

PROJEKT 11 : Varnost v mestu

TEORETIČNO OZADJE:

Varnost v mestu najpogosteje povezujemo s številom prometnih nesreč, telesno poškodovanimi udeleženci in z mrtvimi v prometnih nesrečah. Med najpogostejše dejavnike za nastanek prometnih nesreč, po statističnih podatkih Policije, sodi kot primarni dejavnik neprilagojena hitrost, kot sekundarni vzrok pa vožnja pod vplivom alkohola. Vsakdo izmed nas je udeleženec v cestnem prometu, tako rekoč vsakodnevno. Varnost pasivnih udeležencev v prometu je odvisna od aktivnih udeležencev. Mobilnost je bistvena za notranji trg in kakovost življenja državljanov, ki lahko prosto potujejo. Pri tem pa cestni promet omogoča gospodarsko rast in ustvarjanje novih delovnih mest, zato mora biti promet trajnosten.

Udeleženci promta si želimo imeti prometni sistem, ki bo zadovoljeval naše potrebe in pričakovanja. Pričakujemo torej odgovornost države za varen cestni promet, ki ima vzvode, s katerimi lahko posameznik posredno ali neposredno vpliva na varnost cestnega prometa.

Varnost cestnega prometa je lastnost prometnega sistema, ki jo udeleženec v prometu individualno doživlja in ocenjuje. »Prometna varnost ni stvar posameznika, ampak zahteva, da vsi posamezniki, vsak v okviru svojega ravnanja in delovanja, delujemo v smeri večje prometne varnosti, kar je osnovna filozofija«. (<https://www.avp-rs.si/o-agenciji/>)

Prometna varnost se nanaša na metode in ukrepe za zmanjšanje tveganja udeležencev v prometu, zmanjšanje prometnih nesreč, smrtnih žrtev in telesnih poškodb v prometnih nesrečah, pri čemer je večjo prometno varnost mogoče zagotoviti s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti. (<https://www.gov.si/podrocja/promet-in-energetika/cestni-promet/>)

Dejavniki, ki prispevajo k prometnim nesrečam na cestah so:

- Voznik.
- Vozilo.
- Prometna infrastruktura.

Motorna kolesa lahko razdelimo med seboj po različnih kriterij. Razdelitev glede na moč motorja (Binter, 2001, str. 7):

- Kolo z motorjem – mopedi, skuterji – do 50 ccm in največjo hitrostjo 45km/uro, motorna kolesa do 125 ccm in močjo do 11 Kw.
- Lahka motorna kolesa z močjo do 25 kW, težka motorna kolesa brez omejitve.
- Razdelitev glede na namen uporabe: to so motorna kolesa namenjena predvsem vožnji po mestu, saj so zaradi svoje majhnosti in okretnosti najprimernejša za vožnjo po ozkih mestnih ulicah.

Sodobna civilizacija je poleg velikih prednosti prinesla s seboj tudi tragedije. Zlasti v prometu, ki je z razvojem avtomobila povezal med seboj kraje, ki so bili prej nedosegljivi in je temu razvoju sledila tudi temna plat in sicer prometne nesreče (ReNPVCP13-22, 2013, str. 1).

Na nastanek samih prometnih nesreč lahko vpliva več dejavnikov, kjer so poglobitni udeleženci v samem cestnem prometu, cestna infrastruktura, motorna vozila in tudi samo prometno okolje. Seveda je vloga človeka pri teh dejavnikih najpomembnejša, saj je kot uporabnik motornega vozila ter same izgradnje in uporabe cest zelo pomemben člen.

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Evropskega socialnega sklada.

Zajc in Marinko (2008, str. 8) pravita, da si pojem varnosti cestnega prometa najpogosteje razlagamo kot stanje, ki ga izražamo s številom prometnih nesreč, mrtvih in telesno poškodovanih.

Dober voznik je tisti voznik, ki obvlada svoje vozilo tudi v neugodnih vremenskih razmerah, pozna prometne znake in predpise ter se po njih ravna. Je iznajdljiv v kočljivih prometnih situacijah, spoštuje druge udeležence v cestnem prometu in se jim prilagaja. Način vožnje prilagaja svojemu znanju, sposobnostim, zdravstvenemu stanju, stanju vozila, vremenskim in drugim razmeram, vozi z optimalno hitrostjo, ne spušča se v tvegana prehitevanja in ne draži drugih udeležencev z izsiljevanjem prednosti. Za slabega voznika pa je značilno, pomanjkljivo obvladovanje svojega vozila, še posebej v neugodnih vremenskih razmerah, slabo poznavanje prometnih predpisov, tveganje in spuščanje v kočljive prometne situacije ter neupoštevanje drugih udeležencev v prometu. Slabemu obnašanju voznikov večinoma pripomorejo čustvene, značajske in vedenjske motnje. Motnje so lahko prehodne (alkoholni maček, opitost, zaspanost...) ali trajne (značajske lastnosti, napačna vzgoja, nervoza...) (Baloh et al., 1983, str. 44-46).

Kot pravi Zajc (2005, str. 1) do prometnih nesreč pride, ker se v določenem trenutku in na določenem kraju združi usodni splet pričakovanih in nepričakovanih okoliščin. Te pričakovane okoliščine so nenadne tehnične okvare vozil, skok divjadi na cesto, poledica, nenadno prečkanje ceste pešca. Hitrost je v 60 odstotkih glavni vzrok za nesreče v naseljih.

Glede na posledice, prometne nesreče delimo na (Topolšek, 2009, str. 52):

- Nesreče I. kategorije, so nesreče, pri katerih je nastala samo materialna škoda.
- Nesreče II. kategorije, so nesreče, pri katerih je ena ali več oseb lahko telesno poškodovanih.
- Nesreče III. kategorije, so nesreče, pri katerih je ena ali več oseb hudo telesno poškodovanih.
- Nesreča IV. kategorije, so nesreče, pri katerih je kdo umrl za posledicami prometne nesreče v 30. dneh.



19. November – Svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč

VIDEO VSEBINE:

- Posnetek o tem kako se otroci učijo varnosti v prometu na poligonu:
<https://www.youtube.com/watch?v=DyagoGyclbs>
- Posnetek o tem, na kakšen način naučiti otroke o varnosti v prometu, spoznanje z različnimi tehnikami: <https://www.youtube.com/watch?v=56dbw8IT6Ks>

VPRAŠANJA ZA RAZMISLEK:

1. Ali veste kdaj je Mednarodni dan spomina žrtve prometnih nesreč?
2. Kako bi vi opisali dobro varnost v prometu?
3. Kako še z drugim imenom rečemo prehodu za pešče?

USTVARJANJE po modelu »varnost v mestu«:

- Navodila za sestavljanje modela – ločen PDF dokument
- Ime modela: Varnost v mestu

PROGRAMIRANJE WeDo:

- Osnovna rešitev programa:



- Dodaten izziv/izboljšava:
Razmislite kako bi spremenili/dopolnili program tako, da bi deloval na senzor.
Na začetku naj gori zelena luč, ko pa se približa avto naj začne goreti rumena luč za 3 sekunde, nato pa rdeča luč za 15 sekund. Nato naj se zopet prižge rumena luč za 10 sekund in nato zopet zelena luč za 10 sekund.



DOKUMENTIRANJE:

NAPOTEK:

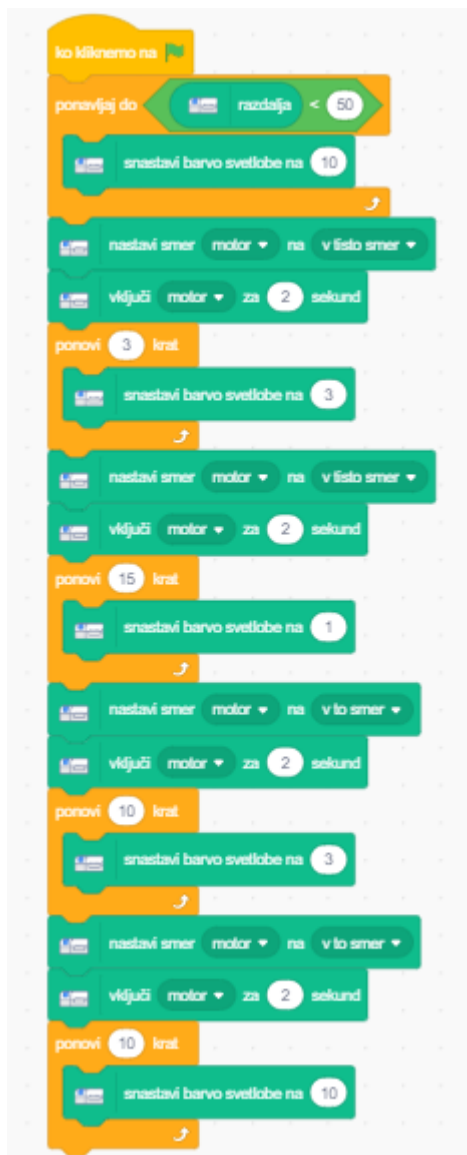
- Poimenuj model in ga slikaj v Lego WEDO2
- Izvozi ga kot pdf dokument v mapo »Dokumenti«

PROGRAMIRANJE SCRATCH:

- Osnovna rešitev programa:



- Dodaten izziv/izboljšava:
Razmislite kako bi spremenili/dopolnili program tako, da bi deloval na senzor.
Na začetku naj gori zelena luč, ko pa se približa avto naj začne goreti rumena luč za 3 sekunde, nato pa rdeča luč za 15 sekund. Nato naj se zopet prižge rumena luč za 10 sekund in nato zopet zelena luč za 10 sekund.



VIRI IN LITERATURA:

- Binter, B. (2001). *Osnove varne vožnje z motornim kolesom: Priročnik za voznike »A« kategorije (motornih koles)*. Kranj: Adoz.
- <https://www.avp-rs.si/o-agenciji/>
- <https://www.gov.si/podrocja/promet-in-energetika/cestni-promet/>
- Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022 (ReNPVCP13-22). (2013, 06. maj). *Uradni list RS št. 39/13*. Pridobljeno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=RESO92#>
- Topolšek, D. (2009). *Analiza prometnih nezgod*. (e – gradivo). Celje: Fakulteta za logistiko.
- Zajc, L. (2005). *Varnost v prometu*. Pridobljeno na: <http://www.shrani.si/f/41/TI/44RYOnx3/1/vcpzajc081105.doc>
- Zajc, L., & Marinko, V. (2008). *Zdravila in prometna varnost*. Varnost cestnega prometa in njene spremembe. Ljubljana: Inštitut za sodno medicine.