



# SMERNICE ZA ŠOLSKE POTI

Smernice za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, kriteriji in pregled varnosti na šolskih poteh ter označevanje šolskih poti.

[www.avp-rs.si](http://www.avp-rs.si)



JAVNA AGENCIJA  
REPUBLIKE SLOVENIJE  
ZA VARNOST PROMETA



## KOLOFON

**Smernice za šolske poti** (Smernice za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, kriteriji in pregled varnosti na šolskih poteh ter označevanje šolskih poti)

Založil in izdal: **Javna agencija RS za varnost prometa**  
Avtor: **Robert Strah**, Javna agencija RS za varnost prometa

Smernice so bile medresorsko usklajene na ravni pristojnih inštitucij: Javne agencije RS za varnost prometa, Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport, Zavoda RS za šolstvo, Ministrstva za infrastrukturo, Direkcije RS za infrastrukturo, Inšpektorata RS za infrastrukturo, Policije, Skupnosti občin Slovenije in oblikovane v sodelovanju s področnimi strokovnjaki Fakultete za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru, Fakultete za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani, Zavoda za prometno varnost ter z licenciranimi presojevalci varnosti cest.

Osnovna opredelitev kriterijev za vzpostavitev šolskih poti je osnovana na predlogu **dr. Marka Renčlja** iz Univerze v Mariboru (FGPA) in je bila dokončno oblikovana v postopku medresorskega usklajevanja.

Lektorica: **mag. Branka Dajčman**  
Slikovno gradivo: **Arhiv AVP**  
Oblikovanje: **Aljaž Primožič**  
Tisk: **Cicero d.o.o.**  
Naklada: **2.000 izvodov**  
Kraj in leto izdaje: **Ljubljana, februar 2016**

Smernice so objavljene tudi na spletnih straneh Javne agencije RS za varnost prometa **[www.avp-rs.si](http://www.avp-rs.si)**.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji  
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656.01:373.3

STRAH, Robert  
Smernice za šolske poti : smernice za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, kriteriji in pregled varnosti na šolskih poteh ter označevanje šolskih poti / [avtor Robert Strah ; slikovno gradivo arhiv AVP]. - Ljubljana : Javna agencija RS za varnost prometa, 2016

ISBN 978-961-6025-22-5

1. Gl. stv. nasl.  
283460608

# Kazalo vsebine - SMERNICE ZA ŠOLSKE POTI

|   |    |
|---|----|
| 1. Uvodna beseda direktorja Javne agencije RS za varnost prometa        | 4  |
| 2. Varnost otrok na šolskih poteh                                       | 5  |
| 3. Analiza stanja   | 7  |
| 4. Aktualna zakonodaja na področju šolskih poti                         | 10 |
| 5. Načrti šolskih poti  | 12 |
| 6. Koraki pri oblikovanju učinkovitega načrta šolskih poti              | 14 |
| 6.1 Formiranje delovne skupine  | 14 |
| 6.2 Pregled stanja šolskih poti in šolskega okoliša                     | 14 |
| 6.3 Ocena stanja prometne varnosti na območju obravnavanih šolskih poti | 15 |
| 6.4 Izvedba ankete z učenci in starši                                   | 15 |
| 6.5 Izdelava grafičnih prikazov šolskih poti                            | 19 |
| 6.6 Oblikovanje načrta šolskih poti (sestavine načrta)                  | 20 |
| 6.7 Obravnava načrta skupaj s predstavniki lokalnega SPVCP              | 20 |
| 6.8 Objava in komuniciranje načrta z zainteresirano javnostjo           | 20 |
| 6.9 Ažuriranje načrtov  | 21 |
| 7. Sestavine dokumenta – načrta šolskih poti                            | 22 |
| 8. Vzgojno-preventivna vsebina kot del načrta šolskih poti              | 22 |
| 8.1 Šolar – pešec   | 23 |
| 8.2 Šolar - kolesar   | 24 |
| 8.3 Šolar – potnik oz. vozač  | 25 |
| 9. Osnovna izhodišča in kriteriji za varnejše šolske poti               | 26 |
| 9.1 Osnovna izhodišča za vzpostavitev šolske poti                       | 26 |
| 9.2 Kriteriji za šolske poti  | 27 |
| 10. Pregled varnosti šolskih poti - kriteriji                           | 30 |
| 11. Označevanje šolskih poti  | 32 |
| 11.1 Prometni znak šolska pot   | 33 |
| 11.2 Področna prometna signalizacija in prometna oprema za območja šol  | 33 |

# 1. UVODNA BESEDA DIREKTORJA JAVNE AGENCIJE RS ZA VARNOST PROMETA

Spoštovani.

**Smernice za šolske poti** so osnovane na aktualni zakonodaji in primerih dobrih praks iz lokalnih okolij, ki učinkovito ter celostno pristopajo k večji varnosti na šolskih poteh. Dokument predstavlja koristen in uporaben pripomoček osnovnim šolam in lokalnim skupnostim za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, za celovitejši pregled in izboljšanje varnosti šolskih poti ter za poenoteno označevanje šolskih poti.

Smernice so nadgradnja operativnega izvedbenega akta – okrožnice takratnega Ministrstva za šolstvo in šport, z dne 5.11.1996, ki je opredelil kriterije za ugotavljanje ogroženosti učencev na poti v šolo. Z novimi smernicami preciziramo osnovne kriterije za varnejše šolske poti, določamo vsebino in postopek za oblikovanje učinkovitih načrtov ter definiramo izhodišča za obvezno presojo varnosti na šolskih poteh.

Smernice za šolske poti so tudi uporaben pripomoček za učinkovito in poenostavljeno komuniciranje preventivno-vzgojnih vsebin za šolarje in starše, hkrati pa usmerjajo k bolj sistematičnemu in koordiniranemu pristopu na področju prometne varnosti na lokalni ravni ter k varnejši cestno-prometni infrastrukturi.

Za učinkovit sistem zagotavljanja večje varnosti na šolskih poteh je namreč nujno sodelovanje pristojnih institucij – **osnovnih šol**, ki oblikujejo načrte šolskih poti in jih komunicirajo z učenci in starši, **lokalnih skupnosti**, ki upravljajo s cestno infrastrukturo ter **lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu**, ki povezujejo vse pristojne lokalne deležnike področja varnosti v cestnem prometu in so zakonsko pristojni za presojo ogroženosti varnosti učenca na poti v šolo. Pri tem ima posebno vlogo tudi **policija**, saj lahko preko svojih nadzorstvenih in preventivno-vzgojnih nalog bistveno pripomore k večji varnosti na šolskih poteh.

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa si prizadeva, da bo izdanim smernicam in oblikovanju učinkovitejših ter bolj poenotениh načrtov sledile tudi izboljšave na zakonodajnem področju. V zvezi s tem bodo tudi v nadaljevanju potekala usklajevanja med pristojnimi institucijami, ki bodo še dodatno pripomogla k boljšim pogojem za varno sodelovanje otrok na šolskih poteh.



mag. Igor Velov, DIREKTOR

## 2. VARNOST OTROK NA ŠOLSKIH POTEH

Varnost otrok predstavlja pomemben element v kompleksnem področju prometne varnosti in je sistemsko opredeljena s sprejeto Resolucijo nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013 – 2022 ter področno zakonodajo. Ravnanje otrok v cestnem prometu je odvisno od njihovega dojemanja, vrednotenja in vedenja, ki so soodvisni od otrokovih razvojnih značilnosti in se razlikuje od ravnanj, ki jih imamo odrasli za samoumevne.

Otroci spadajo med ranljivejše skupine v cestnem prometu in so največkrat žrtve v prometnih nesrečah v vlogi pešcev in kolesarjev, zato je področje šolskih poti, in s tem povezano učinkovito načrtovanje varnejših šolskih poti, izrednega pomena za varnost otrok v prometnem vsakdanu.

Pri zagotavljanju varnosti otrok v cestnem prometu je potrebno upoštevati tudi telesne, motorične, spoznavne, zaznavne, emocionalne in mišljenjske lastnosti otrok ter le-te čim bolj upoštevati pri ukrepih za večjo varnost na šolskih poteh. Otroci so namreč, zaradi neizkušenosti in nezrelosti, dokaj nepredvidljivi ter predstavljajo v cestnem prometu določeno tveganje.

Realna situacija v prometu je prilagojena odraslim. Kljub temu ji vse prevečkrat nismo kos, kar se odraža tudi v prometnih nesrečah. V zvezi s tem je torej potrebna posebna pozornost pri ravnanju otrok, šolarjev na poti v šolo in iz nje.

Prometna vzgoja otrok je izrednega pomena za njihovo nadaljnje odgovorno in varno ravnanje v cestnem prometu. Začne se v družini, nadaljuje v predšolskih vzgojno-varstvenih ustanovah in v osnovni šoli, vse do konca človekovega življenja. Takoj, ko otroci shodijo, postanejo pešci. Še prej vstopijo v svet prometa kot potniki v avtomobilu, kjer je potrebno pravilno uporabljati ustrezne otroške varnostne sedeže, kasneje pa kot potniki v avtobusu ali kot kolesarji. Otroci torej v prometu sodelujejo vsak dan, najpogosteje, ko obiskujejo vrte in šole. Zato je potrebno temu segmentu posvetiti posebno pozornost.

Poleg teoretičnih in praktičnih znanj, ki jih pridobivamo in izpopolnjujemo za varno sodelovanje v cestnem prometu, je pomembno tudi sprotno oblikovanje otrokovih vrednot, ki se oblikujejo tudi na podlagi ravnanj njegovih staršev v prometnem vsakdanu.

Poleg prometne vzgoje otrok v družini, je izrednega pomena tudi prometna vzgoja v šoli. Pouk v razredu, kjer se uporablja besedna razlaga z gradivi, se dopolnjuje s praktičnimi vajami v stvarni prometni situaciji in neposrednim izvajanjem tistega, kar se otrok nauči ter preoblikovanjem vedenja, tudi s pomočjo preventivno-vzgojnih video vsebin (spotov, filmov). Vse naštetu se lažje in učinkoviteje komunicira s pomočjo načrtov šolskih poti, ki naj bi jih imele izdelane vse osnovne šole.

Za varnost učencev v cestnem prometu so prvenstveno odgovorni starši ali zakoniti zastopniki, ki morajo poskrbeti, da znajo njihovi otroci varno sodelovati v prometu in jih

(zlasti velja to za prvošolce) spremljati ali zagotoviti spremstvo na šolskih poteh. Naloga lokalnih skupnosti in osnovnih šol, v zvezi s tem, je zagotavljanje pogojev za varno sodelovanje otrok v prometu. Pri tem se, skupaj s strokovnimi organi in organizacijami, izvajajo tudi preventivno-vzgojne vsebine ter ukrepi, ki odpravljajo nevarne točke na šolskih poteh. Za učence, ki imajo daljše poti do šole ali je ogrožena njihova varnost na poti v šolo, pa se zagotavlja brezplačni prevoz.

Urejene šolske poti, med drugim, pripomorejo k varnejšem in uspešnejšem izvajanju pouka ter so predpogoj za večjo varnost otrok v cestnem prometu. Čeprav se aktualna področna zakonodaja, tako neposredno kot tudi posredno, dotika tega pomembnega področja, so zakonske podlage za pripravo učinkovitih načrtov šolskih poti dokaj nedorečene in razpršene. Enako velja tudi za poimenovanje načrtov, kjer ni poenotene terminologije.

Do sedaj edini konkretni državni operativno-izvedbeni akt na tem področju je dopis Ministrstva za šolstvo in šport, z dne 5.11.1996, ki je opredelil kriterije za ugotavljanje ogroženosti učenca na poti v šolo in je bil posredovan vsem občinskim svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, občinskim upravnim organom, ravnateljem in ravnateljicam osnovnih šol ter v vednost vsem takratnim županom občin, republiškemu Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki je sodeloval pri vsebinskem delu omenjenega dopisa ter sooblikoval kriterije za ugotavljanje ogroženosti učencev na poti v šolo ter Ministrstvu za notranje zadeve.

**Vsaka osnovna šola naj bi imela izdelan načrt šolskih poti, s katerim se ob začetku šolskega leta seznanijo vse učence in njihove starše.** Učinkovit načrt terja stalno ažuriranje in vnašanje novih prometnih situacij. To dosežemo na podlagi celostnega pristopa v sodelovanju s ključnimi deležniki zagotavljanja varnosti v cestnem prometu. Cilj so torej varnejše šolske poti in varnejši šolski okoliši brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih v cestnem prometu.



**Smernice za pripravo načrtov šolskih poti so utemeljene na podlagi aktualne zakonodaje in primerih dobrih praks iz lokalnih okolij, ki učinkovito ter celostno pristopajo k večji varnosti na šolskih poteh.** Poleg tega so smernice tudi dober pripomoček za izboljšanje prometne varnosti v lokalnih skupnostih, saj spodbujajo sodelovanje vseh deležnikov za zagotavljanje prometne varnosti ter izboljšujejo organiziranost lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Kljub uporabnemu pripomočku v obliki smernic, ki ga ponuja Javna agencija RS za varnost prometa, potrebujejo šolske poti temeljitejšo sistemsko ureditev, ki bo usklajena z vsemi deležniki zagotavljanja prometne varnosti in zakonsko ter tehnično podprta s strani pristojnih inštitucij.

---

### 3. ANALIZA STANJA

Otroci so v prometu izpostavljeni številnim nevarnostnim in tveganjem. Naša naloga je torej strmeti k rešitvam, ki bodo ta tveganja čim bolj zmanjšala. Skrb za varnost otrok v cestnem prometu mora biti stalna naloga pristojnih inštitucij in tudi vseh deležnikov zagotavljanja varnosti v cestnem prometu.

Pri pregledu številnih načrtov šolskih poti, ki so jih oblikovale posamezne osnovne šole, lahko ugotovimo naslednje:

- različna terminologija, poimenovanje načrtov šolskih poti (načrt varnih šolskih poti, načrt varnejših šolskih poti, prometno-varnostni načrt, načrt šolskih poti, načrt priporočljivih šolskih poti,...),
- velika razhajanja glede kvalitete in kvantitete vsebin, ažurnosti, definiranja šolskega okoliša in poti v šolo, strokovnih ocen, preventivno-vzgojnih navodil ter učinkovitosti načrtov šolskih poti,
- šibka komunikacija in strokovna presoja načrtov šolskih poti z ostalimi deležniki zagotavljanja varnosti v cestnem prometu (lokalni SPV-ji in pristojne občinske službe, policija,..),
- v številnih primerih prešibka komunikacija načrtov šolskih poti s starši in šolarji (otežena dosegljivost ali nedosegljivost načrtov, ni izvedenih anket, neučinkovito definiranje nevarnih mest, brez skupnih predlogov izboljšav in pregleda dosedanjih ukrepov za večjo varnost šolskih poti),
- suhoparnost, neatraktivnost načrtov šolskih poti za uporabnike (pomanjkanje slikovnega gradiva, prikaza realnih situacij na šolskih poteh ter nedosegljivost načrtov preko spletnih strani osnovnih šol ali lokalnih skupnosti),
- definiranje nevarnih točk na šolskih poteh je pogosto pavšalno, brez sklepov, strokovnih obrazložitev in sodelovanja tehničnih komisij lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter ostalih pristojnih inštitucij s področja varnosti v cestnem prometu,

- načrti šolskih poti v večini primerov niso deležni nadzora in pregleda s strani lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki naj bi združevali vse lokalne deležnike zagotavljanja varnosti v cestnem prometu in izvajali koordinacijo s pristojnimi občinskimi službami za večjo varnost prometne infrastrukture ter s tem povezanimi šolskimi potmi.

Kljub naštetemu lahko ugotovimo tudi to, da so nekateri načrti šolskih poti na dokaj visoki ravni in, kljub pomanjkanju nacionalnih smernic, učinkovit pripomoček za vsakoletno nadgrajevanje prometne varnosti na šolskih poteh.

Učinkovit načrt šolskih poti se običajno izdelava na podlagi zemljevida določenega šolskega okoliša. V zvezi s tem se preuči dejanska prometna situacija (tudi terensko), upošteva podatke o prometnih nesrečah, izvedejo se pogovori, ankete z učenci in starši ter preuči novitete s področja zakonodaje, ki obravnava varnost otrok v prometu. Na tej osnovi se opredelijo varnejši odseki šolskih poti, kjer s pomočjo načrtov usmerjamo šolarja na poti v šolo in iz šole ter odseki, kjer šolarjev ni varno voditi kot pešca ali kolesarja zaradi nevarne izpostavljenosti v prometu ter pomanjkljive prometne infrastrukture (t. im. nevarni odseki šolskih poti).

Običajno osnovne šole v svojih načrtih označijo z rdečo barvo tiste dele poti in ključna mesta na šolskih poteh, ki so nevarna za vodenje šolarjev (kot pešcev ali kolesarjev) zaradi prekomernih hitrosti vozil in pomanjkljive varnosti prometne infrastrukture. Z zeleno barvo običajno označijo tiste odseke, kjer so učenci na poti v šolo bolj varni oz. jim prometna infrastruktura in hitrosti vozil omogočajo relativno varno udeležbo v prometu v vlogi pešca ali kolesarja.

V posameznih lokalnih okoljih je na šolskih poteh zaznati tudi nestandardizirano vertikalno, kot tudi horizontalno prometno signalizacijo (prometni znaki »šolska pot«, panoji, troznaki, puščice, odtisi otroških čevljev, srčki, ribice, sončki ...), ki naj bi voznike dodatno opozorila na prisotnost otrok v prometu in dodatno zavarovala šolske poti ter pomagala otrokom na poti v šolo.

Učinkoviti načrti šolskih poti so običajno dosegljivi za širšo javnost in so prvenstveno namenjeni šolarjem in njihovim staršem. Izdelan načrt šolskih poti se običajno objavi na spletnih straneh šole, obesi v šoli na vidno mesto, da je dosegljiv učencem, staršem in drugi zainteresirani javnosti.

Po možnosti se načrti objavijo tudi na občinskih spletnih straneh, ki so namenjene področju preventive, vzgoje in varnosti v cestnem prometu. Učitelji, skupaj z učenci, prehodijo šolske poti, ki so natančno opisane in prikazane v samih načrtih šolskih poti. Skozi pogovor se izpostavi pomen šolskih poti, potencialne nevarnosti na poti ter ključna mesta, kjer velja biti še posebej pozoren.

Z načrtom šolskih poti seznanijo šola tudi starše učencev, da lahko sami dodatno usposobijo in pripravijo svojega otroka na varno ravnanje v prometu. Za starše prvošolcev in drugošolcev je posebej priporočljivo, da večkrat prehodijo šolsko pot od doma do šole, še posebej pred začetkom šolskega leta.



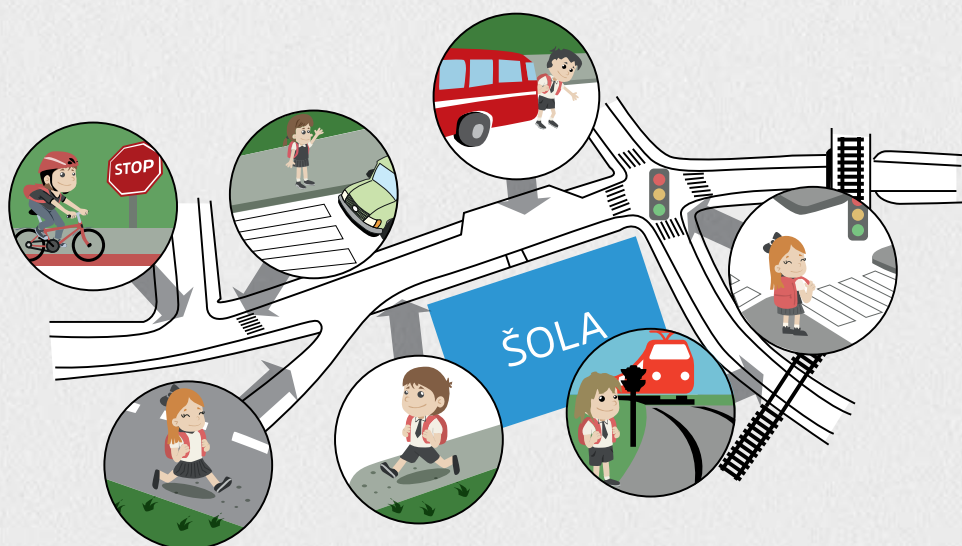
Pomemben segment zagotavljanja varnosti na šolskih poteh predstavlja tudi tehnični pregled varnosti šolskih poti s strani pristojnih lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter njihovih tehničnih komisij, ki izvajajo na lokalni ravni terensko presojo varnosti v cestnem prometu in v zvezi s tem sprejemajo varnostne ukrepe. Pri tem je priporočljiva izvedba analiz prometne varnosti na posameznih odsekih ter presoja dejavnikov in vzrokov nastanka prometnih nesreč, še posebej z vidika prometne infrastrukture in ravnanj voznikov. Za kompleksnejša področja strokovne presoje varnosti cest in prometne problematike, pa se priporoča strokovna pomoč s strani licenciranih presojevalcev varnosti cest.

Za temeljito izdelavo načrta šolskih poti potrebujemo različne podatke o hitrosti in gostoti prometa, o neustreznih, nevarnih in nepreglednih cestnih odsekih in mestih, ki so v območjih šolskih poti in šolskih okolišev. Te podatke pridobimo s pomočjo policije, upravljavca, tako državnih kot tudi lokalnih cest, prometnih strokovnjakov, predstavnikov lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in njihovih tehničnih komisij, občinskega inšpektorata in redarstva, predstavnikov šol in staršev otrok ter ostalih deležnikov v lokalnem okolju, ki lahko pripomorejo k varnejšim šolskim potem.

Bistven kvalitativni razkorak med običajnimi in učinkovitimi načrti šolskih poti predstavljajo načrti, ki se prilagajajo prometnim spremembam in se sprotno obnavljajo. Ažurirani in učinkoviti načrti šolskih poti, med drugim, ne zavajajo uporabnika in dejansko služijo zagotavljanju prometne varnosti.

Načrti šolskih poti posameznih osnovnih šol se med sabo sicer razlikujejo, kljub temu pa so jim enotne naslednje vsebine:

- informacija o šoli in opis šolskega okoliša;
- pravilno, odgovorno in varno ravnanje šolarjev in staršev v cestnem prometu;
- načrt varnejših in nevarnih odsekov šolskih poti, ponazorjeno tudi s slikovnim prikazom nevarnih mest;
- podroben opis varnejših šolskih poti.



## 4. AKTUALNA ZAKONODAJA NA PODROČJU ŠOLSKIH POTI

Temeljna zakonska podlaga za šolske poti je osnovana v 56. členu Zakona o osnovni šoli, kjer pristojni občinski organ za preventivo v cestnem prometu presoja ogroženost varnosti učenca na poti v šolo. Zadeva je v povezavi s pravico do brezplačnega šolskega prevoza, če pristojni organ za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPVCP) ugotovi, da je ogrožena varnost učenca na poti v šolo. Iz slednjega se torej razume tudi stvarna pristojnost SPVCP, da, med drugim, presoja varnost cestnega prometa na šolskih poteh.

Zakonske podlage za pripravo učinkovitih načrtov šolskih poti so dokaj nedorečene in razpršene, zato velja na tem področju v prvi fazi oblikovati usklajene smernice na podlagi razpoložljivih zakonskih aktov in pravnih virov, v drugi fazi pa v sodelovanju s pristojnimi ministrstvi dopolniti področno zakonodajo ter za ta namen oblikovati tudi tehnične specifikacije za področje šolskih poti.

### PРАВNA PODLAGA - ŠOLSKE POTI

#### 56. člen ZOsn

- Presoja (ogroženosti) varnosti učenca na poti v šolo - pristojni občinski organ za preventivo v cestnem prometu
- Brezplačen prevoz - oddaljenost prebivališča za več kot štiri kilometre od osnovne šole + izjeme

## Aktualna zakonodaja (1.2.2016):

- **Resolucija Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa 2013-2022 in Obdobni načrt za obdobje 2015-2016** (področje šolskih poti – varnost otrok in začetek šolskega leta ter ukrepi za večjo varnost cestnega prometa v letih 2015 in 2016);
- **Zakon o osnovni šoli** (ZOsn-UPB3, Uradni list RS, št. 81/2006, z vsemi spremembami): 56. člen (brezplačni prevoz, vloga SPV);
- **Zakon o cestah** (ZCes-1, Uradni list RS, št. 109/2010, z vsemi spremembami): 100. člen (prometna ureditev na občinskih cestah, ukrepi umirjanja prometa za varnost otrok);
- **Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah** (Uradni list RS, št. 99/2015 z dne 21.12.2015 – znak šolska pot postavljen skladno z načrtom šolskih poti, opredeljena tudi ostala področna prometna signalizacija in prometna oprema za območja šol);
- **Tehnične specifikacije in tehnične smernice za javne ceste** (konkretno TSC 02.401:2010 – dodatne označbe šolskih prehodov in TSC 03.341:2011 – krožna križišča);
- **Operativni izvedbeni akt okrožnica MŠŠ z dne 5.11.1996** – kriteriji za ugotavljanje ogroženosti učencev na poti v šolo.

## V povezavi:

- **Zakon o pravilih cestnega prometa** (ZPrCP, Uradni list RS, št. 109/2010, z vsemi spremembami): 3. člen (skupina otrok), 7. člen (odgovornost staršev), 87. člen

(varstvo otrok, spremstvo skupin, varovanje na prehodih), 88. člen (prevoz oseb), 90. člen (prevoz skupine otrok, spremljevalec – opredeljen tudi s Pravilnikom o spremljevalcih pri prevozu skupin otrok) in 91. člen (vstopanje in izstopanje potnikov, ravnanje voznikov);

- **Zakon o cestah** (ZCes-1, Uradni list RS, št. 109/2010, z vsemi spremembami): 20. in 77. člen (prometna signalizacija in prometna oprema), 21. člen (naprave in ukrepi za umirjanje prometa), 35. člen (avtobusna postajališča), v kontekstu strokovne presoje varnosti cest (na drugih javnih cestah) poglavje varnostne zahteve za cestno infrastrukturo (85. - 94. člen);
- **Zakon o motornih vozilih** (ZMV, Uradni list RS, št. 106/2010, z vsemi spremembami): 45. člen (vozila za prevoz skupin otrok, tehnične zahteve za vozila predpiše minister – Pravilnik o delih in opremi vozil med drugim opredeljuje pogoje za vozila, s katerimi se prevažajo skupine otrok);
- **Zakon o voznikih** (ZVoz, Uradni list RS, št. 109/2010, z vsemi spremembami): 49. člen (pogoji za vožnjo koles), 85. člen (odgovornost staršev);
- **Zakon o osnovni šoli** (ZOsn-UPB3, Uradni list RS, št. 81/2006, z vsemi spremembami): 60. d člen (vzgojni načrt šole) in 60. e člen (pravila šolskega reda);
- **Tehnične specifikacije in tehnične smernice za javne ceste** (konkretno TSC 03.800:2009 – naprave in ukrepi za umirjanje prometa, TSC 02.203:2009 – naprave in ukrepi za umirjanje prometa v nivojskih nesemaforiziranih križiščih, TSC 02.210:2010 – varnostne ograje).

## 5. NAČRTI ŠOLSKIH POTI

Vsaka šola naj bi imela izdelan načrt šolskih poti, s katerim se ob začetku šolskega leta seznanijo vse učence in njihove starše. Učinkovit načrt terja stalno ažuriranje in vnašanje novih prometnih situacij ter spremljanje prometnih ureditev v območjih šolskih okolišev. To dosežemo na podlagi celostnega pristopa, v sodelovanju s ključnimi deležniki zagotavljanja varnosti v cestnem prometu.

**Načrti šolskih poti so dokumenti posameznih šol**, podpisani s strani njihovih vodstev (pripravljalcev načrtov in ravnateljev), objavljeni in dosegljivi tako za šolarje in njihove starše, kot tudi za vso zainteresirano javnost. Za učinkovit načrt šolskih poti je torej potrebno stalno ažuriranje načrtov in spremljanje prometnih ureditev v območjih šolskih okolišev. Pri tem je ključno tudi spremljanje načrtov s strani lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki, skupaj z občinskimi pristojnimi službami, predstavljajo strokovno oporo osnovnim šolam pri izdelavi aktualnih in učinkovitih načrtov, hkrati pa tudi bdijo nad aktualnostjo in usklajenostjo le-teh z dejanskimi razmerami na prometni infrastrukturi. V zvezi s tem so torej lokalni **sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu** tudi **kontrolno-posvetovalni organi**, ki spremljajo ažurnost in kvaliteto načrtov šolskih poti.

Terminologija na področju načrtov šolskih poti ni poenotena, ker v zvezi s tem ne obstajajo področni predpisi ali navodila. Osnovne šole na ta način poimenujejo načrte, kot: načrte varnih ali varnejših šolskih poti, prometno-varnostne načrte, načrte priporočljivih šolskih poti itd.

Namen smernic je tudi poenotenje terminologije. Za poenoteno oblikovanje načrtov, skladno s smernicami, predlagamo poimenovanje načrtov z **načrtom šolskih poti**, ki ne izpostavlja (problematizira) besede varen, hkrati pa ostaja pri bistveni sporočilnosti.

Vsa prizadevanja na tem področju so namreč usmerjena k varnejšim šolskim potem in varnejšim šolskim okolišem brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih v cestnem prometu. Kljub številnim izboljšavam in ukrepom na omenjenem področju, je skorajda nemogoče zagotoviti popolnoma varno cestno infrastrukturo oz. varne šolske poti, saj je dinamika prometa, vozil in voznikov dokaj nepredvidljiva.

Tudi Zakon o osnovni šoli (ZOSn) pri ciljih izobraževanja izpostavlja odgovoren odnos do sebe, svojega zdravja in drugih ljudi ter družbenega okolja, kjer je potrebno upoštevati tudi posebnosti širšega okolja. V tem delu zakon (60. d člen ZOSn) opredeljuje **vzgojni načrt šole**, kjer pri preventivnih in vzgojnih dejavnostih, ki vodijo k varnejšem okolju za šolarje, sodelujejo strokovni delavci šole, učenci in starši. Zadeva se lahko dopolnjuje tudi s **pravili šolskega reda** (60. e člen ZOSn), ki podrobneje opredeljujejo dolžnosti in odgovornosti učencev, načine zagotavljanja varnosti, pravila obnašanja in ravnanja ter organiziranost učencev.

Načrte šolskih poti, ki so prvenstveno namenjeni večji varnosti šolarjev v cestnem prometu, je torej možno komunicirati tudi v kontekstu vzgojnih načrtov in pravil šolskega reda. Ključni premik je torej pri dojemanju preventive in vzgoje v cestnem prometu, kot sestavnih elementov izobraževanja in zagotavljanja varnega ter spodbudnega okolja v osnovnih šolah. Pri tem je vsekakor bistven poudarek na vzajemnem sodelovanju šole s starši in šolarji ter njihovo vključevanje k oblikovanju tako vzgojnih načrtov, kot tudi načrtov šolskih poti.

V kontekstu zakonske pravice do brezplačnega prevoza ter s tem povezano presojo ogroženosti varnosti učenca na poti v šolo, vse prevečkrat pozabljamo na **odgovornost staršev**, ki so zakonsko dolžni skrbeti ali izvajati nadzorstvo nad otrokom, ko je ta udeležen v cestnem prometu (7. člen Zakona o pravilih cestnega prometa). Starši so odgovorni in presojujejo tudi samostojno sodelovanje svojih otrok v cestnem prometu (87. člen Zakona o pravilih cestnega prometa) ter za to prevzemajo odgovornost.

Otroci opazujejo svoje starše pri vsakodnevem ravnanju v cestnem prometu, zato je njihova vloga ključna pri pridobivanju potrebnega znanja, izkušenj in načel za varno udeležbo otroka v prometu. Le-ta je v začetku (tudi v začetku osnovne šole) vključen v promet predvsem kot pešec in potnik, kasneje, ko pridobi ustrezna znanja, pa tudi kot kolesar. Tem udeležencem na šolskih poteh posvečajo posebno pozornost tudi načrti šolskih poti.

Osnovni namen načrta je prikazati najvarnejšo pot v šolo in iz nje ter povečati varnost v prometu, poudariti probleme na sami poti, promovirati zdrav in varen način mobilnosti. Pri tem so **temeljni cilji smernic za izdelavo načrtov**:

- povečanje varnosti in zaščita ranljivejših udeležencev v cestnem prometu (šolarji – predvsem v vlogi pešcev in kolesarjev);
- nič mrtvih in hudo telesno poškodovanih otrok na šolskih poteh;
- povečanje učinkovitosti načrtov šolskih poti;
- povečanje izvajanja ukrepov za zagotavljanje varnejših šolskih poti;
- uporabnost načrtov za vse deležnike zagotavljanja prometne varnosti v obravnavanem šolskem okolju;
- uporabnost načrtov, tako za šolo in šolarje, kot tudi za starše in lokalno skupnost;
- varnejša cestna infrastruktura in odprava nevarnih mest na šolskih poteh.



## 6. KORAKI PRI OBLIKOVANJU UČINKOVITEGA NAČRTA ŠOLSkih POTI

1. **Formiranje delovne skupine** (vodstvo osnovne šole določi strokovnega delavca, ki skrbi za izvedbo in ažuriranje načrta šolskih poti ter spremlja njegovo izvajanje, v delovni skupini sodelujejo: predstavnik OŠ, opcija: starši, učenci in predstavniki lokalne skupnosti oziroma lokalnega sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, lokalne policijske postaje,..)
2. **Pregled stanja šolskih poti in šolskega okoliša** (dokumentiranje konkretnih situacij, vloga šolarja v sklopu terenskega pregleda)
3. **Ocena stanja prometne varnosti na območju obravnavanih šolskih poti** (v sodelovanju z upravljavci cest in policijo)
4. **Izvedba ankete z učenci in starši** (predlog ankete je priloga smernic)
5. **Izdelava grafičnih prikazov šolskih poti** (priporočljiv prenos poti z opozorilnimi točkami posameznega šolskega okoliša v digitalno obliko)
6. **Oblikovanje načrta šolskih poti** (po predlaganih sestavinah dokumenta – načrta šolskih poti)
7. **Obravnava načrta skupaj s predstavniki lokalnega SPVCP** (v sodelovanju s pristojnimi občinskimi službami)
8. **Objava in komuniciranje načrta z zainteresirano javnost** (priporočljiva predstavitev šolarjem, staršem in kolektivu šole)
9. **Ažuriranje načrtov** (vnašanje novih prometnih situacij ter spremljanje prometnih ureditev v območjih šolskih okolišev)

### 6.1 Formiranje delovne skupine

Vodstvo posamezne osnovne šole določi strokovnega delavca, ki skrbi za izvedbo in ažuriranje načrta šolskih poti ter spremlja njegovo izvajanje. Načrt šolskih poti izdela v timu oz. delovni skupini, ki jo sestavljajo sodelavci.

Priporočljivo je v delovno skupino vključiti predstavnike staršev, učencev, lokalne skupnosti oziroma predstavnike pristojnih občinskih služb in lokalnega sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter lokalne policijske postaje.

### 6.2 Pregled stanja šolskih poti in šolskega okoliša

Delovna skupina opravi terenski ogled šolskih poti, kjer zabeleži posebnosti in slikovno dokumentira ključne prometne situacije na samih poteh. Pri terenskem ogledu naj bo delovna skupina čim bolj proaktivna in dosledna pri dokumentiranju prometne signalizacije, problematike in ureditve, saj ji bo to koristilo v nadaljevanju pri izdelavi načrta šolskih poti ter uporabnosti le-tega za ciljno skupino šolarjev.

Pri terenskem ogledu šolskih poti se je potrebno postaviti v vlogo otroka oz. šolarja. Za lažje dojetje prometnih situacij in v pomoč pri izdelavi učinkovitejših načrtov šolskih poti

se v okviru izvedbe terenskega ogleda priporoča sodelovanje učencev, ki se v vlogi pešca (opcijsko tudi kolesarja ali vozača) soočajo z danimi prometnimi situacijami na šolskih poteh.

Zaradi narave dela, izkušenj in strokovne podkovanosti, se v okviru ogleda problematičnih mest na šolskih poteh priporoča tudi prisotnost policista (lokalna policijska postaja), redarja (občinski inšpektorat, redarstvo) in prometnika (pristojna občinska služba).

### **6.3 Ocena stanja prometne varnosti na območju obravnavanih šolskih poti**

Ocena stanja prometne varnosti na območju obravnavanih šolskih poti se izvede v sodelovanju z lokalno policijsko postajo, pristojnim občinskim oddelkom in redarstvom.

Ocena stanja prometne varnosti v obravnavanem šolskem okolišu je sestavni del načrta šolskih poti. Vsebuje podatke o gostoti prometa, prometnih nesrečah (število, udeležencih, posledicah, vzrokih, najpogostejših kršitvah predpisov) in mestih z visoko stopnjo prometnih nesreč. Pomemben del ocene so tudi nevarna mesta na območju okoliša, predvsem z vidika udeležbe otrok, pešca in kolesarja.

Statistične podatke s področja prometa, prometnih nesreč in cestne infrastrukture zbirajo in obdelujejo pristojne občinske službe in policija (lokalna policijska postaja).

### **6.4 Izvedba ankete z učenci in starši**

Načrt šolskih poti vsebuje obdelane podatke izvedenih anket z učenci in starši. Pomemben prispevek k učinkovitemu načrtu predstavljajo tudi mnenja strokovnih delavcev matične osnovne šole, ki jih pridobimo z metodo spraševanja.

Starše in otroke anketiramo o tem, kje in na kakšen način prihajajo otroci najpogosteje v šolo, s katerimi težavami oz. nevarnimi mesti se na tej poti srečujejo ter kaj jih, po njihovem mnenju, na poti v šolo in iz nje najbolj ogroža. Anketiranci lahko podajo svoj pogled in predloge za reševanje prometne problematike ter za izboljšanje prometne varnosti (predlogi za izboljšanje).

Anketo izvede šola po lastni presoji ob začetku šolskega leta, na svetih staršev ali preko razrednikov. Na podlagi obdelave rezultatov ankete se oblikuje ključne poudarke in pobude, ki se vnesejo v načrt šolskih poti. O tem je smiselno hkrati obvestiti tudi lokalni SPVCP ter pristojne občinske službe.

Ankete izvajamo vsako leto in so podlaga za učinkovit načrt šolskih poti. Za lažje in bolj poenoteno anketiranje prilagamo primer oziroma osnutek ankete za učence in starše, ki jo lahko osnovne šole, glede na specifiko šolskega okoliša ter prometno problematiko, po potrebi dopolnjujejo. **Predlog ankete je dosegljiv v elektronski obliki na spletnih straneh Javne agencije RS za varnost prometa ([www.avp-rs.si](http://www.avp-rs.si)).**

# ANKETNI VPRAŠALNIK ZA UČENCE IN STARŠE NA TEMO VARNEJŠIH ŠOLSKIH POTI

Prvi del vprašalnika izpolni učenec. Po pregledu in izpolnitvi drugega dela vprašalnika s strani staršev, se anketa na ustrezen in dogovorjen način odda pristojni osnovni šoli za nadaljnjo obdelavo.

## 1. del ankete .....

Ime šolarja in šole, ki jo obiskuje: .....

Razred osnovne šole, ki jo učenec obiskuje: .....

Na kakšen način učenec najpogosteje prihaja v šolo? (označi oz. navede se samo en odgovor)

- Peš
  - S kolesom
  - Z javnim prevozom
  - S šolskim prevozom (avtobus, kombi)
  - Starši me pripeljejo z osebnim vozilom
  - Drugo .....
- .....

Zakaj učenec prihaja v šolo na naveden način? (možnih več odgovorov)

- Najvarnejši način
  - Najbolj ekonomična ali najcenejša varianta
  - Ni organiziranega javnega ali šolskega prevoza
  - Kratka razdalja do šole
  - Velika oddaljenost od šole
  - Zaradi osebne varnosti učenca
  - Zaradi neustreznih površin za pešce
  - Ostalo (navedi) .....
- .....



**Učenec označi prometno problematiko v cestnem prometu, s katero se srečuje na poti v šolo.**  
(možnih več odgovorov)

- Ni ustreznih površin za pešce (neurejene bankine, pločniki, prehodi, avtobusna postajališča)
- Slaba osvetljenost (ni javne razsvetljave oz. je le ta pomanjkljiva)
- Slaba preglednost v prometu (zaradi neurejene vegetacije, prometne opreme, fizičnih ovir)
- Nevarna prečkanja cest (ni urejenih prehodov, podhodov, nadhodov)
- Slabo osvetljeni, zavarovani prehodi za pešce
- Neurejena prometna signalizacija in prometna oprema na šolskih poteh
- Visoke hitrosti vozil na območjih šolskih poti
- Gost promet na območjih šolskih poti
- Do šolskega prevoza se sprehodim po neustreznih površinah za pešce
- Ni ustreznih površin za kolesarje (neurejene kolesarske steze, signalizacija, kolesarnice)
- Vozilo šolskega prevoza je nevarno (nima varnostnih pasov, neustrezni sedeži, naslonjala)
- Ostalo (navedi) .....

**Učenec opiše konkretna mesta, kjer se na poti v šolo počuti najmanj varno in predlaga ukrepe za izboljšanje prometne varnosti na šolskih poteh?** (navede v alinejah)

- .....

- .....

- .....

**Učenec odgovori, na kakšen način bi najraje prihajal v šolo?** (označi oz. navede se samo en odgovor)

- Peš
- S kolesom
- S šolskim ali javnim prevozom (avtobus, kombi, vlak)
- S prevozom staršev
- Drugo .....

## 2. del ankete (izpolnijo starši) .....

Starši podajo morebitne pripombe glede predhodnih odgovorov otroka?

- .....  
- .....  
- .....

Starši podajo svoj komentar glede prometne varnosti v dotičnem šolskem okolišu ter varnosti šolskih poti. (opišejo v alinejah)

- .....  
- .....  
- .....

Starši izpostavijo, po njihovem mnenju, najbolj nevarne točke oz. konkretne lokacije na šolski poti njihovega otroka. (opišejo v alinejah)

- .....  
- .....  
- .....

Starši podajo konkretne predloge za izboljšanje prometne varnosti v dotičnem šolskem okolišu. (opišejo v alinejah)

- .....  
- .....  
- .....

Starši podpišejo anketo in jo na ustrezen in dogovorjen način oddajo pristojni osnovni šoli za nadaljnjo obdelavo.

Ime, priimek, podpis, datum: .....

## 6.5 Izdelava grafičnih prikazov šolskih poti

Načrt šolskih poti se izdelava na podlagi zemljevida določenega šolskega okoliša, ki opredeljuje konkretne ulice, poti in cestne odseke. V zemljevidu so označene šolske poti na podlagi preučitve dejanske prometne situacije, podatkov o prometnih nesrečah, pogovora z učenci in rezultatov izvedenih anket s starši ter s šolarji.

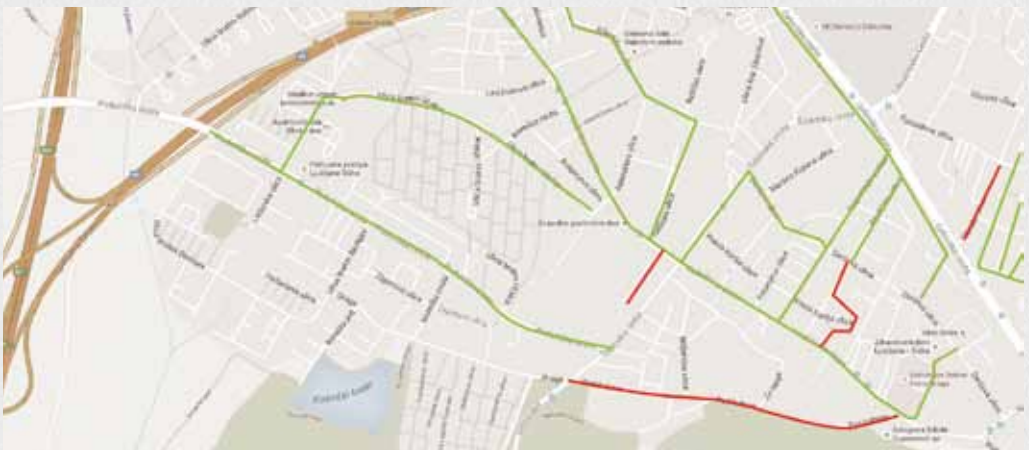
Grafični prikaz šolskih poti mora nazorno predstaviti šolske poti, ki so za učence najvarnejše ter opredeliti tudi kritične točke, odseke, ki predstavljajo za šolarje potencialno nevarna mesta. Pri tem je priporočljiv prikaz varnejših in nevarnejših mest s fotografijami ključnih prometnih situacij ter, v zvezi s tem, navedba ključnih napotkov o pravilnem in varnem ravnanju na šolskih poteh.

V sklopu smernic za šolske poti so opredeljeni tudi osnovni kriteriji za vzpostavitev šolske poti, ki bodo šolam v pomoč pri definiranju varnejših ali nevarnih šolskih poti.

Z **rdečo barvo** označimo tiste odseke šolske poti ali mesta, ki so prometno problematična in lahko za šolarje predstavljajo potencialno nevarna mesta ter **niso v skladu z osnovnimi kriteriji za šolske poti**.

Z **zeleno barvo** začrtamo v zemljevidu šolskega okoliša tiste poti, ki so za šolarje najbolj varne oz. je na tej površini zagotovljena varna hoja ter **so v skladu z osnovnimi kriteriji za šolske poti**.

Na trgu je prisotna tudi ponudba digitalnih orodij za prikaz šolskih okolišev in poti, skupaj s preventivnimi in vzgojnimi vsebinami. **Digitalizacija šolskih poti** je sicer priporočljivo dopolnilo načrtom, saj je namenjena prvenstveno ciljni publiki – šolarjem, ki jih na interaktivni način usmeri do ključnih preventivno-vzgojnih vsebin in ključnih prometnih točk na šolskih poteh. Pri tem pa je potrebno upoštevati pravilno in varno udeleževanje v cestnem prometu ter s tem povezano uporabo prenosnega telefona. Uporaba digitalnih aplikacij za šolske poti medtem, ko smo aktivno udeleženi v cestnem prometu, je namreč nevarna.



## 6.6 Oblikovanje načrta šolskih poti (sestavine načrta)

V zvezi z izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti **predlagamo naslednje korake oz. sestavine**: uvod, splošne informacije o šoli in določitev šolskega okoliša, opredelitev osrednjih ciljev in namen načrta, analiza stanja šolskih poti in prometne varnosti, vzgojno-preventivne vsebine za pravilno in odgovorno ravnanje v cestnem prometu, tehnični del načrta z grafičnim prikazom šolskih poti in zemljevida šolskega okoliša, linije organiziranega šolskega prevoza z vsemi postajališči in opisom varnosti dostopnih poti do postajališč šolskega prevoza, opis problematičnih mest in odsekov šolskih poti.

Na trgu se je vzpostavila ponudba izdelave načrtov in pregledov varnosti šolskih poti. V zvezi s tem velja, pred naročilom izdelave načrtov, preveriti reference izdelovalcev načrtov ter strokovno usposobljenost. Za dodatna vprašanja na temo izdelave načrtov šolskih poti se lahko obrnete na Javno agencijo RS za varnost prometa (kontaktni podatki na: [www.avp-rs.si](http://www.avp-rs.si)).

## 6.7 Obravnava načrta skupaj s predstavniki lokalnega SPVCP

Po izdelavi načrta šolskih poti, naj se le-ta posreduje v obravnavo lokalnemu SPVCP-ju, ki predstavlja, skupaj z občinskimi pristojnimi službami, strokovno podporo osnovnim šolam pri izdelavi aktualnih in učinkovitih načrtov, hkrati pa bdi nad usklajenostjo le-teh z dejanskimi razmerami na prometni infrastrukturi.

Enako, kot na področju izdelave načrtov in pregledu šolskih poti, se lahko načrti dodatno strokovno preverijo s pomočjo zunanjih strokovnjakov. Slednje je zlasti priporočljivo, ko imajo osnovne šole že izdelane načrte šolskih poti in jih je potrebno strokovno pregledati z vidika sporočilnosti, ažurnosti ter skladnosti s področno zakonodajo prometne infrastrukture in pravilnega ravnanja v cestnem prometu.

## 6.8 Objava in komuniciranje načrta z zainteresirano javnostjo

Učinkoviti načrti šolskih poti so dosegljivi za širšo javnost in so prvenstveno namenjeni šolarjem in njihovim staršem. Izdelan načrt šolskih poti se običajno objavi na spletnih straneh šole, obesi v šoli na vidno mesto, da si ga lahko vsi učenci, starši in drugi obiskovalci ogledajo. Po možnosti se objavi tudi na občinskih spletnih straneh, ki so namenjene področju preventive, vzgoje in varnosti v cestnem prometu.

Načrte šolskih poti se komunicira z zainteresirano javnostjo, kot so šolarji, starši, strokovni delavci osnovnih šol in lokalni deležniki zagotavljanja varnosti v cestnem prometu. Na ta način se izboljšuje tudi uporabnost in kvaliteta samih načrtov, predlogi ter pripombe zainteresirane javnosti pa pripomorejo k izboljšavam prometne infrastrukture in varnosti na šolskih poteh.

Vsak načrt vsebuje podrobnejša navodila glede komuniciranja načrtov in ciljnih skupin. Izdelan načrt šolskih poti se posreduje tudi pristojnim službam lokalne skupnosti, lokalnemu svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter policijski postaji.

## 6.9 Ažuriranje načrtov

Načrti šolskih poti služijo tudi sprotne reševanju prometne problematike, saj so osnova za spremljanje varnosti na šolskih poteh.

Učinkovit načrt terja stalno ažuriranje, ocenjevanje in kontrolo ter vnašanje novih prometnih situacij in sprememb na prometni infrastrukturi. Na ta način je uporabnik (šolar) pravilno in pravočasno informiran o prometnih razmerah na šolskih poteh.

Ažuriranje načrtov šolskih poti se izvaja na podlagi terenskih ogledov delovne skupine osnovne šole za pripravo načrtov ter v sodelovanju s SPVCP.

Učinkoviti načrti šolskih poti so hkrati tudi ažurirani načrti, ki na jasn in preprost način prikazujejo varnejša in problematična mesta na šolskih poteh, tako z napotki o pravilnem in varnem ravnanju v cestnem prometu, kot tudi z jasnim prikazom dotične prometne situacije z aktualnimi fotografijami in grafiko.



## 7. SESTAVINE DOKUMENTA – NAČRTA ŠOLSKIH POTI:

- uvod;
- splošne informacije o šoli in določitev šolskega okoliša;
- opredelitev osrednjih ciljev in namen načrta (povečanje prometne varnosti, razbremenitev šolskega okoliša, alternativni načini potovanj,...);
- analiza stanja šolskih poti in prometne varnosti (promet, nevarna mesta, prometne nesreče, kritične točke ...) tudi s pomočjo terenskega pregleda stanja šolskih poti in letnih anket ter poročil in statističnih podatkov policije, pristojnih občinskih služb oz. upravljavcev cest;
- pravilno in odgovorno ravnanje v cestnem prometu (vzgojno-preventivna vsebina za šolarje pešce, šolarje kolesarje, kot tudi šolarje vozače, vloga mentorjev pri informiranju šolarjev in staršev ter pomen skupinskega ogleda šolskih poti na začetku šolskega leta s pomočjo izdelanega načrta šolskih poti);
- tehnični del načrta - grafični prikaz šolskih poti in zemljevida šolskega okoliša (določiti in nazorno predstaviti šolske poti, ki so za učence najvarnejše), opredelitev kritičnih točk, odsekov;
- navedba vseh linij organiziranega šolskega prevoza posamezne OŠ z vsemi postajališči in opisom varnosti dostopnih poti do postajališč šolskega prevoza;
- opis problematičnih mest in odsekov šolskih poti, ki predstavljajo za šolarje potencialno nevarna mesta in niso v skladu z osnovnimi kriteriji za šolsko pot.

---

## 8. VZGOJNO-PREVENTIVNA VSEBINA KOT DEL NAČRTA ŠOLSKIH POTI

Javna agencija RS za varnost prometa je izdala področne preventivno-vzgojne publikacije, ki so namenjene varnejšemu udejstvovanju otrok v cestnem prometu in so v pomoč staršem pri prometni vzgoji otrok.

Publikacija »Prvi koraki v svetu prometa« daje poseben poudarek pravilnemu ravnanju otroka – pešca. V knjižici »Red je vedno pas pripet!« se preventivno-vzgojne vsebine nanašajo na večjo varnost otrok med vožnjo. Podrobno to področje obravnava tudi Priročnik za vzgojiteljice in vzgojitelje v vrtcih »Otroški varnostni sedeži ali Red je vedno pas pripet«.

Smernice za šolske poti so prvenstveno namenjene varnejšim šolskim potem za šolarje – pešce. Posredno se na ta način promovira tudi zdrav in varen način mobilnosti. Ukrepi za varnejšo prometno infrastrukturo in večjo varnost otrok na šolskih poteh prinašajo dolgoročno tudi znatne prihranke lokalnih skupnosti na področju organiziranih šolskih prevozov, hkrati pa pripomorejo k učinkovitem in aktivnem vključevanju otroka oziroma šolarja v svet prometa.

## Ključni preventivni napotki za pravilno ravnanje šolarja v cestnem prometu (sestavni del načrta šolskih poti):

- Zakon o pravilih cestnega prometa poudarja odgovornost staršev, skrbnikov oziroma rejnikov otrok, in sicer so le-ti dolžni skrbeti ali izvajati nadzorstvo nad otrokom ali mladoletnikom, ko je ta udeležen v cestnem prometu. Otroci opazujejo naše ravnanje in ga skušajo posnemati, zato je vloga staršev pri vzgoji otroka za pravilno ravnanje v cestnem prometu izrednega pomena.
- Otroci morajo biti kot udeleženci v cestnem prometu deležni posebne pozornosti in pomoči vseh drugih udeležencev. V cestnem prometu smejo samostojno sodelovati šele, ko se starši, skrbniki oziroma rejniki prepričajo, da so otroci sposobni razumeti nevarnosti v prometu in da so seznanjeni s prometnimi razmerami na prometnih površinah, kjer se srečujejo s cestnim prometom.

### 8.1 Šolar – pešec

- Šolar - pešec mora uporabljati prometne površine, namenjene hoji pešcev. Načrti šolskih poti opredelijo varnejše poti do šole in poudarijo nevarnejša, bolj izpostavljena mesta na šolskih poteh.
- Šolar – pešec se mora pred prečkanjem ceste vedno ustaviti. Preden stopi na vozišče, preveri, ali se mu približujejo vozila, na način, da pogleda levo, desno in še enkrat levo. Prečkanje ceste med parkiranimi vozili odsvetujemo (v primeru če ni v bližini prehodov za pešce, naj šolar prečka cesto za zadnjim parkiranim avtomobilom).
- Šolar – pešec naj uporablja podhode, nadhode in prehode za pešce. Na semaforiziranih prehodih za pešce, mora počakati na zeleno luč za pešce in se prepričati s pogledom levo-desno, da so vozniki resnično ustavili. Na ostalih (nesemaforiziranih) prehodih je potrebno, poleg naštetega, pozornost nameniti približujočim vozilom, da se ta ustavijo in šele nato šolar varno prečka cesto. Priporočamo, da šolar prečkanje predhodno naznani z dvignjeno roko.
- Otroci morajo imeti na poti v vrtec in prvi razred osnovne šole ter domov spremstvo polnoletne osebe. Spremljevalci so lahko tudi otroci, starejši od 10 let in mladoletniki, če to dovolijo starši, skrbniki oziroma rejniki otroka.



- Otroci morajo ponoči ali ob zmanjšani vidljivosti med hojo po cesti nositi na vidnem mestu na strani, ki je obrnjena proti vozišču, odsevnik, ki ne sme biti rdeče barve in katerega odsevna površina na vsaki strani meri najmanj 20 cm<sup>2</sup>.
- Učenci prvega in drugega razreda osnovne šole morajo na poti v šolo in iz nje, poleg odsevnik, nositi tudi rumeno rutico, nameščeno okoli vratu.
- Šole, organizirane skupine staršev, organizacije za varnost cestnega prometa, ustanove, društva ali druge institucije lahko organizirajo in izvajajo varstvo otrok v cestnem prometu, na prehodih za pešce, skladno z določili Zakona o pravilih cestnega prometa (vloga šolskih prometnikov, ki pomagajo otrokom varno prečkati cesto na označenih prehodih za pešce).
- Pešci morajo hoditi ob levem robu vozišča v smeri hoje. Pešca – šolarja lahko izjemoma usmerimo tudi na vozišče, če tam ni pločnika, pešpoti, kolesarske steze, hkrati pa zagotovimo na teh odsekih znižano hitrost do 30 km/h s celostno prometno ureditvijo. Enako velja tudi v primeru izjeme, ko pešca usmerimo na desno stran vozišča v smeri hoje.

## 8.2 Šolar – kolesar

- V cestnem prometu sme samostojno voziti kolo otrok, star najmanj osem let, ki ima pri sebi veljavno kolesarsko izkaznico, in oseba, ki je starejša od 14 let (drugače le v spremstvu polnoletne osebe). Otrok se usposobi za vožnjo kolesa, ko opravi kolesarski izpit in dobi v osnovni šoli kolesarsko izkaznico.
- Šolar - kolesar mora uporabljati prometne površine, namenjene kolesarjem (kolesarske steze, poti). Načrti šolskih poti prednostno obravnavajo šolske poti za pešce. Zelo priporočljivo je, da načrti opredelijo tudi varnejše kolesarske poti do šole in poudarijo nevarnejša, bolj izpostavljena mesta na šolskih poteh, kjer imajo prednost pešci (npr. okolica šole, območja za pešce, območja umirjenega prometa).
- V kolikor na ali ob vozišču ni kolesarske steze ali pasu, mora kolesar voziti ob desnem robu vozišča (cca. 1 m od roba vozišča). Pri tem so izrednega pomena tudi urejene (utrjene) bankine, skladno s kriteriji za vodenje šolskih poti.
- Kolesa morajo biti tehnično brezhibno opremljena (ustrezna višina sedeža, zavore, zvonec, odsevniki, žarometi). Kolesar poskrbi, da je viden tako podnevi kot ponoči ali ob zmanjšani vidljivosti (uporaba signalnih barv na oblačilih, odsevnih trakov, svetilk).





- Šolar – kolesar mora imeti med vožnjo kolesa ustrezno pripeto zaščitno kolesarsko čelado. Enako velja tudi takrat, kadar se vozi na kolesu kot potnik.
- Šolar - kolesar mora biti pozoren na dogajanje v prometu in upoštevati predpise.
- Pri hoji ob kolesu na vozišču je varneje, če kolesar hodi ob desni strani kolesa.
- Telefoniranje med vožnjo na kolesu je prepovedano in nevarno. Odsvetuje se tudi uporaba slušalk med vožnjo na kolesu.
- Prevažanje sošolcev na prtljažniku je prepovedano in nevarno.
- Kolesarske steze morajo kolesarji uporabljati in voziti v skladu s prometnimi predpisi (upoštevati prometne znake in puščice na kolesarski stezi, ki določajo smer prometa na njej – napačna smer vožnje je najpogostejša napaka vseh kolesarjev).
- Kolesarji smejo prečkati prehod za pešce le kot pešci in pred tem sestopiti s kolesa in ga potiskati ob sebi. Drugače je na prehodu za kolesarje, kjer pa vseeno velja prevoziti prehod z veliko mero previdnosti.

### 8.3 Šolar – potnik oz. vozač

**Številne šolarje starši pripeljejo v šolo z avtomobili.** Pri tem je ključnega pomena, da so otroci vedno pravilno pripeti z varnostnim pasom ter, glede na njihovo starost, nameščeni v ustreznem varnostnem sedežu.

- Po Zakonu o pravilih cestnega prometa mora biti otrok, manjši od 150 cm, med vožnjo v motornem vozilu z vgrajenim zadrževalnim sistemom, zavarovan z zadrževalnim sistemom, ki je primeren otrokovi telesni masi. Za osnovnošolske otroke je torej primerna skupina II + III, kamor spadajo sedeži za otroke, težke med 15 in 36 kg oziroma stare od 3 do 12 let.
- Šolarji naj vstopajo ali izstopajo iz avta na tisti strani, ki je obrnjena stran od prometa (npr. na pločnik).

**Učenci, ki se vozijo s šolskim avtobusom,** morajo upoštevati pravila obnašanja na avtobusu in tudi pravila čakanja na postajališčih šolskega avtobusa. Kratka in jasna pravila za učence, ki se vozijo s šolskim avtobusom ali kombijem, oblikuje osnovna šola ter o tem seznanja starše in šolarje, ki podpišejo izjave, da so seznanjeni s pravili. Pravila oz. napotila za učence, ki se vozijo s šolskim avtobusom, se namestijo tudi v vozilu, ki opravlja posebni linijski prevoz šoloobveznih otrok med domom in osnovno šolo.



## Napotila za učence, ki se vozijo s šolskim avtobusom ali kombijem (kot osnutek za pravila obnašanja na šolskem avtobusu in pravila čakanja na postajališčih šolskega avtobusa):

- Skupaj s starši je potrebno izbrati in preizkusiti najvarnejšo pot do postajališča ter razmisliti o pravilnem in odgovornem ravnanju pešca v cestnem prometu. Pri tem ne smemo pozabiti na vidnost pešca – šolarja (svetla oblačila, ustrezno nameščena odsevna telesa).
- Šolarji naj pričakajo avtobus ali kombi na posebej označenem postajališču. Vedno počakajo, da se vozilo ustavi, nato varno in organizirano vstopijo vanj. Enako tudi po izstopu, stran od vozila, na varni površini počakajo, da le-to odpelje. Nato nadaljujejo svojo pot proti domu.
- Šolarji morajo na šolskem avtobusu ali kombiju upoštevati voznikova navodila.
- Šolarji morajo biti med vožnjo v šolskem avtobusu ali kombiju pripeti z vgrajenimi varnostnimi pasovi in obrnjeni v smeri vožnje.
- Šolarji med vožnjo ne motijo voznika, se ne prerivajo in ne kričijo.

Sestavni del načrtov šolskih poti so tudi **vozni redi organiziranega šolskega prevoza za posamezno šolsko leto**. Priporočljivo je navesti vse relacije, avtobusna postajališča oz. vstopne postaje s časi odhodov (tudi iz šole po končanem pouku) in kontaktne podatke prevoznikov. Zelo priročne so tudi enostavne legende postajališč šolskega prevoza z izrisom prog šolskih prevozov, označenih na zemljevidu za posamezno osnovno šolo.

---

## 9. OSNOVNA IZHODIŠČA IN KRITERIJI ZA VARNEJŠE ŠOLSKE POTI

Varne prometne površine, prometna vzgoja in preventivne akcije, varovanje otrok na prehodih za pešce, brezplačen šolski prevoz, vse to ustvarja ugodnejše pogoje za sodelovanje otrok v prometu. Pri oblikovanju kriterijev za zagotavljanje varnejših šolskih poti je potrebno strmeti k sistemskemu pristopu. Na ta način bodo šolske poti potekale na površinah, ki so za šolarje najbolj varne.

### 9.1 Osnovna izhodišča za vzpostavitev šolske poti

Osnovno izhodišče za varnejše šolske poti je **šolska pot kot površina, ki je za šolarje najbolj varna in je na njej zagotovljena varna hoja pešcev**. Slednje je vodilo pri zarisovanju šolskih poti v same načrte.

Šolske poti se vzpostavi na površinah, ki so namenjene hoji pešcev, na urejenih hodnikih za pešce (varovanih tudi z ograjami in javno razsvetlavo), na varovanih prehodih za pešce (semaforji, svetlobni biči, dodatna svetlobna signalizacija, javna razsvetljava, ovire za umirjanje hitrosti, dodatno varovanje učencev itd.), v podhodih, nadjodih, na cestnih površinah, kjer je malo prometa in je le-ta umirjen (priporočenih 30 km/h), in na površinah,

kjer je dovolj prostora za varno in neovirano hojo pešcev. Ob tem mora biti zagotovljena tudi zadostna preglednost za vse udeležence v cestnem prometu in onemogočeno oviranje.

Osnovno izhodišče za varnejše šolske poti je tudi posebna **pozornost s strani upravljavcev cest, da na teh območjih izvajajo dodatne tehnične ukrepe za umirjanje prometa.**

Prometne situacije v številnih lokalnih okoljih terjajo tudi prilagodljivo ravnanje na področju zagotavljanja večje varnosti na šolskih poteh. V zvezi s tem je mogoče pešca – šolarja izjemoma usmeriti tudi na vozišče, če tam ni pločnika, pešpoti, kolesarske steze, hkrati pa zagotoviti na teh odsekih znižano hitrost do 30 km/h s celotno prometno ureditvijo (poleg signalizacije izvesti tudi tehnične ukrepe – npr. hitrostne grbine za omejitev hitrosti do 30 km/h, zvočne ali optične zavore, javno razsvetljava, svetlobne led utripalke itd.). Enako velja tudi v primeru izjeme, ko pešca usmerimo na desno stran vozišča v smeri hoje.

Našteta osnovna izhodišča za varnejše šolske poti so hkrati tudi osnovni kriterij pri oblikovanju učinkovitih načrtov šolskih poti, ki jih oblikujejo osnovne šole v sodelovanju z lokalnimi sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (v nadaljevanju SPVCP-ji). Le-ti imajo v kontekstu priprave učinkovitejših in ažurnih načrtov šolskih poti posvetovalno in kontrolno vlogo. Pri tem jim pri zagotavljanju pogojev za varno udeležbo otrok v prometu pomagajo tudi pristojne občinske službe, za primer državnih cest pristojen upravljavec in za zahtevnejše zadeve področni strokovnjaki ter licencirani presojevalci varnosti cest.

## 9.2 Kriteriji za šolske poti

Javna agencija RS za varnost prometa je skozi medresorsko usklajevanje smernic za šolske poti oblikovala minimalne standarde oziroma kriterije za šolske poti, osnovane na predlogu dr. Marka Renčlja iz Univerze v Mariboru (FGPA). Kriteriji so utemeljeni na določilih Pravilnika o projektiranju cest (37. člen – bankine) in prometnega profila pešca (0,75 m) ter zgornjih mejah hitrosti za preživetje pešca v primeru naleta vozila z upoštevanje toleranco.

Kriteriji za omejitev hitrosti na šolskih poteh temeljijo na realni vozni hitrosti, ki jo ne preseže 85% vseh vozil – V85 (percentil hitrosti V85). V85 lahko izmerimo tako z merilniki, kot tudi povečini s prikazovalniki hitrosti, ki so dokaj pogost pripomoček za umirjanje hitrosti v lokalnih skupnostih.



*Prikazovalnik hitrosti*

## Kriteriji za vzpostavitev šolskih poti:

### Optimalno:

- Šolska pot se vodi po dvignjenem pločniku (deniveliran), ustreznih širine in upošteva varnostno širino (odvisno od hitrosti) z urejeno cestno razsvetljavo.

### Dodatno:

- Šolska pot se lahko vzpostavi (ni pa najbolj priporočljivo) na cesti oz. cestnem odseku, kjer so bankine urejene (utrjene v istem nivoju kot vozišče v širini 0,75 m ali več) in na podlagi meritev izračunana hitrost motornih vozil V85 ne presega 50 km/h.
- V primeru, da na cesti oz. cestnem odseku V85 presega 50 km/h, se šolska pot vodi po površinah, ki so fizično ločene od vozišča z varnostno ograjo (VO), širine vsaj 0,75m (merjeno od stebra VO). Površine morajo biti ustrezno utrjene.
- Šolska pot se ne sme vzpostaviti na cesti oz. cestnem odseku, kjer je bankina neurejena (ožja od 0,75 m) in na podlagi meritev izračunana hitrost motornih vozil V85 presega 40 km/h.
- Pešca – šolarja lahko izjemoma usmerimo tudi na vozišče, če tam ni pločnika, pešpoti, kolesarske steze, hkrati pa zagotovimo na teh odsekih znižano hitrost do 30 km/h s celotno prometno ureditvijo (poleg signalizacije izvesti tudi tehnične ukrepe – npr. hitrostne grbine za omejitev hitrosti do 30 km/h, zvočne ali optične zavore, javno razsvetljavo, svetlobne led utripalke itd.). Enako velja tudi v primeru izjeme, ko pešca usmerimo na desno stran vozišča v smeri hoje.

## Osnovni kriteriji za vodenje šolskih poti preko prehodov za pešce:

Osnovni kriteriji so opredeljeni v Pravilniku o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah ter Tehničnih specifikacijah in smernicah za javne ceste – TSC 02.401:2010 – dodatne označbe šolskih prehodov.

- Šolske poti se prednostno vodijo na izvennivojskih križanjih cest – podhodi, nadhodi ter preko semaforiziranih prehodov, ki so označeni z ustrezno prometno signalizacijo.
- Pred začetkom prehoda za pešce je potrebno na obeh straneh v širini prehoda oz. najmanj v širini 2 metrov zagotoviti čakalne površine za pešce, ki želijo prečkati cesto.

Posebno pozornost pri dodatnih ukrepih za večjo varnost šolskih poti je potrebno nameniti nesemaforiziranim prehodom za pešce.

### Nesemaforizirane prehode za pešce na šolskih poteh je potrebno dodatno zavarovati in zagotoviti:

- Ustrezno preglednost, tako za pešce, kot tudi za voznike.
- Obvezno osvetlitev prehoda za pešce (priporočljiva dodatna svetlobna signalizacija in razsvetljava).
- Ustrezno (standardizirano) označitev prehoda za pešce z vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo.
- Na podlagi meritev izračunana hitrost motornih vozil V85 ne presega 50 km/h (v povezavi s tem izvedba ukrepov za umiritev hitrosti).
- Pred začetkom prehoda za pešce je potrebno na obeh straneh v širini prehoda oz. najmanj v širini 2 metrov zagotoviti čakalne površine za pešce (šolarje).

Na prehodih za pešce, ki jih običajno uporablja več otrok in šolarjev, velja izvesti dodatno osvetlitev z LED talno osvetlitvijo s prižigom na detektor. Ukrep pripomore k večji zaznavnosti in dodatno opozarja voznike motornih vozil na prisotnost pešca na prehodu.

Primer dobre prakse - izvedba prehoda za pešce na šolski poti



*Pred izvedbo ukrepa*



*Po izvedbi ukrepa*

## 10. PREGLED VARNOSTI ŠOLSKIH POTI - KRITERIJI

Skladno s 56. členom Zakona o osnovni šoli, pristojni občinski organ za preventivo v cestnem prometu presoja ogroženost varnosti učenca na poti v šolo. Za ugotavljanje ogroženosti na šolskih poteh se obvezno izvede presoja posameznih odsekov.

### Presoja varnosti šolskih poti s strani lokalnih SPVCP-jev (oz. tehničnih komisij SPVCP) se opravi:

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

Presoja varnosti šolskih poti je usmerjena tako k uresničevanju določil 56. člena ZOsn – I in strokovni presoji upravičenosti do brezplačnega šolskega prevoza, kot tudi izvajanju varnostnih ukrepov na prometni infrastrukturi.

Pri odločitvah o nujnosti prevoza učencev, zaradi ogrožene varnosti na šolski poti ter pri varovanju le teh, je potrebno upoštevati tudi **zahteve o varnosti pri prevozih** (ustrezna postajališča ali varne površine, s katerih lahko učenci vstopajo in izstopajo v vozilo ter v povezavi s tem ustreznost dostopnih poti do postajališč šolskega prevoza, ustrezna vozila za izvajanje šolskih prevozov).

Pristojni občinski organi za preventivo v cestnem prometu (lokalni SPVCP-ji) potrebujejo pri svojem delu izdelane načrte šolskih poti, saj jim le ti omogočajo temeljitejšo presojo ogroženosti učenca na poti v šolo.

Lokalni sveti, med drugim, razvijajo in pospešujejo aktivnosti s področja preventive in varnosti v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah na območju občine, dajejo pobude in predloge ter strokovna mnenja za izboljšanje varnosti cestnega prometa in cestne infrastrukture ter skrbijo za uveljavljanje ukrepov za večjo prometno varnost. Med drugim, tudi v sodelovanju z občinskimi službami, izvajajo tehnične ogledе varnosti cestne infrastrukture in prometne signalizacije. Slednje izvajajo prvenstveno na terenu s pomočjo tehnične komisije SPVCP, ki je strokovni organ sveta.

**Tehnične komisije lokalnih SPVCP-jev so temelj učinkovitega in systemskega dela pri zagotavljanju večje varnosti v cestnem prometu na lokalni ravni.** Običajno so sestavljene s strani strokovnjakov in predstavnikov inštitucij, ki aktivno delujejo na področju prometa in cestne infrastrukture (predstavniki vzdrževalcev lokalnih cest, pristojnih občinskih oddelkov, lokalne policijske postaje, občinskih redarstev ali inšpektoratov, strokovnjakov s področja cestne infrastrukture in prometne varnosti itd.). Le-ti se na terenskih ogledih opredeljujejo do pobud s področja večje prometne varnosti. Tehnična komisija SPVCP (stalno delovno telo) ima torej posebno vlogo na področju proučevanje varnosti prometne opreme in cestne infrastrukture ter skrbi za obravnavo pomembnejših nalog s tega področja. Področno je običajno osnovana v občinskih aktih (odlokih, sklepkih), njeno delo pa je precizno urejeno tudi s poslovnikom o delu občinske SPVCP.

Za dodatno strokovno pomoč in za obravnavo kompleksnejših zadev s področja prometne infrastrukture in presojo varnosti cest ter tudi šolskih poti so pristojni licencirani **presojevalci varnosti cest (22 licenciranih presojevalcev varnosti cest):**

<http://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/varna-cestna-infrastruktura/presoja-varnosti-cest>



# 11. OZNAČEVANJE ŠOLSKIH POTI

Označevanje šolskih poti poteka nepoenoteno in nestandardizirano, kar je razvidno iz številnih lokalnih okolij. Priča smo različnim praksam v posameznih okoliših, kjer je izvedena nestandardizirana vertikalna, kot tudi horizontalna prometna signalizacija šolskih poti.

Tako lahko najdemo prometni znak »šolska pot«, panoje, troznake, puščice, odtise otroških čevljev, raznobarvne talne označbe v obliki srčkov, ribic, sončkov, itd., ki naj bi voznike dodatno opozorili na prisotnost otrok v prometu in dodatno zavarovali šolske poti ter pomagali otrokom na poti v šolo.

V zvezi z nestandardiziranim in nepoenotnim talnim označevanjem šolskih poti smo mnenja, da je zadeva problematična tudi z vzgojno-izobraževalnega vidika otroka, ki lahko v prometu kaj hitro naleti na drugačne oznake, ki so mu tuje ali pa odvrtačajo njegovo pozornost od bistvenih informacij v prometu, ki so pomembne za njegovo varno udejstvovanje. Problematiziramo lahko tudi podcenjevanje otrokovega intelekta in njegovega dojemanja realnega stanja v prometu.


Pri tem je potrebno poudariti, da našete **unikatne rešitve niso v skladu s področnimi predpisi** (32. člen Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah), ki določajo, da so označbe na vozišču in drugih prometnih površinah bele barve. Enako velja za različne izpeljanke prometnih znakov »šolska pot«, ki niso v skladu z veljavnim pravilnikom.

V zvezi s tem je torej potrebno ravnati skladno z aktualnim pravnim redom in (če že) **zarisovati talne označbe šolskih poti z belo barvo**, pri vertikalni signalizaciji pa opoštevati s pravilnikom opredeljene prometne znake.



## 11.1 Prometni znak šolska pot

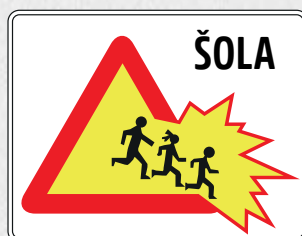
Nov Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah, ki je bil dne 21.12.2015 objavljen v Uradnem listu RS, opredeljuje **nov prometni znak »šolska pot« (3502)**, ki mora biti postavljen skladno z načrtom šolskih poti na cesti oziroma njenem delu, kjer poteka šolska pot, izvedba znaka pa je dopustna tudi kot troznan ali zastava (pravokotni »beach flag«).

|      |   |   |   |
|------|---|---|---|
| 3502 |  | A | Cesta oziroma njen del kjer poteka šolska pot.                                    |
|      |   | B | Izvedba znaka je dopustna tudi kot troznan ali zastava (pravokotni "beach flag"). |
|      |   | C | Znak mora biti postavljen skladno z načrtom šolskih poti.                         |

## 11.2 Področna prometna signalizacija in prometna oprema za območja šol

### Vertikalna signalizacija, ki se nanaša na območja šol:

- **Otroci na vozišču – 1116 in 1116-1** (bližina mesta na cesti ali njenem delu zunaj naselij, kjer se pogosto zadržuje več otrok, ki prečkajo cesto, hodijo po njej ali tam čakajo na prevoz, **v različicah tudi za šolo – 1116-2 in 1116-3**, vrtec, igrišče – v neposredni bližini inštitucij);



- **Območje umirjenega prometa - 2427** (mesto v naselju, kjer se začneja območje v katerem imajo pešci prednost pred vozili in je dovoljena igra otrok);

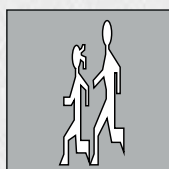
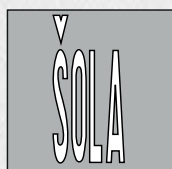
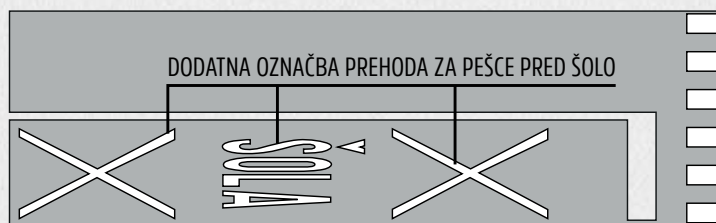


- **Otroci na vozišču – 2429** (bližina mesta v naseljih, kjer se lahko na cesti zadržuje več otrok, tudi v kombinaciji zunaj naselij z znakom **2433 – avtobusno postajališče**);



### Horizontalna signalizacija, ki se nanaša na območja šol:

- **Neprekinjena široka prečna črta – 5211** v kombinaciji z dodatno samostojno označbo **5231 – 4, ki označuje prehod za pešce na območju, kjer je šolska pot** (napis ŠOLA – »bližina šole« – **5503** je lahko nadomeščen s simbolom »**Otroci na vozišču**« - **5606**);



A series of horizontal dotted lines for writing.



JAVNA AGENCIJA  
REPUBLIKE SLOVENIJE  
ZA VARNOST PROMETA

**Javna agencija RS za varnost prometa**

**[www.avp-rs.si](http://www.avp-rs.si)**