

SAMOSTOJNO, VARNO, TRAJNOSTNO: PRIPOROČILA ZA UREJANJE ŠOLSKIH OKOLIŠEV Z VIDIKA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI



Operacija Hitro s kolesom: ESRR, pristop CLLD
CIPRA Slovenija

Priporočila za urejanje šolskih okolišev z vidika trajnostne mobilnosti so nastala v okviru Operacije Hitro s kolesom, ki jo sofinancira Evropski sklad za regionalni razvoj, pristop CLLD.

Vsebino pripravila: CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp
Ljubljana, 2020



MESTNA OBČINA
KRANJ



OBČINA NAKLO



OBČINA RADOVLJICA



GORENJSKA.BIKE



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI SKLAD ZA
REGIONALNI RAZVOJ



KAZALO

1. UVOD	4
2. PRIPRAVA PRIPOROČIL ZA TRAJNOSTNO UREJANJE ŠOLSKIH OKOLIŠEV	6
2.1 Povzetek pogovora z Osnovno šolo Predoslje Kranj	6
2.2 Povzetek pogovora z Osnovno šolo Toneta Čufarja, Jesenice	10
2.3 Povzetek pogovora z Biotehniškim centrom Naklo, Naklo	16
2.4 Povzetek pogovora z Osnovno šolo Tržič, Tržič	20
2.5 Povzetek pogovora z Osnovno šolo Antona Janše, Radovljica	24
3. VIRI IN LITERATURA	29

1. UVOD

Gorenjske občine Jesenice, Kranj, Naklo, Radovljica in Tržič so se z izdelavo Celostnih prometnih strategij občin (vsi izdelani l. 2017) zavezale k celostnemu prometnemu načrtovanju, ki daje prednost trajnostni mobilnosti – hoji, kolesarjenju in javnem potniškem prometu. Z izboljševanjem pogojev za hojo in kolesarjenje namreč vsem občanom in obiskovalcem omogočamo dostopno in varno premikanje – hkrati pa tudi skrbimo za zdravje in varovanje okolja.

V občinah se je pokazala tudi potreba po enotnem, regijskem načrtovanju površin za kolesarje, zato smo leta 2017 v sodelovanju z BSC Kranj in CIPRO Slovenija, društvom za varstvo Alp, pripravili operacijo Hitro s kolesom in uspešno pridobili podporo Evropskega sklada za regionalni razvoj (pristop CLLD). Z operacijo smo vzpostavili enotno regijsko mrežo izposoje koles – sistem Gorenjska.bike, ki uporabnikom (prebivalcem in obiskovalcem) omogoča kolesarjenje iz ene občine v drugo oz. iz enega urbanega naselja v drugega.

V operaciji Hitro s kolesom smo preverili, kakšna je urejenost šolskih okolišev¹ osnovnih šol po sodelujočih občinah z vidika pogojev za kolesarjenje. Šolski okoliši so namreč dober pokazatelj siceršnje urejenosti občine - velja, da tam, kjer lahko varno in trajnostno prihajajo v šolo učenci, se tudi drugi občani raje odločajo za aktivno mobilnost na svojih vsakodnevni poteh po občinah. Urejanje prometa na ravni šolskega okoliša torej pomembno vpliva tudi na celostno prometno ureditev mesta oziroma naselja.

Šole so bile izbrane glede na njihovo izkazano zanimanje za temo trajnostne mobilnosti, položaj (bližina izposojevalnic koles, postavljenih v okviru operacije) in časovno razpoložljivost. Pogovori so potekali med aprilom in junijem 2020: z OŠ Predoslje Kranj (prvi pogovor 22. 4. 2020), OŠ Toneta Čufarja, Jesenice (prvi pogovor 23. 4. 2020), Biotehniškim centrom Naklo (prvi pogovor 23. 4. 2020), OŠ Antona Janše v Radovljici (prvi pogovor 23. 4. 2020) in OŠ Tržič (prvi pogovor 5. 5. 2020). Naši sogovorniki so bili učitelji - mentorji, ki v šoli vodijo prometne krožke ali izvajajo kolesarski izpit. Čeprav smo sprva načrtovali skupen sprehod po šolskem okolišu, smo zaradi upoštevanja javno-zdravstvenih omejitev pogovore izvedli spletno, kasneje pa omenjene lokacije preverili še osebno.

Pogovorili smo se o trenutnem stanju, pregledali smo Načrte šolskih poti (razen v primeru srednje šole, ki dokumenta nima) in se pogovorili o praksah šole, vezanih na dokument. Preverili smo problematične točke v šolskem okolišu z vidika kolesarjev, se seznanili z dosedanjimi ukrepi in se pogovorili o možnih rešitvah. Poleg zelenih infrastrukturnih ukrepov, smo govorili tudi o možnih organizacijskih spremembah v šolah (npr. spodbujanje aktivnega prihoda na roditeljski sestanek, raba šolskega kolesa za opravke delavcev šole ipd.).

¹ Po Zakonu o osnovni šoli je šolski okoliš območje, na katerem imajo starši pravico vpisati otroka v osnovno šolo, ki ima sedež na tem območju. Šolski okoliš se določi za vsako samostojno oziroma matično osnovno šolo. V mestnih območjih so okoliši razmeroma majhni, razdalje do šole pa kratke. To omogoča veliki večini otrok, da v šolo pridejo peš, ostali pa lahko uporabljajo javni promet. Starejši šolarji se lahko v šolo pripeljejo tudi s kolesom. Na podeželju so šolski okoliši večji. Otroci imajo tu zagotovljen poseben šolski prevoz, v kolikor so od šole oddaljeni več kot 4 km. Organizacija šolskih prevozov je po zakonu domena občin in lahko predstavlja veliko finančno breme (Marn et al., 2017: 4).

Ugotovitve pogovorov lahko strnemo v naslednje trditve:

- Čeprav je še pred desetletji večina učencev v šolo hodila ali kolesarila, danes le majhen delež otrok v šolo prihaja aktivno.
- Načrti šolskih poti niso pisani z vidika prometne varnosti kolesarjev. Iz tega zornega kota bi bilo nevarnih točk v šolskih okoliših bistveno več.
- Učenci si želijo kolesariti, vendar pogosto za to obstaja več ovir (ustrezna infrastruktura, podpora staršev, bližina šole, gmotne ovire za nakup kolesa itd.).

Sodelujočim mentorjem se iskreno zahvaljujemo za pogovore, predvsem pa za neutrudno delo na področju prometne varnosti in trajnostne mobilnosti. Šolam in občinam predlagamo razmislek o [pripravi mobilnostnega načrta](#) - sklopa na šolski okoliš vezanih ukrepov za promocijo trajnostnih prevoznih sredstev (hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa) ter zmanjševanja rabe osebnega avtomobila. K takšnemu zmanjšanju bodo pripomogla tudi kolesa novo vzpostavljenega sistema izposoje Gorenjska.bike.

2. PRIPRAVA PRIPOROČIL ZA TRAJNOSTNO UREJANJE ŠOLSKIH OKOLIŠEV

2.1 Povzetek pogovora z Osnovno šolo Predoslje Kranj

Šola ima načrt šolskih poti, dostopen na portalu Načrti šolskih poti (Agencije za varnost v prometu). Nazadnje je bil revidiran l. 2018, naslednje posodobitve še ni v načrtu. Izdelan je bil v sodelovanju Občine in Agencije za varnost v prometu. Trenutna oblika šoli ne omogoča sporočanja dnevnih sprememb prometnega režima oz. drugih izrednih situacij.

Načrt šolskih poti pedagogom služi kot pomemben vzgojni dokument: z njim učitelji spodbujajo spoštovanje prometnih pravil tako med učenci kot tudi starši (spoštovanje pravil prihoda, odhoda), poudarjajo uporabo varnih poti v šolo, pri kolesarjih tudi uporabo čelad. Dokument je del letnega delovnega načrta in uradnih šolskih publikacij, ki prav tako povzemajo ustrezno vedenje udeležencev v prometu. Ob začetku šolskega leta ga pedagogi predstavijo vsem razredom in poudarijo nevarne točke, prvi razredi ga prehodijo v spremstvu policista. Ostali razredi do dokumenta dostopajo preko spletne strani. Z učiteljem se pogovorijo glede uporabljenih poti v šolo, kadar je treba, jim ti predlagajo varnejše možnosti.

Z Načrtom učitelji seznanijo tudi starše na roditeljskem sestanku ob začetku šolskega leta. Ob izrednih situacijah se o njem pogovarjajo tudi večkrat. Tako je bilo tudi v letu 2020, ko je bilo obveščanja staršev zaradi gradnje kanalizacije več. Črne točke, označene v Načrtu šolskih poti, so še vedno aktualne, glede dodajanja novih pa se bodo lahko opredelili po izgradnji ceste.



Slika: popravila na cesti Predoslje v dovozu k šoli – bo zarisana tudi kolesarska pot?

Vodstvo si ob takih razmerah želi več obveščanja o delih na cestišču in na šolski poti, omogočen pregled nad potekom del na določenem odseku, saj bi tako lahko pošiljali obvestila staršem. Tudi ti so velikokrat opozarjali, da so imeli zaradi pogostih sprememb prometnega režima težave s samostojnim prihajanjem njihovih otrok v šolo in da jih je skrbela njihova prometna varnost. Šola bi si želela biti aktivneje vključena tudi v načrtovanje morebitnih sprememb cestišča po končanih delih. S

sodelovanjem in prilagoditvijo cestnih oznak bi lahko enostavneje naredili korak naprej glede načrtovanja in izvedbe varnih šolskih poti.

Šolski okoliš je z vidika pešcev načeloma varen, a zajema tudi nekaj precej nevarnih točk. Še posebej nevaren je odsek med mesnico Arvaj in trgovino Mercator, kjer ni pločnika, cestne označbe pa so slabe. Glede navedene prometne situacije pod šolo se večkrat oglašata tudi Svet staršev in poziva k ukrepom.

Drug tak nevaren odsek je celotna trasa od semaforiziranega križišča v Britofu proti šoli, saj gresta po ozkem pločniku komaj dva otroka vstric, na nekaterih delih pa je prostora le za enega pešca. Vključevanje kolesarske poti na obstoječi pločnik je nemogoče, saj je ob cesti prostora premalo.



Sliki: nevarna odseka poti: levo Britof, desno ovinek proti mesnici Arvaj.

V šoli opažajo, da so v prometu strpnejši tisti vozniki, ki tudi sami kolesarijo, sicer se jih mnogo vede zelo brezobzirno tako do kolesarjev kot do pešcev: zaradi nizke kulture vožnje se nesreče dogajajo tudi na prehodu za pešce.

Z vidika kolesarjev bi moralo biti nevarnih prometnih točk v Načrtu šolskih poti precej več. V okolici šole namreč ni vrisanih kolesarskih poti, zato se učenci, ki v šolo prihajajo s kolesom, vozijo po pločnikih. Kot poudarjeno, so ti že tako preozki tudi za pešce, zato so takšne prometne situacije nevarne.

Promet v bližini šole bi bilo zaradi neupoštevanja omejitev hitrosti treba umiriti s fizičnimi ovirami. Občina je že namestila dodatne prometne znake in elektronski merilnik hitrosti. V šoli bi želeli, da se postavi stacionarni radar, a na občini odgovarjajo, da zaradi bližine protokolarnega objekta Brdo to ni mogoče.



Slika: ravnina med OŠ Predoslje in Brdom – vabljiva ravnina, a brez oznak za kolesarje.

Okolica šole zaenkrat nima varne infrastrukture, ki bi omogočala kolesarjenje (kolesarskih steze ali poti), kljub temu v šolo kolesarijo večinoma učenci, le redki učitelji. Zaposleni, ki so doma blizu šole, na delo prihajajo s kolesom, učitelji večinoma ne (zaradi optanosti); kljub temu eden izmed učiteljev prikolesari celo z Bleda.

Šolo v naravi za 4. razrede redno organizirajo v Centru šolskih in obšolskih dejavnosti Čebelica v Dolenji vasi pri Čatežu, kjer učenci vadijo kolesarske veščine, teorijo pa obravnavajo pri rednem pouku. Sam kolesarski izpit nato izvajajo v novejšem delu naselja (Voge), ker je tam promet umirjen, poligon sicer pripravijo na igrišču za šolo.

Učenci se po opravljenem kolesarskem izpitu najpogosteje v šolo vozijo v pomladanskih ali jesenskih mesecih. V obdobju po izpitu je kolesarnica povsem polna. Šola ima namreč majhno kolesarnico, ki že trenutnim potrebam ne zadošča. Ker je poslopje šole sicer ograjeno, a ni zaklenjeno oz. ni nedostopno, varnost koles in skirojev tako ni zagotovljena, kar bi želeli izboljšati.

Šolskega kolesa nimajo, trenutno postajališče za izposojlo koles pa je z vidika prihoda v šolo na nerodnem kraju. Zelo uporabno bi bilo, če bi stalo bližje šoli.

V šoli in v vrtcu pri šoli izvajajo različne promocijske in izobraževalne ukrepe o trajnostni mobilnosti. Sodelujejo v projektu Trajnostna mobilnost za vrtce in šole. Kot edina šola v Kranju so izvajali Pešbus in v l. 2019 v šolo pešačili že iz treh smeri. Učenci zelo radi hodijo – če jim seveda starši dovolijo. Nekaj staršev je v projektu tudi sodelovalo in podprlo hojo v šolo. Spremljevalci so bili sicer večinoma učitelji, ki so učence razredne stopnje med potjo opozarjali na nevarna mesta. Enotedenska akcija je potekala jeseni, za prihodnje koledarsko leto so imeli v načrtu še eno izvedbo, vendar so jo bili zaradi ukrepov ob pojavu novega korona virusa primorani odpovedati. Otroci so bili nad hojo v šolo navdušeni, mentorji pa opažajo, da so včasih starši negotovi glede samostojnosti in varnosti otrok v prometu in jih zato k aktivnemu prihodu v šolo ne spodbujajo.

Aktivnosti Bicivlak zaradi nezmožnosti zagotavljanja varnosti v prometu še niso izvedli.

Izvajajo tudi Kokoško Rozi, na Dan varčevanja z energijo (razširjeni program Gibanje, zdravje ter dobro psihično in fizično počutje) pripravijo plakat in spodbujajo trajnosten prihod v šolo.

Projektne aktivnosti so deležni učenci, posredno tudi njihovi starši, in zaposleni.

Učenci si v šolo želijo prihajati aktivno (s skiroji in kolesi, tudi peš); pogosto jih od tega odvrnejo starši, ker jih skrbi za prometno varnost otrok.

Šola bi v zvezi s trajnostno mobilnostjo želela doseči, da bi čim več otrok prihajalo v šolo na trajnostni način, tudi na popoldanske aktivnosti. Starši npr. v času prireditev v šolo že prihajajo peš. Dovoz do šole ne omogoča srečanja dveh avtomobilov (dostava do vrat, postavitve zapornice), zato so začeli pozivati k trajnostnemu prihodu na sestanke. Spremembe so bile sprva nedobrodošle, vendar so se prijele.

Razmišljajo, da bi morda poskusili spodbuditi tudi aktiven prihod na govorilne ure.

Šola uspešno sodeluje z avtoprevoznikom Arriva, ki kot partner z Mestno občino Kranj v razmerju javno-zasebnega partnerstva izvaja mestni linijski prevoz: vozni red so prilagodili šolskemu zvoncu in tako več otrokom omogočili, da gredo domov z avtobusom. Tak prevoz uporabijo tudi ob drugih aktivnostih tekom leta (dnevi dejavnosti, prireditve) in v tem primeru uporabijo javni mestni avtobus.



Z Občino sodelujejo v smislu varnosti v prometu, ne tudi trajnostne mobilnosti: opozarjajo na nevarne odseke na šolski poti, potrebo po ustreznem informiranju ob prenovi. Za povečanje pogostosti kolesarjenja bi v šoli potrebovali tudi zagotovitev ustreznih infrastrukturnih pogojev.

V zvezi z nadaljnjim urejanjem šolskega okoliša za kolesarjenje si želijo postavitev stacionarnega radarja pod šolo, ureditve vidnejših prehodov za pešce (na prehod za pešce pri šoli opozoriti pravočasno, ker je za ovinkom) in postavitve drugih cestnih označb, da bodo lahko vozniki pravočasno prilagodili hitrost. Želijo si tudi postavitev nove kolesarnice.

Občina Kranj dodaja, da jim je preverba šolskega okoliša OŠ Predoslje dala zanimiv vpogled na stanje v okolici šol v času gradbišča.

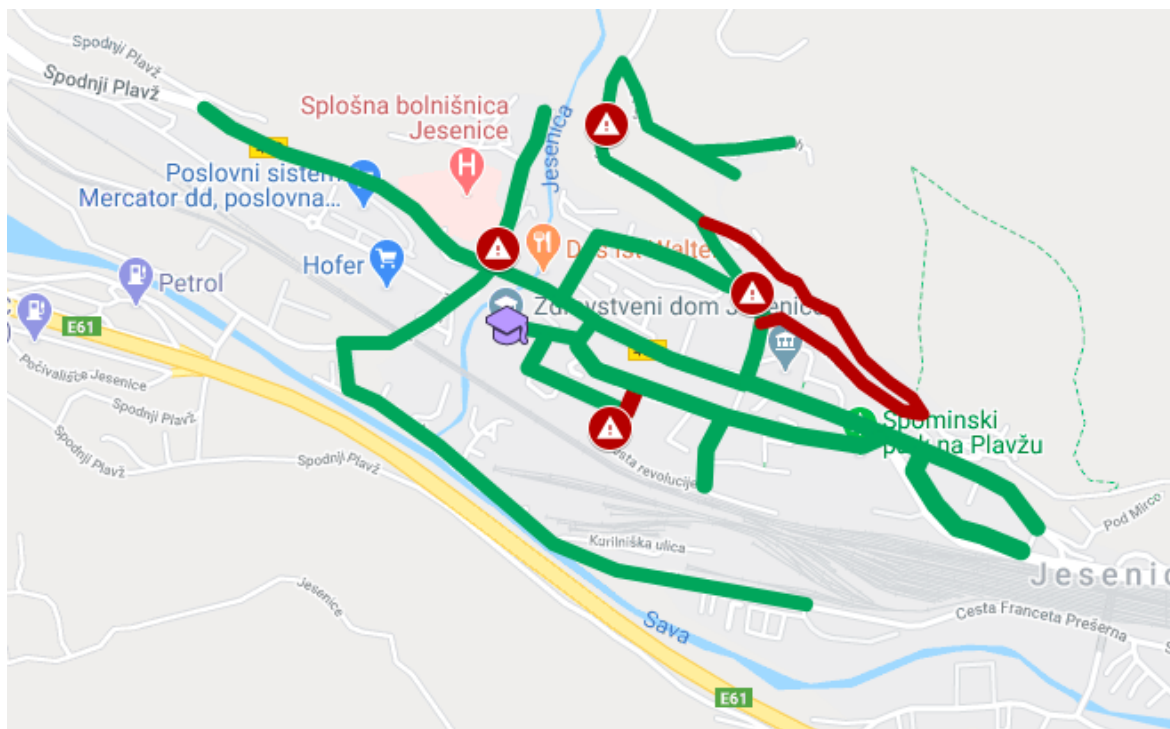
Slika: šolska kolesarnica na oblačen dan.

Pri tem poudarjajo, da dela potekajo po vseh Predosljah, ne samo na območju pred šolo, zato je ustrezne poti še toliko težje najti. Nadaljujejo, da bodo v prihodnje bolj pozorni na določanje varnih poti v šolo peš in s kolesom, ko so na običajnih poteh zapore zaradi del na cesti.

Občina načrtuje še kar nekaj infrastrukturnih izboljšav: že leta 2020 vzpostaviti kolesarski pas po Britofu do križišča, od križišča do Predoselj in proti Brdu, kar bo posledično optično zmanjšalo vozišče in umirilo promet. V 2020 bodo prav tako naredili pločnik v manjkajočih delih v Britofu, naslednje leto pa naredili manjkajočo povezavo za pešce in kolesarje od Kokrice do Predoselj mimo Brda.

2.2 Povzetek pogovora z Osnovno šolo Toneta Čufarja, Jesenice

Šola ima izdelan Načrt šolskih poti, nazadnje posodobljen l. 2020, kar je bila druga korenita revidacija dokumenta.



Šolski okoliš obsega naselja:

Hrušica, Spodnji Plavž, Zgornji Plavž, Jesenice, Planina pod Golico, Plavški Rovt, Prihodi, Žerjavec, Na Pejcah.

Šolske poti so večinoma:

- **varne** za pešačenje,
- za učence, ki prihajajo s Hrušice, je organiziran šolski avtobus,
- **nevarne** za kolesarje. Od šole ni neposrednega dostopa do kolesarske poti. Varne poti so prekinjene, nekatere cestne označbe (npr. na Titovi cesti) ne najbolj jasne, na Tavčarjevi cesti jih ni, kar negativno vpliva na število kolesarjev. Šola tudi nima kolesarnice oz. namenskega prostora za hrambo koles.

Načrt šolskih poti pedagogom služi kot vzgojni dokument. Na prvem roditeljskem sestanku ga predstavijo staršem, povzamejo zaželeno vedenje v prometu. Kot dobra praksa se tu kaže tudi spodbuda staršem k spoštovanju prometnih pravil (signalizacija, uporaba pasu).

Podobno kot ostale šole na Jesenicah, dokument predstavijo tudi učiteljem šole, šolski skupnosti, svetu staršev, Občinskemu svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Občini Jesenice, Policijski postaji Jesenice, Medobčinskemu redarstvu in gasilcem. Na načrt imajo pozitivne odzive.

Šola uspešno sodeluje s Policijsko postajo Jesenice, z medobčinskim redarstvom, s SPV – jem, z Zvezo avtoprevoznikov in šoferjev Slovenije ter različnimi prostovoljci.

O načrtu šolskih poti se z učenci veliko pogovarjajo tekom celega leta in ne samo v prvem tednu pouka in v Evropskem tednu mobilnosti. Vedenju v prometu lahko dajo več poudarka na razredni stopnji kot na predmetni, tudi zaradi možnosti dostopanja do staršev.

Kot **dobro prakso** ali pozitivno izkušnjo šole, vezano na šolske poti, mentorice navajajo aktivnost, pri kateri nekateri učenci 7. in 9. razredov v navzočnosti učitelja spremljajo prvošolce na avtobusno postajo. Aktivnost poteka tekom celega leta (oziroma letos do meseca marca).

Spremljanega prihoda v šolo s kolesi ne bi mogli organizirati, ker ni potrebne infrastrukture (dostop do kolesarske poti).



Slika: pomanjkanje ustreznih cestnih označb za varno kolesarjenje.

Drugo podobno pozitivna dejavnost šola organizira konec šolskega leta, ko učence 5. razredov po opravljenem kolesarskem izpitu peljejo na športni dan – kolesarski izlet (Jesenice – Mojstrana).

Šola trenutno premore morda 10 kolesarjev med učenci in nekje 3 učitelje. Ti kolesarijo občasno, večinoma spomladi, jeseni, ob primernem vremenu. Šola sicer ima nekaj šolskih koles, ki jih po potrebi uporabijo tudi učitelji, ko pripravljajo učence na kolesarski izpit. Učitelji takrat in tudi ob začetku šolskega leta preverijo ustreznost koles učencev. Ker okolica šole nima **varne infrastrukture** (kolesarske steze ali poti), ki bi omogočala kolesarjenje, tudi ne kolesarnice oz. varnih mest za hrambo koles, tega načina trajnostne mobilnosti niti ne morejo spodbujati. Za izboljšanje šolskega okoliša za kolesarjenje bi si želeli ureditev talnih označb na Tavčarjevi cesti (že predlagano na SPV, vendar ni bilo ustreznega odziva).



Slika: manjkajoče cestne označbe na Tavčarjevi cesti.

V preteklem obdobju je bilo resda veliko napora vloženega v obnovo strehe, fasade, oken šole, vezanih na energetska sanacijo stavbe šole, zaradi katere so se morda drugi ukrepi začasno ustavili. V prihodnosti si zato želijo, da bi občina ponovno prislughnila potrebam šole in uredila potrebno infrastrukturo ter pripadajoče objekte (kolesarnica).

Ker je za pešce boljše poskrbljeno kot za kolesarje, se šola prvenstveno usmerja v spodbujanje hoje. Kljub temu v šolskem okolišu pešce čakata še dve **črni točki** (prometni situaciji, v katerih je njihova varnost zmanjšana), za kolesarje pa je takšnih točk bistveno več.



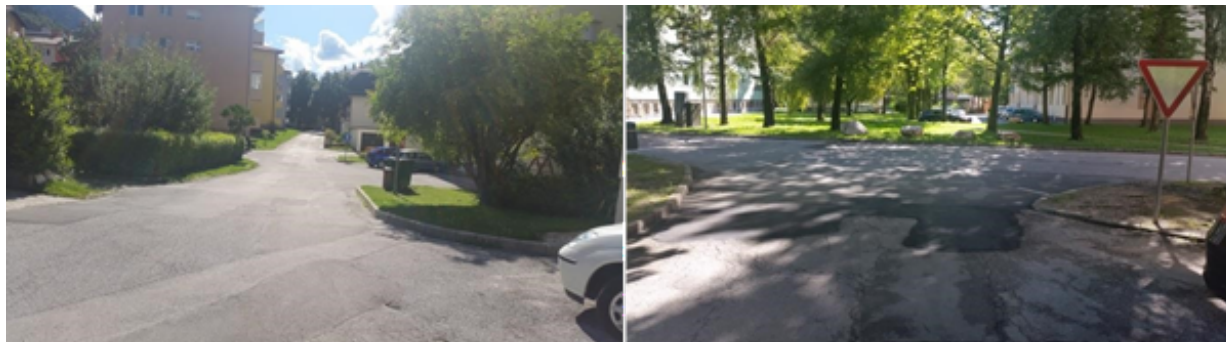
Sliki: kolesarjem nevaren odsek Ceste na Golico (neoznačeno križišče, strm odsek slabe ceste)

Šolski okoliš je z vidika pešcev nevaren na dveh točkah, opisanih v Načrtu šolskih poti, vendar pa je za kolesarje nevarna večina šolskih poti: cestne označbe za kolesarje niso jasne, razvidne in varne za uporabo. Takšen primer je npr. krožišče Hrušica.



Sliki: Krožišče pri Hrušici ima sicer vzorno označene kolesarske poti, a le v samem krožišču. Izven njega se končajo, kar kolesarjem otežuje varno udeležbo v prometu.

Označbe so ustrezne samo v nekaterih semaforiziranih križiščih, sicer se prekinjajo oz. nadaljujejo v cesto brez označbe za kolesarsko pot.



Mestna ulica – Cesta Cirila Tavčarja, od izhoda iz šolskega dvorišča, mimo stavbe Cesta Revolucije 16, proti Cesti Revolucije št. 9, nima pločnika za pešce. Po tej ulici hodi večina učencev z območja Ceste Revolucije in Ceste Cirila Tavčarja, po mestni ulici pa vozijo predvsem lokalni stanovalci in uporabniki šole, saj je to edina cesta, po kateri je možno zapustiti območje šole (delno enosmerni promet). Ulica je urejena s prometnim znakom umirjanje prometa (vir: Varna šolska pot, 2020: 8).



Sliki: Na Murovi ulici je sicer zelo malo prometa, zaradi ozkosti in nedostopnosti jo uporabljajo le stanovalci na tem območju. Je pa sama cesta zelo ozka, na nekaterih delih prevozna le z vozili omejene širine, nima urejenih bankin in je na nekaterih delih nepregledna. Otrokom iz tega območja predlagamo uporabo poti ob regionalni cesti oz. Ulici Cirila Tavčarja, seveda v okviru možnosti vključitve na omenjeni cesti, glede na samo lego bivališča (vir: Varna šolska pot, 2020: 8).



Sliki: križišče pri kavarni Metuljček v neposredni bližini šole



Slika levo: Tudi izhod na Cesto Revolucije na koncu ulice ni urejen, brez pločnikov in prehodov za pešce (vir: Varna šolska pot, 2020: 8).

Šola poudarja, da za varnost pešcev lažje poskrbi, za izboljšanje varnosti kolesarjev pa bi bila potrebna nadaljnje sodelovanje in podpora občine ter posluh za potrebe učencev in zaposlenih.

Šola o **nevarnostih v prometu** seznaja starše na roditeljskih sestankih, občino prek SPV, pri širšem komuniciranju nevarnosti jim pomaga tudi policija.

Šola preko celega leta izvaja veliko število promocijskih in izobraževalnih ukrepov o trajnostni mobilnosti, npr.:

- IZDELAVA NAČRTA VARNIH ŠOLSKIH POTI / spremembe in dopolnitve,
- VARNA POT V ŠOLO – začetek projekta v okviru pouka na predmetni in razredni stopnji s pomočjo izdelanega načrta šolskih poti,
- ŠOLSKA POT – VOZIMO PAMETNO – postavitve znakov na dveh mestih, ki opozarjajo voznike na šolsko pot,
- PRVI KORAKI V SVETU PROMETA – brošura za starše prvošolcev, prvi dnevi ob začetku šolskega leta v sodelovanju s policijo in prostovoljci – člani občinskega sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, člani gasilskega društva Jesenice,
- PROJEKT TRAJNOSTNA MOBILNOST – v tednu mobilnosti (16. 9. do 20. 9. 2019) in vsak ponedeljek, je bil za učence organiziran PEŠ BUS. Začetni sta dve postaji: ena pri zdravstvenem domu, druga pa v Centru 2,
- PREVENTIVNI PROJEKT POLICIST LEON SVETUJE – namenjen učencem petih razredov. S projektom želimo otroke sezniniti o nevarnostih, s katerimi se lahko srečamo v vsakdanjem življenju in jih poučiti o primernem samozaščitnem oziroma preventivnem ravnanju ter spoštovanju pravil na različnih področjih. Izvajalci projekta so policijske uprave oziroma postaje v sodelovanju z osnovnimi šolami.
- ŠOLSKO, OBČINSKO in DRŽAVNO TEKMOVANJE »Kaj veš o prometu«.
- PROJEKT PASAVČEK – za učence prvih in drugih razredov, starše;
- BISTRO GLAVO VARUJE ČELADA – akcija poteka v sodelovanju z IVZ RS,
- AKCIJA BODI PREVIDEN opozarja na dosledno upoštevanje prometnih pravil za pešce in uporabo odsevnih predmetov v pogojih slabše vidljivosti. Akcija je namenjena dvema starostnima skupinama – otrokom in starejšim. Vsebinsko se akcija povezuje z nalogo – pisanjem sporočil, predvideno za učence četrtyh razredov.
- USPOSABLJANJE ZA VOŽNJO KOLESA – učenec v okviru vzgojno-izobraževalnega procesa v petem razredu opravlja usposabljanje in preverjanje znanja ter praktično vožnjo kolesa v cestnem prometu.

2.3 Povzetek pogovora z Biotehniškim centrom Naklo, Naklo

Biotehniški center Naklo je srednja šola in kot taka **načrta šolskih poti** nima. Zaposleni kljub temu opažajo, da bi ga velikokrat potrebovali.

S prometno shemo šolskega okoliša sicer poznajo dijake, starše, zaposlene in svoje uporabnike. V okviru BC Naklo deluje tudi program izobraževanja odraslih (središče za vseživljenjsko učenje), center za svetovanje in vrednotenje znanja zaposlenih, medpodjetniški izobraževalni center, projektna pisarna ... Center tako obiskuje več kot 1200 ljudi dnevno (prbl. 900 dijakov, 130 zaposlenih, 200 študentov, 100 odraslih v programu izobraževanja odraslih, različni obiskovalci, tečajniki).

Parkirišča pred šolo so polna tekom celega dne in tudi zvečer, saj v prostorih šole poteka večerna rekreacija. Center je velik generator prometa.

Šolskega okoliša kot takega šola nima. Kot ožjo okolico šole poleg občine Naklo smatramo še občine Tržič, Kranj, Šenčur, Preddvor. Sicer dijaki prihajajo z zelo širokega območja – ta zavzema celotno SZ Slovenijo s Tuhinjsko dolino in južno, Ljubljano.

Večina dijakov zato v šolo prihaja z avtobusom. Občina Naklo je prizadevanja šole po trajnostni mobilnosti podprla in uredila obračališče avtobusa ter pokrito postajališče. Kljub temu pa si dijaki, učenci in delavci šole želijo izboljšati prometno varnost tudi za pešce in kolesarje.



Slika: Avtobusno postajališče pri šoli.

Okolica šole nima varne infrastrukture, ki bi omogočala kolesarjenje. Občina Naklo sicer že aktivno načrtuje izboljšave: pridobiva namreč projektno dokumentacijo za vzpostavitev kolesarske povezave med Strahinjem in Zadrigo (do občine Tržič). Del te kolesarske poti bo potekal po opuščeni trasi železniške proge.



Slika: Pot od šole proti avtocesti, brez označb za kolesarje.

Dijaki, ki vseeno prihajajo v šolo s kolesom, za to uporabijo traso stare železniške proge. V neposredni bližini šole je krožni promet, ki vodi proti gorenjski avtocesti. Ta pot je varna le za avtomobile, zelo nevarna pa za pešce in kolesarje.

Za kolesarje je pot z Naklega proti Kranju pogojno varna. Kolesarski promet od šole teče mimo Strahinja in Naklega do krožišča na Polici po lokalni cesti, ki ima posebne talne označbe za kolesarje z imenom "sharrow"², ki označujejo skupno rabo (souponarabo) voznega pasu. Od tu naprej do Kranja pa je urejene kolesarska pot.



Slika: Pred krožnim prometom se kolesarske označbe končajo in spet začnejo po njem.

Potrebna bi bila tudi ureditev pešpoti Strahinja-Naklo, tudi v smeri proti Križam, Podbrezju.

Pot od Naklega proti šoli za kolesarje je opremljena s talnimi oznakami za kolesarje. Na drugi strani avtoceste, izven naselja poteka daljinska kolesarska pot z Gorenjske proti LJ oz. Naklo-Kranj-Šenčur-Medvode), ki bi jo morda lahko povezali s šolo. S črnimi točkami šola sicer seznanja dijake, preden gredo na teren, ne pa tudi staršev, Občine ali lokalnega glasila.

Kolesarji Centra Naklo so raznolika skupina: sestavljajo jo učenci, učitelji, drugi zaposleni, tečajniki, študenti, odrasli, kupci, ki prihajajo v trgovino ekoloških produktov,

² Uporabljamo jih na cestiščih, kjer je omejitev hitrosti 30 km/h ali manj, postavljamo jih na sredo cestišča, zato se je avtomobil primoran voziti za kolesarjem, saj so hitrosti vožnje takšne kot jih dosegajo kolesarji. Uporabljajo jih večinoma na cestiščih, ker ni prostora za kolesarsko stezo.

zunanji obiskovalci. Nekje 10 % navedenih (predvsem učitelji) je zavezanih kolesarjev, ki razen ob izrednih vremenskih razmerah izključno kolesarijo.

Od doma do šole bi lahko kolesarilo največ 10 % dijakov šole (Križe, Naklo, Kranj), ostali prihajajo s krajev, ki so preveč oddaljeni. Kljub temu pedagogi poudarjajo, da stremijo k spreminjanju navad med tistimi, ki bi kljub vsemu lahko prihajali trajnostno, a tega (še) ne počnejo. Šolskega kolesa, ki bi ga zaposleni lahko koristili za opravke v bližnji okolici, nimajo.

Šola aktivno širi zavedanje o nujnosti trajnostnega razvoja in mobilnosti. Izvaja več projektov (ima lastno projektno pisarno), sodeluje s Centrom za trajnostni razvoj podeželja Kranj in drugimi razvojnimi agencijami. Med dijaki in šolajočimi spodbuja uporabo avtobusa, sopotništva med zaposlenimi, organizira ekološki dan – dan brez avtomobila. Kolesarjenje podpira v okviru svojih zmožnosti (ureditev infrastrukture): omogoča tuširanje, tudi varno zaklepanje nekaj koles; območje parkiranja koles je varovano s kamero.



Slika: Parkirišče za kolesa ob šoli

Pedagogi z dijaki govorijo tudi o želenem vedenju v prometu, in sicer po izbirnem programu ali v okviru različnih projektov (npr. Varno mobilnost dijakov izvajajo že tretje leto). Deležni so tudi preventivnih ozaveščevalnih akcij (npr. nudenje prve pomoči, vedenje v prometu).

Kot dobro prakso šole, vezano na kolesarjenje, mentorji izpostavljajo terenske vaje v okviru programa Naravovarstveni tehnik. Enkrat letno imajo terenske vaje vodenja v naravi, kjer po občini Naklo prekolesarijo 20 km. Vaje obsegajo pregled terena, izris profila, naravnih in kulturnih znamenitosti in učenje uporabe programov Bikemap.

Takrat dijake pozovejo, da v šolo pripeljejo kolesa oz. si jih sposodijo od sošolcev iz bližnjih vasi ali pri Turističnem društvu. Kljub temu, da se v ta program vpišejo dijaki, ki so naklonjeni okoljevarstvu in trajnostnemu razvoju, pedagogi vedno pogosteje opažajo, da nekateri dijaki samostojne vožnje s kolesom niso sposobni. Pogosto se izkaže, da so dijaki nazadnje kolesarili v 5. razredu osnovne šole.

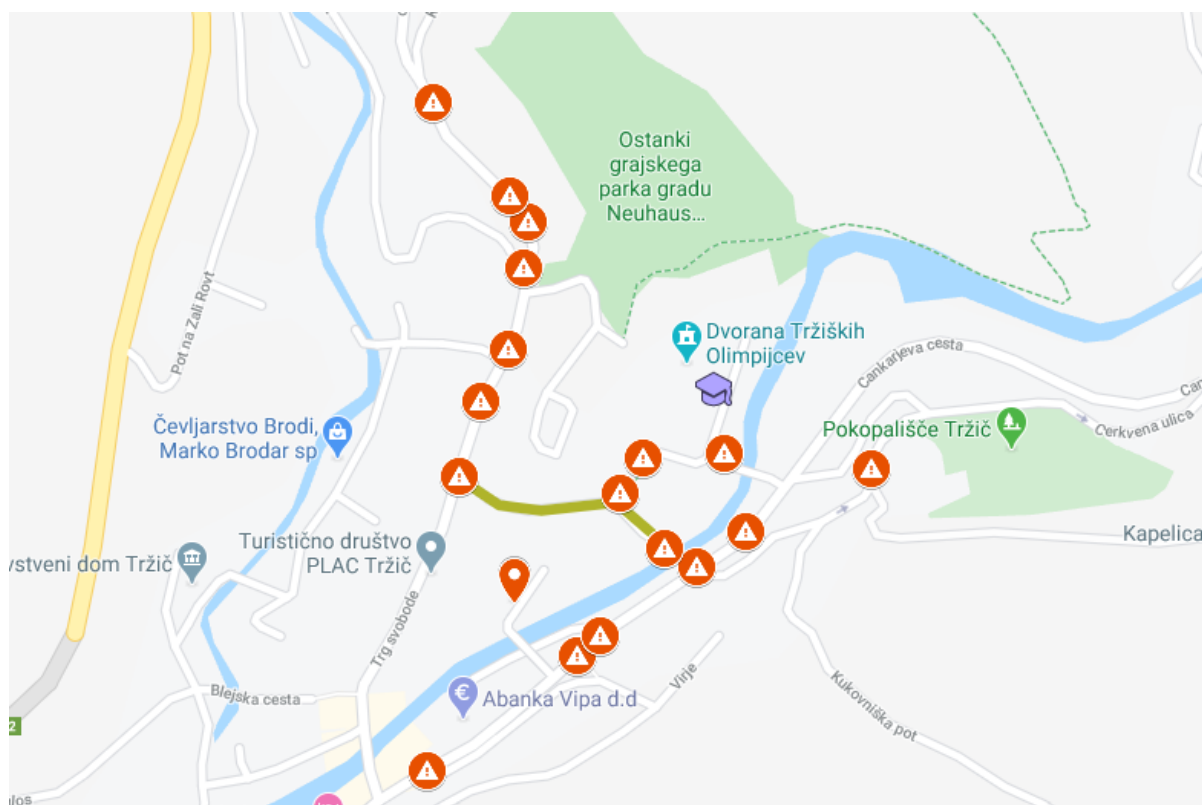
Kolesarjenja se lotevajo v okviru interesnih dejavnosti na taborih. Daljša kolesarska tura čaka tudi dijake 2. letnikov. Mentorji opozarjajo, da se tu ponovno izkaže, da so nekateri dijaki nevešči prestavljanja, vožnje v klanec in spusta.

Šola dijake za kolesarjenje dodatno motivira z možnostjo sodelovanja v projektih, omogočanju izvedbe končnega izleta s kolesom. Pogosto kolesarijo med razrednimi urami, tudi športni dnevi so velikokrat kolesarsko obarvani. Poleg terenskih učnih nalog in vaj, dijaki uporabljajo kolo med poukom športne vzgoje. Ob stoletnici šole so učitelji

z dijaki prekolesarili vse lokacije, kjer se je nekdanje izvajalo izobraževanje zadevne stroke (Vrhnika, Škofja Loka, Kranj, Strahinjški pot).

Za povečanje pogostosti kolesarjenja bi Center potreboval predvsem ustrezno infrastrukturo z varnimi kolesarskimi potmi in dovolj veliko kolesarnico. Poleg izboljšanja šolskega okoliša za kolesarjenje bi predstavniki Centra vsekakor podprli tudi namestitve izposojevalnice koles v bližini šole. Omogočena redna izposoja kolesa bi pomembno vplivala na možnost vzpostavljanja zdravih navad mladih!

2.4 Povzetek pogovora z Osnovno šolo Tržič, Tržič



Šola se je pred nekaj leti lotila korenite prenove svoje prometne politike. Prejšnji Načrt šolskih poti je bil sicer objavljen na spletni strani šole, a potreben posodobitve – star je bil prbl. 20 let. Njegova korenita revidacija je potekala več kot dve leti; nov Načrt je izšel v šolskem letu 2019/2020. Objavljen je na spletni strani šole (zavihek SPV/Načrt šolskih poti).

OŠ Tržič ima tudi dve podružnični šoli (Lom, Podljubelj), za tamkajšnje učence je organiziran prevoz s kombiji. Izdelavo dodatnih načrtov šolskih poti za podružnični šoli načrtujejo v naslednjem letu.

Z Načrtom šolskih poti učitelji na prvem roditeljskem sestanku seznaniijo starše, na oktobrski seji tudi občinski SPV, objavijo ga tudi na spletni strani šole. Tekom leta so ga na razrednih urah pregledali tudi učenci predmetne stopnje.

Starši Načrt šolskih poti upoštevajo: uporabljajo priporočene poti, opozarjajo na nevarne točke za pešce – ne pa tudi za kolesarje. Šola odzive staršev beleži, obravnava jih na SPV in jih posredujejo Občini. Nekaj predlaganih popravkov (označbe prehodov za pešce, postavitve opozorilnih tabel) je Občina že upoštevala.

Načrt šolskih poti se osredotoča skoraj izključno na pešce. V Tržiču namreč ni kolesarskih poti, v mestnem jedru tudi ne kolesarskih cestnih označb. Zaradi zahtevnosti in obsežnosti potrebnih ukrepov šola tudi še ni pozivala k ureditvi razmer za kolesarjenje.

Občina naj bi sicer kolesarske poti nameravala vzpostaviti, čeprav je zaradi terena in obstoječe postavitve ulic to morda večji izziv kot drugod, a ne nemogoč.



Slika: Prometno situacijo v ozkih ulicah občina rešuje s cestnimi oznakami.

Z vidika pešcev ima šolski okoliš kar nekaj varnih poti, a še vedno tudi nevarnih točk: veliko ozkih ulic, poti brez pločnikov, nepreglednih ovinkov. V mestu je tudi velika gostota prometa, vozniki pa omejitve hitrosti pogosto ne upoštevajo. Učenci in drugi zaposleni, ki v šolo prihajajo peš, se nekaterim nevarnim točkam sicer lahko izognejo s prilagoditvijo poti (zanje je varna npr. pot čez grad), ne pa tudi kolesarji. Z vidika kolesarjenja je šolski okoliš nevaren in zahteven.



Slika: Pešce, ki se na prehod spustijo s stopnic, vozniki kasneje opazijo.

Črnih točk za kolesarje bi bilo torej bistveno več. Treba bi bilo vzpostaviti cestne označbe in umiriti promet po glavni cesti. Pogojno varna kolesarska pot bi bila iz bližnje okolice šole, po Cankarjevi cesti.

Črne točke za pešce so npr. na Koroški cesti, na avtobusni postaji pred OŠ, nevaren je tudi prehod za pešce pri cerkvi sv. Andreja, pri piceriji Pod gradom, več odsekov Cankarjeve ceste, obračališče pred občino, pot na grad, pri mostu čez Tržiško Bistrico, pri Kulturnem centru Tržič. Na ureditev čaka tudi križišče Partizanske ulice in Koroške ceste. Občina je že obljubila postavitev dvizhnih stebričkov ob uvozu v ulico, ki bodo promet zagotovo umirili.



Slika: križišče Partizanske in Koroške ceste

Pomemben podatek je, da so starši tržiških šolarjev precej aktivni – na Občino pošiljajo dopise z željami po spremembah. Verjetno je, da jih je k aktivnosti spodbudila anketa Agencije za varnost v prometu.

Pri pregledu nevarnih točk v šolskem okolju je sodelovalo tudi Združenje šoferjev in avtomekanikov Tržič (g. Bole), posredovali so jih tudi Občini. Z njo sodelujejo predvsem prek občinskih sej: načrtujejo izboljšave, nadaljnje ukrepe in projekte za določene starostne skupine. Občina je šola in drugo zainteresirano javnost že podprla in uredila nekaj nevarnih odsekov, seznanjena je tudi z nadaljnjimi predlogi za urejanja poti v šolo in večanja varnosti učencev.

V šoli se z zelenim vedenjem v prometu veliko ukvarjajo. Obravnavajo ga pri okoljski vzgoji v 1. razredu (varnost, primerno vedenje v prometu, pešec kot udeleženec v prometu), v 2. razredu gre za vsebinsko nadgradnjo 1. razreda (hoja po pločniku, pravilno prečkanje ceste),

3. razred se udeleži delavnic v okviru Evropskega tedna mobilnosti, v 4. razredu poteka teoretični del kolesarskega izpita in v 5. razredu tudi praktični del. 7. in 8. razred sta v lanskem letu sodelovala tudi v projektu 5x STOP je KUL.

Pri projektih, vezanih na promet (Evropski teden mobilnosti, 5x STOP je KUL), šola pomembno in predano pomaga občinski SPV (ga. Aneta Lavtar), s katerim zelo uspešno sodelujejo.

Učenci so deležni tudi drugih aktivnosti, vezanih na trajnostno mobilnost: šola sodeluje v različnih projektih (npr. Trajnostna mobilnost v vrtcih in šolah, Pasavček za prvo triado, Bodi previden v 4. razredih). Šola izvaja Pešbus (1.-4. razred), letos je potekal skozi celo leto, ves teden tudi septembra v času Evropskega tedna mobilnosti. Kolesarjenja si zaradi nevarnosti v prometu in neustrezne infrastrukture ne upajo spodbujati. Kljub temu zelo poudarjajo pomen aktivnega prihoda v šolo za zdravje in dobro počutje otrok. V šoli imajo prometni kotic, kjer imajo na voljo različne brošure in kjer učence ozaveščajo o različnih akcijah.

Učenci so v anketi v lanskem šolskem letu navedli, da bi v šolo radi prihajali peš, s kolesom, veliko učencev s skirojem. Starejši učenci bi se raje vozili z motorjem, avtomobilom ali kombijem. Odraščanje je seveda povezano s spremembami vedenja, kar se odraža tudi na področju trajnostne mobilnosti.

Kako si želijo prihajati na delo zaposleni? Želijo si več kolesarjenja, seveda ob povečani varnosti.

Večina delavcev šole zdaj prihaja na delo z osebnim avtomobilom, zato je parkirišče pred šolo precej obremenjeno. Polovica zaposlenih prihaja z oddaljenih krajev. Nekaj

zaposlenih vseeno prihaja na delo peš in tudi s kolesom. Veliko otrok v šolo pešači, tiste z oddaljenih krajev bodisi pripeljejo starši ali pridejo s kombijem.

V spomladanskem času v šolo redno kolesari prbl. 20 učencev, ob lepem vremenu kolesari tudi prbl. 5 učiteljev. Nekaj kolesarjev vztraja tudi pozimi.

Učenci lahko šele od 5. razreda pridejo v šolo s kolesom, pred tem ne, zato se potrudijo, da izpit opravljajo že v začetku septembra. Mentor opaža, da zaradi novo pridobljene svobode učenci potem radi kolesarijo tudi še oktobra in novembra.

Šola nima kolesarnice, ima pa zadosti stojal za kolesa. Nekaj dodatnih so vse tri šole prejele od občinskega SPV.

Šola ima tri šolska kolesa: dve otroški kolesi in eno kolo za odrasle. Uporabljajo jih za opravljanje kolesarskega izpita, ne pa tudi za nujne opravke.

Mentorji opažajo, da veliko otrok nima svojega lastnega kolesa, kar je povezano s socialnim statusom učencev. Veliko koles je tudi neustreznih ali neopremljenih, zato je potrebno veliko truda, da za opravljanje kolesarskega izpita primerno opremijo vse učence. V ta namen imajo tudi 8 čelad. Ker učenci koles nimajo, kasneje tudi ne morejo kolesariti v šolo. Razmišljali so že o akciji zbiranja koles. Ponovna pohvala občinskemu SPV: za mlajše učence vseh treh šol (tržiške in podružničnih) je pred časom podaril kar 18 skirojev, v novem šolskem letu pa zanje še 10 stojal.-

Cilji šole, vezani na trajnostno mobilnost, zadevajo skoraj izključno spodbujanje hoje, ne tudi kolesarjenja. Za omogočenje pogojev za kolesarjenje bi se morali lotiti širših sprememb.

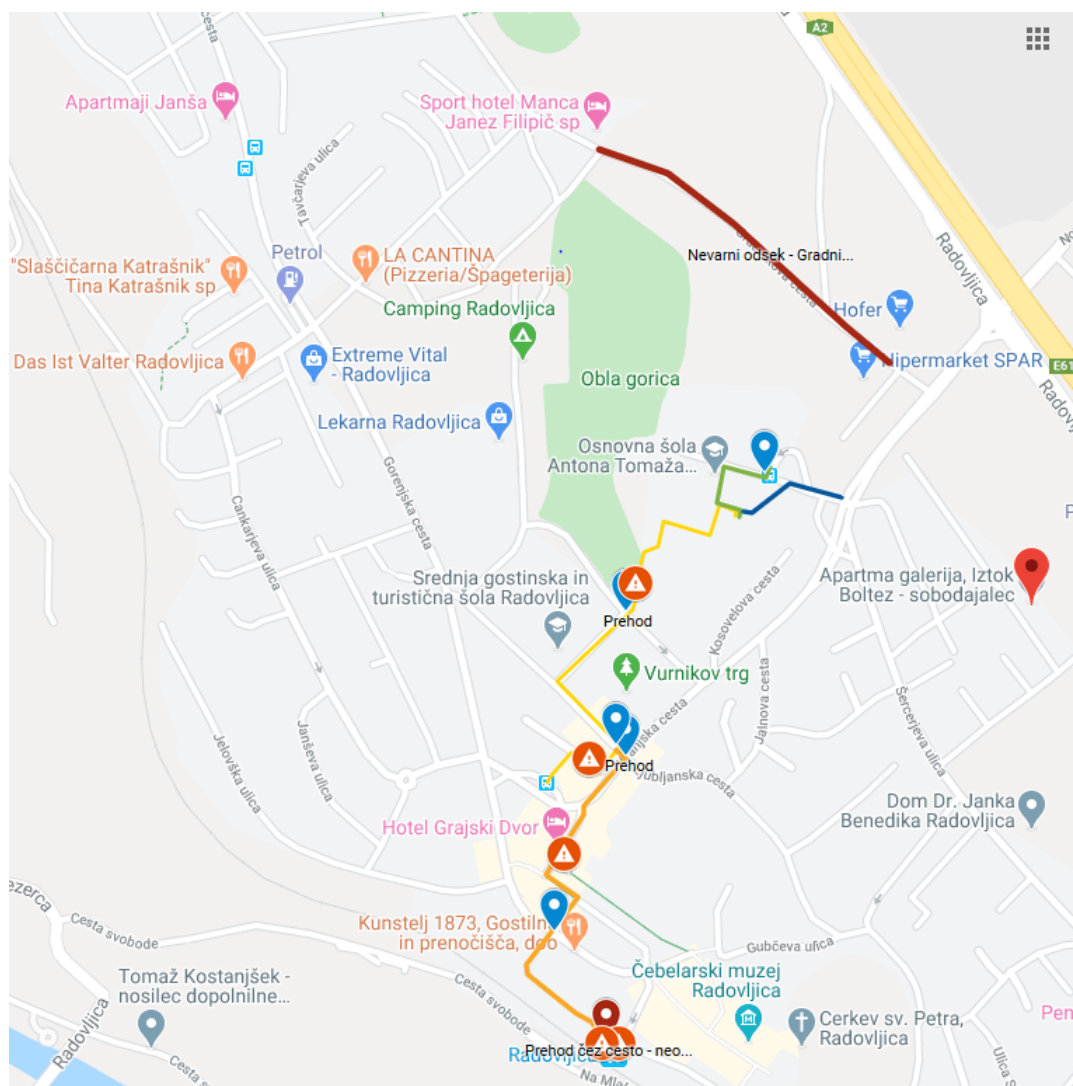
Šola ima tudi prisrčen primer dobre pometne prakse:

Učenci 4. razreda so opazovali svojo pot v šolo in županu pisali pisma o tem, kje na njej vidijo nevarne točke. Veliko učencev je pisalo o prehodu za pešce pri cerkvi sv. Andreja. Župan je pisma prebral, občina pa prehod tudi uredila, ga pobarvala modro in ga naredila vidnejšega.



Slika: modro obarvan prehod za pešce pri cerkvi Sv. Andreja

2.5 Povzetek pogovora z Osnovno šolo Antona Janše, Radovljica



Osnovna šola Antona Janše v Radovljici je šola s prilagojenim programom, v katerega so učenci vključeni na podlagi odločbe o usmeritvi. Zato klasičnega šolskega okoliša nimajo – učenci prihajajo iz kar 13 občin. Trenutno za svoje potrebe prometne vzgoje uporabljajo načrt sosednje šole Antona Tomaža Linhart (a imajo v načrtu tudi pripravo svojega dokumenta).

Načrt šolskih poti je del učnega načrta. Z njim seznanijo tudi starše: skupaj analizirajo prihod učencev v šolo, se pogovorijo o individualnih težavah (priti peš do kombija, samostojna uporaba avtobusa). Učitelji poudarjajo, da mora dokument zato biti uporaben za starše otrok z različnimi potrebami. Vsak posameznik mora v njem najti informacije zase, ne le birokratskih navedb zakonskih podlag. Vsebine morajo biti življenjske in stvarne.

Načrt jim služi tudi kot tudi vzgojni dokument; obravnavajo ga v okviru družboslovnih predmetov (spoznavanje okolja, varnost v prometu), razrednih urah in pri interesnih dejavnostih. Vsak začetek šolskega leta vsi učenci, ne le prvošolci, v spremstvu policista spoznajo nevarne točke v okolici šole.

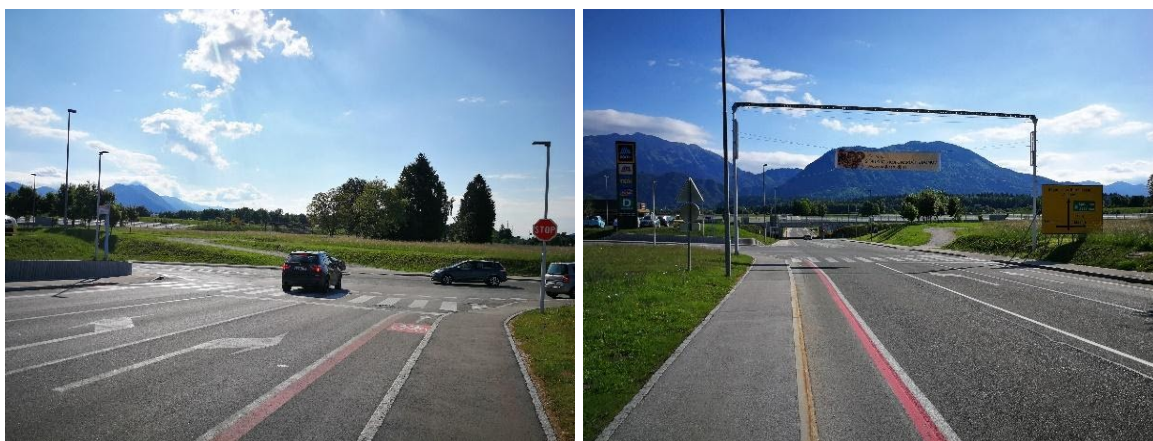
Učencem orientacija v prostoru in prenos terena na zemljevid predstavlja precejšen izziv, zato temu učitelji namenijo posebno pozornost.

Učitelji se strinjajo s črnimi točkami, označenimi v Načrtu šolskih poti Antona Tomaža Linharta. Kot pravijo, gre za tiste odseke poti, na katerih se mentorjem »pospeši utrip«, kjer je potrebna izjemna previdnost in preko katerih spuščajo učence posamično. Prometno vedenje in upoštevanje pravil je pri učencih različno, prav tako njihove motorične sposobnosti. Zaradi manjših sposobnosti predvidevanja bi se v kritični prometni situaciji učenec načeloma odzval impulzivno, ker naučeno težko prenašajo v druge situacije. Njihovi odzivi so lahko nepredvidljivi, zato sta pozornost voznikov in njihovo dosledno upoštevanje prometnih pravil še toliko nujnejša. Omejitev hitrosti v okolici šole je 40 km/h, skozi naselje tudi 30 km/h, v bližini šole so postavljene hitrostne ovire. Na zaznane nevarne odseke v okolici šole so se že odzvali tudi s krajevne skupnosti in sestavili pobudo po ureditvi ceste in bankine.



Sliki: parkirišče med šolama Antona Janše in Antona Tomaža Linharta.

Največkrat se uporablja šolska pot, ki je tudi relativno varna, povezuje avtobusno postajo in šolo, druge potekajo tudi prek manj varnega parkirišča med šolama. Pot z glavne avtobusne postaje v Radovljici do šole (razen Vurnikovega trga) ima dve prečkanji ceste. Nekateri odseki šolskih poti so zelo nevarni (severno od šole cesta od Spara proti Gradnikovi): gre za nepregledno, precej prometno križišče, ozko cesto, tudi bankine so v slabem stanju.



Sliki: Križišče Kranjske in Gradnikove ceste: ob nepazljivosti voznikov ali neupoštevanju prometnih pravil je prehod lahko nevaren.

Kljub temu pedagogi opažajo, da so vozniki pozorni na prisotnost kolesarjev v prometu (upoštevajo pravilo vožnje po skupnem pasu). Radovljica je, kar se tiče mestnega območja, urejena z vidika varnosti kolesarjev v prometu; vozniki so v prometu zelo uvidevni.



Sliki: Deljeni prostor za kolesarje in avtomobile v Radovljici in njegova razširitev

Z vidika infrastrukture ostaja problematična ureditev parkirišč med šolama Antona Tomaža Linhart in Antona Janše, slednjo šolo teži tudi nefunkcionalna in nevarna dovozna pot. Ozek dovozni pas pred šolo³ ne omogoča srečanja dveh kombijev. Mnogi starši otroke zaradi njihove nesamostojnosti pripeljejo pred vrata, zato bi jutranjo logistiko močno olajšala ureditev krožnega prometa.

Sosednja šola sicer ima delno urejen krožni promet, ki bi ga morda lahko za pot v šolo uporabili tudi njihovi učenci, vendar bi izbira te poti pot v šolo učencem podaljšala in ni primerna za mlajše učence, ki potrebujejo ves čas nadzor in usmerjanje odrasle osebe (vsi tisti, ki jih starši pripeljejo "do vrat").

Sliki: šoli bi zahtevno jutranjo logistiko zelo olajšala postavitve krožnega križišča.



Število trajnostnih prihodov v šolo je visoko, učenci uporabljajo tako šolski avtobus kot kombi (ta vozi na relacijah Radovljica-Kropa-Bled-Gorje-Bohinj). Starši vozijo v lastni režiji večinoma le otroke iz zelo oddaljenih krajev, ki nimajo organiziranega prevoza. V šolo sicer prihajajo učenci tako iz Cerkelj, Poljanske doline kot Ljubljane. Učenci, ki živijo v bližini, radi prihajajo samostojno, bodisi peš, s kolesom ali skirojem. Pedagogi poudarjajo, da so učenci, ki prihajajo aktivno, po šoli deležni pomembnega predaha in

³ Šoli sicer zaradi optimizacije prometa začenjata pouk s 45-minutnim zamikom.

rekreacije. Pri tem je nezanemarljiv tudi socializacijski vidik aktivne poti domov: učenci imajo zaradi obiskovanja prilagojenega programa manj možnosti vzdrževanja stikov z vrstniki, med potjo pa se lahko družijo tudi z učenci sosednje šole.

Do 5. razreda, pred opravljenim kolesarskim izpitom, se otroci vozijo s šolskim kombijem⁴, kasneje jih praviloma usposablja za samostojno uporabo rednih linij avtobusov (iz smeri Bled, Gorje, Žirovnica, Bohinj, Radovljica, Kropa). Učence učijo samostojnega prihoda na avtobus, poti od avtobusa do šole in primerne vedenja na avtobusni postaji. Vozne rede rednih linij preveri šolska svetovalna delavka. K uporabi rednih linij jih učitelji še dodatno spodbujajo, je pa za uspešno usvojitve samostojnosti potrebno sodelovanje tako učiteljev kot staršev. Mentorji opažajo, da ko eden izmed otrok začne hoditi z avtobusom, strah hitro premagajo tudi ostali otroci, predvsem pa starši.

Uvajanje trajnostne mobilnosti zahteva veliko dela z družinami, saj so starši pomemben člen pri prometnem opismenjevanju in spodbudi k samostojnosti. Večinoma samostojno kolesarjenje otrok podpirajo, kljub precej prometnim potem. Pomembno je, da prometna vzgoja (učenje prometnih situacij) poteka tudi v domačem okolju, ker tako omogoča samostojno vključevanje v promet tudi v okolici doma. V 5. razredu domače okolje večinoma že poznajo.

Učenci iz bližnjih krajev v šolo kolesarijo, tudi nekateri učitelji in delavci šole pridejo na delo s kolesom. Učenci so zelo motivirani, kolesarijo redno, večinoma spomladi in jeseni. Kljub vsemu bi za povečanje pogostosti kolesarjenja potrebovali spremembo miselnosti (tudi zaposlenih) in večjo podporo staršev.

Šola ima nekaj šolskih koles, manjka pa jim manjših koles za začetno kolesarjenje. Kolesarji imajo na voljo stojala, varnih mest za hrambo koles nimajo; želijo si kolesarnice.

Šola izvaja več promocijskih in izobraževalnih ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti.

V šoli deluje zelo aktiven kolesarski krožek, v okviru katerega učenci 5. razreda tudi opravljajo kolesarski izpit. S sodelovanjem v njem se mnogo učencev opolnomoči za samostojnost v prometu in pridobi kolesarski izpit. Pogosto se zgodi, da se učenci naučijo uporabe koles šele v šoli.



Slika: zgledno urejene cestne oznake za kolesarje

Za opravljanje teoretičnega dela izpita mentorji učencem postavijo poligon na igrišču, praktični del izpita opravljajo v okolici šole. S kolesarskim krožkom podrobneje obravnavajo prometne situacije na tistih delih šolske poti, ki jo bodo kasneje učenci uporabljali za svojo pot v šolo.

Šola sodeluje tudi v projektu Trajnostna mobilnost v vrtcih in osnovnih šolah (Gremo peš! S kokoško Rozi), prometne vsebine so del razrednih ur in učnih načrtov.

V podaljšanem bivanju veliko časa preživijo zunaj, velikokrat uporabljajo tudi kolesa. S tem krepijo praktično učenje, spodbujajo samostojnost, spoznavajo šolski okoliš.

⁴ Pregled vseh relacij med prebivališčem učencev in postajališčem kombija, potjo do avtobusne postaje, povezav s kombijem bi bila izredno zahtevna naloga.

Dobra prometna praksa šole je npr. praktično učenje branja zemljevidov (v okviru predmetov spoznavanje okolja in družboslovje), z njimi gredo na teren, učence učijo orientacije v prostoru in s tem samostojnosti. Tudi naravoslovni dan imajo kolesarsko obarvan: s kolesom se odpravijo čez Radovno (prbl. 15 km v eno smer) ali v Planico. Šola sodeluje tudi v Tednu mobilnosti, k čemur jih je povabil občinski Oddelek za družbene dejavnosti. Program Tedna je bil tudi objavljen v lokalnem glasilu Deželne novice.

Odnos občine do trajnostne mobilnosti se je v zadnjih letih precej spremenil: uredili so cestne oznake in kolesarske povezave, podpirajo kolesarjenje, spodbujajo uporabo kolesa, naklonjeni so urejanju kolesarske infrastrukture (predvsem na mestnem območju Radovljice–Lesce). V Radovljici je bilo precej izboljšav ravno v ožjem okolišju šole: spremembe prometnega režima, osveževanje talnih oznak, rešitve za umirjanje prometa, pomembna je tudi bližina izposojevalnice koles na Vurnikovem trgu.

Dobro urejeni so osrednji deli Lesc in Radovljice, kljub temu ima občina kot celota še vedno nevarne odseke (Lipniška dolina, bankine, tovornjaki). Mnogo vasi in obrobni krajev ostaja brez ustreznih cestnih označb, z nevarnimi odseki za kolesarje in s slabo infrastrukturo.

Redno se dogovarjajo o izboljšanju obstoječih razmer, v primeru načrtov v neposredni okolici šole so vključeni v pogovore z Občino.

V prihodnosti si predstavniki šole želijo predvsem prometne ureditve dovoza pred šolo. Sedaj šola nima krožnega prometa, kar je predvsem zjutraj lahko nevarno za vse udeležence v prometu. Nadalje predlagajo tudi razširitev ceste od Spara do Gradnikove, in sicer tako, da bodo kolesarji, pa tudi drugi vozniki, brez skrbi.

3. VIRI IN LITERATURA

Celostna prometna strategija Občine Jesenice, 2017

Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj, 2017

Celostna prometna strategija Občine Radovljica, 2017

Celostna prometna strategija Občine Tržič, 2017

Načrt šolskih poti - Varna šolska pot, Jesenice, 2020

Načrt šolskih poti OŠ Tržič, Tržič, 2019/2020

Načrt šolskih poti OŠ Antona Tomaža Linhart, Radovljica, 2017/2018

Marn, Tatjana, Aidan Cerar (ur.) et al. (2017). *Priročnik za urejanje šolskih okolišev po načelih trajnostne mobilnosti*, Ljubljana: Inštitut za politike prostora.

Resnik Planinc, Tatjana, Matej Ogrin, Mojca Ilc Kljun (2015). *Trajnostna mobilnost v procesu izobraževanja*. Ljubljana: Znanstvena založba Filozofske fakultete.

Strah, Robert. (2016). *Smernice za šolske poti: smernice za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, kriteriji in pregled varnosti na šolskih poteh ter označevanje šolskih poti*. Ljubljana: Javna agencija RS za varnost prometa.