

Mobilnostni načrt OŠ Šalek

Celostna prometna strategija Mestne občine Velenje





Naročnik: Mestna občina Velenje
3320 Velenje, Titov trg 1

Izvajalci JV: PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
1000 Ljubljana, Vojkova cesta 65

Številka pogodbe: POG-567/2016



Kazalo

Nagovor ravnateljice	7
1. Uvod	9
2. O Osnovni šoli Šalek	10
3. Dostopnost šole	12
4. Dosedanji dosežki	18
5. Obstoječe potovalne navade	18
5.1 Potovalne navade učencev	19
5.2 Potovalne navade zaposlenih	26
6. Cilji	31
7. Ukrepi	32
8. Spremljanje in vrednotenje	35



ŠALEK
osnovna šola Velenje



Nagovor ravnateljice

1. Uvod

Kaj je mobilnostni načrt?

Pobuda za mobilnostni načrt OŠ Šalek je prišla v okviru priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Velenje (MOV), katere namen je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti in akcijskega načrta za njihovo izvedbo na občinski ravni. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije.

Pomemben element Celostne prometne strategije so tudi t.i. mehki ukrepi oziroma ukrepi upravljanja mobilnosti, ki temeljijo na upravljanju prometnega povpraševanja, ki namesto iskanja rešitev za zadostitev povpraševanja po osebnem motornem prometu aktivno razvija in vzpodbuja odgovorno rabo slednjega ter večjo uporabo bolj trajnostnih oblik prometa (javni potniški promet, kolesarjenje in hoja). Tovrstni ukrepi se lahko izvajajo tako na ravni občine kot na ravni posamezne lokacije ali organizacije v okviru mobilnostnega načrta.

Mobilnostni načrt je dolgoročna strategija upravljanja mobilnosti na ravni individualne organizacije ali lokacije, ki zasleduje cilje trajnostne mobilnosti z izbiro ukrepov in sistematičnim spremljanjem in vrednotenjem. Poglavitni cilj mobilnostnih načrtov je zmanjšati uporabo avtomobilov s samo enim potnikom, kar ima veliko prednosti za organizacije z vidika zdravja, produktivnosti, zmanjšanja stroškov, zagotavljanja dostopnosti, ugleda itd.

Mobilnostni načrt temelji na mehkih ukrepih, kot so obveščanje, izobraževanje in organizacija storitev znotraj obstoječih zmogljivosti infrastrukture. Mehki ukrepi praviloma niso finančno zahtevni, a imajo ugodno razmerje med koristmi in stroški. Poudarek načrta je na spodbujevalnih ukrepih, usmerjenih v skupino zaposlenih/učencev in uporabnikov, ki izrazi pripravljenost in ima možnost za spremembe potovalnih navad. Pomembno prispeva tudi k izboljšanju razmer za tiste zaposlene ali uporabnike, ki že potujejo drugače kot z osebnim avtomobilom. Ukrepi mobilnostnega načrta so prilagojeni specifičnim značilnostim institucije kot na primer dostopnosti, strukturi zaposlenih in njihovim potovalnim navadam.

Razlogi za pripravo mobilnostnega načrta

Praksa v tujini kaže, da imajo mobilnostni načrti potencial zmanjšati uporabo avtomobilov za 10–15 %. Mobilnostni načrti za šole so še posebej učinkoviti. V Angliji so na primer ugotovili, da so šole z mobilnostnim načrtom v povprečju zmanjšale število poti, opravljenih z avtomobilom, za 23 %, v nekaterih primerih pa celo za več kot polovico. Take šole so tudi dosegle precej višje deleže pešačenja, kolesarjenja in uporabe avtobusa od državnega povprečja. Šole so poročale tudi o povečanju varnosti otrok ter pozitivnih učinkih na zdravje, učne uspehe in točnost prihajanja v šolo¹.

Poseben pomen imajo ti. aktivne oblike prometa, pri čemer imamo v mislih zlasti pešačenje in kolesarjenje, pa tudi ostale, npr. skiro. Danska raziskava je ugotovila, da se šolarji, ki pešačijo ali

¹ http://www.transportforqualityoflife.com/u/files/Making_School_Travel_Plans_Work_Nov_2010.pdf

kolesarijo v šolo, lažje skoncentrirajo kot tisti, ki se vozijo v šolo.² Da so nizozemski otroci najbolj srečni otroci na svetu, se pripisuje tudi temu, da polovica otrok kolesari v šolo.³ Otroci, ki pešačijo in kolesarijo, so bolj sproščeni in pripravljeni na dnevne obveznosti kot tisti, ki prihajajo v šolo z avtomobilom, poleg tega pa razvijajo boljši občutek za orientacijo in okoliški prostor. Hkrati pa so taki otroci tudi bolj samostojni in svobodni. Tudi na Danskem, ki velja za državo najsrečnejših ljudi, 44 % učencev kolesari v šolo,⁴ medtem ko je v Sloveniji ta delež precej nižji, na primer v Ljubljani samo 6 % in v Mariboru samo 1 %.⁵

Positivni učinki trajnostne mobilnosti veljajo ne samo za otroke, ampak tudi zaposlene na OŠ Šalek. V povprečju so zaposleni, ki na primer kolesarijo na delo, manj odsotni z dela zaradi bolezni⁶. S hojo in kolesarjenjem se poveča produktivnost, točnost na delo, zmanjša se stres. Manj ko je zaposlenih, ki se vozijo z avtomobili na delo, manj prostora je potrebnega za parkiranje, kar lahko pomeni velike finančne prihranke ter namenjanje prostora drugim dejavnostim. Poveča se tudi varnost otrok in ostalih udeležencev v prometu v neposredni in daljni okolici šole.

Hkrati imajo trajnostne oblike prometa pozitivne učinke na prometno varnost, okolje (kakovost zraka in hrup) in zdravje, ter s tem na kakovost bivanja. Trajnostna mobilnost tudi pomembno vpliva na doseganje potrebne dnevne telesne aktivnosti. Glede na to, da opažamo v MOV nadpovprečno število debelih otrok (26,6 % v primerjavi s še vedno visokimi 24,6 % na slovenski ravni) in podpovprečen telesni fitnes otrok (49,3 %)⁷, bi večji delež pešačenja in kolesarjenja pa tudi uporabe javnega potniškega prometa lahko pomembno prispeval k izboljšanju teh zdravstvenih kazalnikov.

2. O Osnovni šoli Šalek

Osnovna šola Šalek se nahaja v vzhodnem delu mesta Velenje. Šola je nastala leta 1988 zaradi potreb novega blokovskega naselja. Šolo v šolskem letu 2016/17 obiskuje 373 učencev, ki so dokaj enakomerno razporejeni po devetih razredih, kot prikazuje preglednica.

Preglednica 1: Število učencev po razredih

Razred	Število učencev
1.	42
2.	47
3.	42
4.	39
5.	45
6.	38
7.	46
8.	42
9.	32
Skupaj	373

² <http://road.cc/content/news/75965-children-who-cycle-school-have-measurably-better-concentration-those-who-dont>

³ <http://www.childinthecity.org/2017/01/12/why-are-dutch-children-the-worlds-happiest/>, <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf>

⁴ <http://www.cycling-embassy.dk/facts-about-cycling-in-denmark/statistics/>

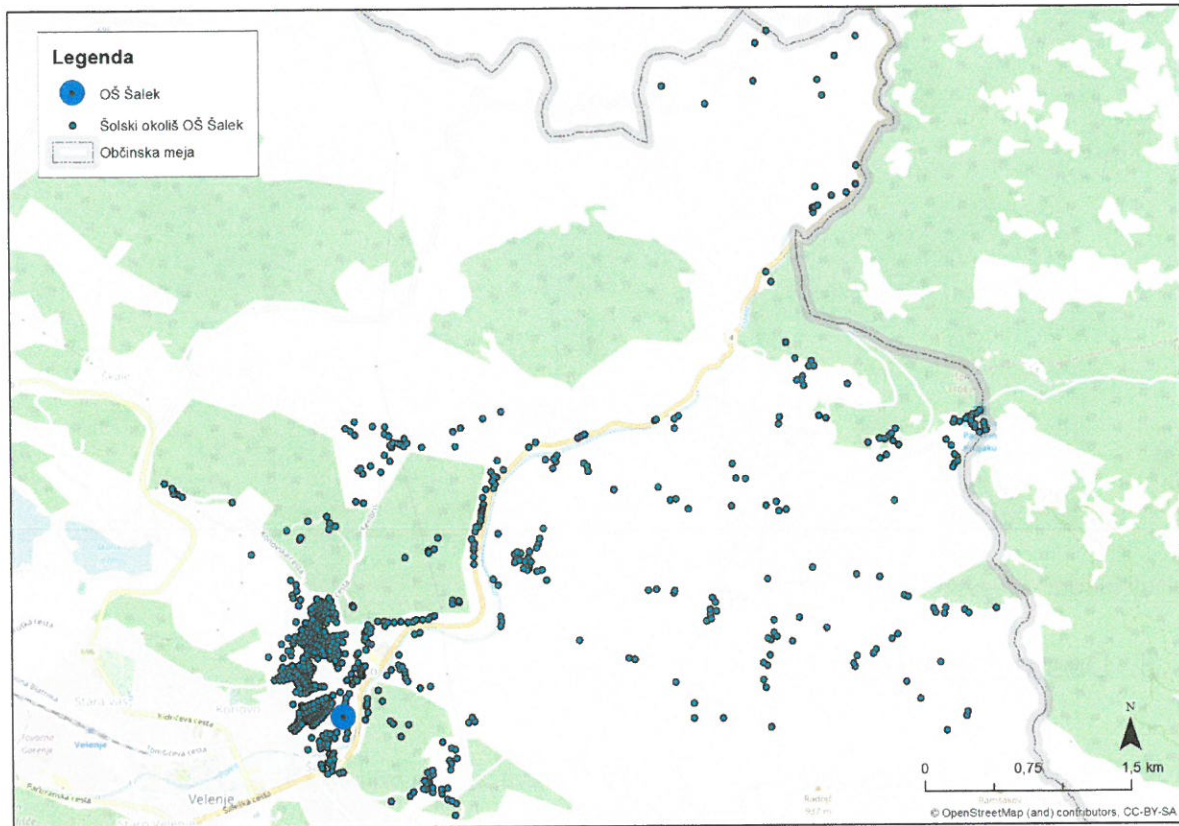
⁵ <https://www.dnevnik.si/1042764864/lokalno/ljubljana/ljubljana-in-kobenhavn-varnejse-poti-vec-kolesarjev-in-obratno->, <http://www.tramob.si/scaronole.html>

⁶ <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/20580736>

⁷ <http://obcine.nijz.si/Dokumenti/pdf/2016/obcine/133.pdf>

Šola je odprta v času pouka med 6.00 in 16.10. Izven tega delovnega časa je šola odprta do 20.00 za potrebe uporabnikov za druge dejavnosti in do 21.30 za uporabnike telovadnic. Poleg tega so vsak prvi ponedeljek v mesecu od 18. do 19. ure popoldanske pogovorne ure, v času počitnic pa so uradne ure vsako sredo od 8. do 10. ure.

Šolski okoliš obsega ulice, kot je prikazano na naslednji karti.

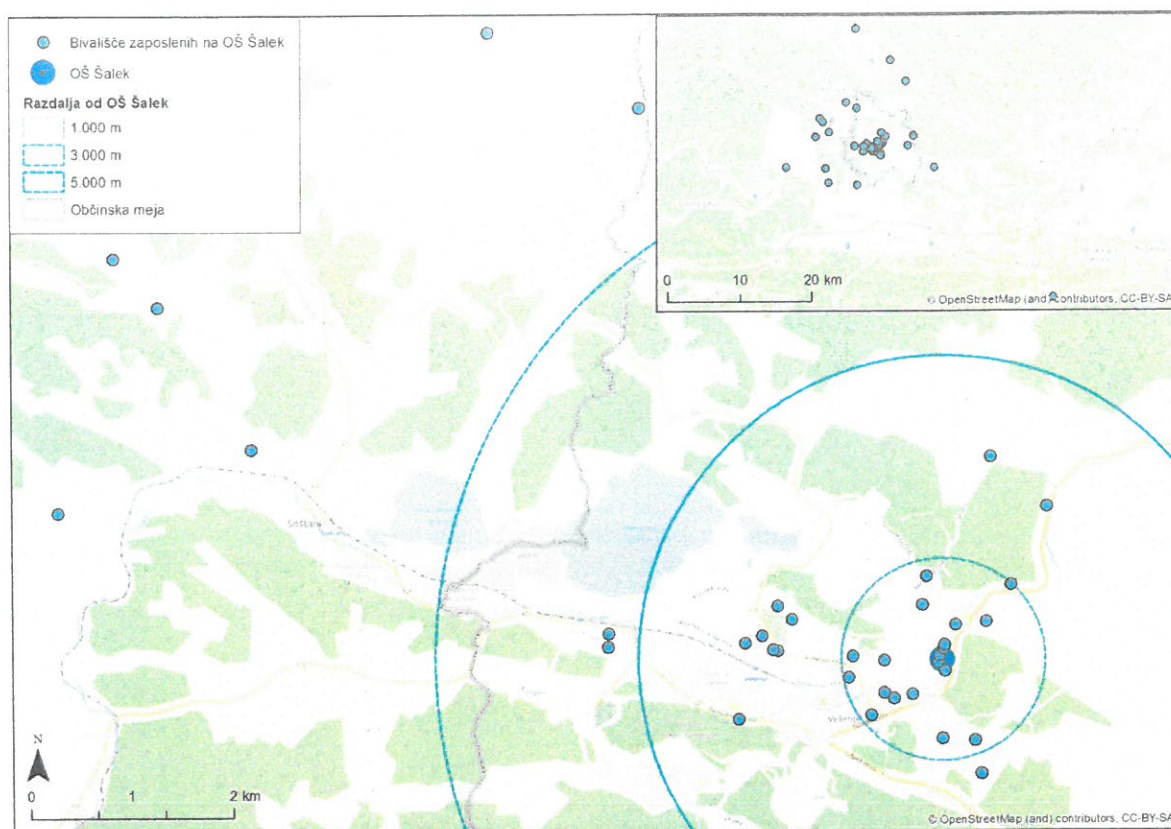


Slika 1: Šolski okoliš OŠ Šalek

Najbolj oddaljeni naslovi znotraj šolskega okoliša so do 10 km od OŠ Šalek (Paka pri Velenju, Paški Kozjak). Glede na število prebivalcev na posameznem naslovu pa lahko ugotovimo, da v radiju 1.000 m (zračne razdalje) živi 80 % prebivalcev našega šolskega okoliša.

Poleg tega je na OŠ Šalek zaposlenih 30 pedagoških delavcev ter 17 ostalih zaposlenih, skupno je torej 47 zaposlenih. Velika večina zaposlenih dela dopoldne, 5 zaposlenih pa popoldne.

19 zaposlenih živi v radiju 1 km (zračne razdalje), 10 v radiju med 1 in 3 km, še trije pa v radiju med 1 in 3 km, skupno torej 32 oziroma več kot dve tretjini vseh zaposlenih. Ostali živijo izven občine Velenje.



Na šoli je tudi vrtčevski oddelek z 48 otroki in 5 vzgojiteljicami.

3. Dostopnost šole

OŠ Šalek je relativno dobro dostopna z vsemi vrstami prevoza, a se pri vsakem pojavljajo težave, ki so opisane spodaj.

Dostopnost peš

V neposredni okolici šole so poti, namenjene samo pešcem (znotraj soseske Šalek), na ostalih cestah pa so urejeni pločniki in varni prehodi za pešce. Težave se pojavljajo predvsem v povezavi z zaparkiranimi površinami, ki otežkočajo peš dostopnost in slabšajo prometno varnost. Nekateri prehodi za pešce (npr. križišče Efenkove in Šaleka) niso ustrezno izdelani, saj cestni profil omogoča visoke hitrosti.

Dostopnost za gibalno ovirane je znotraj šole dobra, saj imamo električno stopniščno dvigalo do pritličja in prvega nadstropja. Problematici so nekateri pločniki, ki nimajo znižanih robnikov ob prehodih za pešce.



Slika 2: Šolska pot z varnim prehodom za pešce (vir: Google Maps)



Slika 3: Pot samo za pešce



Slika 4: Pot samo za pešce



Slika 5: Prehod za pešce v okolici šole, ki ni dovolj varen in ne omogoča prehoda na vseh krakih ceste



Slika 6: Zaparkirani pločniki



Slika 7: Območje za pešce pred šolo, ki pa ga ne upoštevajo vsi

Dostopnost s kolesom

Kolesarske poti v okolici šole obstajajo, a so redke in neskljene, zato morajo zlasti otroci uporabljati pločnik in pešpoti. Daljinskih kolesarskih poti do oddaljenih krajev šolskega okoliša ni, gre pa tudi za pretežno hribovit relief, kar pomeni, da je kolesarjenje dodatno oteženo (zlasti naselja Lopatnik pri Velenju, Paka, Paški Kozjak pa tudi deli naselja Velenje, npr. Šenbric). Največji potencial za kolesarjenje je v zahodnem in južnem delu šolskega okoliša. V bližini sta dve postaji BICY, avtomatskega sistema za izposajo koles. Neposredno pred vhodom je kolesarsko parkirišče za okoli 40 koles za otroke, poleg tega so na voljo tudi stojala za 10 koles za zaposlene.



Slika 8: Nenadna prekinitev kolesarske steze



Slika 9: Pot za pešce in kolesarje, ki nenadoma postane samo pešpot



Slika 10: Prekinjena kolesarska steza



Slika 11: Postaja BICY (sistem pozimi ne obratuje)



Slika 12: Kolesarsko parkirišče z nadstrešnico

Dostopnost z javnim avtobusnim prometom

200 m od šole sta dve postajališči brezplačnega mestnega avtobusa Lokalca, in sicer Pos. center Efenkova ter Šalek Skalca, kjer potekata rumena in modra proga. Rumena proga je najbolj frekventna v Velenju in povezuje Šalek s središčem Velenja, velenjskim jezerom, nakupovalnim središčem Velenjka, železniško postajo itd. Avtobusi rumene proge vozijo na približno 15 minut med 6.00 in 20.00.

Glavna avtobusna postaja Velenje je od OŠ Šalek oddaljena 1.100 m (14 min hoje). Na njej ustavlja tako medkrajevno-primestni kot tudi mestni avtobus. Glavna prevoznika v medkrajevno-primestnem prometu sta Izletnik Celje d.d. in Koratur avtobusni promet in turizem d.d., ki opravljata naslednje prevoze v smeri Celja, Črne na Koroškem, Dravograda, Ljubljane, Maribora, Mislinje, Mozirja, Prevalj, Sl. Gradca, Sl. Konjic, Šoštanja, idr.



Slika 13: Urejeno avtobusno postajališče Šalek Skalca, ki je od šole oddaljeno 200 m



Slika 14: Postajališče Pos. Center Efenkova nima urejene nadstrešnice

Dostopnost s šolskimi prevozi

Šola nudi tudi šolske prevoze za otroke, ki ne morejo priti do šole po varnih šolskih poteh ali živijo predaleč. Prevoze opravlja prevoznik APS. Urnik prevozov za šolsko leto 2016/17 je sledeč.

ŠOLSKI PREVOZI	
ODHODI ZJUTRAJ	ODHODI ZJUTRAJ
RELACIJA	ODHODI ZJUTRAJ
1. vožnja	
LOKE	6.50
AP LAMPRET	7.10
2. vožnja	
LOKE	7.45
VODONČNIK	7.57
1. vožnja	
P. KOZJAK VRH	6.45
KUHAR, KRANJČAN, BRAČIČ	7.00
TREBELIŠKO	7.15
OŽIR - KAPLIČA	7.20
2. vožnja	
P. KOZJAK VRH	7.50
BRAČIČ	7.55
1. vožnja	
ŠENBRIC	7.15
2. vožnja	
ŠENBRIC	7.50

RELACIJA	ODHODI PO POUKU
OD PONEDELJKA – DO ČETRTRKA	
1. vožnja: LOKE	13.10
2. vožnja: OŽIR, TREBELIŠKO, VODONČNIK, AP LAMPRET, KRANJČAN, VERBOTEN	14.00
OB PETKIH	
1. vožnja: VODONČNIK, AP LAMPRET, LOKE	13.10
2. vožnja: VODONČNIK, LOKE	14.00
OD PONEDELJKA – DO ČETRTRKA	
1. vožnja: VODONČNIK, AP LAMPRET, P. KOZJAK (Bračič, Verboten, Kranjčan, P. Kozjak Vrh)	13.10 (in občasno 14.50)
2. vožnja: P. KOZJAK VRH	14.00
3. vožnja: VODONČNIK, LOKE	14.50
OB PETKIH	
1. vožnja: OŽIR, TREBELIŠKO, P. KOZJAK (Bračič, Kranjčan, Verboten, P. Kozjak Vrh)	13.10
2. vožnja: P. Kozjak Vrh	14.00
OD PONEDELJKA – DO ČETRTRKA	
1. vožnja: OŠ ŠALEK - ŠENBRIC	13.35
2. vožnja: OŠ ŠALEK - ŠENBRIC	14.50
OB PETKIH	
1. vožnja: OŠ ŠALEK - ŠENBRIC	13.35
2. vožnja: OŠ ŠALEK - ŠENBRIC	13.55

Slika 15: Urniki šolskih prevozov



Slika 16: Kombi za šolske prevoze

Dostopnost z vlakom

Železniška postaja je oddaljena okoli 25 min hoje (2,2 km), vendar železniška postaja nima neposredne povezave z avtomatiziranim sistemom za izposajo koles Bicy niti z mestnim avtobusom Lokalc. Vlak povezuje Velenje z mestom Celje ter tudi z manjšimi kraji, kot na primer Šoštanj, Florjan, Paška vas,

Šmartno ob Paki, Polzela, Šempeter v Savinjski dolini, Žalec ter Petrovče. Dnevno pelje 12 potniških vlakov, vozni red je v jutranji konici na približno eno uro, v popoldanski na pol ure oz. eno uro, izven konic na približno dve uri. Železniški promet, razen v redkih izjemah, ne predstavlja velikega potenciala za uporabo v primeru učencev in zaposlenih OŠ Šalek.

Dostopnost z osebnimi motornimi vozili

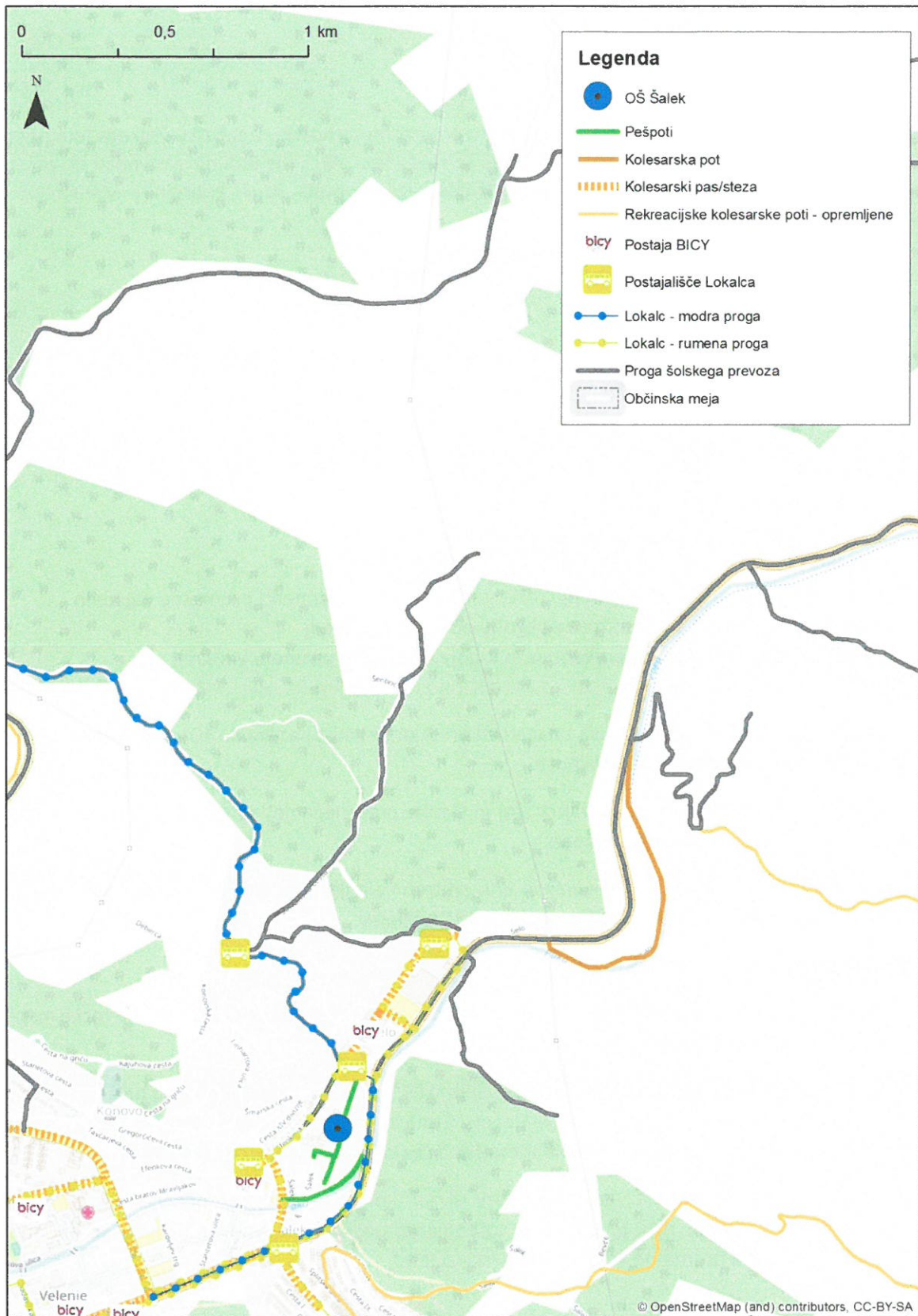
Šola je dobro dostopna za uporabnike osebnih motornih vozil. Šola nudi brezplačno parkirišče za zaposlene, na voljo je 22 parkirnih mest. Vsi, ki potrebujejo parkirno mesto, imajo dovolilnice za parkiranje, nekateri učitelji parkirajo tudi izven šolskih prostorov. Pri izdaji dovolilnic ne upoštevamo razdalje bivanja zaposlenih od šole.

Šola ima tudi eno službeno vozilo (Fiat Punto), službenih koles ni.

Starši, ki pripeljejo otroke v šolo, ustavijo na parkirnem prostoru šole, da lahko učenci izstopajo iz avtomobila. Za parkiranje in izstop učencev iz avtomobila ni posebej predvidenega prostora. Težave z gnečo so predvsem pred pričetkom pouka (ob 7.25 in 8.10).



Slika 17: Šolsko parkirišče



Slika 18: Karta dostopnosti s trajnostnimi prevoznimi načini

4. Dosedanji dosežki

OŠ Šalek je udeležena v vrsti aktivnosti, povezane s prometno varnostjo. V začetku vsakega leta poteka potekala tradicionalna preventivna akcija Začetek šolskega leta. Akcija je tudi del aktivnosti ob začetku pouka v okviru Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa, ki jih koordinira Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport.

Do sedaj smo izvajali tudi naslednje prometno-vzgojne programe in projekte:

- Pasovček (1. do 3. razred),
- Teden mobilnosti,
- Varnost in mobilnost za vse,
- Bodi preViden,
- Bistro glavo varuje čelada,
- Varno kolo,
- Kolesarski izpit (5. razred),
- Kaj veš o prometu (udeležba na tekmovanjih),
- Prometna kača,
- Športni dan za predmetno stopnjo (orientacijski pohod z elementi prometne vzgoje in spretnostna vožnja s kolesom na poligonu od 6. do 9. razred)
- Tehnični dan za 9. razred (preventiva in vzgoja v cestnem prometu v MOV).
- Itd.

Za šolarje smo zgradili kolesarska stojala z nadstreškom, kjer se lahko parkira do 40 koles, uradno odprtje je bilo v sklopu Evropskega tedna mobilnosti.

24.3.2017 smo organizirali kolesarski zajtrk (čaj in sladko presenečenje) za vse, ki so prispeli v šolo s kolesom, in s tem odprli kolesarsko sezono.

Smo ena izmed 89 osnovnih šol v Sloveniji in ena od treh velenjskih, ki izvajamo igro Prometna kača. Izvajamo jo v prvih treh razredih, ki zajemajo okoli 130 učencev.

Načrt šolskih poti

Šola ima sprejet Načrt varne poti v šolo. V njem so določeni območje šolskega okoliša, črne točke na poti v šolo, varna pot v šoli ter izvajanje varnostnih ukrepov.

Kot šolski okoliš so označene Paka, Selo, Konovo, Šalek in Kardeljev trg. Izpostavljene so tudi štiri nevarne točke (prehod čez regionalno cesto Velenje-Slovenj Gradec, križišče Konovske ceste in Ceste na Selo, križišče Efenkove ceste in Ceste XIV. Divizije ter prehod čez cesto pri mostu čez reko Pako).

Za izboljšanje prometne varnosti so izpostavljeni ukrepi kot so seznanjanje učencev s prometnimi predpisi, uporaba rumenih rutk in kresničk, spremljanje učencev na vsakem učnem sprehodu in vključevanja v področja prometne vzgoje, kolesarski izpit itd.

V pripravi je nov načrt poti v šolo.

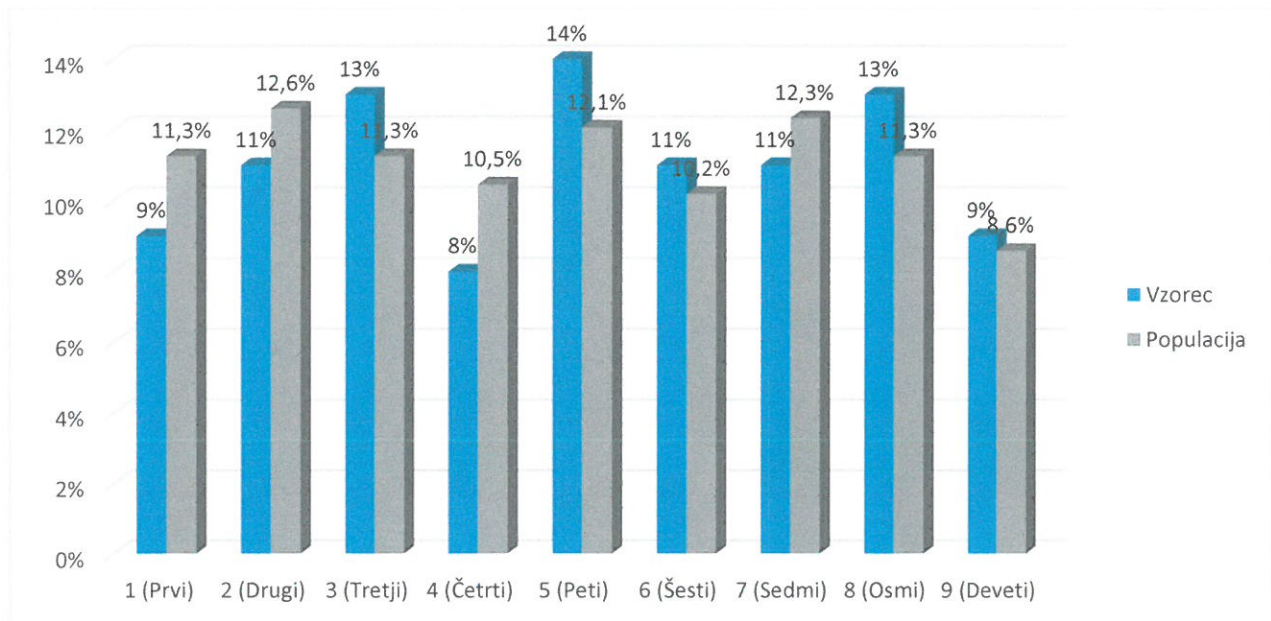
5. Obstoječe potovalne navade

5.1 Potovalne navade učencev

Za namen analize potovalnih navad šolarjev in zaposlenih OŠ Šalek smo med 30. 1. 2017 in 3. 2. 2017 opravili anketo v papirnati obliki.

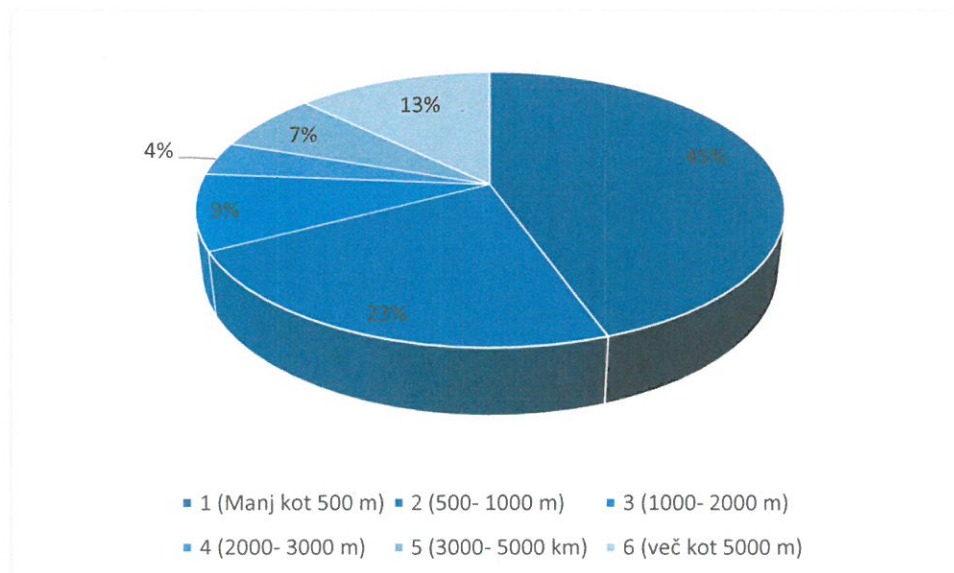
Anketo je izpolnilo 296 učencev (79 % vseh učencev), od tega je bilo 52 % deklic in 48 % fantov. 97 % gospodinjstev anketiranih učencev ima vsaj en avto na razpolago, več kot polovica pa ima na voljo vsaj dva avtomobila.

Delež anketirancev glede na razred je v grobem podoben deležu v populaciji (tj. vseh učencev).



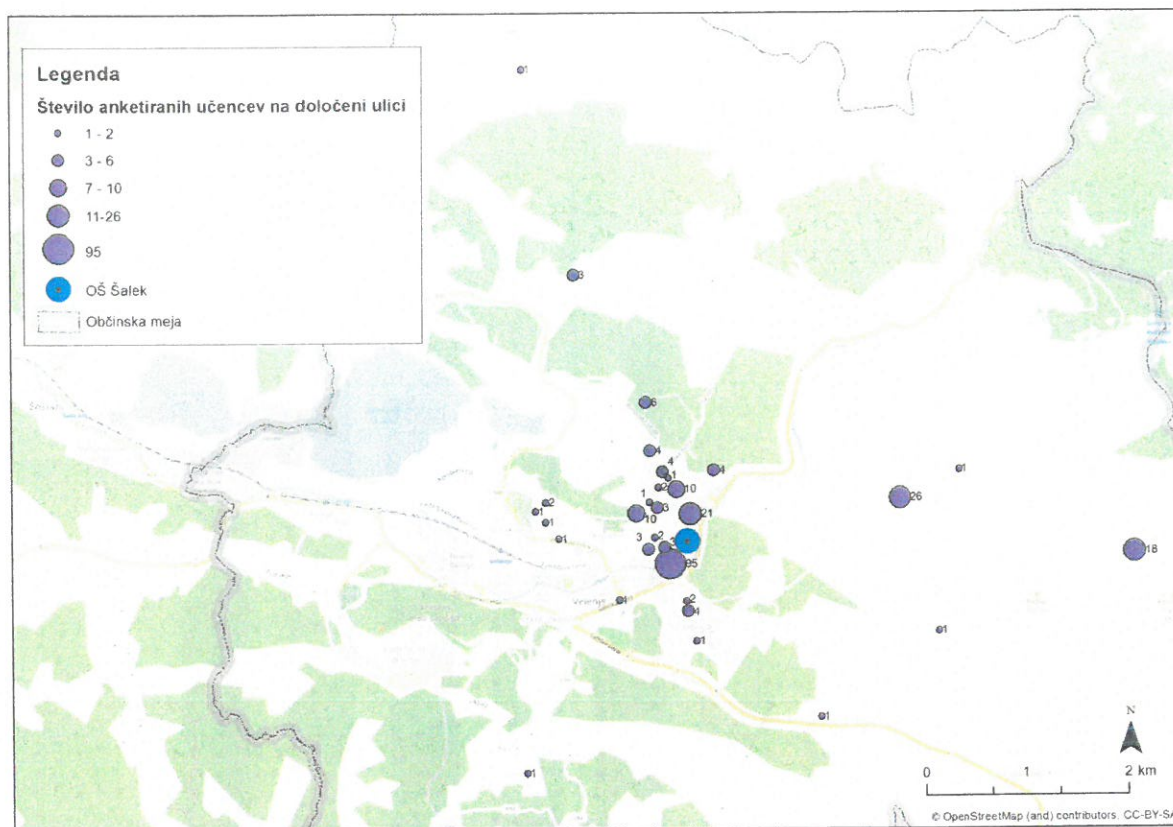
Slika 19: Delež anketirancev po razredih v primerjavi s populacijo (N=296)

Več kot dve tretjini učencev živiita manj kot en kilometer od šole; 45 % v radiju 500 m, 23 % pa v radiju med 500 in 1.000 m. 13 % jih živi dlje kot 5.000 m.



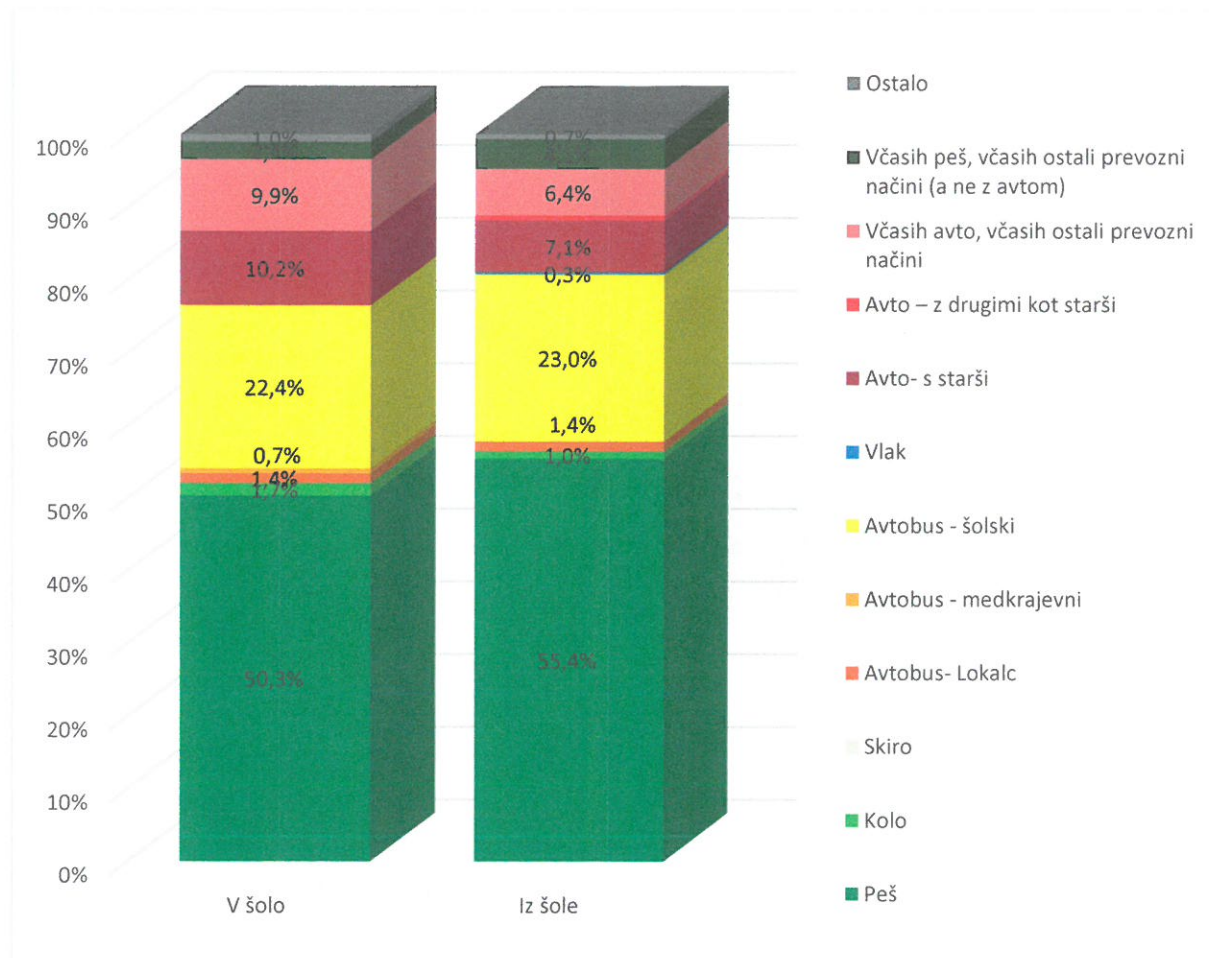
Slika 20: Razdalja med bivališčem in šolo (N=294)

241 anketiranih učencev je zapisalo tudi svoj naslov. 172 (71 %) jih živi v radiju približno enega kilometra (zračne razdalje), največ na naslovu Šalek. 22 jih živi izven uradnega šolskega okoliša OŠ.



Slika 21: Karta bivališč anketiranih učencev (N=241)

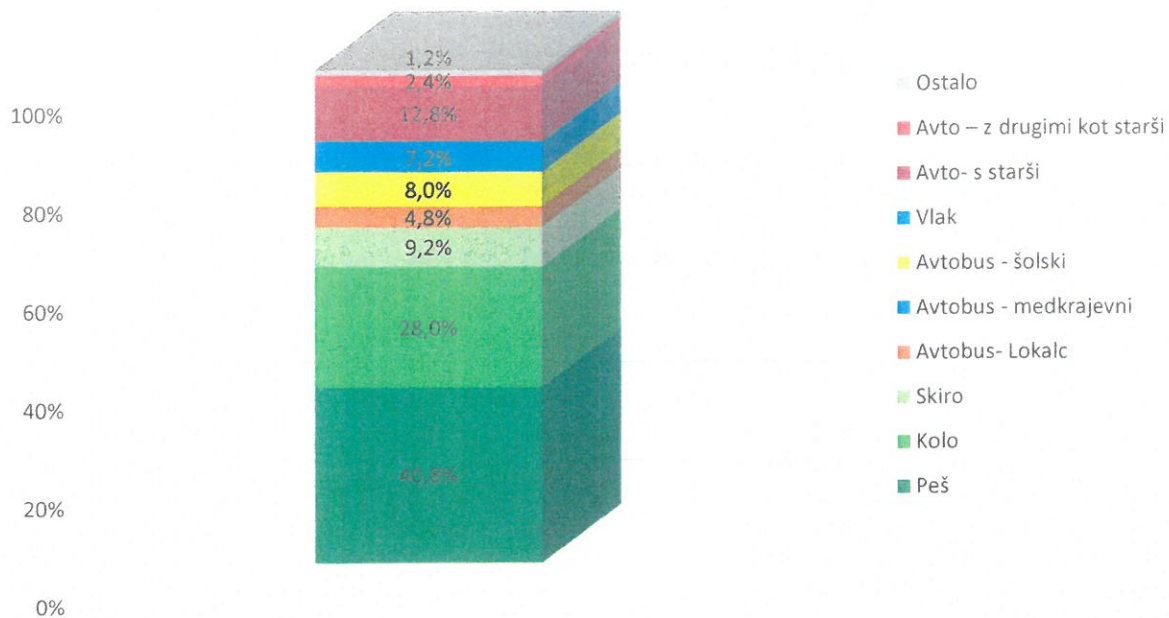
Največ, polovica učencev, vedno pešači v šolo, sledi uporaba šolskega avtobusa (22 %) ter prevoz z avtomobilom s starši (10 %). 12 % je takih, ki niso označili samo enega prevoznega sredstva, temveč več, na primer 10 % je takih, ki jih vozijo starši, včasih pa potujejo drugače (na primer peš), 2 % pa takih, ki gredo včasih peš, včasih pa z drugimi trajnostnimi prevoznimi načini (npr. avtobus, kolo, skiro). Zelo malo učencev kolesari v šolo (1,7 %), uporablja ostale avtobuse (Lokalci, medkrajevni), skiro ali ostalo, vlak uporablja samo en učenec. Delež uporabe prevoznih sredstev za pot iz šole je podoben, razen v manjšem deležu vožnje z avtomobilom, ki se predvsem nadomesti s pešačenjem. Gre za otroke, ki jih na poti v službo odložijo starši, domov pa gredo peš.



Slika 22: Običajen način potovanja v (N=294) in iz šole (N=296)

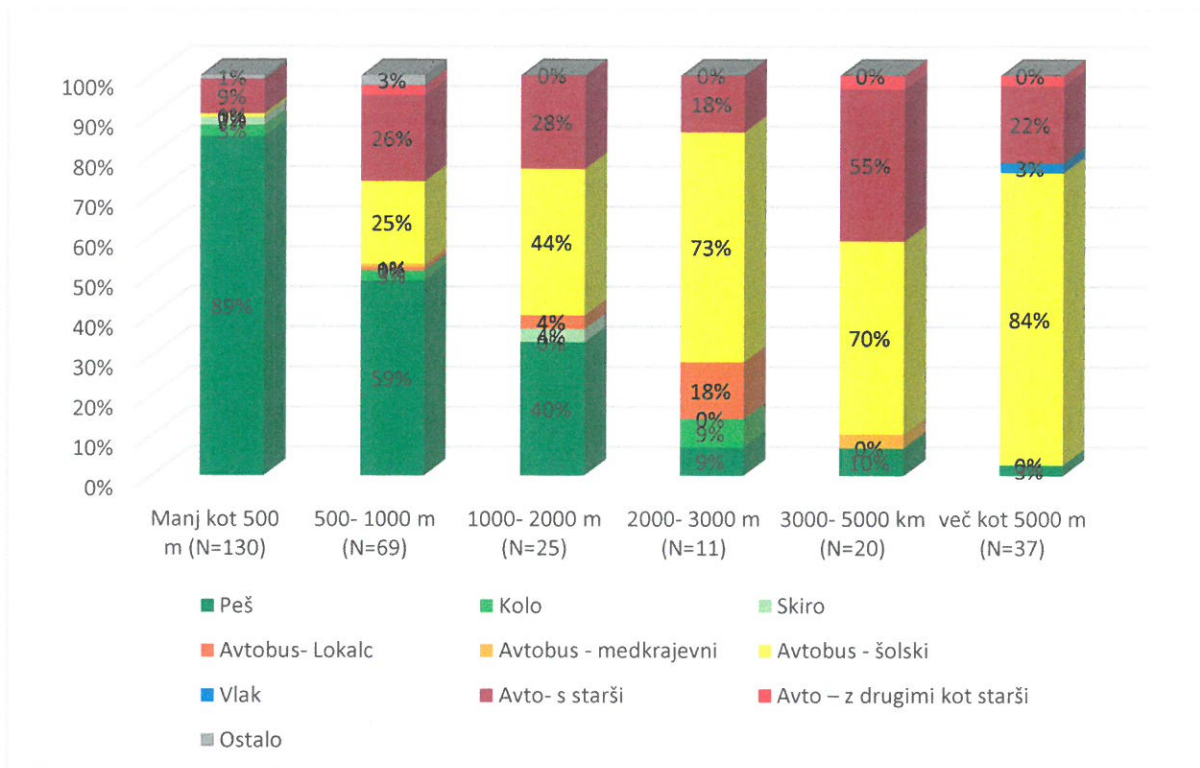
Preverili smo tudi, kako bi si učenci najraje želeli potovati v šolo (možnih je bilo več odgovorov). 46 učencev oziroma 16 % bi jih potovalo enako kot sedaj (od tega jih 17 pešači, 15 se jih vozi s šolskim avtobusom, 10 se jih vozi z avtom, ostali uporabljajo ostale načine), zato smo te izločili iz analize podatkov. Opaziti je, da si želi kolesariti precej več učencev, kot jih kolesari trenutno (28 % v primerjavi s 3 %), podobno je z uporabo skiroja (9 % v primerjavi z 1 %), vlaka (7 % v primerjavi z 0 %). Manjši je delež pešačenja, uporabe avtomobila ter šolskega avtobusa (a ne tudi Lokalca).

Od 58 učencev, ki se trenutno peljejo z avtomobilom, bi se jih samo 24 še vedno rado vozilo (10 tistih, ki so označili »enako kot sedaj« ter 14 takih, ki so označili vožnjo s starši), 22 bi jih raje hodijo, 13 raje kolesarilo, 5 uporabljalo skiro, 6 uporabljalo avtobus, 4 vlak (seštevek ni enak 58, ker so nekateri anketiranci izbrali več kot en odgovor).



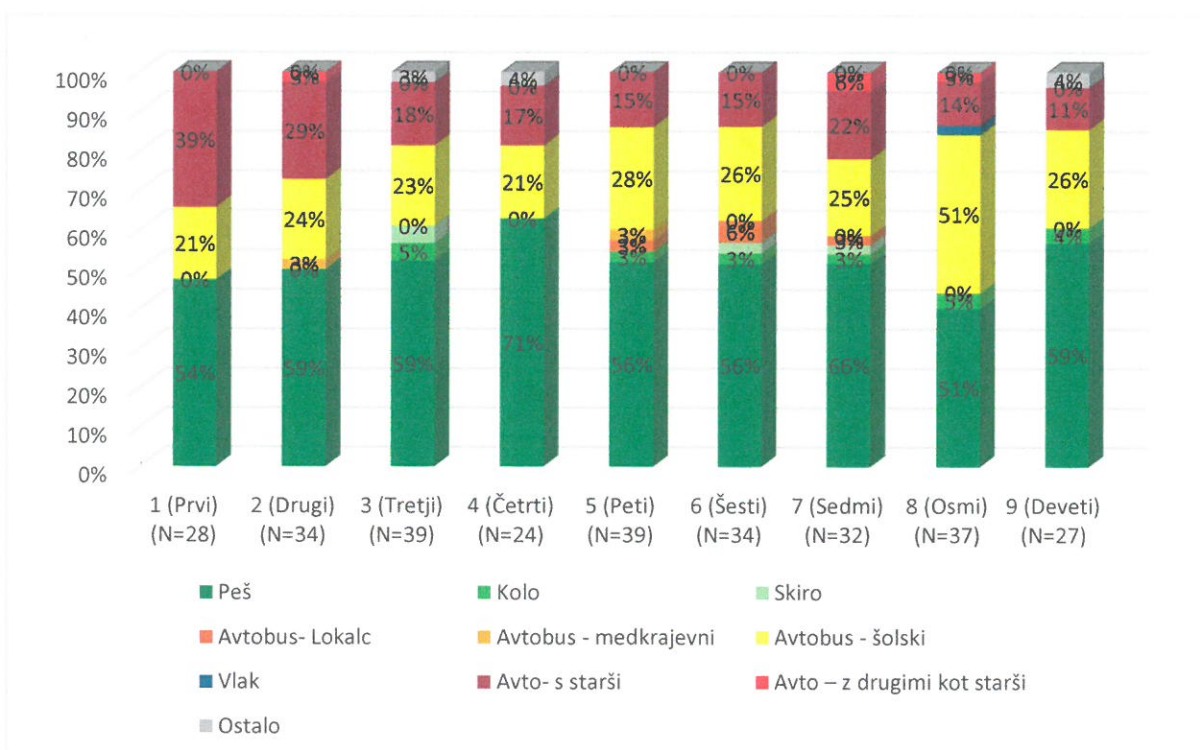
Slika 23: Najljubši način potovanja, če bi lahko izbiral(a) (N=250)

Analiza uporabe prevoznega načina za pot v šolo glede na razdaljo poti je pokazala, da skoraj 80 % učencev, ki živi do 1 km stran od šole, pešači v šolo, zlasti tisti, ki živijo bližje kot 500 m od šole. Vseeno pa je precej visok delež tistih, ki se vozijo z avtomobilom na razdalji manj kot 500 m (9 %) in 500-1000 m (29 %). Presenetljivo je tudi, da se četrtnina učencev, ki potujejo 500-1000 m, vozi s šolskim avtobusom. Uporaba šolskega avtobusa načeloma narašča z oddaljenostjo od šole, medtem ko to ne drži popolnoma za vožnjo z avtomobilom. Na primer, delež uporabe avtomobila je večji za tiste, ki živijo 500-1.000 m od šole, kot pa za tiste, ki živijo 2-3 ali več kot 5 km stran. Največja jih kolesari na razdalji manj kot 500 m (relativno gledano jih največ kolesari na razdalji 2-3 km, vendar gre samo za enega učenca).



Slika 24: Običajen način potovanja glede na razdaljo poti

Analizirali smo tudi uporabo prevoznih načinov po starosti oziroma razredih. Največji delež pešačenja je opazen v četrtem in sedmem razredu, najmanjši pa v osmem in prvem. Največ kolesarijo učenci osmih in devetih razredov. Šolski avtobus daleč največ uporabljajo v osmem razredu (kar polovica vseh učencev), najmanj pa v prvem in četrtem razredu. Delež vožnje z avtomobilom je daleč najvišji v prvem razredu (kar 39 %), ki nato načeloma upada z višanjem starosti (izjema je sedmi razred, kjer je delež še vedno dokaj visok, tj. 22 %).



Slika 25: Običajen način potovanja po razredih

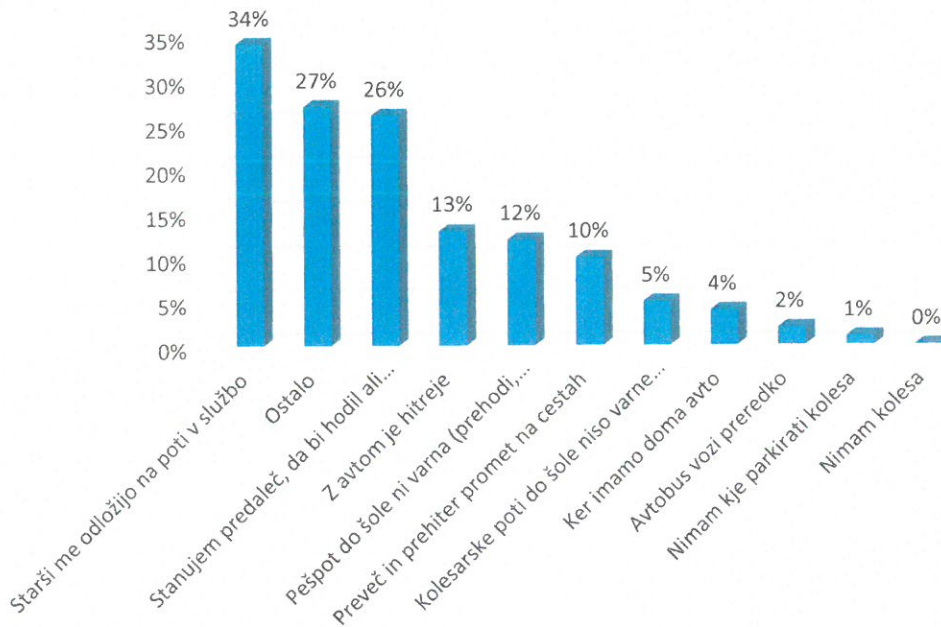
Tiste, ki v šolo potujejo z avtomobilom, smo vprašali po razlogih za to.

Več kot tretjina se jih vozi, ker jih starši odložijo na poti v službo, sledijo ostali razlogi. Med njimi so vreme, mraz, sneg in podobno (9 učencev), zaradi zamujanja (8 učencev). Potrebno je dodati, da izmed 55 učencev, ki so označili »ostalo«, 12 učencev e uporablja avtomobila za pot v šolo.

Med drugimi razlogi so predolga razdalja, hitrost potovanja. 12 % (24 učencev) meni, da pot do šole ni varna, 10 % (20 učencev) pa, da je preveč prometa oziroma previsoke hitrosti. Ostali razlogi so manj pomembni.

Dve tretjini tistih, ki menijo, da pot do šole ni varna, živi manj kot 1 kilometer od šole (ulice Šalek, Kosovelova, Konovska, Paka, Bevkova). Podobno 60 % tistih, ki menijo, da je preveč prehitrega prometa, živi manj kot 1 kilometer od šole.

Zanimivo je tudi, da 17 od 53 učencev, ki živijo predaleč, da bi pešočili ali kolesarili v šolo, živi manj kot 2 km od šole, 14 pa celo manj kot 1 km.

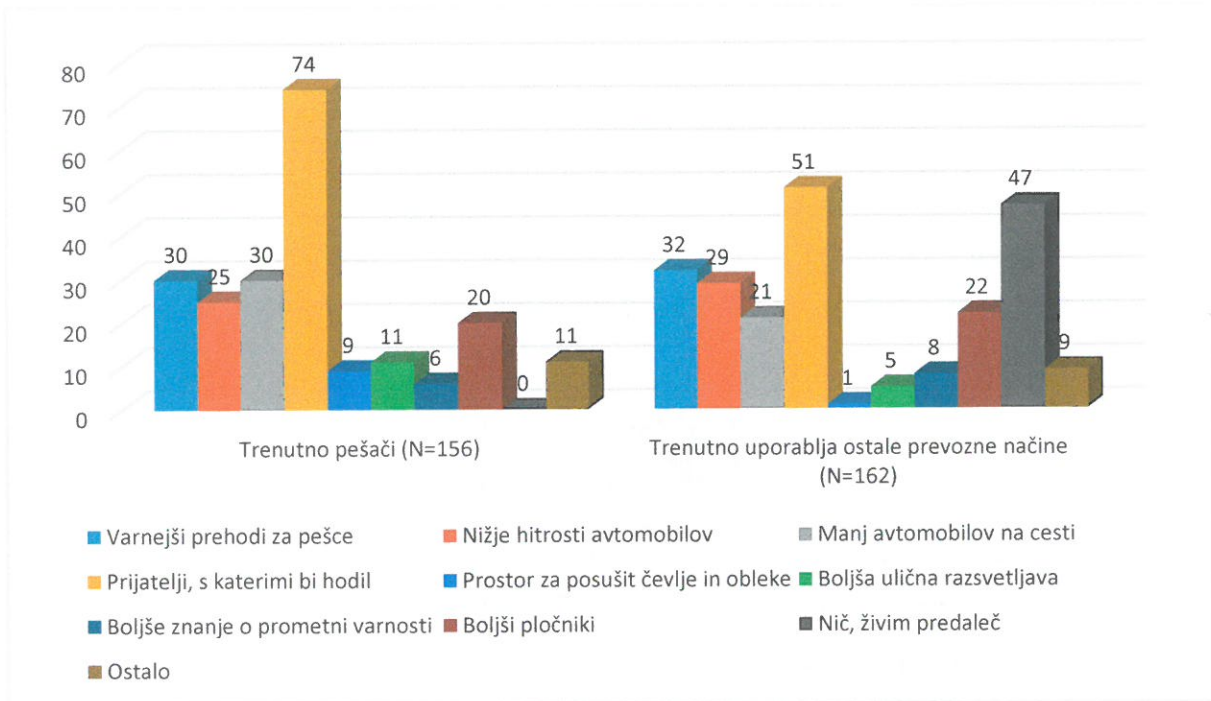


Slika 26: Razlogi za vožnjo z avtomobilom v šolo (N=205)

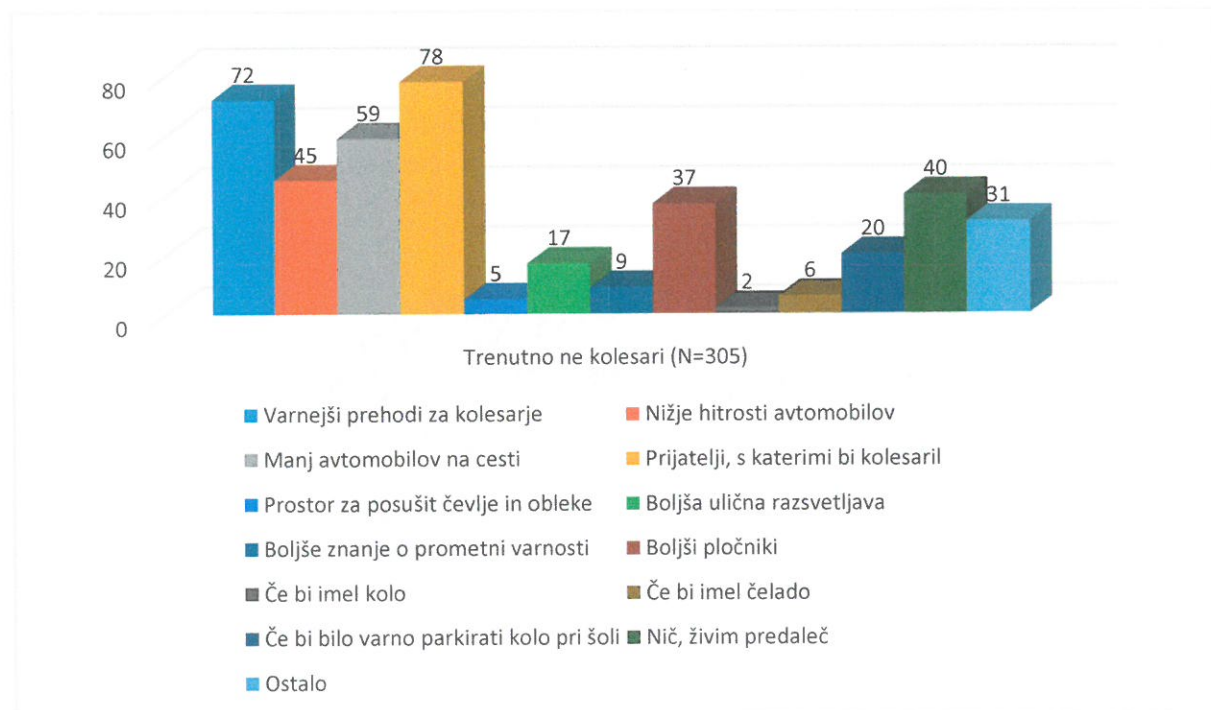
Učence smo povprašali, kaj bi jih spodbudilo, da bi pešočili do šole oziroma kaj bi izboljšalo pešačenje tistim, ki že pešočijo (več možnih odgovorov). Tisti, ki že (vsaj občasno) pešočijo, si želijo predvsem družbe prijateljev med hojo, sledijo varnejši prehodi za pešce in manj avtomobilov na cesti, nižje hitrosti avtomobilov in boljši pločniki.

Med tistimi, ki trenutno ne pešočijo, je 29 % takih, ki živijo predaleč. Kar 32 % pa bi jih pešočilo, če bi imeli družbo prijateljev (porazdelitev po triadah je približno enakomerna). Sledijo varnejši prehodi za pešce, nižje hitrosti avtomobilov, boljši pločniki in manj avtomobilov na cesti.

Med ostalimi odgovori se pojavljajo tudi manjša onesnaženost zraka in finančne spodbude.



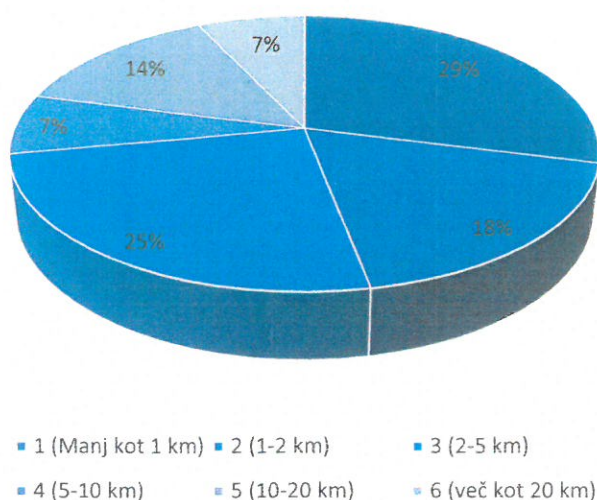
Podobno smo povprašali, kaj bi učence spodbudilo, da bi kolesarili do šole oziroma kaj bi izboljšalo kolesarjenje redkim, ki že kolesarijo (več možnih odgovorov). Ker je učencev, ki že kolesarijo zelo malo, smo analizirali samo tiste, ki tega še ne počnejo, saj so v veliki večini. Podobno kot pri hoji si najbolj želijo, da bi imeli prijatelje, s katerimi bi kolesarili, sledijo varnejši prehodi za kolesarje, manj avtomobilov na cesti, nižje hitrosti prometa, boljši pločniki oziroma kolesarske steze ter prostor za varno parkiranje koles. Med ostalimi odgovori se pojavljajo tudi nižje hitrosti v krožišču, več stez za kolesarje ter kolesarski izpit, nekaj pa jih preprosto ne kolesari oziroma noče kolesariti.



5.2 Potovalne navade zaposlenih

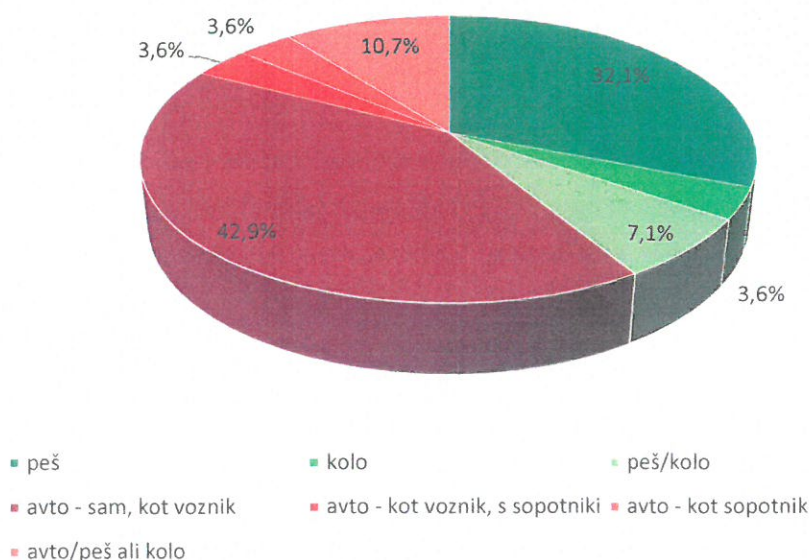
Anketo je izpolnilo 28 zaposlenih (60 % vseh zaposlenih). 82 % je bilo žensk, polovica anketirancev je stara med 45 in 54 let, 80 % pa med 45 in 64 let. 96 % gospodinjstev anketiranih zaposlenih ima vsaj en avto na razpolago, več kot polovica pa ima na voljo vsaj dva avtomobila.

Skoraj polovica anketiranih zaposlenih živi manj kot 2 km od OŠ Šalek; 29 % manj kot 1 km stran, 18 % pa med 1 in 2 km stran od šole. Več kot 70 % pa jih potuje manj kot 5 km, 21 % pa več kot 10 km.



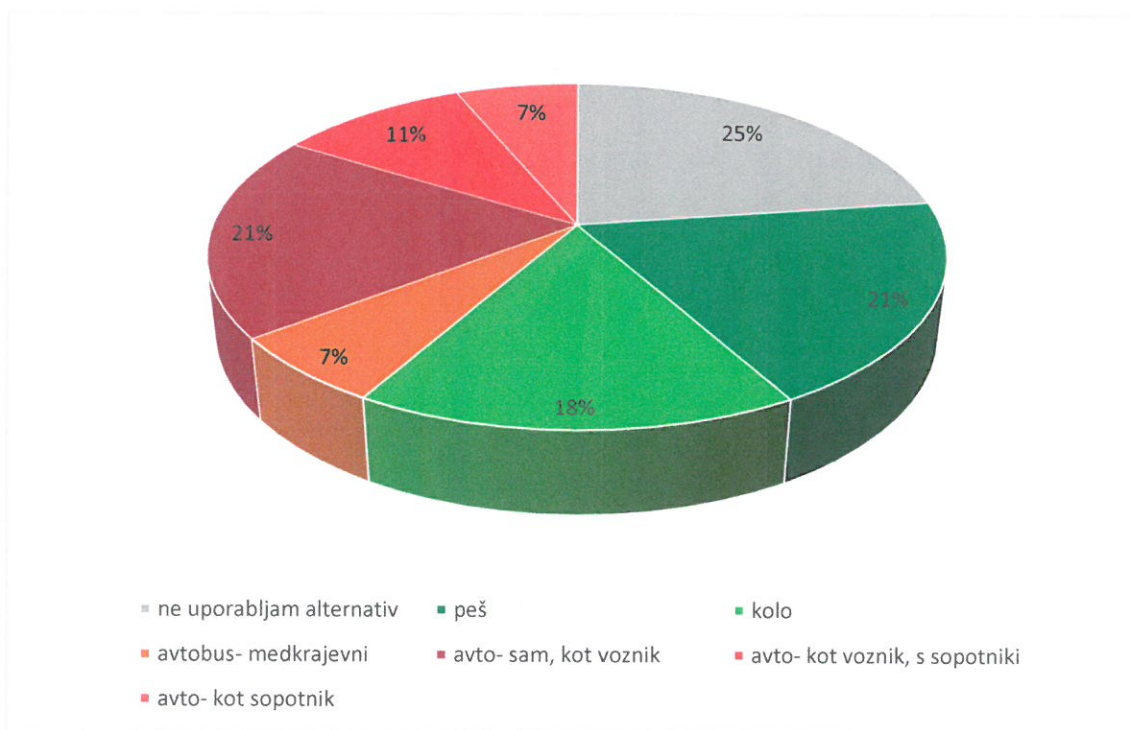
Slika 27: Razdalja med bivališčem in šolo (N=28)

Največ zaposlenih se vozi z avtomobilom. 43 % se jih vedno vozi (brez sopotnikov), 11 % se jih včasih vozi, včasih pa gredo peš ali s kolesom, 4 % pa se jih vozi s sopotniki ali so sami kot sopotniki. Skoraj tretjina jih redno pešači, 4 % kolesarijo, 7 % pa jih gre včasih peš, včasih s kolesom. Opaziti je torej, da prevladujejo vožnja z avtomobilom in nemotorizirane oblike prometa, medtem ko javnega prometa ne uporablja prav nihče od anketirancev (vlak, medkrajevni ali mestni promet).



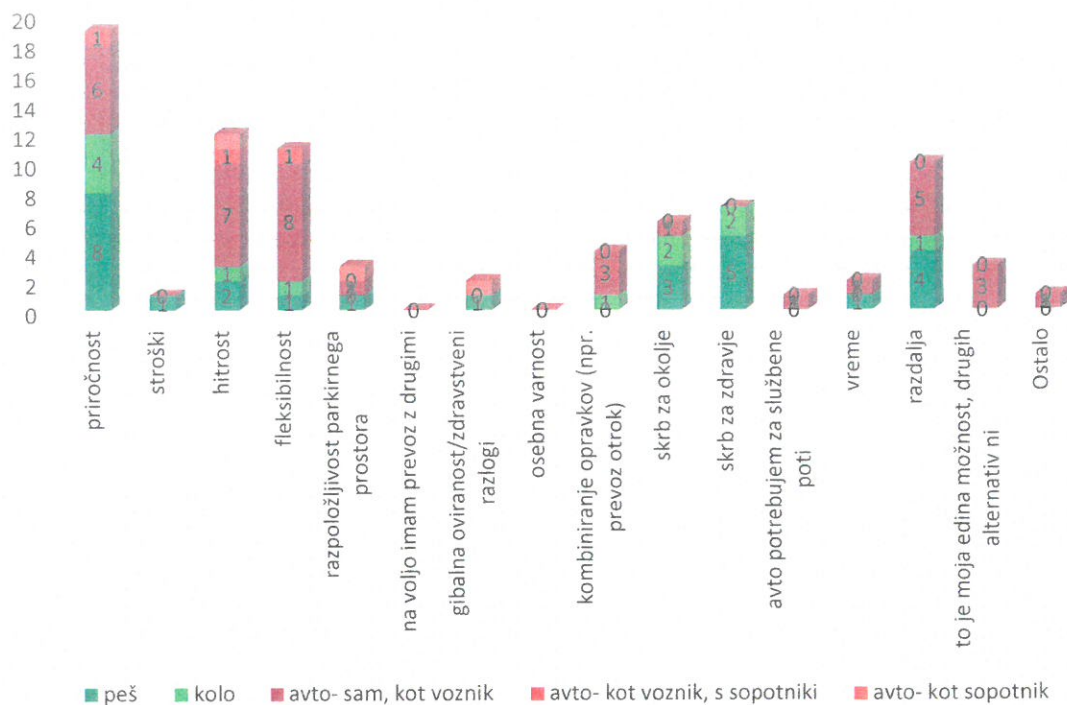
Slika 28: Običajen način potovanja na delo (N=28)

Zaposlene smo vprašali tudi o alternativnem prevoznem sredstvu. Četrtnina ga ne uporablja (večinoma gre za tiste, ki se vozijo z avtomobilom, samo v enem primeru gre za zaposlenega, ki vedno hodi). 21 % jih gre peš (večinoma gre za tiste, ki se vozijo z avtomobilom), 18 % (pet zaposlenih) kolesari (gre za tiste, ki gredo večinoma peš), dva zaposlena včasih uporabita medkrajevni avtobus (drugače avto). 21 % jih uporabi avto namesto (gre za tiste, ki sicer večinoma pešačijo), trije pa občasno delijo prevoz z ostalimi (sicer vozijo sami), dva pa se namesto pešačenja včasih peljeta z nekom drugim.



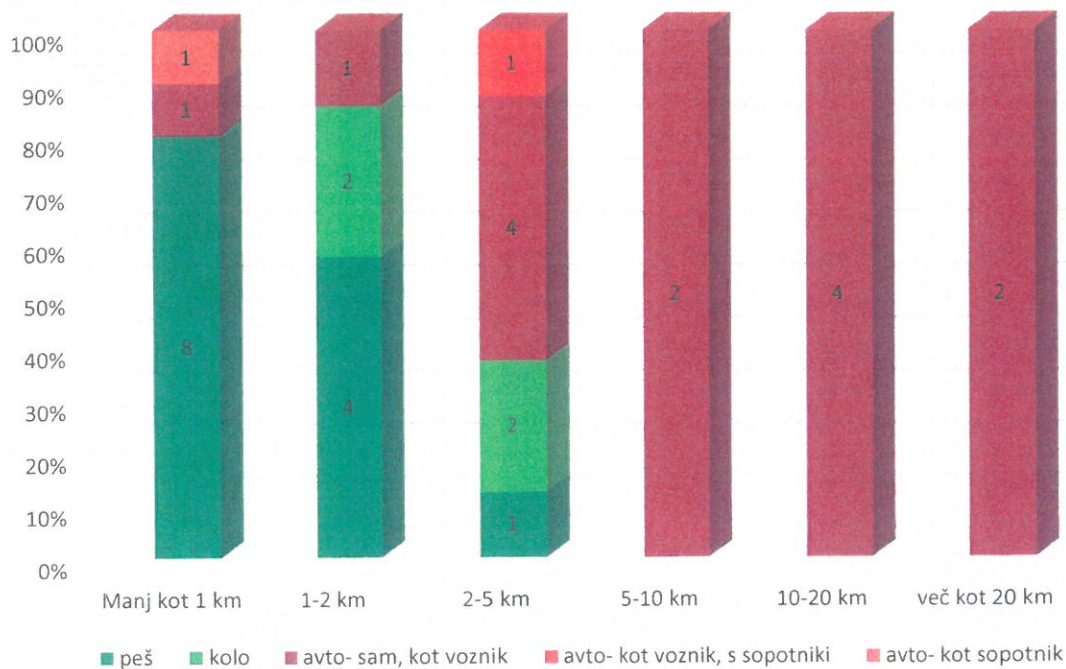
Slika 29: Alternativni način potovanja na delo (N=28)

Zanimali so nas tudi razlogi za uporabo običajnega prevoznega sredstva (možnih je bilo več odgovorov). Tisti, ki pešačijo, so največkrat označili priročnost, skrb za zdravje, razdaljo in skrb za okolje. Tisti, ki se vozijo z avtomobilom, so največkrat označili fleksibilnost, priročnost, hitrost in razdaljo. En zaposlen se vozi zaradi prenašanja težke torbe. Tisti, ki kolesarijo, to počnejo zlasti zaradi priročnosti, skrbi za zdravje in okolje.



Slika 30: Razlogi za uporabo običajnega prevoznega načina (N=28)

Večina, ki živi manj kot 2 km stran, hodi, medtem ko se poveča delež voznikov na razdaljah od 2 km naprej. Vse poti, ki so daljše od 5 km, se opravijo z avtom.

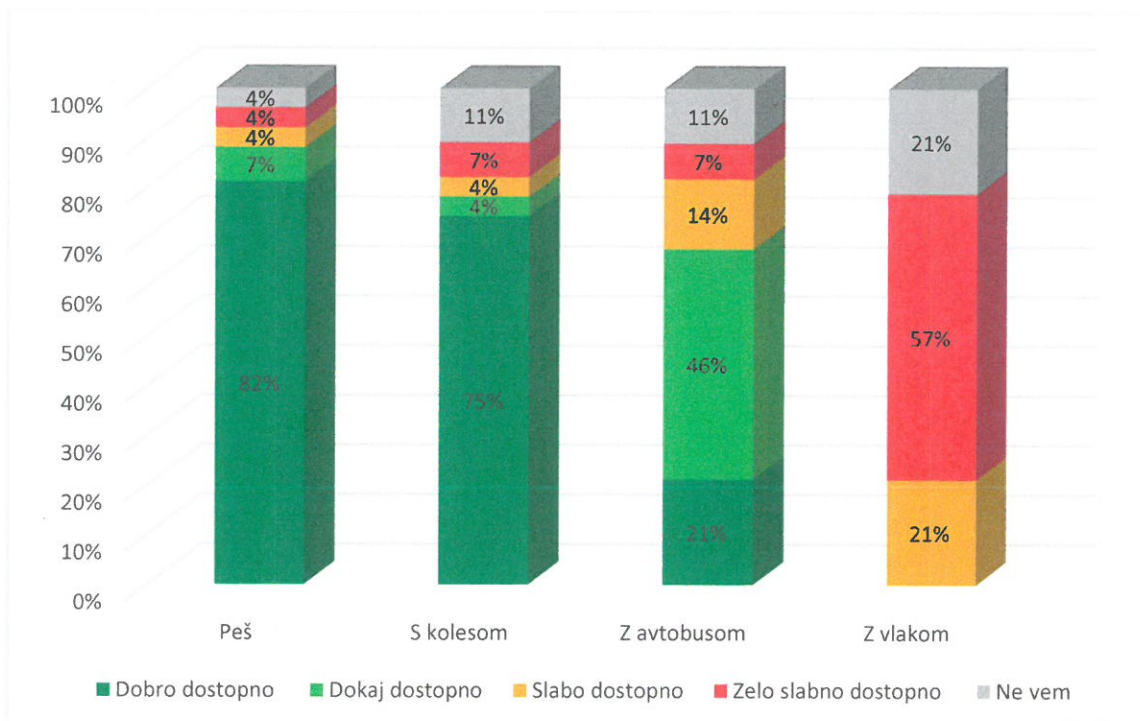


Slika 31: Običajen način potovanja glede na razdaljo poti (N=33⁸)

⁸ N je več kot 28, ker so nekateri anketiranci označili več prevoznih načinov.

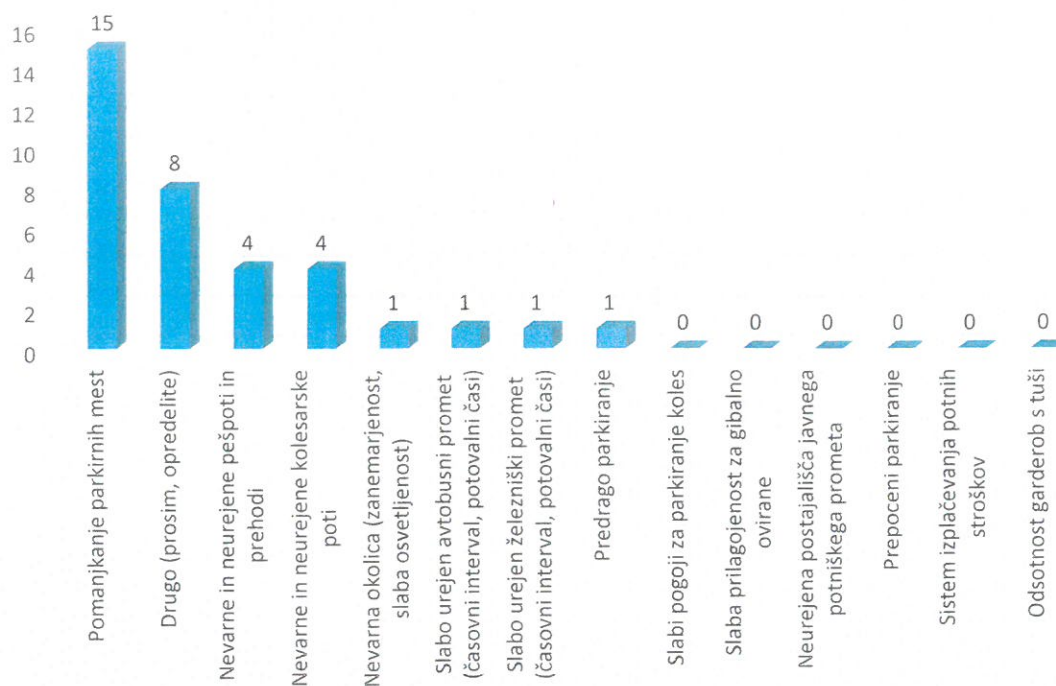
13 od 14 zaposlenih, ki se redno vozijo z avtomobilom na delo, parkira brezplačno na parkirišču OŠ Šalek, eden pa parkira na brezplačnem javnem parkirišču na ulici.

Zaposlene smo povprašali, kako ocenjujejo dostopnost šole z različnimi prevoznimi načini. Večina ocenjuje dostopnost peš in s kolesom kot dobro. Precej slabše je ocenjena dostopnost z javnim potniškim prometom, še posebej z vlakom, kar ni presenetljivo, saj je železniška postaja precej oddaljena, pa tudi nivo storitev je nizek. Zanimivo je, da dve tretjini anketirancev menita, da je dostopnost z avtobusom dobra ali dokaj dobra, a vendarle nihče od anketirancev ne uporablja avtobusa (razen dveh občasno). 11 % zaposlenih ne ve, kako bi ocenili dostopnost s kolesom ali avtobusom.

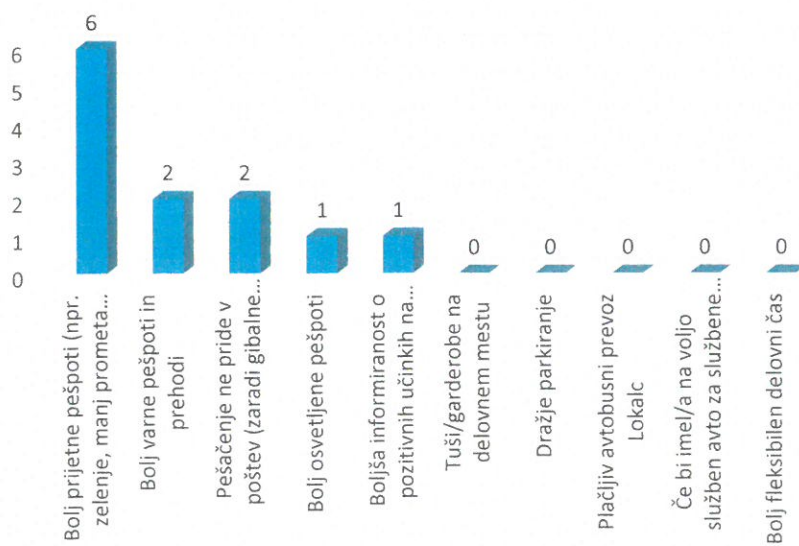


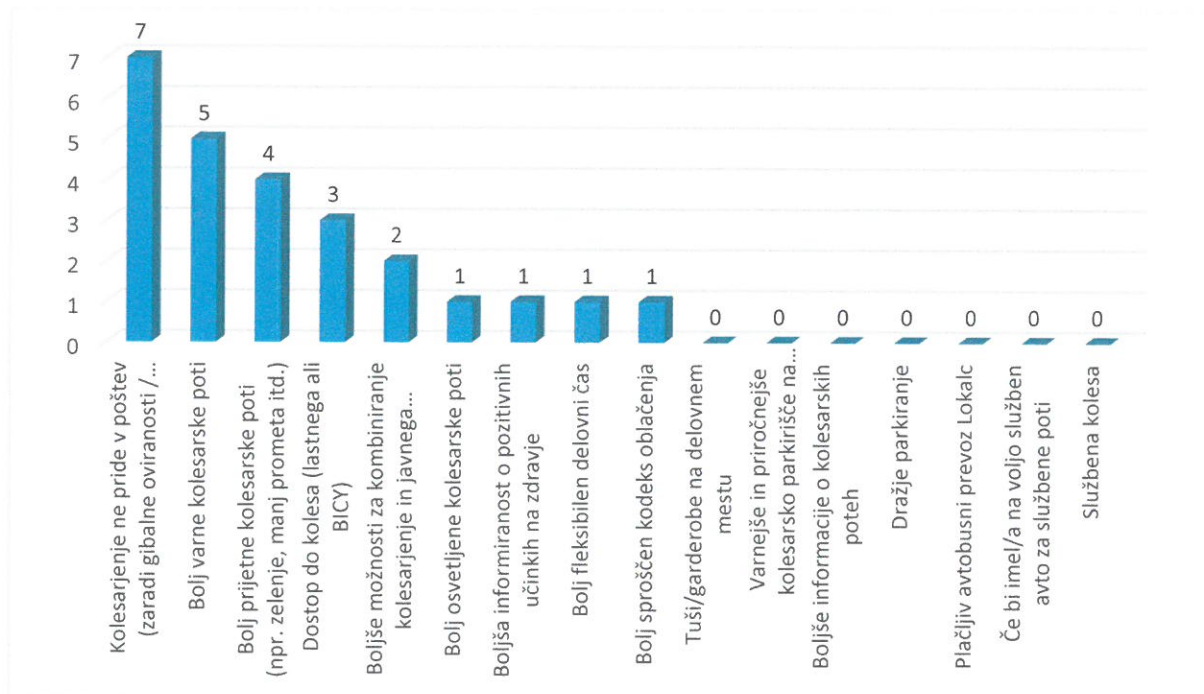
Slika 32: Ocena dostopnosti z različnimi prevoznimi načini (N=28)

Kot poglavitne težave z vidika dostopnosti so zaposleni največkrat navedli pomanjkanje parkirnih mest, nevarne in neurejene pešpoti, prehode ter kolesarske poti. Osem zaposlenih je sicer označilo ostale razloge, vendar so se le štirje opredelili, in sicer da ni težav z dostopnostjo. Po en zaposlen je označil tudi nevarno okolico, slabo urejen avtobusni promet, slabo urejen železniški promet ter predrago parkiranje.

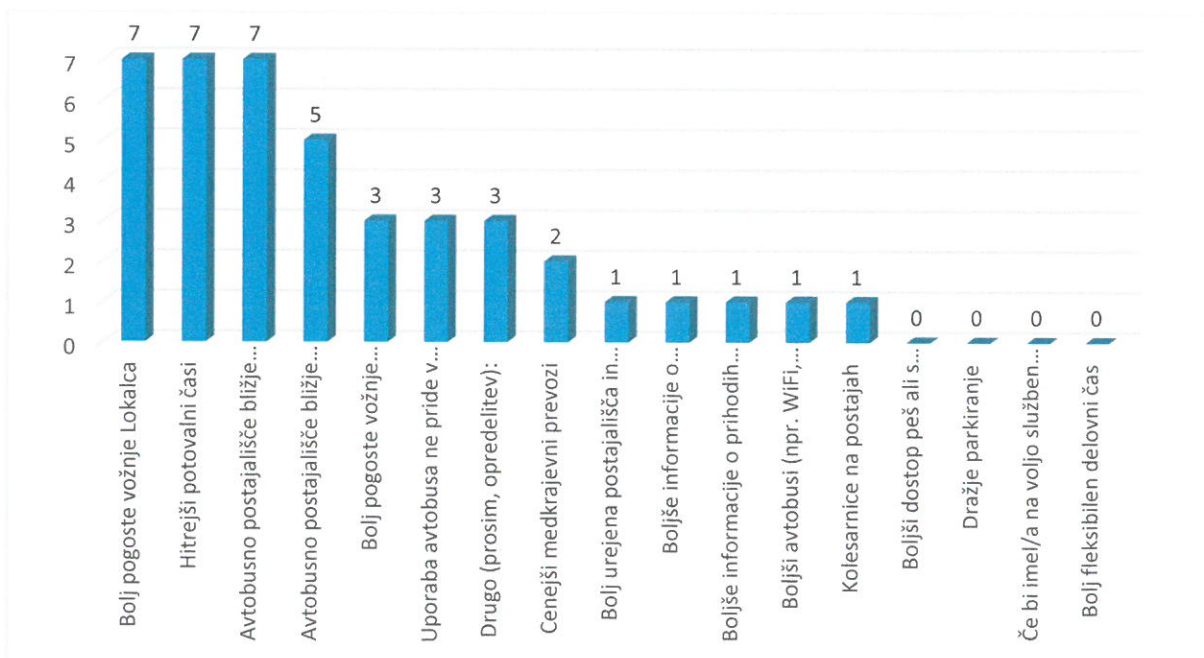


Zaposlene smo povprašali, kaj bi jih spodbudilo, da bi pešačili in kolesarili do šole oziroma kaj bi izboljšalo pešačenje/kolesarjenje tistim, ki že potujejo na ta način (več možnih odgovorov). Z vidika pešačenja bi največ zaposlenih (6) bi rado videlo bolj prijetne pešpoti, z vidika kolesarjenja pa podobno izstopajo bolj varne in bolj prijetne kolesarske poti. Trije zaposleni bi radi imeli boljši dostop do kolesa.





Podobno smo jih vprašali, kaj bi jih spodbudilo k uporabi javnega potniškega prometa. Največ (po sedem) zaposlenih si želi bolj pogostih voženj Lokalca, hitrejših potovalnih časov in avtobusnih postajališč bližja domu. Pet zaposlenih si želi postajališča bližje delovnemu mestu, trije pa bolj pogoste vožnje medkrajavnega avtobusa.



6. Cilji

Glavni motiv priprave mobilnostnega načrta za OŠ Šalek je spopasti se s težavami, povezanimi z mobilnostjo učencev in zaposlenih, ter negativnimi vplivi, ki jih mobilnostni vzorci povzročajo.

Namen mobilnostnega načrta za OŠ Šalek je:

1. spodbujati uporabo trajnostnih prevoznih načinov,
2. izboljšati zdravje učencev in zaposlenih,
3. izboljšati prometno varnost učencev in zaposlenih,
4. postati zgled ostalim organizacijam v MO Velenje za pripravo mobilnostnih načrtov,
5. izboljšati samostojnost in samozavest učencev,
6. povečati osveščenost o pomembnosti trajnostnega razvoja.

Cilji in ciljne vrednosti mobilnostnega načrta do leta 2022 so:

1. Zmanjšati število otrok, ki prihajajo v šolo z avtomobilom z 20 % na 13 %.
2. Zmanjšati delež otrok v prvi triadi, ki prihajajo v šolo z avtomobilom, s 30 % na 20 %.
3. Med učenci zmanjšati delež poti na razdaljah krajših od 1 km, opravljenih z avtomobilom, s 15 % na 10 %.
4. Povečati delež kolesarjenja med učenci z 2 % na 6 %.
5. Med zaposlenimi zmanjšati delež poti, opravljenih z avtomobilom, na razdaljah krajših od 5 km z 28 % na 19 %.
6. Pridobiti certifikat Kolesarjem prijazno podjetje.

7. Ukrepi

Za namene doseganje ciljev smo se odločili, da bomo izvajali učinkovite ukrepe, s katerimi želimo spodbuditi učence in zaposlene k bolj trajnostnim potovalnim navadam, še posebej glede na dejstvo, da večina živi na razdaljah, ki jih je možno premagati peš ali s kolesom.

Ukrepe smo razdelili v štiri tematske sklope:

- Dostop do informacij o mobilnosti in dostopnosti
- Promocijski in ozaveščevalni ukrepi
- Organizacijski ukrepi
- Infrastrukturni in storitveni ukrepi

vsak sklop pa je po potrebi razdeljen na ukrepe, ki ciljajo na učence in na zaposlene. Za vsak ukrep je določena ocena stroškov, odgovornost, časovnica in zahtevnost.

Dostop do informacij o mobilnosti in dostopnosti

Ukrep	Strošek	Odgovornost	Zahtevnost	Časovnica
Učenci				
Informacijski paket za vse učence ob novem šolskem letu (urniki šolskih prevozov in Lokalca, zemljevid šolskih poti, BICY, parkiranje za starše, pozitivni učinki trajnostne mobilnosti, program aktivnosti v šolskem letu, kolesarsko parkirišče itd.)	Tisk ca. 400 kopij	Koordinator za trajnostno mobilnost	Majhna	Vsako leto, začetek šolsko leto 2017/18
Zavihek o trajnostni mobilnosti na spletni strani (podobno kot informacijski paket)	Brez	Koordinator za trajnostno mobilnost	Majhna	Stalno, začetek šolsko leto 2017/18

Zaposleni				
Informacijski paket za vse zaposlene ob novem šolskem letu (urniki Lokalca in medkrajevnih prevozov, zemljevid peš in kolesarskih poti, BICY, parkiranje, pozitivni učinki trajnostne mobilnosti, kolesarsko parkirišče, tuši, deljenje prevozov itd.)	Tisk ca. 50 kopij	Koordinator za trajnostno mobilnost	Majhna	Vsako leto, začetek šolsko leto 2017/18

Promocijski in ozaveščevalni ukrepi

Ukrep	Strošek	Odgovornost	Zahtevnost	Časovnica
Učenci				
Pešbus	Brez	Koordinator za trajnostno mobilnost, starši, ostali spremljevalci	Srednja	Stalno, začetek šolsko leto 2017/18
Bicivlak	Brez	Koordinator za trajnostno mobilnost, starši, ostali spremljevalci	Visoka	Sprva spomladi in jeseni, kasneje stalno, začetek šolsko leto 2017/18
Razširitev igre Prometna kača, tekmovanje z drugima dvema šolama v Velenju http://www.trafficssnakegame.eu/slovenia/	Materiali	Koordinator za trajnostno mobilnost, posamezni učitelji	Srednja	Dva tedna v šolskem letu, najbolje v ETM, začetek šolsko leto 2017/18
Evropski teden mobilnosti (ETM) – kolesarski zajtrk, zaprtje parkirišča za druge namene, kvizi itd.)	Ovisno od aktivnosti	Koordinator za trajnostno mobilnost, posamezni učitelji	Srednja	Enkrat letno, mesec september
Kolesarski izpit	Brez	Koordinator za trajnostno mobilnost	Srednja	Enkrat letno
Izvajanje aktivnosti Priročnika za OŠ	Brez	Ravnateljica šole	Srednja	Stalno, skozi izvajanje učnih načrtov
Ozaveščanje staršev o varnem parkiranju (skozi svet staršev, ob začetku leta, otroci oblikujejo plakate, ki ozaveščajo o nepravilnem parkiranju)	Brez	Ravnateljica šole, koordinator za trajnostno mobilnost	Nizka	Začetek šolsko leto 2017/18
Zaposleni				

Sodelovanje v pobudi Pripelji srečo v službo (interno tekmovanje, lahko tudi z MOV)	Strošek za nagrade ob koncu akcije	Koordinator za trajnostno mobilnost	Nizka	Enkrat letno, mesec maj
Baza naslovov zaposlenih za promocijo deljenja prevozov	Brez	Koordinator za trajnostno mobilnost	Nizka	Stalno
Kolesarski zajtrk za zaposlene (lahko v okviru ETM)	100 EUR	Koordinator za trajnostno mobilnost	Nizka	Enkrat letno
Kolesarski izlet po Velenju za zaposlene	Brez	Koordinator za trajnostno mobilnost	Srednja	Enkrat letno
Letno izobraževanje/informiranje učiteljev na temo mobilnosti in mobilnostnega načrta	Brez	Koordinator za trajnostno mobilnost, ravnateljica OŠ	Srednja	Enkrat letno
Uradni zagon mobilnostnega načrta	V okviru ETM	Koordinator za trajnostno mobilnost, ravnateljica OŠ	Nizka	V okviru ETM, september 2017

Organizacijski ukrepi

Ukrep	Strošek	Odgovornost	Zahtevnost	Časovnica
Učenci				
Omogočanje puščanja materialov v šoli - omarice	Brez	Ravnateljica OŠ	Nizka	Stalno
Imenovanje prvaka/razreda prvakov trajnostne mobilnosti	Brez	Ravnateljica OŠ	Srednja	Vsako leto, začetek šolsko leto 2017/18
Zaposleni				
Imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost	Brez	Ravnateljica OŠ	Visoka	Vsako leto, začetek šolsko leto 2017/18
Imenovanje prvaka/skupine prvakov trajnostne mobilnosti v svetu staršev	Brez	Ravnateljica OŠ	Srednja	Vsako leto, začetek šolsko leto 2017/18
Omogočanje pustiti materiale v šoli - omarice	Brez	Ravnateljica OŠ	Srednja	Stalno
Nameniti nekaj parkirnih mest za tiste, ki si delijo prevoz	Brez	Ravnateljica OŠ	Visoka	Začetek šolsko leto 2017/18
Parkirni režim glede na dostopnost oziroma oddaljenost bivališča	Brez	Ravnateljica OŠ	Visoka	Začetek šolsko leto 2018/19

Spodbude za zaposlene, ki se odpovejo parkirnemu mestu	Odvisno od spodbude	Ravnateljica OŠ	Visoka	Začetek šolsko leto 2018/19
Simbolični prispevki za parkiranje, ki gredo v sklad za izboljšanje varnosti otrok	Brez	Ravnateljica OŠ	Visoka	Začetek šolsko leto 2018/19
Prijava za pridobitev sredstev sofinanciranja ukrepov trajnostne mobilnosti iz sklada za podnebne spremembe	Brez	Koordinator za trajnostno mobilnost	Nizka	2018

Infrastrukturni in storitveni ukrepi

Ukrep	Strošek	Odgovornost	Zahtevnost	Časovnica
Nasloni za kolesa z nadstreškom za zaposlene	3.000 EUR	Koordinator za trajnostno mobilnost	Srednja	Šolsko leto 2017/18
Kiss & Ride za starše nekje dlje od šole (parkiranje in hoja do šole, preveriti sodelovanje z npr. trgovino Spar, Mercator, OŠ Livada itd.)	Odvisno od lokacije	Koordinator za trajnostno mobilnost	Visoka	Šolsko leto 2018/19
Sodelovati z občino pri odstranitvi nevarnih točk na šolskih poteh	Brez	MOV, OŠ Šalek	Visoka	Stalno
Pobuda za poostren nadzor nad parkiranjem na pločnikih ali postavitve stebričkov	Brez	MOV, OŠ Šalek	Visoka	Stalno
Nakup službenega kolesa	500 EUR	Koordinator za trajnostno mobilnost	Nizka	Šolsko leto 2018/19
Posodobitev načrta šolskih poti	Brez	AVP, OŠ Šalek	Nizka	Letno

8. Spremljanje in vrednotenje

Pomemben del mobilnostnega načrta je tudi njegovo spremljanje (monitoring) in vrednotenje (evalvacija). Monitoring spremlja gibanje kazalcev proti doseganju specifičnih določenih ciljev, evalvacija zajema širši pogled, ki je namenjen napredku proti določenim ciljem, samo logiko ukrepov in njene posledice. Namen teh aktivnosti je torej meriti napredek v smislu učinkov in rezultatov, hkrati pa želimo vrednotiti in prepoznati izzive in druge morebitne ovire za pravočasno uresničitev ukrepov.

Izvajali bomo naslednje aktivnosti:

	Strošek	Odgovornost	Časovnica
Anketa o deležu uporabe prevoznih sredstev (v vsakem razred z dvigom rok)	Brez	Koordinator za trajnostno mobilnost	Enkrat letno (mesec februar)
Objava poročila o rezultatih ankete in izvedenih ukrepih	Brez	Koordinator za trajnostno mobilnost	Enkrat letno

Prenova mobilnostnega načrta s ponovitvijo širše ankete o potovalnih navadah ter ukrepih med učenci in zaposlenimi (v papirnati obliki)	5.000 EUR	Zunanji izvajalec	Vsaki pet let – 2021/2022
---	-----------	-------------------	---------------------------