

Koprsko pristanišče ali okno v svet na formativni način

Port of Koper or a Window to the World in a Formative Way



Dr. Anton Polšak

Zavod RS za šolstvo

anton.polsak@zrss.si

COBISS: 1.04

Povzetek

Prispevek predstavlja možni primer obravnave pristanišča Koper ob upoštevanju nekaterih korakov formativnega spremljanja oziroma ocenjevanja. Ker težnja po samoregulativnem učenju in učenčevi refleksiji močna, je bolj primeren izraz formativno spremljanje, saj je formativnega ocenjevanja relativno malo. Učenci obravnavajo bistvene značilnosti pristanišča Koper s pomočjo spletnih virov, glavno vodilo pa je delovni list z nalogami, ki jim sledijo, lahko pa poiščejo dodatne vire in ugotavljajo še druge vidike obravnavane problematike.

Ključne besede: Koper, pristanišče Koper, formativno spremljanje, učni načrt, geografija.

Abstract

The paper presents a potential way of discussing the Port of Koper by taking into account specific steps of formative assessment or evaluation. In light of the strong tendency towards self-regulated learning and students' self-reflection, a more appropriate term would be formative assessment, as there is relatively little formative evaluation being carried out. Students discuss the basic characteristic of the Port of Koper using online sources; they are guided by a worksheet containing tasks for them to fulfil, or they can find additional sources and discover new aspects of the issue in question.

Key words: Koper, Port of Koper, formative assessment, curriculum, geography.

Uvod

Z nekim nenavadnim navdušenjem skušamo tudi v slovenske šole vpeljati formativno spremljanje. To je verjetno posledica že dalj časa trajajočih poskusov, ki so v posamičnih primerih prinesli odlične rezultate, in pa posledica prepričanja, da je pa to vendarle tisto, kar deluje, kakor trdijo ključni avtorji formativnega preverjanja (Black in Wiliam, 2001; Dumont in sod., 2013; Hattie, 2009). Z zavedanjem, da je naš primer teoretične narave in ni bil preizkušen pri pouku in da je v praksi s formativnim preverjanjem – še zlasti pa s formativnim spremljanjem – na splošno veliko težav, predstavljamo primer učne priprave, ki vključuje nekaj ključnih prvin formativnega spremljanja in/ali preverjanja. V predhodnem članku je avtor predstavil nekaj ključnih prvin

formativnega spremljanja,¹ zato v tem ne bo govora o njih, ampak bomo samo opisali predstavljeno zamisel.

Predstavitev zamisli

Predpostavimo, da pri pouku geografije v tretjem ali četrtem letniku gimnazije obravnavamo pomen pristanišča Koper v slovenskem in mednarodnem merilu. Pristanišče oz. Luka Koper ima zaradi več vzrokov nadpovprečen pomen tako za Slovenijo kot sosednje države, zato mu lahko pri pouku posvetimo nekoliko več časa. Čeprav smo pravkar zapisali vsebino, so izhodišča poučevanja cilji iz učnega načrta. Zapisali smo jih v nadaljevanju v prilogi.

Luka Koper ima zaradi več vzrokov nadpovprečen pomen tako za Slovenijo kot sosednje države, zato mu lahko pri pouku posvetimo nekoliko več časa.

¹ O formativnem ocenjevanju in spremljanju glej tematsko številko revije Vzgoja in izobraževanje (št. 5-6 in priloga 1, 2014).

Najprej predstavljamo izhodiščna vprašanja, ki se povezujejo z vsebino oziroma učnimi cilji. Tega v »običajnih« učnih pripravah navadno ni. Sledijo učni cilji, ki so (kakopak) povzeti iz učnega načrta za geografijo v gimnazijah, in pa delovni listi za učence (dijake), ki jih vodijo od samopreverjanja predznanja, načrtovanja ciljev, predelovanja snovi oziroma reševanja izbranih nalog do (samo)refleksije. In vse to ob predpostavki, da dijaki uporabljajo *Maharo*, ki je eno izmed možnih spletnih orodij za listovnik.

Delo smo si zamislili tako, da dijaki rešujejo delovne liste v elektronski obliki in jih rešene oddajo v listovnik, v katerega tudi zapisujejo refleksijo o opravljenem.

Dijaki najprej rešijo kratek test, ki se nanaša na koprsko pristanišče, in test, ki opredeljuje razumevanje argumentiranja. Nato oblikujejo lastne cilje učenja (ki morajo povzeti cilje učnega načrta) in sooblikujejo kriterije uspešnosti za izdelke in za stopnjo razumevanja obravnavanega problema. Sledi obsežnejše vodeno ali polsamostojno učenje, ko dijaki analizirajo vire in iščejo informacije, delajo zaključke, navajajo argumente, povzemajo. Samostojno opravijo tri dejavnosti. V sklepni fazi napišejo in ovrednotijo sestavek ali naredijo plakat ter ovrednotijo tri tipične izdelke. Za konec zapišejo refleksijo in jo oddajo v *Maharo*. Ker smo v refleksijo vključili tudi digitalne

kompetence, dijaki še razmislijo, katere digitalne kompetence so pri teh dejavnostih razvijali, in ocenijo svoj napredek.

Vloga učitelja je organizatorska, svetovalna, podporni, lahko tudi preverjalna. Načrtuje delo, spremlja potek dela, sproti podaja povratne informacije o vmesnih etapah dela in na tej podlagi usmerja pouk. Pouk je delom zasnovan tudi tako, da lahko dijaki delajo v parih, kar je prvina sodelovalnega učenja, da si lahko podajo vrstniško povratno informacijo, kar je bistvena razlika od učiteljeve povratne informacije.

Sklep

Formativno preverjanje, kaj šele formativno spremljanje, ni ne lahka ne preprosta naloga. Formativni princip zahteva veliko priprav učitelja, res pa je, da je med samim učenjem večja teža na učencu, saj je on tisti, ki prevzame del odgovornosti za svoj napredek in končni dosežek ali doseženo raven znanja. Takšen je tudi predstavljeni primer, ki je dokaj obsežen, ponuja pa zamisli, ki bi jih bilo mogoče uporabiti v praksi. Če je ob tem spodbudil učitelje k formativnemu preverjanju, zlasti pa pokazal dijakom, da je učenje širok proces, in jih ne odvrnil, je namen več kot dosežen.

Priloga 1: Učna priprava

Luka Koper – okno v svet (ključna vprašanja)



Slika 1: Luka Koper (Foto: A. Polšak)

Luka Koper je del prometnega omrežja Slovenije, ki izstopa s svojim pomenom. V teh dejavnostih bodo učenci vrednotili Luko z več vidikov: ekonomskega, prometnega, okoljskega in političnega. Preučili bodo različne vire, diskutirali in predlagali možne rešitve.

Pomorski promet kot vrsta prometa

Vključevanje pomorskega prometa v Slovenijo oz. Luke Koper v prometne tokove

Kaj je posebnost Luke Koper v smislu vrst tovarov?

Kakšen pomen ima Luka Koper za Slovenijo in sosednje države?

Ali se da pomen pristanišča vrednotiti samo glede na pretovor blaga?

Katere so razvojne možnosti pristanišča?

- Trajanje (predvideno število ur): 3
- Referenčni okvir za izvedbo učnega problema je tema Obsredozemske pokrajine in Jadransko morje iz učnega načrta za geografijo za gimnazije (Učni načrt, 2000) iz predvidoma 4. letnika za tiste dijake, ki se pripravljajo na maturo, kar pa spričo dejstva, da posegamo na medpredmetno ali celo kroskurikularno področje, niti ni nujno.

Učna priprava

Splošne informacije

Šola:

Učitelj:

Predmet/razred:

Učna tema: Promet Slovenije

Učni cilji (vsebinski, procesni, odnosni):

Vsebinski cilji (UN, 3.4.9 Promet)

Dijaki:

- vrednotijo prometno lego Slovenije v Evropi,
- s pomočjo prometnega zemljevida Evrope spoznajo prometno omrežje Slovenije (ceste, železnice, letališča, pristanišča) in vrednotijo njegov pomen za posamezna območja v Sloveniji,
- *ocenijo pomen prometa za razvoj gospodarstva,*
- *ocenijo ogroženost okolja zaradi cestnega prometa,*
- *na primeru izbrane pokrajine v Sloveniji predstavijo problem križanja različnih aktualnih interesov (npr. promet : kmetijstvo),*
- raziskujejo razvojne možnosti obalnega območja in koprškega pristanišča.

Dijaki razvijajo naslednje zmožnosti:

- se vzgajajo v razumevanju pomena vrednot pri odločanju o posegih v prostor,
- razvijajo zavest o reševanju lokalnih in regionalnih problemov,
- se vživljajo v položaj drugih ljudi,
- probleme preučijo sami ali v skupini, pri čemer upoštevajo načela individualiziranega ali timskega dela, motivacije, kreativnosti, radovednosti, odgovornosti,
- raziskujejo razvojne možnosti obalnega območja in koprškega pristanišča,
- razvijajo/širijo znanje o prostorski in časovni dimenziji razvoja pokrajinsotvornih dejavnikov in procesov ter zvez med njimi,
- vedenje o prostoru v smislu poznavanja, razumevanja in vrednotenja pojavov in procesov z zmožnostjo njihove prostorske in kronološke umestitve,
- zavedanje o raznolikosti naravnih, socialno-ekonomskih in kulturnih sistemov,
- prenos in uporabo splošnega znanja na konkreten primer,
- geografske veščine in zmožnosti raziskovanja pokrajine in sposobnost povezovanja geografske teorije s prakso preko kritičnega geografskega mišljenja in uporabe splošnih in specialnih raziskovalnih metod,
- *zmožnost iskanja, zbiranja in obdelave elektronskih informacij, podatkov in pojmov in njihove uporabe na čim bolj sistematičen način (digitalne kompetence 1.1 Brskanje, iskanje in filtriranje informacij, 1.2 Ocenjevanje informacij in digitalne kompetence s področja komuniciranja 2.1, 2.2 in 2.4),*
- kritičen odnos do razpoložljivih informacij – digitalna kompetenca 1.2 Ocenjevanje informacij.

CILJI	DEJAVNOSTI UČENCEV	PRIČAKOVANI REZULTATI
(vsebinski in procesni cilji ter nadpredmetne veščine)	Predstavitev strategij oz. metod in oblik dela	
V tem koraku dijaki: - napravijo samorefleksijo o poznavanju vloge Luke Koper (odda v Maharo – digitalna kompetenca 2.4 Sodelovanje s pomočjo digitalnih kanalov) in - samorefleksijo o teoretičnih osnovah argumentiranja.	A) PREDZNANJE Dijaki rešijo kratek test, ki se nanaša na koprsko pristanišče, in test, ki opredeljuje razumevanje argumentiranja.	Dijakov zelo dober vpogled v to, kako že pozna problematiko prometa, pri čem ima še težave, pri čem potrebuje pomoč učitelja, kaj lahko naredi sam.

CILJI (vsebinski in procesni cilji ter nadpredmetne veščine)	DEJAVNOSTI UČENCEV Predstavitev strategij oz. metod in oblik dela	PRIČAKOVANI REZULTATI
V tem koraku dijaki: - oblikujejo lastne cilje učenja, - sooblikujejo kriterije uspešnosti za izdelke in za stopnjo razumevanja obravnavanega problema, - se seznaniijo z dejavnostmi, ki jih je za doseg ciljev načrtoval učitelj, - načrtujejo dodatne dejavnosti, ki bodo prispevali k uresničitvi cilja.	B) CILJI IN KRITERIJI USPEHA - Pričakovani dosežki se nanašajo na vsebinska in procesna znanja: - dijak sam ali v skupini preuči problem, pri čemer upošteva načela individualiziranega ali timskega dela, motivacije, kreativnosti, radovednosti, odgovornosti, - izbere in uporablja drugotne vire, kot npr. fotografije, zračne in satelitske posnetke, podatke z medmrežja ipd., - izbere in uporabi pravilno tehniko dela in pripomočke, - pozna nekaj pogledov na vlogo Luke Koper v lokalnem in nacionalnem okviru, - analizira različne vire in jih zna primerjati ter ugotoviti bistvena sporočila, - zna presoditi različne okoliščine, v katerih so nastajali ti viri, - postavlja geografska vprašanja ali najde njihove geografske vidike, - kritično vrednoti vire, - posplošuje, interpretira in izbira ustrezne argumente za podporo ugotovitev, - napove možnosti uporabe spoznanj.	Ustrezno postavljeni cilji glede na interese, zmožnosti in predznanje dijakov.
V tem koraku dijaki: - preberejo osnovno besedilo in dodatne zavihke v e-učbeniku, gradivo na prilogah, - pregledajo in rešijo predvidene naloge oz. delovne liste, - zapišejo ugotovitve in jih pošljejo v vpogled učitelju, - <i>razvijajo kompetenci 2.1 Sodelovanje s pomočjo tehnologije in 2.2 Izmenjava informacij in vsebin.</i>	C) DEJAVNOSTI IN ZBIRANJE DOKAZOV O UČENJU Dijaki samostojno predelujejo vire in iščejo informacije, delajo zaključke, navajajo argumente, povzemajo. Samostojno opravijo tri dejavnosti. Napišejo in ovrednotijo sestavek ali naredijo plakat.	Dokazila za doseganje ciljev: - govorni (monološki ali dialoški) ali pisni nastop, - geografski esej (sestavek), - plakat (z razširjeno vsebino).
V tem koraku dijaki: - Povratno informirajo sošolca. - Na temelju povratne informacije sošolca (in/ali učitelja) izboljšajo svoj izdelek. - Izdelke pošljejo v pogled učitelju.	Č) POV RATNA INFORMACIJA (sošolca ali učitelja) Ovrednotijo tri tipične izdelke.	Ugotovijo elemente, po katerih se izdelki razlikujejo oziroma vplivajo na njihovo kakovost.
V tem koraku dijaki: - Napravijo samorefleksijo in/ali samoevalvacijo na podlagi tipičnih izdelkov. - Razmislijo o nadaljnjih korakih učenja obravnavane teme in veščine, ki je bila v središču pozornosti.	D) SAMOREFLEKSIJA/SAMOEVALVACIJA M1: Dijaki rešijo naloge za samostojno preverjanje v e-učbeniku. Ugotovijo, kolikokrat so predvideli napačni odgovor. M2: Dijaki samostojno zapišejo refleksijo in jo oddajo v <i>Maharo</i>. <i>Dijak razmisli, katere digitalne kompetence je pri teh aktivnostih razvijal, in oceni svoj napredek. Napravi načrt, kako bo manjkajoče kompetence še naprej razvijal v prihodnjih dejavnostih.</i>	

Priloga 2: Učni list za dijake (integriran tudi v e-učno okolje, npr. v Maharo, 0365)

Dejavnost 1: Ugotavljanje predznanja

Odgovorite na naslednja vprašanja v treh sklopih, ki jih boste preverili ob koncu obravnave celotne vsebine.

Trditev:	DA	NE
Letni pretovor Luke Koper je leta 2015 presegel 20 milijonov ton.		
V Luki več blaga natovorijo kot raztovorijo.		
Preko Luke gre največ tovora med tujimi državami na Madžarsko.		
V Luki pretovorijo med vrstami tovora največ razsutega tovora.		
Obstoječi železniški tir trenutno še omogoča ustrezno logistično podporo Luki.		
Najdaljša obala za priveze ladij je na kontejnerskem terminalu.		

Preberite naslednja vprašanja in jim pripišite oznake *Ne*, *Deloma* in *V celoti*.

Ali znam:	Ne	Deloma	V celoti
- pri pisanju sestavka upoštevati različne vire z različnih vidikov?			
- izpostaviti ključne zamisli?			
- podpreti trditev z ustreznimi argumenti?			
- izpostaviti, kaj je posebnost Luke Koper v smislu vrst tovora?			
- raziskati, kakšen pomen ima Luka Koper za Slovenijo in sosednje države?			
- ovrednotiti trditev, da je (ni) pomen pristanišča odvisen samo od količine pretovora?			
- opisati, kakšne so razvojne možnosti pristanišča?			

Ali znam argumentirati tako, da:	Ne	Deloma	V celoti
- pri argumentiranju upoštevam različne vire iz različnih vidikov?			
- izpostavim ključne ideje?			
- podprem trditev z ustreznimi argumenti?			
- navajam ustrezne argumente?			
- vem, da je pomembnejša tehtnost argumentov kot pa njihova številčnost.			

Ovrednotite dobljene zapise in premislite, kaj bi morali narediti za dosego zelenega stanja. Zapišite svoj premislek in ga oddajte v *Maharo* v zavihek *Moje učenje*.

Moj razmislek:

Dejavnost 2: Postavljanje ciljev in strategij

Cilje dela vam je predstavil učitelj. Tu so zapisani v krajši obliki tisti, ki so ključni za samostojno delo. Razmislite, katere cilje bi preoblikovali ali spremenili in katere bi dodali, ker menite, da so v zvezi z vašim delom, ali pa menite, da lahko vanje vključite svoj osebni interes. Tako preoblikovane cilje zapišite v preglednico (v Mahari).

Postavljanje ciljev

Kaj moram doseči?	Kaj želim doseči?
Raziskati razvojne možnosti Luke Koper	
Poiskati, izbrati in oceniti ustrezne vire na spletu ali uporabiti predlagane	
Dokazati svoje znanje z izdelkom	
Opraviti samoevalvacijo	

Razmislite in zapišite, kaj bi morali narediti, da bi dosegli postavljene cilje. Ker veste, da lahko večino ciljev dosežete s pomočjo gradiva, ki ga je predhodno pripravil učitelj, lahko sledite njegovim nalogam ali pa se lotite dela samostojno in pri tem zbirajte dokazila o svojem delu.

Strategije

Kako bom dosegel postavljene cilje?

Opravite pregled priloženih nalog, ki ga opravite tako, da se posvetite zlasti področjem, ki vas najbolj zanimajo, ali ste si pri njih pripisali slabše ocene. Uporabite lahko tudi vire, ki ste jih našli dodatno sami.

Dejavnost 3: Delo z viri

Dejavnost 3.1: Pretovor v Luki Koper

Navodila: Preučite gradivo v prilogah v učbeniku in na spletu.



Slika 2: Luka Koper iz zraka (Vir: <https://www.youtube.com/watch?v=uGEwVT6Lis8>)

Naloge:

- Oglejte si kratek spot o Luki Koper na spletnem naslovu <https://www.youtube.com/watch?v=8BGZ4s5BVaE>. Katere tri ključne terminale pristanišča opazite?
- S pomočjo spletnih strani <http://www.luka-kp.si/slo/statistika-pretovora-185> in <http://www.luka-kp.si/slo/311> ugotovite, kako se spreminja količina pretovora v letih 2005–2014. Navedite možne razloge za spremembe.
- S pomočjo priloženih virov ugotovite, ali je Luka Koper uvozna ali izvozna? Posledica česa so razlike med nakladanjem in razkladanjem pri posameznih vrstah tovarov?
- Na spletu (Luka Koper, <http://www.luka-kp.si/slo/terminali-191>) poiščite podatke o kapaciteti pretovora posameznih terminalov. Ocenite rezerve, ki jih ima luka glede na zadnje podatke o pretovoru. Vse ugotovitve zapišite na list (M2: ali Wordov dokument, ki ga nato daste v skupno rabo).

Priloga 1: Pretovor v Luki Koper po vrstah blaga

Vrsta blaga - SKUPAJ	Razloženo in naloženo blago - SKUPAJ	18012
	Razloženo blago	12184
	Naloženo blago	5828
Kmetijski, gozdarski in ribiški proizvodi	Razloženo in naloženo blago - SKUPAJ	781
	Razloženo blago	9
	Naloženo blago	772
Premog, plin, nafta in derivati	Razloženo in naloženo blago - SKUPAJ	5948
	Razloženo blago	5027
	Naloženo blago	922
Rude in kamnine	Razloženo in naloženo blago - SKUPAJ	2324
	Razloženo blago	2324
	Naloženo blago	0
Živila, pijače in tobaki izdelki	Razloženo in naloženo blago - SKUPAJ	738
	Razloženo blago	666
	Naloženo blago	73
Proizvodi predelovalnih dejavnosti	Razloženo in naloženo blago - SKUPAJ	640
	Razloženo blago	571
	Naloženo blago	69
Nekovinski mineralni izdelki	Razloženo in naloženo blago - SKUPAJ	1
	Razloženo blago	0
	Naloženo blago	1
Kovine in kovinski izdelki	Razloženo in naloženo blago - SKUPAJ	787
	Razloženo blago	387
	Naloženo blago	400
Prevozna sredstva in stroji	Razloženo in naloženo blago - SKUPAJ	749
	Razloženo blago	299
	Naloženo blago	450
Sekundarne surovine in odpadki	Razloženo in naloženo blago - SKUPAJ	15
	Razloženo blago	0
	Naloženo blago	15
Drugo blago	Razloženo in naloženo blago - SKUPAJ	6029
	Razloženo blago	2902
	Naloženo blago	

(Vir: SI-Stat, <http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp>)

Priloga 2: Blagovni tokovi v Luki Koper leta 2011

Država	Naloženo Izvoz	Razloženo Uvoz	Skupaj	Struktura %	Razmerje naloženo / razloženo (%)	
					Naloženo	Razloženo
Slovenija	850,840	4,465,710	5,316,550	33.1	16.0	84.0
Avstrija	1,771,545	3,832,759	5,604,304	34.9	31.6	68.4
Madžarska	578,237	1,093,485	1,671,722	10.4	34.6	65.4
Italija	48,513	896,707	945,220	5.9	5.1	94.9
Slovaška	248,889	733,149	982,039	6.1	25.3	74.7
Češka	214,013	174,533	388,546	2.4	55.1	44.9
Nemčija	203,706	66,259	269,964	1.7	75.5	24.5
Ostali	245,267	627,560	872,827	5.4	28.1	71.9
Skupaj	4,161,010	11,890,162	16,051,172	100.0	25.9	74.1
Pretovor v tranzitu	806,058	194,083	1,000,142	5.9		
SKUPAJ	4,967,068	12,084,246	17,051,314			

(Vir: Jože P. Damijan, 2012, Ocena bodočih blagovnih tokov pristanišča Koper in narodnogospodarskih učinkov različnih variant transportnih povezav pristanišča z zalednimi državami. Ljubljana Institute of Finance and Economics)

Priloga 3: Avtomobilski terminal

Luka Koper je druga največja avtomobilska luka v Sredozemlju, večja je le v Barceloni. Po količini pretovorjenih avtomobilov je med morskimi terminali EU na enajstem mestu. Zanimivo je, da je razmerje med naloženimi in razloženimi avtomobili v Luki Koper 59 : 41. Rekordno leto Luke na področju pretovarjanja avtomobilov je bilo leto 2008, ko so odpravili več kot 560 tisoč vozil v obe smeri – z morja in na morje. Med znamkami, ki gredo skozi Luko Koper, so Citroën, Ford, GM, Honda, Hyundai, Kia, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Renault, Subaru, Suzuki, Toyota, Volkswagen (štiri znamke), občasno pa pretovarjajo rabljena vozila, avtobuse (tudi letališke), specialna vozila in podobno.



Slika 3: Avtomobili v luki Koper
(Foto: A. Polšak)

(Vir: http://www.sirol.net/avtomoto/zanimivosti/reportaze/2015/08/rep_luka_koper_avtomobilski_pomol.aspx?format=json&mob=1&os=android&ver=2.4&hide_hf=1)



Sliki 4 in 5: Pogleda na kontejnerski terminal Luke Koper (Vir: A. Polšak (zgornja slika) in <https://www.youtube.com/watch?v=8BGZ4s5BVaE> (spodnja slika))

Dokazila

Dejavnost 3.2: Tretji pomol – da ali ne? Kritična uporaba virov

Navodila: Preberite merila kritične uporabe virov in analizirajte priložene vire. Nato naredite zapis, v katerem upoštevajte zapisana vodilna vprašanja.

Priloga 1: Kritična uporaba virov

Pri uporabi virov s spleta je treba kritično premisliti o njihovi vsebini in namenu. Pri tem vam lahko pomagajo spodnji napotki.



Slika 6: Koper z obalne ceste (Foto: A. Polšak)

Uporaba verodostojnih in zanesljivih informacij

Ta večšina vključuje premislek o spodaj navedenih vprašanjih.

- Kdo in kakšen je vir informacije? Gre za tiskan vir, televizijo ali internet? Ali so navedeni avtor, datum in viri. Za televizijo je pomembna še vrsta oddaje (novice, film ali dokumentarna oddaja).
- Kdo je odgovoren za informacijo? Je oseba ali organizacija usposobljena za dajanje ustreznih informacij? Kako to vemo? Je možno z avtorjem stopiti v stik po telefonu ali e-pošti?
- Je informacija dovolj aktualna za naš namen? Poiskati je treba novejša informacije, tudi če gre za zgodovinske teme.
- Je informacija točna? Če je mogoče, primerjamo več virov in s tem potrdimo točnost.
- Je informacija poštena oz. pravilna? Je pogled na temo uravnotežen? Kakšen je namen informacije? Če nas skuša informacija o čem prepričati, ni nujno, da je nepristranska.
- Je informacija dovolj tehtna, gre dovolj v globino? Pogledamo, kakšne podrobnosti zajema informacija. Zanima nas tudi, ali so napisane povezave z drugimi viri oz. internetnimi stranmi.

Identifikacija okvira oz. zveze informacije

Za razumevanje okoliščin v zvezi z neko informacijo je pomembno:

- Kaj je predmet razprave, članka? Pozorni moramo biti na jasnost mnenja, ki je izraženo.
- Kakšen je avtorjev pogled na problem? Gre za razlikovanje tega, v kar nekdo verjame, in dejstva, ki je dokazljivo.
- Kaj je v ozadju avtorja neke informacije? Gre za starost, osebnost, kulturo, nacionalnost, povezanost z informacijo, zgodovinsko dobo ipd.

- Kako je to ozadje vplivalo na avtorjevo prepričanje? Razmislimo, ali bi bilo izraženo mnenje drugačno, če bi avtor izhajal iz drugačnega okolja, države, zgodovinskega obdobja ...

Razlikovanje dejstev od mnenj

Zamenjevanje dejstev in mnenj oz. stališč je pogosto, zato bodite pozorni na naslednje:

- Dejstva iščemo tako, da se sprašujemo, ali so pravilna ali napačna. Dejstva navadno odgovarjajo na vprašanja kdo, kaj, kdaj, kje in koliko ...
- Vprašajmo se, kako bi lahko preverili, ali je dejstvo resnično. To lahko naredimo sami s preizkusom ali pa iščemo dodatne podatke ipd.
- Iščemo mnenja, v katerih iščemo stališča ali vrednostne sodbe avtorja. Ta vključujejo osebna mnenja (jaz mislim), razne pridevnike (lepo, grdo ...) ali nakazujejo možnosti (lahko bi ...). Mnenja ne moremo preveriti kot napačno ali pravilno.
- Premislimo, ali so mnenja podprta z dejstvi ali argumenti. Dobro argumentirana mnenja nam lahko pomagajo do lastnih mnenj, a so to še vedno mnenja in ne dejstva.

Z upoštevanjem zgornjih navodil napišite krajšo oceno naslednjih treh virov, ki se tičejo razvoja Luke Koper.

Članek 1: V LDS-u so prepričani, da je izgradnja tretjega pomola v Luki Koper izrednega pomena za gospodarski razvoj celotne Slovenije

Stranka meni, da je potrebno prisluhniti nekaterim pomislekom lokalnega prebivalstva, ki so povezani z možnimi negativnimi vplivi gradnje in obstojem pomola.

Vendar pa pomisleki nimajo legitimne pravice zavirati razvoja koprskega pristanišča, ki je pomembno za celotno Slovenijo.

Po besedah poslanca LDS-a Marka Pavlihe namreč vsak ustvarjeni tolar v koprski Luki ustvari 13 dodatnih tolarjev, Luka pa je tudi del petega evropskega prometnega koridorja.

Več kot trideset let načrtov

O gradnji tretjega pomola se sicer govori že od začetka sedemdesetih let, ko so bili pripravljeni prvi načrti širitve Luke. Gradnja pomola, ki naj bi bil dokončan do leta 2008, naj bi po zdajšnjih načrtih stala okoli 100 milijonov evrov. Takrat bodo lahko v Luki Koper pretovorili kar 400.000 standardnih zabojnikov. V letu 2003 je pretovor v Luki znašal 11 milijonov ton, lansko leto (2004, op. a.) pa 12,6 milijona ton.

(Vir: TV Slovenija, 11. januar 2005. Medmrežje: http://www.rtvsl.si/modload.php?&c_mod=rnews&op=sections&func=read&c_menu=1&c_id=63305 (cit. 4. 2. 2009))

Članek 2: Karel Erjavec: Ni možnosti, da bi v Luki Koper postavili plinske terminale

Minister za okolje in prostor Karel Erjavec je ob obisku Luke Koper poudaril, da bo za zagotovitev razvojnih možnosti luke treba pospešiti sprejetje državnega prostorskega načrta. Obenem je pojasnil, da gre pri umestitvi plinskih terminalov za okoljsko zelo občutljiv projekt in da ni možnosti, da bi se terminali umestili na območje Luke Koper.

V Luki Koper se je minister seznanil z načrti družbe. Izpostavil je, da bo treba pospešiti vse aktivnosti v zvezi s sprejemom državnega prostorskega načrta, saj ta dokument zagotavlja nadaljnji razvoj Luke Koper. »Luka Koper je strateškega pomena za Slovenijo, ne nazadnje je to naše okno v svet,« je prepričan Erjavec. Pri tem je opozoril, da je treba upoštevati tudi vse okoljske standarde.

Minister meni, da ni možnosti, da bi se plinski terminali umestili na območje Luke Koper, zlasti ker gre za okoljsko zelo občutljiv projekt. »Glede na to, da lokalna skupnost in okolje ne sprejemata tega projekta, mislim, da ni možnosti, da bi dejansko prišlo do umestitve plinskega terminala na tem območju in tudi po pogovorih s predstavniki Luke Koper sem dobil občutek, da jim to ni prioriteta,« je po obisku pojasnil Erjavec.

(Vir: Dnevnik, 3. 2. 2009. Medmrežje: <http://www.dnevnik.si/novice/slovenija/1042241914> (cit. 4. 2. 2009))

Članek 3: Odnos prebivalcev mestne občine Koper do Luke Koper

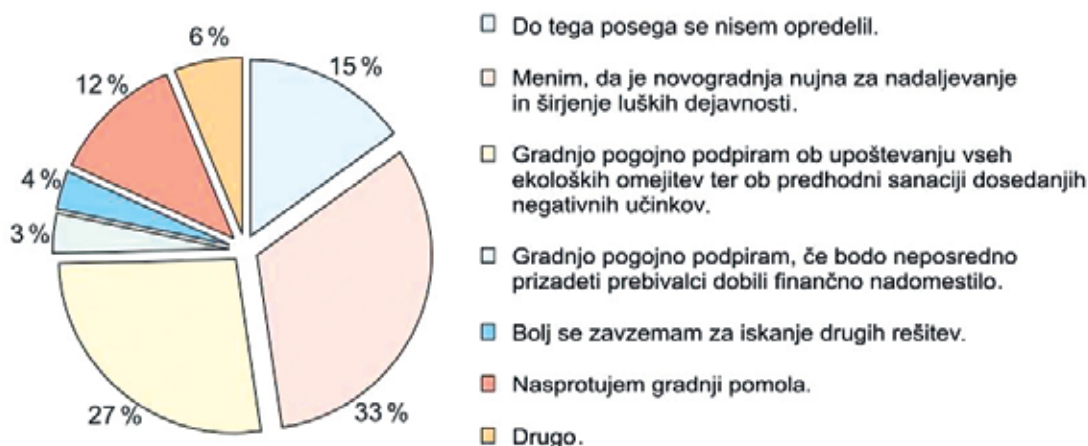
Srčika problema, ki smo ga želeli osvetliti, je odnos do načrtovane širitve Luke Koper. Podpira jo 63 % občanov, od tega 33 % brezpogojno. Proti širitvi je dobra petina vprašanih. Med 831 anketiranimi gradnji tretjega pomola nasprotuje 106 vprašanih, med njimi 37 Ankarančanov. Kakršna koli podpora je visoka na vseh obravnavanih območjih (Koper novi in stari del ter zaledje), razen v Ankaranu, kjer širitev podpira tretjina vprašanih.

Odnos Ankarančanov do širitve Luke Koper je v primerjavi z ostalimi območji izrazito drugačen. Kljub temu med vprašanimi Ankarančani nasprotovanje širitvi ne prevladuje izrazito, saj je to skoraj izenačeno s popolno in pogojno podporo širitvi. Razumljivo je, da Ankarančani na širitev gledajo drugače kot ostali občani, saj jih najbolj neposredno zadeva. Vendar negativni odnos do koprškega pristanišča in njegove širitve ni tako prevladujoč, da bi ga lahko, na podlagi opravljenih anket, posplošili na celotno območje krajevne skupnosti.

Tisti, ki so proti gradnji tretjega pomola, so najpogosteje kot razlog nasprotovanja navedli vplive pristanišča na okolje, ki jih do sedaj niso reševali v zadostni meri. Menijo tudi, da zaradi vse večje okoljske ozaveščenosti ljudje bolj zaznavajo negativne vplive na okolje.

(Vir: Pirc, M in sod., 2005, Odnos prebivalcev mestne občine Koper do Luke Koper. Dela 26. Filozofska fakulteta, Univerza v Ljubljani. Ljubljana, str. 240–241)

Vir 3: Odnos domačinov do širitve Luke Koper



(Vir: Pirc, M., Strmšnik, K., Dobnik, J., 2005, Odnos prebivalcev mestne občine Koper do Luke Koper. Dela 26. Filozofska fakulteta, Univerza v Ljubljani. Ljubljana, str. 238)

Naloge:

Na medmrežju poiščite dodatno gradivo o gradnji tretjega pomola, npr. http://www.mladina.si/teodnik/200452/clanek/slo--obala-ursa_matos/, http://podgorica.embassy.si/fileadmin/user_upload/dkp_07_vpg/docs/2011_-_DPN_-_investicije_slo.pdf, in si oglejte videoposnetek na spletnem naslovu <http://www.zivetispristaniscem.si/index.php?page=static&item=17>. Na podlagi dodatnega gradiva napišite krajši strokovni prispevek, ki naj vsebuje čim več argumentov za gradnjo in proti njej.

Pri tem razmislite:

- V čem se razlikujejo časopisni/internetni članki od znanstvenih? Kaj je v ozadju člankov in kateri dejavniki so vplivali nanje?
- Kje v virih so citirani primarni in kje sekundarni viri?
- Kateri problem je bil v ospredju l. 2005 in kateri l. 2008?
- Kako gledajo na problem širitve domačini, kako pa o tem pišejo različni viri oz. vpleteni?
- Obiščite na medmrežju stran <http://www.geocities.com/sznslovenije/natura2000.htm>. Kako bi ocenil ta prispevek:

- z vidika objektivnosti (podčrtajte ali izpišite iz vsakega članka objektivna dejstva);
- z vidika posredovanja kakovostnih in jasnih informacij;
- kaj je glavna ideja?
- Kaj oziroma katera problematika je skupna vsem člankom?
- V katerih vrstah pretovora in spremljajočih dejavnostih vidi Luka Koper svoj razvoj? Katere argumente ima za to? Kje bi lahko bile ovire za doseg načrtovanega? Argumentirajte.
- Ali se strinjate s trditvijo, da je širitev pristanišča nujna?

Utemeljite in podprite svoje argumente.

Dokazila (odgovori na vprašanja in drugo gradivo)

Dejavnost 3.3: Razvoj Luke Koper in drugi železniški tir



Slika 7: Razvrstilni tiri železnice pred Koprom (Foto: A. Polšak)

Navodilo:

V tej dejavnosti boste preučili dva vira in s sošolcem razmišljali o gradnji drugega tira.

Sledite naslednjim korakom.

- Preberite priložene vire.
- Zapišite svoje mnenje.
- Izmenjate zapis s sošolcem, ki vam naj poda povratno informacijo.

Vir 1:**Globlje morje – več prometa**

Luka Koper je za večji pretovor primerna zaradi poglobitve morskega dna. Na začetku septembra lani so v prvem luškem bazenu dokončali poglobitev morskega dna na 14 metrov in s tem omogočili, da ob prvem pomolu ob največji oseki lahko pristanejo ladje s 13,5 metra ugreza. Poglobitev je že v lanskem zadnjem četrtletju precej izboljšala rezultat. Namesto 600.441 kontejnerjev leta 2013 jih je bilo lani 674.000 ali 12 odstotkov več. Junija letos načrtuje Luka Koper začetek poglobljanja prvega bazena na 15 metrov globine. Država (Uprava RS za pomorstvo), ki je imela nalogo, da poglobi vplivni kanal, je poglobitev na 14,7 metra dosegla v soboto. V prihodnjih dneh bodo opravili nadzor in verjetno še ta teden pridobili dovoljenja za plovbo v tem kanalu. Seveda pa približno meter globlje morje v vplivnem kanalu ni smiselno, dokler ne poglobijo še bazena ob pomolih.

Kdo brzda luške konje?

Seveda bi nadaljnje poglobljanje morja pripomoglo k še večjemu prometu, vendar so v Luki Koper neuradno že prejeli namig, naj ne hitijo preveč z vlaganji. Pa tudi da neubogljivi upravi lahko hitro vzamejo stolček. Kot bi se kdo bal, da bi luške pretovorne zmogljivosti presegle infrastrukturne ambicije slovenske države. Lani so v Luki naložili 145.984 vagonov in razložili 105.448 vagonov, pred dvajsetimi leti so v Luki naložili in razložili okoli 80.000 vagonov. O tem, kaj lahko pomeni dodatni tir za posel, pove Matija Grmšek iz Transagent Ltd: »Zaradi omejenih kapacitet na železnici imamo že zdaj oportunitetno škodo. Naš ladjar je izgubil posel, ki bi Luki prinesel dodatnih 340.000 avtomobilov na leto, če bi lahko dvema velikima proizvajalcema avtomobilov zagotovili dodatne kapacitete na železnici. To je samo eden, sicer največji posel, ki smo ga izgubili zaradi omejenih železniških kapacitet.«

Luka Koper kar 60 odstotkov vsega blaga odpelje ali pripelje po železnici. A kaj bi bilo na cestah, če bi peljali več blaga s tovornjaki? Lani je v Luko Koper vstopilo 223.881 tovornjakov. Luka je lani ustvarila za okoli 163 milijonov evrov prihodkov in okoli 60 milijonov evrov EBITDA. Toda Luka Koper je predvsem pospeševalec logističnega posla, ki po nekaterih ocenah Sloveniji prinaša od dve do 2,5 milijarde evrov prihodkov, torej več kot turizem.

(Vir: <http://novice.najdi.si/predogled/novica/784ca7bb8e97a0e253648cd8e39075c2/Delo/Gospodarstvo/Gerda-Maersk-danes-postavila-nov-rekord> (27. 10. 2015))

Vir 2:

Simulacije kažejo, da naj bi se obseg pretovora v Luki Koper povečal s sedanjih (l. 2011) 16 mio ton (brez transshipmenta) na 28 do 39 mio ton do leta 2030. Najbolj realistični scenarij kaže podvojitev pretovora v Luki Koper do leta 2030 (na 33 mio ton) oziroma povprečno letno rast pretovora po 4 %.

Pri tem bo v naslednjih dveh desetletjih zaradi različne dinamike rasti pretovora posameznih blagovnih skupin prišlo do temeljitega prestrukturiranja blagovnega prometa v Luki Koper. Najbolj očitna sprememba je porast pretovora kontejnerjev s sedanjih 32 % na 53 % skupnega pretovora, predvsem na račun relativnega zmanjšanja pretovora sipkih in rzsutih tovorov.

Do leta 2030 naj bi se okrog 62 % celotnega pretovora v Luki Koper prepeljalo na trge zalednih držav prek železnice. Natančneje, železniški prevoz tovora iz koprškega pristanišča naj bi se s sedanjih 10 mio ton do leta 2030 povečal na 17 do 24 mio ton (realistično naj bi se podvojil na dobrih 20 mio ton).

Simulacije kažejo, da naj bi ob predvideni dinamiki pretovora v Luki Koper že do leta 2018 (po pesimističnem scenariju pa že do leta 2017) prišlo do saturacije zmogljivosti moderniziranega enojnega tira Koper–Divača, ki pomeni ozko grlo v dinamiki razvoja koprškega pristanišča. Če ne bo prišlo do izgradnje drugega tira na progi Koper–Divača, bo po letu 2018 prišlo do preusmerjanja blagovnih tokov bodisi na italijansko železniško omrežje bodisi na slovensko avtocestno omrežje.

(Vir: Jože P. Damijan, 2012, Ocena bodočih blagovnih tokov pristanišča Koper in narodnogospodarskih učinkov različnih variant transportnih povezav pristanišča z zalednimi državami. Ljubljana Institute of Finance and Economics)

Vir 3:

Čeprav uradnih števil še ni, je že jasno, da se bo pretovor na najpomembnejšem – kontejnerskem terminalu še dodatno povišal, predvidoma za 15 odstotkov. V tem segmentu se bo tako številka gibala okrog 670.000 TEU, Luka Koper pa bo leto zaključila s predvidoma 19 milijonov ton pretovora, kar je skoraj milijon več kot lani.

Danes v Koper plujejo kontejnerske ladje s kapaciteto do 8.500 TEU (kontejnerskih enot). Z novimi servisi bodo lahko priplule ladje **do 10.000 TEU**. »Pričakujemo lahko, da bodo ladjarji zaradi obvladovanja stroškov prihajali z vse večjimi ladjami, zato je treba temu prilagoditi tudi pristaniško infrastrukturo in pretovorno opremo. Država, ki skrbi za plovne kanale zunaj pristanišča, v tem trenutku izvaja poglobitev vhoda v prvi bazen na 15 metrov. V začetku prihodnjega leta bo ob obali kontejnerskega terminala temu sledila tudi Luka Koper,« pojasnjujejo na Luki Koper. V teku je tudi že priprava dokumentacije za podaljšanje prvega pomola še za 100 metrov. Večina načrtovanih investicij **do leta 2020** v višini **več kot 200 milijonov evrov** bo tako namenjenih predvsem kontejnerskemu terminalu, s katerim bodo v Luki letno zmogljivost terminala povečali s sedanjih 850 tisoč na **1,15 milijona TEU**.

(Vir: <http://www.regionalobala.si/novica/luka-koper-naproti-novim-rekordom> (novica z dne 14. 12. 2014))



Sliki 8 in 9: Posnetek iz zraka luke Koper I. 2005 in 2015 (Vir: Google Earth in GERK – Javni pregledovalnik grafičnih podatkov MKGP)

Primerjajte stanje in zapišite ugotovitve.

Naloge:

- Zapišite svoje mnenje o virih 1–3 in ocenite potrebo po gradnji drugega železniškega tira na progi Koper–Divača. Razpravljajte s sošolcem. Po potrebi dopolnite mnenje z dodatnimi argumenti.
- Naredite predstavitev kot strokovnjaki, ki predlagajo ustrezen širitev pristanišča. Pri tem uporabite pridobljeno znanje.

Dokazila (oddana v Maharo)

Kaj dokazujem:

- Kako dobro znam napisati sestavek in trditve utemeljiti.
- Kako dobro znam oceniti ustreznost virov.
- Kako dobro znam narediti PPT, kako dobro vključim geografsko vsebino in s tem medijem sporočim bistveno.

Dokaz(-ila):

- Izdelek ocene potrebnosti drugega tira
- PPT-predstavitev
- Sestavek

Povratna informacija učitelja (oddana v Maharo)

Dejavnost 4: Samoevalvacija

Na koncu dela opravite samoevalvacijo dela.

Samoevalvacija (v Mahari)

Kako ocenjujem svoje delo? Kaj mi je uspelo? Kaj bi v prihodnje spremenil?

Viri in literatura

1. Black, Paul in Wiliam, Dylan, 2001, *Inside the Black Box*. [<https://weaeducation.typepad.co.uk/files/blackbox-1.pdf>] London : King's College London School of Education.
2. Dumont, Hanna, Istance, David in Benavides, Francisco, 2013, *O naravi učenja : uporaba raziskav za navdih prakse*. Ljubljana : Zavod Republike Slovenije za šolstvo.
3. Hattie, John, 2009, *Visible learning: a synthesis of over 800 meta-analyses relating to achievement*. London ; New York : Routledge.
4. *Učni načrt. Geografija – splošna, klasična, ekonomska gimnazija*. ZRSŠ in Ministrstvo RS za šolstvo. Ljubljana. Medmrežje: http://portal.mss.edus.si/msswww/programi2008/programi/media/pdf/un_gimnazija/geografija_spl_gimn.pdf (28. 5. 2009).