

## Prometna vzgoja – vzgoja za življenje

Mojca Vrtin

OŠ Trnovo

*Dandanes si življenja brez prometa ne moremo več predstavljati. Zaskrbljujoči pa so podatki, da še zmeraj eno tretjino izpustov CO<sub>2</sub> v ozračje povzročata promet. Kljub temu da potekajo številni projekti v okviru izobraževalnih in drugih zavodov, se mi zdi še posebej pomembno, kako se zavedamo povezanosti prometne vzgoje in vzgoje za trajnostni razvoj ter s tem uresničevanja enega izmed njegovih ciljev varovanja okolja in našega zdravja.*

### Uvod

Slovenija bi morala glede na zahteve Kjotskega protokola v obdobju 2008-2012 zmanjšati količino izpustov toplogrednih plinov v povprečju za 8 % glede na izhodiščne količine izpustov iz leta 1986. Največ izpustov toplogrednih plinov izvira iz sektorja energetike (81,8 %), kamor prištevamo tudi promet (Zlobec, Žitnik 2012). Nedavno smo lahko v torkovi oddaji Preverjeno spremljali prispevek o tem, kako čist zrak imamo v Ljubljani. Jutranji tek po Tivoliju v zimskem času le ni tako zelo zdrav. Zrak je v tem delu Ljubljane umazan zaradi pregostega prometa in vedno bolj tudi zaradi vračanja na star sistem kurjenja z drvmi. Prašni delci presegajo dovoljeno vrednost, kar kažejo okoljski merilni sistemi. Delci, ki jih vdihujemo, so povzročitelji številnih bolezni, najbolj so nevarni za ljudi, ki imajo težave s srcem, ožiljem in dihali. Izpostavljeni so tudi športniki (tekači) in majhni otroci.

Čas, v katerem živimo, nas nenehno preganja in nam s tem narekuje tudi tempo življenja. Menim, da dandanes nikogar več ne zanima, kako bo nekdo prišel npr. iz Maribora v Koper, pomembno je samo, da bo na cilju pravočasno. Kdo se

bo pol dneva vozil z vlakom, če pa lahko z avtomobilom pride na cilj v dveh urah? Enostavno se ne izplača. Veliko je govora tudi o podpiranju lokalnega gospodarstva, na drugi strani pa so police trgovin založene z izdelki s tujega trga, ki so cenejši in večini bolj dostopni. Ob nakupu cenejše hrane seveda ne bomo pomislili na vso pot, ki jo je hrana naredila, preden je prišla na police, kaj šele na izpuste škodljivih plinov v ozračje. Otroci imajo veliko aktivnosti in izven-šolskih dejavnosti, vsaj po tri na dan, toda s čim se pripeljejo nanje? Sprašujem se, ali je res nemogoče izboljšati situacijo za dobro vseh? Je sistem preveč tog in ni možno ustvariti nekega smiselnega povezovanja?

### Prve izkušnje

V času študija sem prejela veliko koristnih informacij, ki so se navezovala na prometno vzgojo v šoli. To so bile teoretične in praktične vsebine kolesarskega izpita. Vendar se mi je kljub vsej tej poplavi informacij porajal dvom, kje neki bom lahko vse to znanje uresničila, saj učiteljica razrednega pouka težko dobi delo v šoli. Takoj po diplomi sem začela s pripravištvom na osnovni šoli v svojem domačem kraju. Takrat sem se lotila tudi obširnega projekta o prometni varnosti otrok. Šola je zaradi njegove uspešne izvedbe postala bogatejša za en dokument,

ki ga je potrebno vsakoletno pregledati in dopolniti, v kolikor nastanejo spremembe v prometu in zakonodaji. Takrat še nisem veliko razmišljala o tem, kako pomembna je vožnja s kolesom ali uporaba javnih prevoznih sredstev za zmanjševanje izpustov toplogrednih plinov v okolje. Kraj je majhen, prometa ni veliko in ljudje dokaj dobro skrbijo za svet okoli sebe.

Svoja razmišljanja in znanje sem morala razširiti, ko sem začela opravljati delo učiteljice podaljšanega bivanja na OŠ Trnovo. Tu sem se lotila svojega drugega projekta na temo prometno-varnostnega načrta šole. Ta je bil varnostno bolj obširen in zahteven predvsem zaradi tega, ker so ceste veliko bolj obremenjene, saj je šola le pet minut iz centra Ljubljane, zraven nje pa poteka prometnica, ki je ob jutranjih in popoldanskih urah zelo obremenjena. Zato je zelo pomembno, da so otroci obveščeni, katere poti so najvarnejše in katerim se je bolje izogniti. Varne poti so namenjene predvsem pešcem in kolesarjem, ki so v prometu še zmeraj najbolj ogroženi.

### Evropski teden mobilnosti

V dogovoru z razredno učiteljico že drugo leto zapored posvečava cel teden v mesecu septembru (16.9. - 22.9) tednu mobilnosti. V tem času se učenci srečujejo z različnimi vsebinami in smernicami trajnostnega razvoja, likovno ustvarjajo,

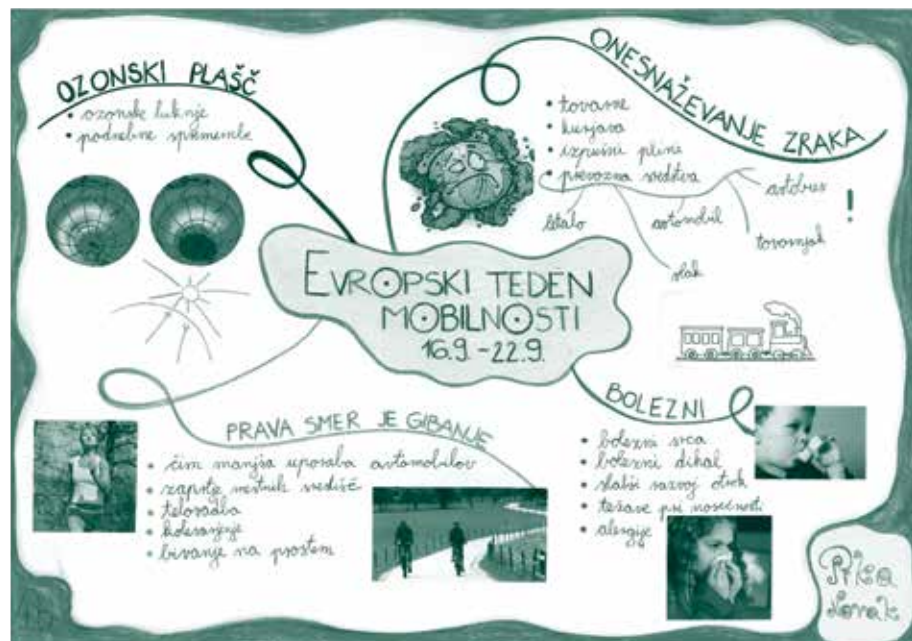


Foto: Mateja Potočnik Jordovič



pišejo spise, izdelujejo plakate in podobno. Slogan vedno povezujemo s prometno vzgojo. Letošnji slogan se je glasil *Prava smer je gibanje*. Vsebina ne bi smela biti aktualna samo en teden, temveč bi morala biti razlog za nadgradnjo težnje, da bi v mestih živeli s čistim zrakom in z manj hrupa (Zlobec, Žitnik 2012). Prometno vzgojo v povezavi s kolesarskim izpitom in smernicami trajnostnega razvoja vidim kot nerazdružljive sopotnike pri obravnavi snovi. Veliko otrok pride v šolo s kolesom. Toda vsak, ki ga vprašamo, zakaj se mu zdi to dobro, bo najprej odgovoril, da zaradi rekreacije in telesnega zdravja. Otrok torej sledi eni smernici trajnostnega razvoja, ki nikakor ne sme in niti ne bi smela biti zanemarljiva – še zmeraj pa ostaja vprašanje varovanja okolja.

### Kaj pravijo učni načrti

Trajnostni razvoj je v učnem načrtu za spoznavanje okolja prvič omenjen v opredelitvi predmeta, kjer piše, da predmet spodbuja vzgojo in izobraževanje za trajnostni razvoj, saj primerno vključuje medsebojno povezana okoljska, gospodarska in družbena vprašanja (Učni načrt Spoznavanje okolja 2011: 4). V splošnih ciljih za 1. triletje je navedeno, da cilj vzgoje in

izobraževanja za trajnostni razvoj zajema zavedanje zdajšnjih in prihodnjih okoljskih in družbenih vprašanj človeštva ter s tem povezano ohranjanje naravnega okolja in sonaravno gospodarjenje z njim (Učni načrt Spoznavanje okolja 2011: 5). Vzgoja in izobraževanje za trajnostni razvoj:

- vključuje odnos med človekom in naravo ter odnose med ljudmi;
- vodi do razumevanja vsestranske zveze med naravnim, gospodarskim, družbenim in političnim sistemom ter do razumevanja soodvisnosti ljudi, ki živijo v različnih delih sveta;
- skuša dejavno in tvorno reševati zdajšnja in prihodnja okoljska in družbena vprašanja človeka (Učni načrt Spoznavanje okolja 2011: 28).

Ker moje področje zadeva prometno vzgojo, sem pri pregledu učnih načrtov ugotovila, da se pri spoznavanju okolja učenci v prvem in drugem razredu učijo o pravilih obnašanja v prometu in prevoznih sredstvih, spoznajo varno pot v šolo, osnovne prometne znake v okolici šole, pomen vidnosti v prometu v različnih vremenskih razmerah in prometna sredstva. Vsebine, ki bi zajemala vpliv prometa na okolje,

ni. Vpliv prometa na okolje je kot vsebina obravnavana šele v 3. razredu. Tukaj je izredno pomembna vloga učitelja, da opozarja na vplive in posledice onesnaževanja zraka (in okolja) ter skuša skozi praktične vsebine približati sodobni problem.

Vsebine trajnostnega razvoja so v 4. razredu pri predmetu naravoslovje in tehnika omenjene v splošnih ciljih, kjer se učenci navajajo na sodelovanje pri odločanju o večjih znanstvenih in tehničnih projektih, za katere je treba skupaj in vnaprej presoditi, ali so etično sprejemljivi, tehnološko smotrni in gospodarsko obetavni (Učni načrt Naravoslovje in tehnika 2011: 6). Po pregledu zasledimo, da je trajnostni razvoj eden izmed standardov znanja, saj se učenec zaveda, da je človek odgovoren za trajnostni razvoj (Učni načrt Naravoslovje in tehnika 2011: 22). Cilje predmeta uresničujemo skozi spoznavanje in razumevanje pojmov, razvijanje spretnosti, izvajanje postopkov ter oblikovanje stališč.

Trajnostni razvoj je eden izmed pojmov, ki ga učenci obravnavajo pri temi živa bitja (po Učni načrt Naravoslovje in tehnika 2011: 25), prav tako pa velja za aktualno temo, ki jo lahko vpletamo v skoraj vse teme po lastni presoji in izboru učitelja. V učnem načrtu za naravoslovje in tehniko v 4. razredu so v tematskem sklopu "Sile in gibanja" štirje cilji, ki se navezujejo na vsebino varnosti v prometu. Ni pa zaslediti konkretnega cilja, ki bi se ponovno navezoval na vpliv prometa na okolje. Torej gre za aktualno temo, ki jo lahko vpletamo v skoraj vse teme, ni pa nujno. Če mora učenec znati naštetih vrste prometnih znakov, potem se mi zdi enako pomembno, da zna poskrbeti za svoj delovni prostor, pospraviti za seboj papirčke, pravilno ločiti odpadke, biti spoštljiv do sebe in drugih. Tisti cilji, ki jih ni v učnem načrtu, se ne ocenjujejo in jih učenci ne bodo vzeli resno. Učenci znajo odlično povedati, kaj je nestrpnost, pri sami igri pa ne znajo počakati, da soigralec opravi svojo potezo. Pomemben vidik bi moral biti, kako od teorije priti k osmišljanju, ponotranjenju cilja (navade, delovanja).

Učni načrt za družbo zajema vsebine in cilje, ki se prav tako povezujejo z vzgojo in izobraževanjem za trajnostni razvoj

(vsebine in cilje smo našli že v okviru učnega načrta za spoznavanje okolja). Učenci v okviru prometne vzgoje v 4. razredu spoznavajo varne strategije ravnanja v prometu in vpliv zunanjih dejavnikov na varnost v prometu (vreme, prometne površine). V 5. razredu usposabljanje za vožnjo kolesa predvideva teoretično in praktično usposabljanje ter vožnjo v resničnem prometu. S teoretičnim usposabljanjem pričnemo v 4. razredu devetletne OŠ. Nekaj teoretičnih osnov o prometnih predpisih pa so učenci že pridobili v prejšnjih razredih pri predmetih Spoznavanje okolja, Naravoslovje in tehnika, Družba itd. Za teoretično usposabljanje načrtujemo približno 15 ur. Za preostali del pa lahko načrtujemo kolesarski krožek kot interesno dejavnost, ki ga uvrstimo tudi v letni učni načrt.

#### Kolesarski izpit

V 5. razredu devetletne OŠ nadaljujemo z usposabljanjem za vožnjo kolesa z vožnjo po spretnostnem in prometnem poligonu. Pred tem starše seznanimo s potekom usposabljanja in pridobimo njihovo soglasje, da je njihov otrok vključen v usposabljanje za vožnjo kolesa. Sledi vožnja po spretnostnem in prometnem poligonu ter vožnja v prometu (Javna Agencija RS za varnost prometa).

V šolskem letu 2011/2012 sem učence 5. razreda vodila skozi simulacijo in opravljanje teoretičnega dela kolesarskega izpita. Učenci so pred pravim izpitom opravili kar nekaj simulacij, skozi katere so spoznali nov način opravljanja izpita, hkrati pa izpopolnjevali znanje, ki ga mogoče še niso osvojili. Učenci lahko vadijo tudi doma s pomočjo spletne strani, ki je vsem prosto dostopna. Teoretični izpit lahko opravljajo trikrat, če ga tretjič ne opravijo, lahko ponovno pristopijo šele naslednje leto. Da se učenci radi pripeljejo s kolesom v šolo, priča zapolnjen prostor, namenjen kolesom.

#### Kaj narediti?

V listini Združenih narodov Desetletje vzgoje za trajnostni razvoj 2005–2014 je zapisano: »Vzgoja za trajnostni razvoj je vseživljenjsko prizadevanje, ki spodbuja

posameznike, institucije in družbe, da gledajo na jutri kot na dan, ki pripada vsem nam – ali pa ne bo pripadal nikomur.« (Vzgoja za trajnostni razvoj 2005: 1) Vsekakor bi bilo torej potrebno, da se prvine trajnostnega razvoja v večjem obsegu vključijo v kurikularne dokumente. Ne govorim o tem, da vsebine niso vključene, pač pa so preveč splošne. Glede na učiteljevo avtonomnost obstaja veliko vprašanje, ali se dejansko izvajajo in obravnavajo ter koliko časa in predvsem kakšen poudarek jim je namenjen. Govorimo o dejavnostih, ki povečujejo učenčev odgovornost do narave, okolja, teh pa je po pregledu učnih načrtov vsaj v obdobju od 1. do 5. razreda pri predmetih Spoznavanje okolja, Naravoslovje in tehnika vsekakor premalo.

#### Kaj kolesarjem omogoča mesto?

Po opazovanju Slovenske kolesarske mreže se število kolesarjev v mestih povečuje, ureditev kolesarske infrastrukture pa zaostaja za tem trendom (Gruden 2012). Ljubljana še zmeraj velja za mesto, ki ni prijazno za kolesarje. Poleg splošne slabe ureditve, kolesarjem neprijazne in neprilagodene zakonodaje ter nizke ravni prometne kulture je Ljubljana polna problematičnih točk za kolesarje. Te so kot nekakšne pasti posejane po mestu – od dotrajanega tlaka in previsokih robnikov prek drogov sredi kolesarskih stez do nepreglednih križišč, stez "ponikalnic" in "obvozov" za kolesarje (Pasti za kolesarje v Ljubljani: 2012).

V občini Ljubljana poteka samopostrežni sistem sposojanja koles "bicikeli". Vse informacije so nam dostopne na spletni strani Mestne občine Ljubljana pod naslovom "Kolesarjenje v Ljubljani", kjer izvemo o mestnih sposojanju, ceni in urniku izposoje. V primeru, da ne moremo uporabiti kolesa, imamo na voljo javna prevozna sredstva, kot sta vlak in avtobus. V kolikor bomo želeli ohraniti planet še za nadaljnje generacije, bomo morali razmišljati o zaprtju mestnih jeter in izboljšanju infrastrukture za kolesarje.

#### Zaključek

Že več kot le desetletje nazaj so bila sklenjena prizadevanja in sprejete strategije, s pomočjo katerih naj bi izboljšali življenjske

pogoje za sedanje in prihodnje generacije. Če želimo, da bodo rezultati vidni v prihodnosti, moramo v tem duhu vzgajati mlade in jim ponuditi čim več možnosti za lastno presojo in kritično razmišljanje. A kaj, ko nam tempo življenja prinaša čisto drugačno sliko. Sliko, ki jo lahko dopolnimo z majhnimi potezami, če le imamo voljo, vztrajnost in dovolj poguma. V prvi vrsti je pomembna vzgoja doma, otroci bodo v vrtcu in šoli znanje nadgrajevali in zavest širili naprej. Učni načrti predvidevajo obravnavo aktualnih tem, kot je vzgoja in izobraževanje za trajnostni razvoj le v smislu, da jih učitelji 'lahko' sami ustrezno vključujejo in medpredmetno povezujejo. Še vedno pa ostaja v učiteljevih rokah, kako bo temo nadgradil in osmislil.

#### Literatura

Učni načrt: Program osnovna šola: Spoznavanje okolja. (2011). Ljubljana: Ministrstvo RS za šolstvo in šport: Zavod RS za šolstvo.

Učni načrt: Program osnovna šola: Naravoslovje in tehnika. (2011). Ljubljana: Ministrstvo RS za šolstvo in šport: Zavod RS za šolstvo.

Učni načrt: Program osnovna šola: Družba. (2011). Ljubljana: Ministrstvo RS za šolstvo in šport: Zavod RS za šolstvo.

Kolesarjenje v Ljubljani: <<http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/promet-infrastruktura/kolesarstvo-v-ljubljani/>>. (Dostop 3.1.2013)

Vzgoja za trajnostni razvoj: <[www.mss.gov.si/.../razvoj.../trajnostni\\_razvoj/trajno....](http://www.mss.gov.si/.../razvoj.../trajnostni_razvoj/trajno....)> (Dostop 3.1.2013).

Mojca Zlobec, Mojca Žitnik: Evropski teden mobilnosti 2012: <[http://www.stat.si/novica\\_prikazi.aspx?id=4952](http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=4952)> (Dostop 5.1.2012).

Mateja Gruden: Razvijati kolesarje, ne avtomobiliste: <<http://www.delo.si/novice/slovenija/razvijati-kolesarje-ne-avtomobiliste.html>> (Dostop 13.1.2013).

Javna agencija RS za varnost prometa: <<http://www.avp-rs.si/preventiva/akcije/kolesarji/kolesarski-izpit>> (Dostop 9.1.2013).

Smernice vzgoje in izobraževanja za trajnostni razvoj od predšolske vzgoje do douniverzitetnega izobraževanja: (2007). Ministrstvo za šolstvo in šport.