skupina, tudi pri starejših nimamo nič.

JAZ: Niso nikoli prišli naši študenti v vašo skupino in predstavili recimo Kubo robotke?

VZGOJITELJICA: Da bi jaz vidla, ne. No, ampak to je tako, ko je mešana skupina ...

JAZ: Kako bi pa ocenili učinkovitost trenutne prometne vzgoje? Tudi v šoli lahko.

VZGOJITELJICA: Lahko bi se več poudarka dajalo. V šoli se več, ker jih po moje tudi že učiš o tem, ne samo v praksi. Ampak po moje bi se lahko dalo več. Je res, predšolski otrok ne bo sam šel po cesti ...

JAZ: Ampak gre za zavedanje, ne ...

VZGOJITELJICA: Ja, lahko bi se več.

JAZ: Kaj pa bi po vašem mnenju lahko izboljšalo na področju prometne varnosti in vzgoje?

VZGOJITELJICA: Lahko bi se ful več omejevalo. Za skuterje, za skiroje, to bi se ful lahko omejilo ... Na področjih, kjer so šole, vrtci, kjer otroci se sprehajajo vsakodnevno, bi se lahko ful omejili.

JAZ: V teoriji je pa v redu?

VZGOJITELJICA: V teoriji pa mogoče tudi malo več poudarka na to.

JAZ: *Bolj strukturirano?*

VZGOJITELJICA: *Ja, sicer je recimo ful poudarka na vseh ostalih šibkih področjih. To izpade potem izpade, ne. In če pogledaš to je vsakodnevno, to je ful nevarnost.*

JAZ: *Ja, logično da je. Okej ... to so vsa vprašanja. Še kakšna pripomba? Mnenje ...*

VZGOJITELJICA: *Ma ... ne.«*

5.5 Intervju 5

Peti intervju je bil opravljen z vzgojiteljico iz Vrtca Koper, ki trenutno dela v skupini otrok, starih med enim in štirimi leti.

»JAZ: *Kako v vrtcu izvajate prometno vzgojo pri otrocih?*

VZGOJITELJICA: *V bistvu se začne z varnostjo, že na samih ulicah, na sprehodih. Pri ta mlajših boja z vrstico, ammm, osveščanje, kje so nevarnosti, kako prečkamo cesto. Opazujemo, iščemo prehode za pešce, prometne znake ... Tudi otrok, ki je prvi v koloni, ima nekako skupaj z vzgojiteljem, da opozorijo otroke: čez cesto gremo, dvignemo roke ali pa kaj naredimo, ko gremo čez cesto ... Tako da mlajše je treba malo več opozarjat, starejši pa pol kar hitro se za to zavzamejo. Je pa potem odvisno tudi od same pozornosti otrok, potem koliko so zbrani, kolko hitro odreagirajo. Včasih se zaklepetajo, pa se spozabijo, kaj je treba narediti. Tako da dodatna beseda ni nikoli odveč.*

JAZ: *Kaj pa brezrokavniki? Tu še nisem videla ... Načeloma ja al načeloma ne?*

VZGOJITELJICA: *Jih imamo, ko smo res v prometu, prometu. Da bi res dolg prehod meli, pa pločniki. Tle gre načeloma za prečkanja dveh prehodov. Načeloma pa pri najstarejših vedno uporabljajo – prva dva pa zadnja dva v koloni odseve jopiče. Ja, jih imamo.*

JAZ: *Mhm. Zdaj sicer ne vem, kako točno je v kurikulumu, zdaj v ta novem ... Pač promet, ampak vem, da je v prejšnjem je blo, in je blo kakor medpodročno.*

VZGOJITELJICA: *Bi bilo prav pogledat, no.*

JAZ: Bi blo za pogledat, če so prav napisani cilji. So pa verjetno neki napotki – se lahko reče, da se tudi vezano na kurikulum izvaja.

VZGOJITELJICA: Eeee, ja. Definitivno je pomembna stvar, ki mora biti v vrtcu pokrita – tako z družinske strani kot vzgojnega osebja. Zdej pri predšolskih je tudi del priprave na šolo. To, da se naučijo prečkati, počakati, pogledat, ponoviti pogled. Velikokrat se povežemo tudi s policijsko postajo. Potem policisti pokažejo, še nagovorijo otroke. Pol v šoli itak imajo to še dodatno nadgradnjo, pa še kolesarstvo in to. Je pa res vedno več teh nevarnih trenutkov, ko so ta kolesa, skiroji. Tudi tle po mestnih ulicah. No, kaj ne bi bilo to tega, kar pridivjajo.

JAZ: Hitro pridejo in še hitri so.

VZGOJITELJICA: Tako, pa niti ... Pač vidijo, da so otroci, pa ne znižajo eee... hitrosti zaradi tega, tako da malo. Strpnosti, strpnosti obojestranske ...

JAZ: Ja, navezujoč se na naslednje vprašanje – kako ocenjujete prometno varnost v vaši, v okolici vašega vrtca.

VZGOJITELJICA: Načeloma, splanirano kar v redu. So pa vedno prekrškari in vedno bojo. Zato je, kot sem rekla prej, ta dodatna beseda, spodbuda, slušna pozornost, da niso otroci preglasni da slišijo, če se nek- nekdo ali nekaj približuje. Zdaj pri kolesih, kar držijo tega, da pa zvončkljajo, preden grejo eee mimo. Ni pa vedno tako, ne. Tej skiroji, električni, pa se jih itak ne sliši. Že pri avtomobilih otroci ne zaznajo električno vozilo, ko je za nami, tko da je potrebna, mogoče, neka nadgradnja pri sami vzgoji, tega res ... težko slišijo. In spet po mojem, to slušno pozornost, da so res malo tišje, tišji in bolj pozorni na dogajanja okoli sebe.

JAZ: In mogoče tudi da se mi odrasli nismo še čisto navadli na te električne avte, da bi slišali recimo da prihaja avto.

VZGOJITELJICA: Ma, načeloma vsaj prvi in zadnji so malo bolj pozorni, je pa odvisno ... Naša kombinirana skupina je tako ... Odvisno, kdo je zadaj. Zadaj so po navadi Mojca in dojenčki in pol me vedno tudi opozarjamo nanje. Ne čakamo, da samo otroci, ampak smo tudi me tolko pozorne, da pravočasno odreagiramo. Sploh ker hodimo brez vrvice, ne.

JAZ: Ja. Prometni znaki in oznake prilagojene otrokom, torej da pritegnejo, da vzbudijo zanimanje za prometni znak.

VZGOJITELJICA: *To misliš zunaj, al?*

JAZ: *Ja.*

VZGOJITELJICA: *Lahko bi bili na višini otrok, da otrok lažje to vidi. To bi bila neka zanimiva spodbuda. Pa tudi mogoče drugače, da kaj bolj ven izstopa – te 3D variante, ko zdaj uporabljajo za prehode. Tega, na primer pri nas v mestu nimamo, pa mogoče bi blo ...*

JAZ: *Ja, v Luciji vem da je eden ...*

VZGOJITELJICA: *Ja, Luciji je ta 3D, pa te merilniki. Sam prehod za pešce, no te znake poznajo. Pa stop tudi poznajo, sploh tej starejši. Ammm ... Prehod za pešce pa mislim, da tudi, da smo tolko po mestu in da tolko naokoli hodimo, da so to stvari, ki jih obvladajo.*

JAZ: *Je pa neki kar ni prilagojeno otrokom, ampak pač otroci samo poznajo, ker morjo.*

VZGOJITELJICA: *Tako, tako.*

JAZ: *In bi mogoče se lahko tudi prilagodilo ...*

VZGOJITELJICA: *Ena varianta 3D, pa tudi znaki na višini otroških oči.*

JAZ: *Mhm ... Katere prometne nevarnosti za otroke opazujete najpogosteje?*

VZGOJITELJICA: *Motorje in skiroje. Neprilagojeno hitrost.*

JAZ: *Kar se pa izogniti pač ne da. Bi mogli oni biti bolj ...*

VZGOJITELJICA: *Kakor kdaj, da smo že bili tudi v nevarnih situacijah. Prav tukaj zraven vrtca.*

JAZ: *To vejo verjetno, da je vrtec tukaj.*

VZGOJITELJICA: *Itak vidijo. Pač vidiš, da je otroška kolona. Takrat mislim, da smo bili še z vrvico, pa je lih uspel tako mimo nas, pa široka, širok ovinek je bil tako, da možnosti je imel it bolj počasi in bi bilo vse okej. To pa je bilo potem malo slabe kervi.*

JAZ: Joj ... ja. Kako pa otroci glede na vaše izkušnje razumejo prometna pravila?

VZGOJITELJICA: Mah, mislim, da jih, ampak tako, kot sem rekla, ne. Ta pozornost je ključna v prometu, tako da razumejo jih po mojem tudi to, ko prečkajo, da morajo pogledat, da se morajo prepričati, da so avtomobil ustavu, preden gredo čez, dvignjena roka ... Ampak ...

JAZ: Ampak teorija ja, praksa ne.

VZGOJITELJICA: V praksi so, se zaklepetajo, so zmedeni, se zagledajo in v bistvu bolj pol brezsmiselno. Otroci nimajo nekih stresnih dogodkov in dejanj – oni, ko so na sprehodu, so na sprehodu in malo kot da odklopijo, no. Tako da, včasih je treba pozornost vleči, sploh v trenutkih, ko prečkamo ... Eeee, na primer, ko je dvojni prehod za pešce, ko je štiripasovnica, na primer tukaj pri osnovni šoli, pa ta semafor pri osnovni šoli zelo kratek čas traja. Mi kolono ne gremo, če se prej prižge rdeča luč, ne. Okej, vozila stojijo tako, da tukaj ni nekaj spornega. Tam bi bi lahko malo dalj časa, al pa da sploh ni semaforja pa da pač tako prečkaš, ne. Itak avtomobili ustavijo, ker levo in desno od šole ni semaforja, sam tam prišli prečkamo ne. Tako da je bolj nevarno, včasih na semaforju, kot pa na tem navadnem. Tam te arto opazi, roke dvignemo vsi in se ustavijo in počakajo.

JAZ: Ja, je res. Ali pri delu uporabljate kakšne sodobne pristope ali tehnologije?

VZGOJITELJICA: Za spoznavanje prometa niti ne. Razen, ko se igramo in uvajamo kolesarjenje, ko imamo testiranje predšolskih. Kar pogosto pa naredimo poligona igrišču pa narišemo prehod za pešce, pa mlajši so pešci, ostali kolesarji, tako da so pozorni eden na drugega. Pa enako, ne, se ustavimo. Če so kolo ustavi, se ustavi, pa včasih tudi pogovor, potem zgraven, kaj je blo in kaj ni v redu, sploh, ko se zgodi na primer prekrški. Da se na primer kolesar ne bi ustavil, pa je tam pešec, ki drži roko. Se potem ob tem pogovori.

JAZ: To boste zdaj recimo delali. V maju?

VZGOJITELJICA: Ja. To pol celo igrišče vključimo.

JAZ: Mhm, kako bi ocenili učinkovitost trenutne prometne vzgoje ... na ravni države – dokumentov v tem smislu?

VZGOJITELJICA: Ma kar v redu ... tako kot sem rekla prej, bi lahko bile za otroke prilagoditve. Da malo bolj butnejo v ospredje in kot sem rekla, da bi bili na nivoju, malo nižje. No, da so bolj opazni tudi za najmlajše.

JAZ: Bom sporočila dalje, če se bo dalo, haha.»

5.6 Intervju 6

Šesti intervju je bil izveden s staršem, ki živi v Domžalah.

»JAZ: Kako ocenjujete prometno varnost v okolici vrtca ali šole, ki jo obiskuje vaš otrok?

STARŠ: Ammm, prometna varnost v okolici vrtca je po mojem mnenju emmm slaba.

JAZ: Mhm, zakaj?

STARŠ: Ker okolica ni dost urejena in pregledna ... da bi se ... pač za varno gibanje otrok, ne.

JAZ: Aha, potem katere nevarnosti pa potem najpogosteje opažate?

STARŠ: Ja najpogostej je ... bi js rekla, da je slaba označenost, glede na to, da v bližini je vrtec. Pač so neustrezno urejeni te prebodi, prebodi za pešce. Pa premal je pločnikov, niso dosti ...

JAZ: Ja, infrastruktura pa opozorilni znaki, je res?

STARŠ: Ja.

JAZ: Je pa pomembno tut to, kok se z otrokom pogovarjamo ne. Kako pogosto se pa vi?

STARŠ: Ja vsakodnevno zih. Ko hodmo, mu razlagam na primer, kje hodmo in kje je varno prečkat cesto ... pol tut, kako se obnašamo v prometu, ne. Da ne skačemo na cesto, da ne smemo teč. Tudi da ne stečemo nenadno, no ... na cesto. Ammm, ni pa da bi bil posebi interes. Sam ne pokaže zanimanja, ampak ga pa spodbujam ...

JAZ: Aha, ammmm ... Vežano na to potem, kako dobro otrok razume prometna pravila? Po vašem mnenju?

STARŠ: Pa mislim, da tko ... srednje dobro. Razume, ga je treba opominjat ... če razložiš, pol razume pa se tut drži, ne.

JAZ: Kaj pa s strani vrtca? Da je dovolj pozornosti, učenja, opominjanja pač namenjeno učenju prometne vzgoje?

STARŠ: Se mi zdi, da bi lahko vrtci naredili malo več ... Ammmm, malo več pač na področju prometne varnosti pa vzgoje.

JAZ: Več teorije al kako?

STARŠ: Da bi lahko več učili ... Dali več poudarka, no ...

JAZ: Aha. Okej, okej ... No, pa prometna infrastruktura? Glede na prejšnje odgovore sklepam, da ni preveč dobra oziroma da je še ...

STARŠ: Prostor za izboljšavo ...

JAZ: Ja, tako.

STARŠ: Ja v naši okolici, pri nas na splošno je zelo slaba ... Tudi vrtec. Ni prav označeno, ni dosti, pa vozniki ...

JAZ: No pa iz tega potem – kaj bi pa lahko izboljšalo prometno varnost otrok v prometu?

STARŠ: Ammmm, semaforji in to ... prometna signalizacija. Pa jasne označitve območij, sploh pri vrtcu. Prebodi, pločniki in to ...

JAZ: Kaj specifično z njimi?

STARŠ: Ja da bi bili urejeni, varni prebodi. Niso ravno trenutno. Pa izgradnja pločnikov na splošno, pri nas ...

JAZ: Pa vozniki, ne.

STARŠ: *Ja, pomembno. Da bi blo več nadzora nad hitrostjo voznikov emmmm v okolici vrtca sploh.*

JAZ: *Ja. Še kakšne pripombe?*

STARŠ: *Sem povedala vse, kar sem se spomnila zdej.»*

5.7 Intervju 7

Sedmi intervju je bil izveden s staršem, ki živi v Medvodah.

»JAZ: *Kako ocenjujete prometno varnost v okolici vrtca ali šole, ki jo obiskuje vaš otrok?*

STARŠ: *Ja okej, bi loh blo boljš.*

JAZ: *Kaj pa?*

STARŠ: *Ja da bi bin širš pločnik, rečmo. Bolj za hitrost preverjan, pa to.*

JAZ: *Aha, infrastruktura pol recimo. Kaj so pa največje ... ne, najpogostejše nevarnosti, pač za otroke, k jih opažate najpogostej.*

STARŠ: *Da prehit vozjo. Pač vozniki. Pol, koker sm rekla prej, da so pločniki ful ozki. Loh bi dal kake cone za pešce, bi blo boljš. Pa da bi se jih pol držal. Ammmm ...*

JAZ: *Še kej?*

STARŠ: *Mogoč, ta ... norenje. Pač razposajenost otrok, no. Da se bojiš, če pozab pa skoč na cesto al kej tko.*

JAZ: *Aha, ja ...*

STARŠ: *Pa to, no ... Ja.*

JAZ: *Pa se pogovarjate o tem z otrokom? Pač o prometni varnosti, če se, pa kok pogost.*

STARŠ: Pa ... bi rekla tko, priložnostno, ne.

JAZ: Kako?

STARŠ: Pač ko gremo čez cesto. Ni da se usedemo pa pogovarjamo pol o tem, ne. Bolj tko, sprot. Al pa recimo, k vidmo nekoga, k bitr voz. Prebitr. Ammmmm ...

JAZ: Pa kaže tut sam tko ... interes? Pač zanimanje za promet in varnost v prometu.

STARŠ: Ma, js ne bi rekla da. Čeprou ... Maa ne, ne pretirano.

JAZ: A, ni pol ta interes ... okej. Razume pa?

STARŠ: Eeeee

JAZ: Pač je vprašanje, kako dobro po vašem mnenju otrok razume prometna pravila.

STARŠ: Ja js mam dva, ne. Mlajša, stara je štiri. Ona tko mal slabij bi rekla. Starejši pa boljš. Pač se vid razlika med leti ne. Pa pol izkušnje, starejši ital boljš tako ... pozna, če je starejši, ne.

JAZ: Ja, logično ... čist razvojno. Kaj pa šole, vrtci ... Če namenjajo dost pozornosti. Pač za prometno vzgojo ...

STARŠ: Ja. Js bi rekla ja. Dost jih učijo, pač pravila ... tko ...

JAZ: V redu ... Kaj pa prebodi, signalizacija in to? Prometna infrastruktura, če posplošimo.

STARŠ: Na splošno?

JAZ: Ma načeloma v okolici vrtca in šol, ampak lahko tudi splošno, če je kej za izpostaviti.

STARŠ: Ja, bi rekla da v okolici vrtcev in šol je to primerno. in prebodi, signalizacija ... Pločniki bolj tako ...

JAZ: Pa prometni režim tako?

STARŠ: *Ja, tudi. No, pač hitrost šoferjev pa to ...*

JAZ: *No zadnje vprašanje je pa, kaj mislite da bi pa še se lahko izboljšalo? Pač po vašem mnenju, da bi izboljšalo varnost otrok v prometu na splošno.*

STARŠ: *Najprej sprememba obnašanja voznikov, ne. Pač hitrosti, kot sm že rekla. Ammmm mogoče pol da bi ble strožje omejitve in s tem višje kazni tudi ... Tko ...*

JAZ: *No sej, to je pa odgovor večine.*

STARŠ: *Ja.*

JAZ: *Hvala.«*

5.8 Intervju 8

Osmi intervju je bil izveden s staršem, ki živi v Ljubljani.

»JAZ: *Kako bi ocenili prometno varnost v okolici vrtca oziroma šole, ki jo obiskuje vaš otrok?*

STARŠ: *Ja, men se zdi kar v redu, no. Pač signalizacija je dobra, prehodi so tut dost vidni ... tud tisti ammm ležeči polcaji ful pomagajo, da ljudje vozijo pol mal bol počas, ne.*

JAZ: *Aha, kar v redu. Katere nevarnosti pa najpogostej opazite v prometu?*

STARŠ: *Mmmm ... Vozniki, starejši vozniki. Najbolj starejši vozniki na prehodih za pešce, ja. Včasih se mi zdi, da prepozno opazijo ljudi, pač pešce ... otroke. Niti se ne ustavijo dost hitro.*

JAZ: *Aha, zanimivo. Ta odgovor sem zdej prvič dobila ampak je smiselno izpostaviti. Kako pogosto pa se z otrokom potem pogovarjate o emmm prometni sig- ... ne, prometni varnosti.*

STARŠ: *Jab, sproti, no. Recimo, ko prečkava cesto pa ji vedno pol povem, da mora gledat v obe smeri ... da gleda levo, desno. Pa da more bit previdna ...*

JAZ: *Mhm. Kok je stara?*

STARŠ: Tri leta.

JAZ: *Aha, ja no potem neke osnove. Pa tut sama kaže kej zanimanja? Interes za promet pa ... emm prometno varnost?*

STARŠ: *Ne, ravno, ne. Včasih, je res, sama reče am ... da moramo bit previdni. K tok opozarjamo. Sam drugač pa da bi sama ... ne.*

JAZ: *Ja, ni interesa ...*

STARŠ: *Ja pač ne govori nič sama o tem, al pa da bi kej ... tko.*

JAZ: *Oki. Kaj pa razumevanje? Da po vašem dobro pozna prometna pravila?*

STARŠ: *Mah, ne še najboljš. Je, koker sm rekla, stara tri. Pač neke osnove ammm ja to že dojame, samo velike stvari tut še ne, no.*

JAZ: *Ja, sej. Povezano s starostjo pa vse ... Pa bi rekli amm. Sam malo ... Ja, se vam zdi, da vrtci pa šole posvečajo, namenjajo dovolj pozornosti tej prometni vzgoji?*

STARŠ: *Ja, men se zdi da ja. Vsaj, no, kar jaz vidim. Dost opozarjajo pa nekak otroke učijo to ... snov. Povejo, opozorijo... tako.*

JAZ: *Spet, neke osnove, ne. Sej za to starost ...*

STARŠ: *Ja.*

JAZ: *Kaj pa prometna infrastruktura? Torej mislim prehode, signalizacijo paaa amm prometni režim ...*

STARŠ: *Ja. Kar ... Men se zdi kar dobr urejeno, iskreno. Ni ravno perfektno, ne, sam načeloma je okej.*

JAZ: *Kaj pa, recimo, bi labk blo boljše? Kaj bi labko še izboljšalo prometno varnost otrok v prometu?*

STARŠ: *Mogoče kakšni pametni prehodi ...*

JAZ: *Ja, js sm zdej šele, k sem raziskovala, zasledila te ... 3D prehode in to. Prej sploh nisem vedla, da to obstaja.*

STARŠ: *Ja ... pa bolj, bolj močna signalizacija. Za voznike mislim.*

JAZ: *Aha ...*

STARŠ: *Ja, da res ... da bi res takoj opazil prehod, pa otroke, pešce ... tko mislim, predvsem na prehodih za pešce da bi se dalo še izboljšat.*

JAZ: *Ja, s tehnologijo in vsem. No, to je to. Hvala. «*

5.9 Intervju 9

Deveti intervju je bil izveden s staršem, ki živi v Kopru, Šmarjah.

»JAZ: *Prvo vprašanje je ... aha za starše – kako ocenjujete prometno varnost v okolici vrtca ali šole, ki jo obiskuje vaš otrok?*

STARŠ: *Moj otrok je v Šmarjah v šoli. Prometna varnost ... Ne vem, on se vozi z avtobusom, tako da v bistvu gre tam je avtobusna postaja pospremi jih ... naj bi jih en učitelj. Emmm ...*

JAZ: *Prva triada?*

STARŠ: *Ne, mislim ja eden je v tretjem razredu, eden je pa v petem razredu. Tako da kaj dosti ... ne vem. Je pa res, da je cesta čisto tam ob šoli. Kolko je varno?*

JAZ: *Kaj pa oznake? Verjetno so ... ?*

STARŠ: *Ja so ja.*

JAZ: *Okej. Kaj pa ta vrtec (kjer ona dela, je vzgojiteljica) je v redu, kar se tiče tega?*

STARŠ: *Tukaj itak je zaprta cesta, mislim morajo imeti dovolilnice za it. Ja.*

JAZ: Ja, nekaj jih je reklo te motorji in skiroji, ki so zdeji. Včasih je to malo nevarno.

STARŠ: Ja dobro motorji ... So, itak gredo vsepovsod tako da ... Je pa res ja, da večinoma so tem mlajši, ki niti po mojem se ne zavedajo nevarnosti in potem kar ... Nevarno je, ko pridejo z ovinka, ne, če kdo ...

JAZ: Po teh ozkih ulicah, ne ...

STARŠ: Ja.

JAZ: Katere nevarnosti za otroke v prometu opažate najpogosteje? Lahko iz prakse al pa pač svoje otroke?

STARŠ: Da ni pločnika. Tako je pri nas doma – pač mi imamo avtobusno je 500 metrov stran od hiše. Eeee, cesta je neosvetljena, brez pločnika. To, no ja – da ni osvetljeno. Eeeem ja, drugače. ...

JAZ: Kaj pa prebitra vožnja?

STARŠ: Absolutno! Ampak dobro to, ker se ne držijo omejitev, ne.

JAZ: Ampak so omejitve na tapravih delih? Tudi tukaj po mestu. Načeloma so je 30. In to.

STARŠ: Ja, ja pri nas omejitev je 50, vozijo pa 70 in več.

JAZ: Bo treba radar, bom predlagala haba. Ammm, kako pogosto se z otrokom pogovarjate o prometni varnosti?

STARŠ: Ma zdaj niti ne več toliko, bolj na začetku smo si no, ko so začeli hoditi z avtobusom. Res da jih, opozoriš, da hodijo na, ob robu ceste. Vedno smo jim dali te kresničke po torbah, da so bili, sploh zjutraj no, dobro vidni. Ammm ...

JAZ: Nimajo zdaj kmalu uno za kolo izpit?

STARŠ: Je že imel. Ta starejši je imel že lani, to so ... Imel je letos potem še ta to prakso, na praktični del. Ja, on je že.

JAZ: Pol je podvprašanje – ali otrok tudi sam kaže zanimanje za promet in varnost v prometu.

STARŠ: Ja, zelo. Skozi spušča kaj pomeni kakšen prometni znak, potem tudi če so se v šoli učili o temu pove tudi sam, tako da ja ful.

JAZ: Em ... Kako dobro po vašem mnenju otrok razume prometna pravila?

STARŠ: Moj razume baba

JAZ: Ja no sej, različno. Ali menite da vrtci in šole namenjajo dovolj pozornosti prometni vzgoji? Na podlagi države, tipa kurikulum, koliko majo to zajeto noter in tut pol v praksi.

STARŠ: Jaz mislim da ja. Tudi mi v vrtcu, ko imamo te predšolske skupine ... Dobro pri mlajših že, ko gremo na sprehod, vedno opozorimo, da pred prebodom se dvigne roka, pogledaš levo in desno. Že takrat jih učiš. Pri predšolskih, pa potem imajo še to vožnjo s kolesom. Tako da jaz mislim, da je.

JAZ: Ja, ja. Da se tudi medpodročno potem povezuje. Okej, kako pa ocenjujete prometno infrastrukturo? Torej prebodi, signalizacija, prometni režim? Tle v Kopru, recimo v centru.

STARŠ: Jaz, mislim, da je v redu urejeno, no.

JAZ: Ja, tam pri šoli, recimo imajo ležeče policaje, imajo tudi oni znak ...

STARŠ: Ja.

JAZ: In ja, signalizacijo. Okej. Kaj bi po vašem mnenju izboljšalo varnost otrok v prometu?

STARŠ: Ammm ... Kaj pa vem ...

JAZ: Ozaveščanje, dodatni ukrepi ... ?

STARŠ: Prevzgojiti starše, ker dostikrat so starši zagovorniki otrok. Mislim tudi, ko nekaj ne naredijo prav jih oni potem zagovarjajo, namesto da bi jim povedali, kaj je prav. To, ja. Ma drugače mislim da se ozavešča dovolj. Predvsem to no, ta vzgoja, ker pač, vsak misli, da je sam na cesti in ...

JAZ: Strpnost in to, kar učijo že pri CPP-ju in se krši, da bi dejansko se tudi v praksi bolj izvajal.

STARŠ: Ja, ja ...

JAZ: Okej. No evo, to je to.«

5.10 Intervju 10

Deseti intervju je bil izveden s staršem, ki živi v Trbovljah.

»JAZ: Prvo vprašanje je, kako ocenjujete prometno varnost v okolici vrtca ali šole, ki jo obiskuje vaš otrok?

STARŠ: A to mam od ena do ...

JAZ: Ne, ne opisno če lahko. Opisno, kaj je v redu in kaj ni.

STARŠ: Parking je preveč blizu, kar se tiče vrtca. Ker v bistvi takoj, k grejo iz igralnic, gredo čez ograjo, pa je že pač parkirišče, ki vodi takoj na glavno cesto. Aamm ... kar se pa tiče dvorišča, igrišča majo pa v redu zavarovan majo pač visoke ograje.

JAZ: Še kaj?

STARŠ: No tisti predšolski, recimo moj sinko, je zdaj predšolski ... Lahko doseže kljuko, pa si pač odpre, ne vem pa, če to zaklepajo. Glede tega pa nisem seznanjena, če to glavni vhod zaklepajo. Tudi pri vratih iz vrtca je pa tist knof, za pritisnit. To ne dosežejo.

JAZ: Aba, ja ja. Katere nevarnosti za otroke v prometu opazujete najpogosteje? Torej pač prometne nevarnosti, na splošno?

STARŠ: Na splošno ... A okrog vrtca ali nasploh?

JAZ: Pa karkoli baba

STARŠ: *Jah, prevelko divjanje teh mladih. Skuterji, električni skiroji ... pa pač divjanje po parku s skiroji pa z električnimi skiroji, tudi po pločniku ... Ammm vožnja s kolesom pač v kolesarski, na kolesarski glih v kontra smer, vožnja s skuterji po kolesarski, pa s skiroji ... Ammm pa po cesti v bistvi tut divjanje z avti in u bistvi s tem tudi nepreglednost pol teh prehodov za pešce, ne.*

JAZ: *Em, kako pogosto se z otrokom pogovarjate o prometni varnosti?*

STARŠ: *Za moje pojme premalo, dokler ne bo šel v šolo iskreno. Ker zdaj zaenkrat gre itak vedno z mano, tut u šolo k bo šou se bo vozu. Tkoda jaz mislim, da se premal pogovarjamo. Pač ja, razložiš mu vedno ko greš čez cesto, ampak nisi tok pozoren, kakor pol ko bo dejansko sam začel hodit.*

JAZ: *Mhm. Kaj pa pač, da je iz otrokove strani zanimanje za promet in varnost v prometu?*

STARŠ: *Em zanimanje bolj v smislu ... straha. Ni tako, da bi ga pač prou zanimal, kakaj moram, ampak pač strah, da bi se mu kej zgodil.*

JAZ: *Aha, zanimivo ... Ammm, kako dobro, pa po vašem mnenju pa otrok razume prometna pravila, v tem primeru tista, ki pač jih že pozna?*

STARŠ: *Ammm, dobro. Ja, razume pač semafor kako deluje, kaj pomenijo luči, razume tut kaj je prehod za pešce. Slabše so pa te kolesarske steze. Te stvari so mu pa slabše, no. Pa tut to, sicer ve, da se testo prečka samo na prebodih, ampak ker mi starejši gremo z njimi tudi kdaj čez cesto, kej ni prehoda in pol vedno vpraša: tuki pa ni prehoda, ne?*

JAZ: *No pol je pa usejn vsaj neko zavedanje in to ...*

STARŠ: *Ja, ja.*

JAZ: *Ali menite, da vrtci in šole namenjajo dovolj pozornosti prometni vzgoji, torej ozaveščanju?*

STARŠ: *Mmmm, ja. Zarad tega, k hodijo na kake dejavnosti, sploh v Trboulih, k iz tega vrtca morajo prehodit skor cele Trboule do ne vem delavskega doma in jih zelo dobr, no obveščajo o tem. Dajo tut tiste odsevnike, kako morjo se ubnašat in tut predno so šli. Okej zdaj okej, ko so starejši večkrat grejo, ampak ko so bli manjši so imeli pa prej ... prav so se mogl učiti in so tut najprej*

okrog vrtca hudit pa se pač učil, kako morjo hoditi, za roke se držat ali pa za tisto verigo, čisti mlajši in ... tako da to je lepo poskerbljen.

JAZ: Ja je res, kaj pa prometna infrastruktura – torej prebodi, signalizacija, prometni režim. Lahko na splošno za Trbovlje ali pa neko določeno območje.

STARŠ: Ja, mogoče edino osvetlitve je problem. Pač ne vem jutranja ne, ker se pač zgodi v vrtcu, da niso dost osvetljena. Ammm ja mogoče osvetlitev, drugač pa tko tle u Trboulh ne vidim neki. Je tut dost teh prebodov, pa ... Ne vem mogoč s to kolesarsko, da majčken je izživ no, ampak načeloma pa ne.

JAZ: Ja, k je tut bolj tko na novo, ne ...

STARŠ: Ja, ja. Zaradi tega.

JAZ: Zadnje vprašanje je sam še, kaj bi po vašem mnenju izboljšalo varnost otrok v prometu?

STARŠ: Predusem večje ukvarjanje staršev, ammmm ... da so otroci mogoče mal bol samostojni. Pač se s tem pol tut več zavedajo te nevarnosti. Ammmm, ka pa vem. Mogoče večje obiskovanje pač nekib zunanjih dejavnosti vrtcev v smislu, da gredo kam. Pri nas so, ne vem ... primer dam, sodelavka, njihovi pač tet, njeni otroc iz vrtca hodijo konstantno. Al kam z avtobusom al z vlakom. Se mi zdi, da so pol več pa hitreje naučijo, kakor pr ns, ko se gibajo sam okrog vrtca pač najdlje do delavskega doma.

JAZ: Ja js sm bla letos na praksi v Kopru in so hodil z avtobusom v Bernardin in pač jim ni bilo čist nič novega, medtem ko si ne predstavljam kateregakoli trboveljskega vrtca, da pač bi se spravliali na avtobus.

STARŠ: Ja ne, in pol je tut problem, ko je dost, so mešane skupine in je ful majbnih. Ne vem je skupina od 4 do 6 in so avtomatsko otroci omejen, da ne morejo iti te starejši nikamor zato, ker so tisti štiriletniki premajbni ne morejo tako veliko hoditi pa to in je to težava, ki niso za moje pojme ... Je to k niso neki smiselno oblikovane skupine in pol tudi omejujejo pač, da kam grejo. Recimo Neža, k je stara 4 leta, so šele letos začeli hoditi izven vrtca, ne. Ampak da bi imeli pa kak izlet, to pa sploh ni. Tako da sigurno tudi tako, da se več udejtvujejo že v predšolskem obdobju ali jih teh izletov oziroma vožnje z avtobusi, spoznavanj drugih prevoznih sredstev pa tku naprej.

JAZ: Super. Ja to je to. Ful hvala za sodelovanje.»

5.11 Intervju 11

Enajsti intervju je bil izveden s staršem, ki prav tako živi v Trbovljah.

»JAZ: No, pa začniva.

STARŠ: Mhm.

JAZ: Prvo je, kako ocenjujete prometno varnost v okolici vrtca ali šole, ki jo obiskuje vaš otrok?

STARŠ: Pa tako ... v redu. Tam kjer hodta najina dva to pomoje je dobr urejen. Pač okolica. Tko pol si neki ukrepi, ne. To mislm pač ammmm ležeče polcaje pa zaščitno ograjo pred šulo. Aja pa amm tm je 40 na uro omejitev. Majo tut un prikazovalnik hitrosti, k kaže koke greš hit. Pač opozarja voznike, če mrbit vozijo prehit.

JAZ: Mhm, ja ... Torej so talne ovire, paaaa ... ostala preventivna sredstva.

STARŠ: Ja.

JAZ: Okej, katere so pa pol nevarnosti za otroke v prometu, k jih najpogostej opažate?

STARŠ: Uf, telefoni. Pač, k majo otroc telefon, pa pol rečmo, k grejo čez cesto majo pozornost usmerjeno kja, ne. Pač ne gledajo ukol sjebe.

JAZ: A pa se o tem pogovarjate s svojim ... svojimi otroki? Oziroma pač tut am splošno – koke pogost se z otroki pogovarjate o prometni varnosti?

STARŠ: Paaa kr pogost. Je odvisn od starosti, ne. Pol, k pač usvojüta ta osnovna znanja ammm pa se pol majn pugovarjamo ne. Se zmanjša to število pugovorov. Ampak bi reku no, pogost.

JAZ: No, to je dobr slišat ... haha. A pa kažeta tut sama, pač otroka, to zanimanje za promet pa pač varnost u prometu?

STARŠ: Ja, to pa ja. Dost tko eeee samoiniciativnosti. Recimo kolesarmo skp, al pa k tastarejš sam voz, pač si vedn da čelado gor, ne. Pač sam od sebe. Pa u anti si vedn da pas, pač se zaveže. Pol tut drugm reče, recimo, če se kdo neb priježu. Opozori, ne, k se zaveda.

JAZ: Pol verjetno dobro razume prometna pravila? Kr nasledno vprašanje je, kako dobro po vašem mnenju otrok razume prometna pravila?

STARŠ: Ma to bi reku ... ammmm bolj povprečno. Teorija ja, ampak sinu, pač starejš, mal mu manjkajo te ... bi reku praktične izkušnje.

JAZ: Aha, okej ... zanimivo. Je treba pa oboje dejanske, ne.

STARŠ: Ja.

JAZ: Kaj pa pol iz strani vrtcev pa šol. No, šole za vs ... A šola namenja dost pozornosti prometni vzgoji? Loh tut za vrtec, še za nazuj ...

STARŠ: Pa js bi reku sam, da je kr urjedi ... Nimam nič ...

JAZ: Mhm, okej.

STARŠ: Clo večja, k včas ... če gledamo naše generacije al pač no starejše ... Ja bi reku da je večja k pr ns, pa starejše generacije uglavnem.

JAZ: Ja, so zdej v izobraževalnem sistem boljše smernice pa use, da je več poudarka na tem.

STARŠ: Ja, tku.

JAZ: Okej, pol pa še prometna infrastruktura. Pač to so prebodi, signalizacija paaa ... a, prometni režim. Kako bi ocenu to?

STARŠ: Pa zdej, če gledam Slovenijo ... ammmm ... Za naše razmere bi reku, da kr je dobr urejen.

JAZ: Oki pa zdej na bitr še zadno vprašanje ... Kaj bi po vašem mnenju pa izboljšal varnost otrok. V prometu.

STARŠ: Eeeee ... Ja definitiun te, skiroji. Električni skiroji. Da bi se, po mojem, pač prepovedal to v promet, al da se usaj držal teh nekih pravil.

JAZ: Ja, če bi se držal bi blo pol že rešen.«

5.12 Intervju 12

Dvanajsti intervju je bil izveden s predstavnico Občine Trbovlje, Urško Pajk Učakar.

Pozdrav, kratak pogovor, predstavitel poteka intervjuja

»JAZ: Prvo vprašanje je, kako občina načrtuje in zagotavlja prometno varnost v okolici vrtcev in šol.

PREDSTAVNICA OBČINE: Aha, občina ima v bistvu že od leta 2017 narejeno občinsko prostorsko, tolo, prometno strategijo.

JAZ: Mhm ja, sem jo prebrala.

PREDSTAVNICA OBČINE: Ja, ampak to je bila narejena leta 2017. Lansko leto, 2025, smo jo pa ponovno re- ... v bistvu obnovili, spremenili; mamo tudi neko brošuro. No, pa kljub temu pa že v preteklosti so se pa naredil razni elaborati: varna pot v šolo, ki ga pa majo v bistvu vsaka šola posebej ima ta elaborat, načeloma jih mamo tut mi tuki – jaz konkretno ne. No, in v bistvu je tuki kot varna pot v šolo, ammm Zdej tko no, se pravi to mamo kot te elaborate, varna pot v šolo, k so na spletni strani. Pol pa seveda vsako leto je zdej zaradi tega OCPS-ja potrebno izvajati tut evropski teden mobilnosti, ko ljudi osveščamo o mobilnosti, pa tudi varna pot v šolo ...

JAZ: Kaj točno so te elaboracije?

PREDSTAVNICA OBČINE: Elaborati. To so pa dokumenti, kjer je v bistvu ... Sej verjetno, če bi šla napisati osnovna šola, ne vem, Trbovlje, in bi napisala varna pot v šolo, je to taka dokumentacija, kjer je natančno in nazorno napisana kakšna je pot v šolo, se pravi od nekega področja do šole – kakšne poti so. No in posledično, recimo ne, je tut za voljo, mislim da ravno Osnovne šole Trbovlje in področja Vreskovo, kjer je bila zelo nevarna pot, se je tut izvedla ta cona 30 v tem delu, ker je v bistvu zdej s to modro označbo zdej teh pločnikov kot tut varna pot v šolo.

Tkoda to so elaborati, lahko pa na spletu se pogleda, sej pravim js nimam zdej tuki konkretno ... ker ma vsaka šola to posebi.

JAZ: Jaja, okej. Bom pogledala. Drugače tle na Primorskem majo eno ful fajno stvar. Se reče PešBus in v bistvu se zberejo otroci in grejo skupaj, amm peš.

PREDSTAVNICA OBCINE: Poznam to zadevo, ker to zadevo zlo velik promovirajo. Se pravi, tale trajna mobilnost, ki imamo ta evropski teden mobilnosti. V sak let mormo mi ta program izvedit. Zato ker, če se želimo mi prijavljat na kakršnekol druge razpise, recimo, gradnja kakšnih pločnikov, cest, je v razpisih vedno navedeno, da se mora v občini izvajati evropski teden mobilnosti. Tkoda na tem področju v bistvu delajo predvsem vrtci pa šole precej delajo, lahko ti tut pošljem program, kaj smo lanske let delal. Tut center za krepitev zdranja je vključen, ker tuki je več nekib nivojev, je pa predvsem težina na recimo kolesarjenju pa boji, pa potem v bistvu varni poti v šolo al pa tut po samem mestu. Pa seveda zmanjševanje prometa pa teh odtisov, se pravi slab zrak. Tkoda je ta PešBus je poznana stvar, pr ns ga sicer enkrat na leto organizira vrtec, ammm da se pač na tak način. Same šole pa, ker nimajo nekib prostovoljcev pa še ni tko izvedeno. So pa te lušne oznake, to smo pa že vidl.

JAZ: Aba jaja. Torej, katere ukrepe za umirjanje prometa, mislim ne več, če vi – ampak vem da so ležeči policaji, da so označeni prehodi z lučkami ...

PREDSTAVNICA OBCINE: Ja, v bistvu tku je. Eno je tale, tku k sm ti prej rekla, cona 30. Je tista, ki je kr precej olajšala zadevo v določenem predelu, pa tku k si navedla, se prav ležeči policaji, to so hitrostne ovire. Te osvetlitve teh prehodov za pešce ... So pa te seveda ležeči policaji, pa vsak let recimo 1. september oziroma tist obdobje v septembru, policaji obvezno pridejo v šolo. Tist mesec spremljajo otroke v šolo, da je neka zagotovljena čim boljša varnost. Pa tut v bistvu otroci grejo skupi s policajem po tej varni poti v šolo – nardijo ene take obhode. Vrtci pa tut sodelujejo v manjših takih zadevah, no. Policaj pride pa razna ta tematika, da jih skos celo leto skušajo motivirat z delavnicami. To majo pa šole pol posebi še kakšne dejavnosti, no.

JAZ: To se je mal nadgradil, od tega ko sem jaz hodila v osnovno šolo. Vem da so bli policaji, vem da ni bla ta varna pot v šolo, se mi zdi da.

PREDSTAVNICA OBCINE: Ja zato, ker je v bistu kar precej takih ... Eno je, da otroci so mal zmeheni, k grejo, drugo pa je, da se kr prekoračo hitrosti in so pol te prometne nesreče. Je treba neki na tem delat, ne.

JAZ: Kar se tiče teh signalizacij, prometnih (ležočih*) policajev – to ureja občina ali se dobi iz strani države navodilo?

PREDSTAVNICA OBCINE: V bistvu tko je, ne. V vsaki občini imamo državne ceste in pa občinske ceste. In na državnih cestah naj bi skrbela država. Ampak ker so kaki razpisi, al pa kake take zadeve, se potem občina prijav in se tut na regionalno cesto da. Zdaj če gledava čisto konkretno Cankarjeva šola, Osnovna šola Trbovlje – te se nabajajo ob regionalni cesti, ki je državnega pomena. Mamo tut tle te kazalnike hitrosti – res da ne delujejo glib ne, ker to je bilo dano za časa nekega razpisa – mene še ni blo. In potem je stvar še neki 5 let delala, potem pa je ta vzdrževanje problem, k spet neha delat. Tle se da še velik dodelat. En neki časa dela, pol spet neha, pa zamenjajo baterije, pa se spet mal pozabi ... Pa pol recimo štetje kolesarjev, zdej je itak težina tega, da bi se čim več am ljudi, občanov vozil s kolesom, zato je bila tudi kolesarska steza po Trbovljah narjena. Ampak je težava, da recimo Čečeva šola je tako odrinjena, zaradi reliefa, je v »bribib«, ne. Mislim to so zdej stvari, ki ti jih jaz govorim, ker se mi vsako leto na tem na tem srečanju oziroma ko smo pripravljali ta OCPS so šole tudi vključene. Pa bom rekla, imamo ožjo delovno skupino, širšo delovno skupino. To v bistvu v tej brušuri lahko tudi vidiš. No, če boš še kaj rabila, ti tut jaz pošljem in v bistvu to so komunikacije. To so take aktivnosti, k se te informacije dobijo, tudi občani povejo, in pol not v OCPS-ju je pa potrebno vse to zajet in pa nardit plan za naprej. Ne vem – primer težave z ozkimi pločniki, ker ljudje gor parkirajo, premal parkirišč, ampak potem so kle tut te prostorske stvari. Ampak v tem smislu, kar se takih ukrepov tiče. Je pa res, da največ ukrepov se nardi, če je kak razpis, če se na prometno komisijo dajo kakšne pripombe, pritožbe, ko občani ugotovijo. Prometna komisija je pa skupina ljudi: predstavnik policije, predstavnik mestnega redarstva pa dva člana občine. In si grejo dotično lokacijo ogledat in vsi trije strokovno ocenijo, ali je smiselno dat kakšen znak ... tuki gre predvsem za znakovne stvari. Al pa eventuelno ležeči policaji, kej več je pa treba sigurno že kak projekt, če bi zdej kak drug poseg v cestiče al pa kej delal. Lanske let, primer smo delal, k je bla narjena cesta do Gabrskega, je bil pločnik razširjen, ravni iz tega razloga, da se za pešce nardi bolj primerno in da se spodbudi ljudi, da bi šli čim večkrat peš.

JAZ: Mhm, okej. Kako pa vključujete prometne tehnologije? To so razni merilniki hitrosti. Omenjeni so bili že tej kolesarski merilci in to, za izboljšanje varnosti.

PREDSTAVNICA OBCINE: Ja v bistvu vse to smo se na prejšnjo stvar navezvale ...

JAZ: Ja.

PREDSTAVNICA OBCINE: *Seprav mam ležeče policaje, mam te kazalnike hitrosti, te kolesarske kazalnike. Pol te led lučke, sicer mi jih nič več ne promoviramo, je tudi cenovno neprimerno, pa tudi varnostno, ker odbijajo preveč tko svetlobo, da pol ni primerno. V bistvu v večernih urah, da je tu težava. Pa v bistvu mam tut v tem OCPS-ju je treba letno naredit štetje prometa in s tem štetjem prometa se tut pokaže katere ceste so bolj obremenjene, ne, in se pol tut na podlagi tega dodeli kakšna omejitev.*

JAZ: *Aaa okej, okej. Ampak kako pa se ocenjuje učinkovitost teh ukrepov v praksi? Mislim pač ocena teh urepov.*

PREDSTAVNICA OBCINE: *Ja zdej v bistvu mi, Občina Trbovlje, smo dosegli zelo velik s to »Furam 30«. Ta projekt ubistvi je bil pol celo povabljen v Bosno, da bi ga predstavil. Sicer se pol kolegi pol žon niso udeležili. Ampak začneno je, da se pol na teh ulicah ... da je bolj umirjen promet, ker kljub vsemu policaji se pojavijo, pa so kazni. Tkoda ta projekt nekak ocenjujemo kot dost uspešen, seveda ni nikjer stoprocentna zadeva, ampak se pa pozna razlika. Pa promet se je preusmeril tut mal s tem, ko smo kakšno ulico naredili enosmerno, sicer to že je neki že časa nazaj, recimo pred muzejem. Se pa v bistvu promet od Dimnika nekak do krožišča, tm pri Rudisu oziroma pr bank, je ta ulica velik bl umirjena ratala in tut bolj primerna za pešce in invalide ... Ker tut z izgradnjo kolesarske steze so se postanle tut te taktilne označbe – talne označbe za invalide, ne. In s tem smo tut velik pridobil. Ammmm, ubistvu da invalidi majo dostop do teh centralnih stvari v mestu samem, ne vem banka pa take zadeve, da so jim dokasj dostopne. Tkoda iz tega vidika je to kar en tak velik, da so se stvari umirile. To so najbolj taki ukrepi, da se res vid.*

JAZ: *Pol je pa vprašanje: ali sodelujete z vrtci, šolami in drugimi institucijami pri prometni vzgoji; je bilo v bistvu že odgovorjeno ...*

PREDSTAVNICA OBCINE: *Ja, to koker sm ti že prej rekla. Pa evropske kampanje, moram reč, da ta Evropski teden mobilnosti sodeluje tudi regionalna razvojna agencija, ker pa oni pa delajo v bistvu na področju regije in vsakoletno ... Tudi zdajle recimo, konkretno danes, smo dobili neko zadevo, ki se imenuje »Novi zagon«. K si v bistvu občan sam lahko šteje, mer, kolikokrat gre s kolesom v službo, ne. Tako da tudi v bistvu kampanja »Polni zagona« se reče pravilno, k lih gledam. Tut to no, da kolesarimo v službo in je tukaj tudi taka zadeva, neko sodelovanje. Se pravi regionalna razvojna agencija, k je vključena na državnem nivoju, šole pa vrtci so pa res, moram reči zelo, zelo aktivni. Se vzgojiteljice in vsi trudijo čim bolj, ker saj se zavedajo, ne, da je to pomembna stvar. K tut pol majo v tretjem al četrtem razredu izpit za kolo, take stvari. Tako da*

to bi bilo, kar se tiče tega kot tako sodelovanje, ki več v detajle ... mislim, vedno se odzovejo, kadar jih mi kaj povabimo, pa res se trudijo na delat. To je v njihovih kurikulumih po moje, da so te stvari zraven, ne?

JAZ: Ja, je. Sodelovanje z okoljem. Okej ... kire so pa tanjavše težave pri zagotavljanju prometne varnosti za otroke?

PREDSTAVNICA OBCINE: Em ... to so pa po navadi recimo pri šolskih poteh so kake nevarne točke. Sicer tako konkretno zdaj ne bi ti vedela povedat, ker ... ampak že sami prehodi za pešce so včasih lahko za določeno skupino otrok lahko dost bremenilni, mislim nevarni, ne. Pa tku je – še vedno veliko otrok prihaja v šolo na način, da jih starši pripeljejo, kar tudi predstavlja neko vrsto, mogoče, zaplet. Nekaj časa so bili tudi te skiroji in tut to ni ... zdej ta nova zakonodaja, mislim, da je omejila na 15 let ali neki tazga ... Tako da ja, v bistvu pol pa ta nepravilno parkiranje avtomobilov in s tem ne zagotavljanje prostih pločnikov. Sicer v okolici šole je nekako to kar zagotovljeno. Konkretno vem gor pri Osnovni šoli Tončke Čeč ne, je staršem vsem povedano, da lahko parkirajo pri Polarju, ki je malo oddaljen in da potem otroka pospremito do šole. Je pa res, da tam gor je tisti prehod za pešce dosti na taki lokaciji, ki je neka nevarna točka ...

JAZ: Ja, ni najbolj pregledno.

PREDSTAVNICA OBCINE: Ja. Je pa, predvsem je pa tuki kultura šoferjev in tu je največji problem. Bom rekla otroci znajo recimo dvignit roko na prehodu, ker jih pač to učijo. Tkoda bolj so v bistvu te stvari – kultura ljudi, sam način gibanja. Same te tehnične zadeve se trudmo, da bi jih uredil, ne.

JAZ: Torej infrastruktura in emm tehnologija se proba nadgrajevati, ampak bo ps vedno težava pač vozniki in strpnost in takšne stvari ... ?

PREDSTAVNICA OBCINE: Ja, ja. Mislim tut karkoli narediš, ne ... res, včasih se malo za glavo primeš, pa bi rad kej pa ne pomaga. V glavnem to bi blo to, kar se tiče teh varnosti otrok .

JAZ: Okej, mmm a so še kakšni načrti, poleg teh, ki smo jih že omenili za pač prihodnost, ne vem ...

PREDSTAVNICA OBCINE: V bistvu, če bi šla pogledat OCPS, čisto na pamet jih ne vem ... Tle noter mamu mi napisan dolgoročne cilje, ki naj bi v bistvu dosegli. Cilj nm je zagotoviti ... recimo ta cona 30, da bi se to še kej dodelal. Ker v tej brošuri mamu v bistvu ni prav po letih definiran, zato sem šla pa tole pogledat, kaj mamu nekak predviden. V bistvu glede same hoje bi želeli izboljšati kakšne pločnike, tako da be si to kej razširil, zato da je primernejš. Tut v bistvu kot ozelenitev pa umirjanje, da bi to naredil. Če ti lahko tako rečem – na strani 51 so te nekako naši plani, ki jih nekako skušamo dobit. Recimo zdaj mamu to ureditev te zelene cone. Zelena vez Ojstro – tu je v bistvu mišljeno za primer, kako bi bojo čim bolj izvedli, da bi ljudi spodbudil, da se gibajo, pa da pač majo neko, kako bi rekla ... da se enostavno posvetijo malo boji pa da niso sam tko ee na mestu. Pa pol mamu še v letošnjem letu površine okoli vrtcev pa šol, no. To so nekako tako predvidena, v osnovi že. Ta PešBus je še vedno nekako planu, zaenkrat še ni, da bi mel neke koordinatorje, ker ni kadra. Potem tudi kolesarjenje, kolesarska steza. Ugotavljamo, da ni glib v redu, ker ne gre mim Osnovne šole Trbovlje, ni neke navezave – je čist mim, ampak je spet to težava, ker gre to po državni cesti in je tukaj treba vzpostaviti še ... Pa predvsem delamo na telem TRajBi, e-kolesa. Tuki mamu pa ravno zdaj v teku, da bi se začela neka aplikacija, da ne bo tako za kompliciran, da bi v bistvu lahko uporabnik se preko telefona prijavil. Zdaj na regionalnem nivoju pa celo tako, da bi se povezala cela regija. Ampak to so zdaj plani, ki so predvideni do leta 2031. Zdaj, če bodo sredstva pa tu ... in te plani so tut tako vezan, da bi mi pol se prijavljali na kake razpisane, ker tam moramo imeti pa ta OCPS narejen. Tako, da v bistvu tu je iz tega stališča.

Javni potniški promet, to je pa katastrofa. No, zdaj sicer smo dosegli ... A tebe to sploh zanima, dej me ti ker ustau baba ...

JAZ: Ne, sej mi pride prau. Sej pol sem mislila še vprašat, malo bolj če je še karkoli v zvezo iz pač otroki, šolami in to, ampak ...

PREDSTAVNICA OBCINE: Ja, javni potniški promet mamu pa zdaj tak organiziran, saj verjetno to si še slišala, da imajo otroci brezplačno tolo karto z avtobus te šolarji.

JAZ: Aaa ne, nisem slišala. Dobr, okej ja ...

PREDSTAVNICA OBCINE: S septembrom so dobili neke brezplačne, ampak to je mišljeno tako te vozači.

JAZ: Ja, ja. Sem mislna te.

PREDSTAVNICA OBČINE: *U tem nisem tok js, da bi ti znala povedat seznam kok jih je. Pa trudmo se, da ... eno je bilo, da smo malo vzpostavlj železniški sistem pa avtobus, da so malo avtobusi spremenil vožni red.*

JAZ: *Kje je blo to 5 let nazaj haha*

PREDSTAVNICA OBČINE: *Katastrofa. Ne se to je večna borba, ne.*

JAZ: *Ja sej si predstavljam.*

PREDSTAVNICA OBČINE: *Ampak zdej, bom rekla, da če s strani občanov, ker je tudi na državnem nivoju, je zdej organizirana DUJPP – to je ena agencija, ki v bistvu spremlja tale promet in je zadolžena za to, da kolikor občani pa prebivalci, da karkoli javijo, da oni takoj odreagirajo ne. In se v bistvu pozna tut pr telm Nomagu, k je tut pr ns, da je več šoferjev. Pa želimo si, da bi nazaj bil ta Terezničan, ne vem kok ti je to kej poznan.*

JAZ: *Ja, poznam.*

PREDSTAVNICA OBČINE: *Ja, ta linija, ker ta okoliška gor – Vreskovo pa dom upokoencev predvsem, je starejša populacija, ki pa nima dostopa pol kokretno do tržnice, bolnce ... Taxi službe pa v bistvu niso neki zlo podkrepljene po koroni nč več. Tkoda to kar se tiče javnega prometa, da ti rečem. Pol motorni in mirujoči promet ... tuki zdej se nekak dogovarjamo, če bi se nardila še kaka parkirna mesta, pa kak režim parkiranja da bi se v mestu spremenil, na račun tega bi pa pol pridobil še kake druge površine tut za parkiranje ... Nadgrajevanje infrastrukture ... zdej želje so, radi bi avtobusna postajališča lepo uredil, ampak to je vse v povezavi s sredstvi pa s temi razpisi ... Tko da, zdej če bi rabla kej več ... Pa to je no, septembra-oktobra šole vedno nardijo analizo prihoda v šolo, dobijo take ankete. In v bistvu izbrani so tretji, peti pa sedmi razred, kjer učilca spremlja en tedn prihod otrok v šolo in pol na podlagi tega se ugotovi, kašn je bil ta prihod – al se je izboljšalo stanje, al se več otrok še vedno pripelje, al so tko ... kakšne majo navade. Pa mamo tut delavnice za starejši – Ostanimo mobilni. To je pa za starejše občane, se pa sodeluje s Centrom za krepitev zdranje, je pa bolj na hojo in gibanje aplicirano. Je pa spekter več takih stvari, se vse med seboj povezuje.*

JAZ: *Ampak kako pa bi ... kako naj postavim vprašanje ... če bi se po vašem mnenju dal tut za otroke, izven tega kar učijo v šolah pa vrtih, če bi se dalo kej več nardit. Če je potrebno sploh ... al se dost ozavešča?*

PREDSTAVNICA OBČINE: *Js mislm, d so v, predvsem v vrtcih, zelo aktivni na to temo. Mi se recimo trudmo na tak način, da enkrat letno grejo predstavo pogledat, pol majo une mejhne avtomobilčke, se z njimi igrajo, policaj pride ... tkoda s tega stališča mislm da majo kar zelo velik spekter, da se stvari pokaže, odvija. Bolj je ta kultura, pa tut sam način ammm življenja. Ker v bistvu vse je neki na hitr, starši nimajo časa peš it ... Ker recimo v vrtcih vsako leto organizirajo Beli zajček. To je tut ena taka, mogoče da ti je poznano, cel teden hodijo otroci v vrtec peš. Pa pol barvajo, oziroma mislm da enega temnega zajčka nardijo pol v belega z neki nalepkami in jih to motivira. Mamo pa tut letno poročilo, k smo ga lih letos mel ... Je not napisan natančno kaj je vrtec pa ... predvsem v vrtcih zelo, zelo velik delajo, no. Šole mogoč mal majn, je pa res da srednje šole ni neke motivacije ... Ampak sej v bistvu kaj srednješolci majo ... uporabljajo javni promet, se prav to je treba nardit fajn, da bi pa oni sami ... ja mogoč ta ozaveščenost, koke se z avti vozt pa skuterji. Al pa da gre jih več skupi v avto ...*

JAZ: *Ja sej to je pa pol že CPP pa to ... majo oni to čez.*

PREDSTAVNICA OBČINE: *Ja, ja.*

JAZ: *Js sem mela tudi intervjuje z vzgojiteljicami iz Kopra eeee in so tudi rekle, da na splošno so zadovoljne in z ureditvijo pač iz strani občine, prometna ... da tut same poskušajo velik ... Tako da na splošno, koker sm delala intervjuje, je mnenje, da je na ravni države pa na rani posameznika, da pač se to v redu izvaja.*

PREDSTAVNICA OBČINE: *Sicer ti maš srečo, ne. Občina Koper je mestna občina in oni dobijo še več sredstev na tem nivoju. Jih spremljam tut na FaceBook-u ker mi je res v redu zadeva in vidm, d res so, no ... majo nek pristop. Pa tut, ne vem vseh mi je kot tako, ko vidiš kaj delajo. Pa recimo tut Piran, pa te manjše nekatere občine na tistem delu. Veš kakšne ideje včasih vidiš, kaj oni nardijo, ne. Recimo men je zelo ušeč tmle u Portorožu, k majo ta sprehajalni del. In pol k prideš v Lucijo – sicer je bil včasih tam en park, v smilsu so mel neko formulo. Zdej je pa to tko k nek igrišče ... Pa tut vem, da majo ta električna kolesa. V bistvu sicer sej se tut morjo trudit ne, ker Evropska unija ma svoje direktive, in pol nekak moreš ... Sej pravm – če nimaš OCPS, pol v bistvu razpisi, ki se pojavljajo, enostavno odpadeš vn. In mi smo se na Občin Trbovlje lih iz tega razloga to odločil – da to nardimo. Js ne vem, a sm ti kej pomagala ...»*

Pogovor o tem, kako bom predelala besedilo intervjuja, moj načrt za pisanje naprej in kaj je že bilo v teoretičnem delu – predelam OCPS, omenjeno podjetje Intermatic, d. o. o., za katerega je bilo rečeno, da poznano. Povedala sem tudi, da pošljem transkripcijo.

