

KOLIKO ŠE ZNAM TEORETIČNEGA DELA KOLESARSKEGA IZPITA? / Ana Ketiš / Osnovna šola Mihe

Pintarja Toleda Velenje; Boštjan Ketiš, prof. fiz. in mat. / Osnovna šola bratov Letonja Šmartno ob Paki

Opravila sem kolesarski izpit in si kasneje postavila vprašanje, ali mi je takrat pridobljeno znanje ostalo ali ne. Na spletu sem našla stran (Vir 1, Vir 2), s pomočjo katere sem preverila svoje znanje, potrebno za opravljanje kolesarskega izpita. Dosegla sem ravno toliko točk, da sem teoretični del izpita opravila za las. Sledilo je vprašanje, ali bi tudi vrstniki iz osnovnih šol teoretični del izpita opravili, če bi ga še enkrat pisali. Namen naloge je preveriti, ali učenci od šestega do devetega razreda osnovne šole sploh še poznajo pravila cestnega prometa oziroma ali bi teoretični del kolesarskega izpita opravili.

Pri raziskavi so bili cilji naslednji:

1. Ugotoviti, koliko učencev osnovnih šol v občini Velenje in občini Šmartno ob Paki bi opravilo teoretični del kolesarskega izpita, če bi ga opravljaliponovno.
2. Ugotoviti, ali so glede na spol v uspešnosti opravljanja teoretičnega dela kolesarskega izpita kakšne razlike.
3. Ugotoviti, učenci katerega razreda bodo pri opravljanju teoretičnega dela kolesarskega izpita najbolj uspešni.

Postavljene hipoteze so naslednje:

1. Vsaj 50 % vseh učencev bo opravilo teoretični del kolesarskega izpita.
2. Učenci šestega razreda osnovne šole bodo pri teoretičnem delu kolesarskega izpita najbolj uspešni.
3. Več kot 50 % učencev uporablja kolo vsak dan.

PROMETNA VZGOJA OTROK

Prometna vzgoja poteka v družini in osnovni šoli. Največkrat so žrtve prometnih nesreč otroci od 3 do 9 let. Otroci bi, glede na te podatke, morali biti deležni prometne vzgoje že v vrtcu. V veliko vrtcih tako vzgojiteljice sodelujejo s policijo in jih seznanijo s pravili prometa. Vendar vsi otroci ne hodijo v vrtec. Tisti, ki se osnovnih prometnih pravil niso naučili v vrtcu, se jih naučijo v osnovni šoli. Vendar pa vseeno največjo odgovornost pri prometni vzgoji otrok nosijo starši. Za otroke je tako najbolje, da tudi odrasli sodelujejo in jim pomagajo spoznati pravila prometa. Prometna vzgoja v šoli nima svojega učnega predmeta, je pa vključena v različne druge predmete. Cilji prometne vzgoje v šolah so varno vedenje v prometu, upoštevanje

in spoštovanje drugih udeležencev v prometu in prometna znanja. Uporabljajo se različne metode pouka: besedna razlaga, praktične vaje, film, video, tiskano gradivo in namizni modeli (Dobrajc in drugi 2008, Kuclar 2003, vir 1).

KAJ JE KOLESARSKI IZPIT?

Pri otrocih je eno izmed najpomembnejših prevoznih sredstev kolo. Da pa bi se v prometu vozili varno, morajo najprej opraviti kolesarski izpit. Kolesarski izpit je obvezna dejavnost, ki jo otroci, opravljajo v petem razredu osnovne šole. Na splošno je sestavljen iz teoretičnega in praktičnega dela. Program kolesarskega izpita predpiše Ministrstvo za šolstvo (Hrovat 2012).

Naloge in cilji kolesarskega izpita so (Hrovat 2012):

- učenci si pridobijo spretnost, znanje in pravilno presojo za varno vožnjo s kolesom;
- naučijo se pravilnega ravnanja v prometu v skladu s pravili in predpisi na cestišču;
- spoznajo sestavne dele kolesa, namen delovanja teh, obvezno opremo ter znanje pravilnega vzdrževanja kolesa;
- znajo varovati sebe ter druge udeležence v prometu.

Ko učenec dobi kolesarsko izkaznico, lahko vozi po prometnih površinah samostojno.

TEORETIČNO IN PRAKTIČNO USPOSOBLJANJE

Pri teoretičnem usposabljanju učenci ponovijo vse, kar so se naučili o cestnem prometu. Sledi preverjanje, pri katerem učenci ponovijo, kar znajo.

Učenci nato rešijo izpitno polo, ki se ocenjuje s pomočjo računalnika, od leta 2015 na spletni strani (vir 2). Napake se individualno analizirajo. Sledi ponoven poskus, ki ga v veliki večini vsi opravijo. Če še kdo ne razume pravil, z delom nadaljuje naslednje leto (Hrovat 2012). Od leta 2015 se deli teoretični del kolesarskega izpita na poglavji Podeželje in Mesto. V poglavju Mesto je od leta 2015 v kolesarskem izpitu dvajset vprašanj, petnajst po eno točko in pet po dve točki. Tako je maksimalno število točk na teoretičnem delu izpita 25. Izpit je uspešno opravljen, če učenec doseže vsaj 75 % vseh točk in pravilno reši vsa vprašanja o križišču (dve točki) (vir 3). Praktično usposabljanje se praviloma izmenično prepleta s temami teoretičnega dela kolesarskega izpita. Če vremenske razmere niso primerne, je sprejemljiv tudi drugačen termin. Za praktično in teoretično usposabljanje je v učnem načrtu odmerjeno enako število ur. Praktično usposabljanje je sestavljeno iz dveh delov: poligona in usposabljanja na javnih površinah (v prometu) (Hrovat 2012). Poligon se izvaja na šolskem igrišču od 5 do 10 ur. Učenci razvijajo sposobnosti vožnje skozi poligon. Nato sledi vožnja po spretnostnem poligonu. Sledi vožnja na prometnem poligonu, kjer se naredi tudi praktični preizkus kolesarskega izpita, ki traja od ene do dveh ur. Na tem poligonu učenec pokaže znanje v praksi. Za vsako napako dobi 1–2 negativni točki. Nabere lahko do 25 % negativnih točk (Hrovat 2012). Drugi del praktičnega usposabljanja je dejansko praktični del izpita, ki poteka po dejanskih voznih poteh. Ta poteka tako, da gre na cesto pet otrok naenkrat. Učenci imajo na hrbtni strani

	OŠ MPT	OŠ AA	OŠ bL	OŠ LIVADA	OŠ ŠALEK	OŠ GORICA	OŠ GŠ	VSI
ŠESTI RAZRED								
DEČKI	25	24	9	33	26	25	30	172
DEKLICE	22	37	21	19	18	29	23	169
SKUPAJ	47	61	30	52	44	54	53	341
SEDMI RAZRED								
DEČKI	19	29	20	23	26	21	30	168
DEKLICE	28	24	15	12	18	19	23	139
SKUPAJ	47	53	35	35	44	40	53	307
OSMI RAZRED								
DEČKI	22	23	14	32	16	26	16	149
DEKLICE	27	29	19	19	18	25	35	172
SKUPAJ	49	52	33	51	34	51	51	321
DEVETI RAZRED								
DEČKI	19	18	15	19	24	24	21	140
DEKLICE	25	31	10	22	13	33	26	160
SKUPAJ	44	49	25	41	37	57	47	300
VSI RAZREDI								
DEČKI	85	94	58	107	92	96	97	629
DEKLICE	102	121	65	72	67	106	107	640
SKUPAJ	187	215	123	179	159	202	204	1269

Tabela 1: Število učencev po šolah, razredih in spolu v občini Velenje in Šmartno ob Paki v šolskem letu 2015/2016.

pritrjeno črko L, na glavi morajo imeti čelado ter imeti pravilno opremljeno kolo. Učenec, ki izpita ne opravi v dveh ali treh poskusih, z izpitom nadaljuje naslednje leto.

KAJ SO UGOTOVILE DOSEDANJE RAZISKAVE?

Raziskava učencev 4. razredov (I. Osnovne šole Rogaška Slatina in II. Osnovne šole Rogaška Slatina) jena številu 90 anketirancev pokazala, da jih 52 (55,7 %) meni, da so dovolj spretni za samostojno vključevanje v promet, 13 (16,6 %), da niso dovolj spretni, in 25 (27,7%), da ne vedo, ali so dovolj spretni. Ista raziskava je pokazala, da 28 (80,5 %) deklic uporablja čelado in 27 (50,1 %) vedno. Dečkov, ki nikoli ne uporabljajo čelade, je 10 (17,8 %) in tako tudi ena deklica (2,9 %) Ostali nosijo čelade, če jih opozorijo starši. Avtorica je predvidevala, da je to posledica razvojne stopnje dečkov, saj se imajo za bolj sposobne, samozavestne ... Prav tako pa je menila, da so problem tudi odrasli, ki ne uporabljajo čelad (Pušnik 2009).

Raziskava Osnovne šole bratov Letonja iz Šmartnega ob Paki (9) je pokazala, da 74 (N = 189) anketirancev ne ve, ali je njihova pot od doma do šole varna, in 51 anketirancev, da je njihova pot s kolesom varna. V isti raziskavi so predstavili, da 37 % kolesarjev ne uporablja čelade in da jo 25 % uporablja občasno. Kar 69 % učencev pa je menilo, da imajo varno opremljeno kolo. V Občini Šmartno ob Paki ni urejenih kolesarskih stez, vendar lahko kolesarji varno uporabljajo tudi cestišče, namenjeno motoriziranim vozilom, če le uporabljajo varnostno čelado (obvezna do 14. leta) in imajo pravilno opremljeno kolo (Zabukovnik 2010).

Iz raziskovalne naloge na populaciji učencev od 4. do 9. razreda (N = 171) se jih 73 ne vozi vsak dan, 38 več kot 4-krat na teden, 46 anketirancev od 2- do 4-krat na teden, 14 anketirancev pa 1-krat na teden. Na vprašanje, kdaj so se naučili voziti kolo, jih je 76 odgovorilo, da pri manj kot 5. leti, 92 med 5–7 letom, 2 med 8–10 letom, nihče pa ni bil starejši. Učencev, ki so

bili v raziskavi brez izpita, je bilo 55 (od tega trije v 7. razredu), vsi ostali anketiranci pa so imeli opravljen kolesarski izpit. Večina (105) jih je menila, da upoštevajo pravila varne vožnje. Na naključni vprašanje iz kolesarskega izpita o uporabi kolesarske poti je 44 % anketirancev odgovorilo napačno (Dobrajc in drugi 2008).

Avtorica diplomskega dela je naredila pregled vzrokov nesreč v Republiki Sloveniji (N=5525) (kolesarjev od leta 2002 do 2010) in ugotovila, da je najpogostejši vzrok nesreč neupoštevanje pravil o prednosti (1030) in nepravilna stran/smer vožnje (1582). V tem obdobju je bilo 670 nesreč, v katerih so bili udeleženi kolesarji v starosti do 13 let in 790 nesreč skolesarji, ki so bili stari od 12 do 17 let (Šumah 2012).

MATERIALI IN METODE

K sodelovanju so bile povabljeni vse šole občin Velenje in Šmartno ob Paki (N = 7). Raziskava je potekala s pomočjo elektronskega vprašalnika (presečno opazovalna raziskava). Elektronski vprašalnik je vseboval test

znanja o cestnoprometnih predpisih, ki se uporablja za izvedbo teoretičnega dela kolesarskega izpita v 5. razredu osnovne šole.

Teoretični del kolesarskega izpita (torej test znanja o cestnoprometnih predpisih) je vseboval dvajset vprašanj. Obsegal je petnajst vprašanj, ki so bila vredna eno točko, in pet vprašanj, ki so bila vredna dve točki. Tako je bilo maksimalno število točk na teoretičnem delu kolesarskega izpita 25. Teoretični del kolesarskega izpita je uspešno opravljen, če je učenec dosegel vsaj 75 % (šest napak) vseh točk in pravilno rešil vse naloge o križiščih, ki so vredne dve točki. V elektronskem vprašalniku so bila vprašanja o spolu, razredu, šoli, uporabi kolesa v vsakdanjem življenju in opravljanem kolesarskem izpitu v petem razredu.

Učitelji so učence, ki so sodelovali v moji raziskavi, pospremili v računalniško učilnico na šoli, kjer so učenci rešili elektronski vprašalnik. Reševanje je potekalo na vseh šolah od oktobra do decembra 2015.

Podatki so urejeni, obdelani in grafično oblikovani v programu Excel. Anketa je bila anonimna. Vseh učencev v povabljenih šolah je bilo 1269 (Kukovec 2015, Goršk 2015, Juras 2015, Zafošnik Kanduti 2015, Poljanšek-Sivka 2015, Planinc 2015, Lihteneker 2015).

REZULTATI

Od sedmih povabljenih šol dve nista sodelovali. Sodelovale so naslednje šole: OŠ Miha Pintarja Toleda (OŠ MPT), OŠ Anton Aškerc (OŠ AA), OŠ bratov Letonja (OŠ bL), OŠ Livada (OŠ LIVADA), OŠ Šalek (OŠ ŠALEK). OŠ Gorica (OŠ GORICA) in OŠ Gustav Šilih (OŠ GŠ) pa nista sodelovali.

K reševanju teoretičnega dela kolesarskega izpita je bilo tako povabljenih 863 učencev (tj. vsi učenci šol, ki so se odzvale vabilu). Test je rešilo 637 učencev, kar predstavlja 49,4 % učencev vseh šol in 73,8 % od šol, ki so se odzvale vabilu. Največ učencev je teoretični del kolesarskega izpita rešilo

na OŠ bratov Letonja, najmanj pa na OŠ Antona Aškerc (Tabela 2).

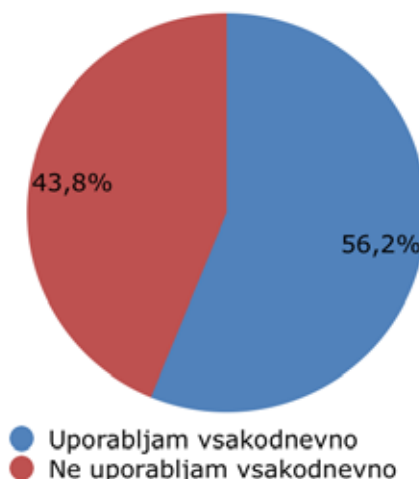
Teoretični del kolesarskega izpita je rešilo 320 deklic (50,2 %) in 317 dečkov (49,8 %) (Graf 1).



Graf 1: Spol anketirancev

358 (56,2 %) vseh, ki so reševali teoretični del kolesarskega izpita, kolo uporablja v vsakodnevem življenju (Graf 2).

Delež učencev, ki uporabljajo kolo vsakodnevno



Graf 2: Uporaba kolesa v vsakodnevem življenju za učence, ki so reševali teoretični del kolesarskega izpita

354 (55,5 %) učencev, ki so reševali teoretični del kolesarskega izpita, uporabljajo kolo v vsakodnevem življenju in so opravili kolesarski izpit v petem razredu. Štirje anketiranci (0,6 %), ki niso opravili testa znanja, pa kolo vseeno uporabljajo. 261 (41,0 %) učencev je opravilo kolesarski izpit v petem razredu, pa kolesa vseeno ne uporabljajo. 18 (2,9 %) učencev, ki ni opravilo kolesarskega izpita v petem razredu, pa kolesa ne uporabljajo (Graf 3).

Primerjava med opravljenim kolesarskim izpitom v petem razredu in vsakodnevno uporabo kolesa



Graf 3: Primerjava med opravljenim kolesarskim izpitom v petem razredu in vsakodnevno uporabo kolesa

615 (96,5 %) učencev, ki so reševali teoretični del kolesarskega izpita, je v petem razredu opravilo kolesarski izpit (Graf 4).

Delež učencev, ki so opravili kolesarski izpit v petem razredu



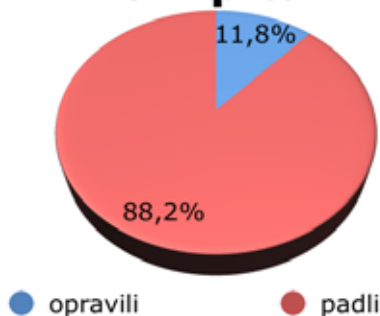
Graf 4: Delež učencev, ki so opravili kolesarski izpit v petem razredu

RAZRED	OŠ MPT	OŠ AA	OŠ bL	OŠ LIVADA	OŠ ŠALEK	
	Število (%) učencev	Število (%) učencev	Število (%) učencev	Število (%) učencev	Število (%) učencev	Skupaj (%)
ŠESTI RAZRED						
DEČKI	22 (88,0 %)	4 (16,7 %)	9 (100,0 %)	31 (93,9 %)	19 (73,1 %)	85 (100,0%)
DEKLICE	16 (72,7 %)	10 (27,0 %)	21 (100,0 %)	19 (100,0 %)	18 (100,0%)	84 (100,0%)
SKUPAJ	38 (80,9 %)	14 (23,0 %)	30 (100,0 %)	50 (96,2 %)	37 (84,1 %)	169 (100,0%)
SEDMI RAZRED						
DEČKI	14 (73,7 %)	15 (51,7 %)	20 (100,0 %)	12 (52,2 %)	16 (61,5 %)	77 (100,0%)
DEKLICE	24 (85,7 %)	13 (54,2 %)	15 (100,0 %)	5 (41,7 %)	14 (77,8 %)	71 (100,0%)
SKUPAJ	38 (80,9 %)	28 (52,8 %)	35 (100,0 %)	17 (48,6 %)	30 (68,2 %)	148 (100,0%)
OSMI RAZRED						
DEČKI	20 (90,9 %)	8 (34,8 %)	14 (100,0 %)	31 (96,9 %)	11 (68,8 %)	84 (100,0%)
DEKLICE	22 (81,5 %)	12 (41,4 %)	19 (100,0 %)	19 (100,0 %)	16 (88,9 %)	88 (100,0%)
SKUPAJ	42 (85,7 %)	20 (38,5 %)	33 (100,0 %)	50 (98,0 %)	27 (79,4 %)	172 (100,0%)
DEVETI RAZRED						
DEČKI	16 (84,2 %)	6 (33,3 %)	15 (100,0 %)	16 (84,2 %)	17 (70,8 %)	70 (100,0 %)
DEKLICE	25 (100,0 %)	11 (35,5 %)	10 (100,0 %)	21 (95,5 %)	11 (84,6 %)	78 (100,0 %)
SKUPAJ	41 (93,2 %)	17 (34,7 %)	25 (100,0 %)	37 (90,2 %)	28 (75,7 %)	148 (100,0 %)
VSI						
DEČKI	72 (100,0 %)	33 (100,0 %)	58 (100,0 %)	90 (100,0 %)	63 (100,0 %)	316 (100,0 %)
DEKLICE	87 (100,0 %)	46 (100,0 %)	65 (100,0 %)	64 (100,0 %)	59 (100,0 %)	321 (100,0 %)
SKUPAJ	159 (100,0 %)	79 (100,0 %)	123 (100,0 %)	154 (100,0 %)	122 (100,0 %)	637 (100,0 %)

Tabela 2: Število in odstotek učencev po posameznih šolah, razredih in po spolu, ki so rešili teoretični del kolesarskega izpita

75 (11,8 %) učencev bi opravilo teoretični del kolesarskega izpita, če bi ga delali še enkrat (Graf 5).

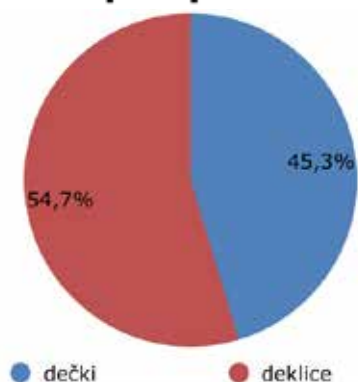
Delež učencev, ki bi opravili teoretični del kolesarskega izpita



Graf 5: Delež učencev, ki bi opravili teoretični del kolesarskega izpita

Teoretični del kolesarskega izpita bi opravilo 75 (11,8 %) anketirancev, od tega 41 deklic (12,8 %) in 34 dečkov (10,7 %) (Graf 6).

Delež anketirancev, ki bi opravili teoretični del kolesarskega izpita prikazano po spolu



Graf 6: Delež učencev, ki bi opravili teoretični del kolesarskega izpita

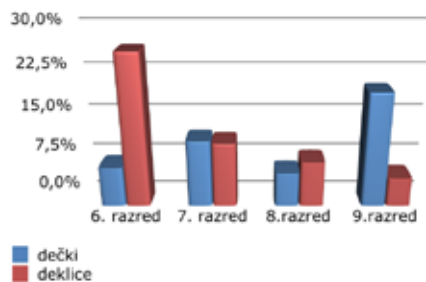
Največ učencev, ki bi opravili teoretični del kolesarskega izpita, prihaja iz šestega razreda (Graf 7).



Graf 7: Odstotek učencev, ki bi opravili teoretični del kolesarskega izpita

Teoretični del kolesarskega izpita bi v največjem deležu opravile deklice v šestem razredu, v devetem razredu pa so dečki od deklic boljši v teoretičnem delu kolesarskega izpita (Graf 8).

Delež učencev po spolu in razredih, ki bi opravili teoretični del kolesarskega izpita



Graf 8: Delež učencev po spolu in razredih, ki bi opravili teoretični del kolesarskega izpita

RAZPRAVA

Večina anketirancev (11,8 %) teoretičnega dela kolesarskega izpita ne bi opravila, če bi ga opravljala še enkrat. Verjetno zato, ker snovi, ki je bila preverjana v teoretičnem delu kolesarskega izpita, niso utrjevali in so jo pozabili. Glede na to, da jih več kot polovica (Graf 2) uporablja kolo vsakodnevno, je pomembno, da poznajo prometna pravila, saj v nasprotnem primeru ogrožajo svoje življenje

in tudi življenje drugih udeležencev cestnega prometa.

Največ učencev je sodelovalo z OŠ bratov Letonja, najmanj učencev pa je anketo rešilo na OŠ Antona Aškercarja (Tabela 2). Velika večina anketirancev je opravila kolesarski izpit v petem razredu, le malo pa ga ni naredilo (Graf 4).

Rezultati so pokazali, da bi deklice v šestem razredu kolesarski izpit opravile v večjem številu, v devetem razredu pa so se dečki odrezali bolje. Zanimivo je, da učenci devetega razreda teoretičnega dela kolesarskega izpita niso opravili najslabše, pač pa so to bili učenci osmih razredov (Graf 7, Graf 8). Glede na raziskovalno nalogo (Dobrajc in drugi 2008), kjer navajajo, da bi 44 % anketirancev (od 4. do 9. razreda) napačno odgovorilo na naključno izbrano vprašanje iz znanja prometnih predpisov, je zanimivo, da je ta delež pri teoretičnem delu kolesarskega izpita veliko nižji (Graf 4). Gotovo bi bil ta delež višji, če bi podobno kot v raziskavi (Dobrajc in drugi 2008), odgovarjali le na eno vprašanje. V mojem primeru je teža raziskave večja, saj so anketiranci odgovarjali na vprašanja, ki bi jih lahko dobili na teoretičnem delu kolesarskega izpita, če bi ga ponovno opravljali. Vprašanja so bila izbrana in ovrednotena na isti način, kot jih opravijo učenci v petem razredu od 1. 9. 2015, ko opravljajo del kolesarskega izpita.

Z nalogo so doseženi vsi cilji, vendar pa niso potrjene vse hipoteze.

Prve hipoteze je ovržena, saj bi kolesarski izpit opravilo le 11,8 % anketirancev (Graf 8). Rezultat me je presenetljiv, glede na delež učencev (96,5 %), ki so opravili kolesarski izpit v petem razredu (Graf 4), saj bi jih zelo malo naredilo teoretični del kolesarskega izpita. Ta pa je pogoj za opravljanje praktičnega dela kolesarskega izpita.

Druga (Graf 7) hipoteza je potrjena, saj so najbolje opravili teoretični del kolesarskega izpita učenci 6. razredov. To je posledica dejstva, da so učenci

opravili kolesarski izpit eno leto prej. Tretja hipoteza je prav tako potrjena, saj je več kot 56,2 % (Graf 2) učencev odgovorilo, da kolo uporabljajo vsakodnevno.

Predlogi učencem so, da naj večkrat ponovijo reševanje teoretičnega dela kolesarskega izpita. S tem namreč utrjujemo znanjecestnoprometnih predpisov, ki pa ga potrebujemo vsakodnevno. Slabosti raziskave so, da pri raziskovalni nalogi niso sodelovale vse šole občine Velenje in tako v raziskavo niso bili zajeti učenci vseh šol, da vsi anketiranci morda niso imeli časa, da bi premislili in označili pravi odgovor, ter učenci morda niso reševali premišljeno, ampak so naključno označevali odgovore. Prednost raziskave je, da je dovolj velik vzorec (malo manj kot polovica vseh učencev v obeh občinah), da veljajo za vse učence v Šaleški dolini.

ZAKLJUČEK

Raziskava je pokazala, da večina učencev ne pozna cestnoprometnih pravil. To za varnost v prometu ni dobro, saj lahko pride do prometne nesreče zaradi neupoštevanja pravil. Učenci bi morali ponoviti pravila v prometu; pri pouku ali sami doma.

Literatura

- Dobrajc Katja, Smeh Anika, Steblonnik Kaja (2008) *Kolesarji – najšibkejši člen*. Raziskovalna naloga. Mladi za Celje.
- Kuclar Helga (2003) *S kolesom v promet*. Avto-moto zveza Slovenije, Ljubljana.
- Pušnik Stevanka (2009) *Po korakih do znanja za samostojno vključevanje učencev kolesarjev v promet*. Diplomsko delo. Univerza v Mariboru, Pedagoška fakulteta, Maribor.
- Hrovat Melita (2012) *Primerjalna analiza izdelave kolesarskega izpita med podeželskimi in mestnimi šolami v severovzhodnem delu Slovenije*. Maribor: Pedagoška fakulteta, Univerza v Mariboru.
- Zabukovnik Janja (2012) *Kako si želim priti v osnovno šolo in kako varna je moja pot?* Raziskovalna naloga.

- Osnovna šola bratov Letonja Šmartno ob Paki. Šmartno ob Paki.
- Šumah Darinka (2012) *Varnost kolesarjev v RS*. Maribor: Fakulteta za varnostne vede, Univerza v Mariboru.
- Kukovec Sebastjan (2015) *Publikacija o organizaciji in delu šole v šolskem letu 2015/2016*. Osnovna šola Mihe Pintarja Toleda Velenje, Velenje. Dostopno na <http://www.mpt-velenje.si/>, 15. 9. 2015.
- Gorišek Zdenko (2015) *Letni delovni načrt šole 2015/2016*. Osnovna šola Antona Aškerca Velenje, Velenje. Dostopno na <http://www.o-aavele-nje.ce.edus.si/>, 15. 9. 2015.
- Juras Bojan (2015) *Vodnik za šolsko leto 2015/2016*. Osnovna šola bratov Letonja Šmartno ob Paki, Šmartno ob Paki. Dostopno na <http://www.ossmartno.si/>, 15. 9. 2015.
- Poljanšek-Sivka Irena (2015) *Publikacija za šolsko leto 2015/2016*. Osnovna šola Šalek Velenje, Velenje. Dostopno na <http://os-salek-velenje.splet.arnes.si/>, 15. 9. 2015.
- Planinc Ivan (2015) *Dobro je vedeti – publikacija Osnovne šole Gorica Velenje, šolsko leto 2015/2016*. Osnovna šola Gorica Velenje, Velenje. Dostopno na <http://www.osgorica-velenje.si/>, 15. 9. 2015.
- Lihteneker Lidija (2015) *Publikacija - šolsko leto 2015/2016*. Osnovna šola Gustava Šiliha Velenje, Velenje. Dostopno na <http://vojko3.wix.com/os-gustava-siliha>, 15. 9. 2015.
- Zafošnik Kanduti Tatjana (2015) *Publikacija za šolsko leto 2015/2016*. Osnovna šola Livada Velenje, Velenje. Dostopno na <http://www.os-livada.si/>, 15. 9. 2015.

Viri

- Vir 1: *Zakon o varnosti v cestnem prometu*. 2008. Ur. l. 56/2008
- Vir 4: <https://promet.kolesar.info/sim/>, 15. 4. 2015.
- Vir 3: http://podpora.sio.si/wp-content/uploads/sites/7/2015/04/navodila_kolesarki_posodobitev_november2015.pdf, 21. 12. 2015.
- Vir 2: <https://podpora.sio.si/kolesar/>, 15. 9. 2015.