

MOBILNOSTNI NAČRT OSNOVNE ŠOLE SOLKAN



*Mobilnostni načrt je izdelan v okviru projekta **Varno v šolo brez avta**, ki je bil sofinanciran iz Norveških finančnih skladov.*

Vodilni partner Društvo Gekolina; partnerji- Mestna občina Nova Gorica, Ustanova BIT Planota, TOI,.

Kazalo

1	UVOD	4
2	MOBILNOSTNI NAČRT	4
	Izhodišča za pripravo načrta mobilnosti:	5
2.1	Načrt mobilnosti za OŠ Solkan	6
2.1.1	Potovanje peš.....	7
2.1.2	Potovanje s kolesom.....	7
2.1.3	Potovanje z avtobusom.....	7
2.1.4	Spremljanje večje skupine otrok (z nevarnejših območji)	7
2.1.5	Deljenje avtomobila	7
3	Promocija trajnostne mobilnosti	9
3.1	PEŠBUS.....	9
3.2	EKOLOG	10
3.3	PROMETNA KAČA	11
3.4	EKOEKIPA	11
3.5	BELI ZAJČEK	12
3.6	PRIPELJI SREČO V SLUŽBO.....	12
4	Analiza rezultatov anket na OŠ Solkan.....	15
4.1	1. Analiza prvega vprašanja: Na kakšen način običajno prihajaš v šolo?	15
4.2	Analiza drugega vprašanja: Koliko je oddaljena šola od doma?	16
4.3	Analiza tretjega vprašanja: Na kakšen način bi rad prihajal v šolo?	17
4.4	Analiza četrtega vprašanja.	17
5	Analiza posameznih spremenljivk	19
5.1	Zanimale so nas oddaljenost in želje tistih, ki se vozijo v šolo z avtobusom. Napaka! Zaznamek ni definiran.	
5.2	Zanimale so nas oddaljenost in želje tistih, ki prihajajo v šolo peš.	23
5.3	Zanimale so nas oddaljenost in želje tistih, ki se vozijo v šolo s kolesom.	25

5.4	Zanimalo nas je tudi kako in na kakšen način prihajajo v šolo tisti učenci, ki se jim zdi njihov pot v šolo nevarna.....	Napaka! Zaznamek ni definiran.
6	PRIMERJAVA ANKET MED DECEMBROM 2014 IN JUNIJEM 2015.....	28
7	Zaključne ugotovitve in nadaljni koraki	31
7.1	Pomen spodbujanja uporabe alternativnih oblik potovanja.....	31
7.1.1	Okoljski in zdravstveni.....	31
7.1.2	Družbeni	31
7.2	Nadaljnji koraki	31
7.2.1	1. Vsakoletna evalvacija Načrta šolskih poti.....	31
7.2.2	2. Spremljanje potovalnih navad učencev	31
7.2.3	3. Sodelovanje pri promocijskih akcijah za spodbujanje trajnostne mobilnosti	32

1 UVOD

V šolskem letu 2014/2015 je Društvo Gekolina v sklopu projekta Varno v šolo brez avta, v sodelovanju s partnerji - Mestno občino Nova Gorica ter Ustanovo BIT Planota – izdelalo Mobilnostni načrt za Osnovno šolo Frana Erjavca Nova Gorica. Mobilnostni načrt je ena izmed osnovnih podlag za izvajanje promocije trajnostne mobilnosti in spodbujanje otrok k bolj zdravemu in aktivnemu prihodu v šolo. Mobilnostni načrt vsebuje potek šolskih poti, kolesarskih poti, linij mestnega in šolskega avtobusa. Del mobilnostnega načrta je načrt šolskih poti, ki tudi del vzgojnih načrtov osnovnih šol, zakonsko opredeljenih v 60 d. členu ZOsn-I (*Uradni list RS*, št. [63/13](#)). Osnovni namen načrta šolskih poti je za učence prikazati najvarnejšo pot v šolo in iz nje ter povečati varnost v prometu, poudariti probleme na sami poti, promovirati zdrav in varen način mobilnosti.

Evropska komisija je leta 2009 z Akcijskim načrtom mobilnosti v mestih (*ang. Action plan for urban mobility*) poudarila pomen celostnih prometnih strategij (*ang. Sustainable urban mobility plan*). Z namenom, da bi pospešila njihovo izvajanje, je izdala smernice za izvajanje celostnih prometnih strategij. V smernicah sta dva izmed ciljev celostnih prometnih strategij tudi *ponuditi prebivalcem alternativne načine prevoza in povečati varnost*. Oba cilja sta osnova za izdelavo mobilnostnih načrtov.

Mestna občina Nova Gorica je v okviru projekta PUMAS kot prva v Sloveniji izdelala Celostno prometno strategijo čezmejne goriške regije in meseca maja letos z njo seznanila tudi Mestni svet. CPS čezmejne goriške regije je sestavljen iz 5 stebrov Drugi steber, ki se imenuje »Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina«, v svojem akcijskem načrtu predvideva nadgradnjo varnih poti v šolo ter promocijo hoje med prebivalci. V sklopu prvega ukrepa je zapisano, da bodo občine najprej pregledale obstoječe stanje šolskih poti, uredile problematične odseke in prečkanje ter s tem vzpostavile pogoje za hojo v šolo. V drugem ukrepu, kjer je poudarek na promociji, je predvideno da bodo občine poskrbele za izvedbo promocijskih, ozaveševalnih ter izobraževalnih akcij za vse ciljne skupine prebivalstva. Izpostavljeno je, da bodo občine najmlajše nagovorile v akcijah mobilnostnih načrtov za šole in vrtce, ki bodo nadgradile obstoječe akcije varnih poti v šolo.

Osnovo za vsebine mobilnostnega načrta lahko najdemo tudi v Resoluciji o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa 2013-2022 in Obdobnem načrtu za obdobje 2015-2016, kjer je poudarek na trajnostni mobilnosti, varnosti učencev v prometu, pregledovanju šolskih poti, vsakoletnem ažuriranju načrta šolskih poti in preventivnih, ozaveševalnih akcijah s področja varnosti in trajnostne mobilnosti.

Mobilnostni načrt ima torej osnovo tako v smernicah za izdelavo CPS, ki jih je izdala Evropska komisija, kot v našem regionalnem dokumentu CPS čezmejne goriške regije.

Postopek izdelave mobilnostnega načrta je vključeval pogovor z ravnateljem, ogled šolskega okoliša in fotodokumentacijo prometno bolj izpostavljenih točk na šolski poti. Sledila je prostorska analiza in grafični izris šolskih poti na satelitskem posnetku s pomočjo geografskih informacijskih sistemov, natančneje s programom QGIS. Zemljevid smo nato posredovali Tehnično-strokovni komisiji, ki je bila ustanovljena v sklopu Občinskega sveta za

preventivo in vzgojo v cestnem prometu prav za namen presoje šolskih poti. Tehnično-strokovna komisija je podala določene pripombe, ki so bile vključene v dokument mobilnostnega načrta.

Šolske poti in fotografije so tudi javno objavljene in dostopne vsem učencem, staršem in učiteljem na spletnem portalu Geopedija.

V sklopu projekta Varno v šolo brez avta smo izvedli tudi analizo potovalnih navad učencev, in sicer v mesecu decembru 2014 in v mesecu juniju 2015. Učenci so v obeh mesecih reševali kratek vprašalnik s štirimi vprašanji, ki so se nanašala na način prihoda v šolo, oddaljenost šole od doma in vprašanje o varnosti šolske poti. V drugem delu tega dokumenta sledi podrobna analiza posameznih vprašanj.

Anketo smo ponovili dvakrat, saj smo tako lahko primerjali rezultate v različnih letnih časih ter preverjali morebiten vpliv promocijske igre EkoEkipa, ki smo jo izvedli skupaj s šolo v mesecu maju.

Dokument vsebuje tudi poglavje o različnih tipih promocijskih akcij, ki so bodisi že bile izvedene v našem lokalnem okolju oziroma še bodo. Ozaveščevalne akcije lahko šola izvede sama ali v sodelovanju z lokalno upravo oziroma s pomočjo nevladnih organizacij. Navedeni so le predlogi različnih akcij in obstoječe povezave.

Na koncu sledi še poglavje o zaključnih ugotovitvah in napotki ter priporočila za v prihodnje.

2 MOBILNOSTNI NAČRT

Načrt mobilnosti (potovanja) je najbolj pogosto orodje za izvajanje upravljanja mobilnosti znotraj izbrane institucije (šole, podjetja,...). Upravljanje mobilnosti je nov koncept promocije trajnostnega prevoza. Bistvo upravljanja mobilnosti so »mehki« ukrepi (npr. informiranje o obstoječih uporabniških storitvah in koordinacija le-teh). Načrt mobilnosti tako uporabniku nudi informacije o tem, kako lahko z uporabo okolju prijaznejših načinov potovanja pride od točke A do točke B (npr. od doma do šole, od doma do službe, od doma do občine, itd.).

Za spodbujanje prihodov in odhodov otrok v šolo peš, s kolesom ali avtobusom je potrebno v izhodišču zagotoviti oz. vzpostaviti ustrezno infrastrukturo. Tako, ki bo otrokom omogočala varno pot v šolo. Na karti, v nadaljevanju, ki prikazuje šolski okoliš OŠ Solkan, so izrisane kolesarske poti, linije mestnega avtobusa, šolske poti, semaforizirana križišča, prometno bolj izpostavljene točke in tudi območje (krog), znotraj katerega potrebuje učenec peš do šole 5 minut. Karta je bila izdelana z namenom, da bi bila učencem, staršem in učiteljem v pomoč pri načrtovanju varne poti otrok v šolo.

Izhodišča za pripravo načrta mobilnosti:

- Starše, učence in zaposlene v šoli opozoriti na alternativne možnosti za prihod v šolo;
- Podati pomembne informacije za načrtovanje šolske poti brez uporabe avtomobila;
- Zmanjšati uporabo avtomobilov za prihod otrok v šolo;
- Povečati število otrok, ki za prihod v šolo uporabljajo javni prevoz ali šolski avtobus;

- Povečati število otrok, ki v šolo prihajajo s kolesom;
- Povečati število otrok, ki v šolo prihajajo peš;
- Povečati neodvisnost otrok na poti v šolo in iz nje.

2.1 Načrt mobilnosti za OŠ Solkan

OŠ Solkan se nahaja na Šolski ulici 25, v Solkanu. Šolski okoliš obsega tako strnjeno središče naselja Solkan kot podeželje s podružničnima šolama Trnovo in Grgar. Zraven OŠ Solkan pa se nahaja tudi vrtec.

Dostop do vhoda šole je možen iz Šolske ulice in iz ulica Borisa Kalina. Sam prihod učencev je otežen, ker so površine okrog šole namenjene parkiranju avtomobilov, kar seveda zelo zmanjšuje varnost samih otrok. Varnost in preglednost na samem parkirišču se zmanjša ob jutranjih in popoldanskih konicah, ko starši pripeljejo ali odpeljejo otroke v šolo. K večji gneči pa prispeva tudi to, da je parkirišče pred šolo namenjeno tako šoli kot vrtcu. Navodila šole, da bi zmanjšali jutranjo prometno konico na šolskem parkirišču je, da starši učencem ustavljajo na avtobusni postaji na Šolski ulici. V prihodnje bi bilo potrebno urediti varno površino za pešce, jo jasno označiti. S tem bi zmanjšali prostor avtomobilom in dali prednost večji vidnosti ter varnosti učencem.

Šolska ulica je urejena z elementi umirjanja prometa, tako da se hitrost omeji na 40 km/h, elementi pa prispevajo tudi k manjši pretočnosti motornega prometa. Prehod za pešce na križišču med Ulico Milojka Štrukelj in Šolsko ulico je postavljen diagonalno, kar preprečuje dobro vidljivost učenca. Učenci uporabljajo za prihod v šolo površino za pešce, ki poteka mimo vrtca, vendar pred tem prečkajo Ulico Borisa Kalina, kjer ni prehoda za pešce. V prihodnje bi bilo potrebno na tej lokaciji urediti varen prehod za pešce. Naprej po Šolski ulici od šole proti Trgu v Solkanu, naletimo na zoženje ceste in odsotnost pločnika, zaradi gradnje stanovanjskih hiš do cestne meje. Tu sicer ne poteka šolska pot, je pa prometno izpostavljena točka v neposredni bližini šole in vrtca.

OŠ Solkan ima organiziran šolski avtobusni prevoz, ki je namenjen učencem, ki se vozijo s **Trnovsko Banjške planote**. Promocijo trajnostne mobilnosti lahko glede na smeri prihoda učencev v šolo razdelimo na dve skupini. Za tiste, ki živijo v Solkanu ali v Novi Gorici, kjer je območje pokrito z šolskimi potmi, lahko spodbujamo hojo, kolesarjenje in uporabo mestnega avtobusa. Za tiste učence, ki jim je namenjen in plačan šolski avtobusni prevoz pa spodbujamo k uporabi le tega. Saj smo na podlagi analize anket ugotovili zelo nizek delež uporabe avtobusa, glede na to, da se veliko učencev vozi iz **Trnovsko Banjške planote**. Eden izmed vzrokov za nepriljubljenost avtobusa je tudi ta, da se starši vsakodnevno vozijo v službo v Novo Gorico, Solkan ali bližnja naselja. S tem pa povzročajo večjo prometno obremenjenost motornega prometa v samem središču naselja in v neposredni bližini šole.

Skoraj 40 % učencev v šolo prihaja z avtomobilom. Delež je velik, če pri primerjamo, da 64 % učencev živi od šole na oddaljenosti do 2 km. To je razdalja, ki jo otroci lahko premagajo peš, s kolesom ali z uporabo mestnega avtobusa. Upoštevati moramo tudi, da je za večjo oddaljenost učencev od šole poskrbljeno z brezplačnim avtobusnim šolskim prevozom. Solkan je strnjeno naselje, ki vsem otrokom nudi možnost peš dostopa do šole, saj so razdalje zelo majhne. Tisti, ki pa prihajajo v šolo iz Nove Gorice, pa imajo urejene tako kolesarske

poti kot tudi redno linijo mestnega avtobusa. Vsi učenci imajo možnost prihajati v šolo na alternativen način, zato je delež avtomobila 40 % prevelika številka.

2.1.1 Potovanje peš

Najbolj obremenjene z motornim prometom, še posebej v jutranji in popoldanskih urah, ko ljudje potujejo na delo so: Vojkova ulica, Ulica IX. Korpusa, Šolska ulica, Prvomajska ulica. Večina ulic ima na obeh straneh pločnike, razen na Prvomajski ulici, kjer je pločnik izmenično ali na eni ali na drugi strani ulice ter na Šolski ulici, kjer v bližini šole ni pločnika. Na Šolski ulici in na Ulici Milojke Štrukelj ter na križišču pri Brumatu so urejeni tudi elementi umirjanja prometa.

Glavne šolske poti potekajo po Erjavčevi ulici, Kidričevi ulici, Rejčevi ulici, ulici Gradnikove brigade, Cankarjevi ulici, Lavričevi ulici. Bolj varne šolske poti so tiste, ki potekajo med stanovanjskimi bloki med Prvomajsko, Cankarjevo ulico in Ulico Gradnikove brigade.

2.1.2 Potovanje s kolesom

Na novo so izgrajene kolesarske poti na Ulici Milojka Štrukelj in na delu Vojkove ceste. Kolesarska pot poteka po celotni ulici Gradnikove brigade, ki je glavna kolesarska povezava med Novo Gorico in Solkanom.

2.1.3 Potovanje z avtobusom

Šolski avtobus, ki pripelje učence z **Banjško Trnovske** planote ima postajališče neposredno pred šolo. Mestni avtobus linija 2 ustavlja na Ulici Milojka Štrukelj, kjer imajo učenci do šole okrog 150 m. Postajališče mestnega avtobusa tako linije 1 in 2 je na Solkanskem trgu, ki je od šole oddaljen okrog 400 m. Linija 1 in 2 vozita na relaciji Solkan - Nova Gorica.

Karta z linijami mestnega avtobusa in vozni redi so dostopni: www.mpngsv.si.

2.1.4 Spremljanje večje skupine otrok (z nevarnejših območji)

Družine, ki živijo v neposredni bližini se lahko organizirajo tako, da posamezni starš ali stari starš spremlja hkrati več otrok do šole peš ali s kolesom. Predlagamo, da se na oglasni deski ali na spletni strani šole vzpostavi sistem obveščanja in izmenjave informacij o predstavljeni organizirani obliki potovanja v šolo.

2.1.5 Deljenje avtomobila

Na podoben način kot v predhodno opisanem primeru lahko starši z avtomobilom pripeljejo v šolo več otrok hkrati z območji, ki so od šole oddaljeni več kot 2 kilometra in kjer ni ustrezne infrastrukture za uporabo avtobusa. Omenjen način potovanja razbremenjuje promet v neposredni okolici šole, prav tako na širšem območju mesta. Tudi v tem primeru predlagamo, da se na šoli organizira način obveščanja in izmenjave informacij med starši.

Fotografije šolskega okoliša



Neposredna okolica šola zaparkirana z avtomobili, ki zmanjšujejo preglednost in s tem varnost učencev. Nujno bi bilo vzpostaviti vidno in varno površino za pešce na račun zmanjšanju parkirnih prostorov.



Nepregleden prehod za pešce, zaradi diagonalne prostorske umestitve, kjer preglednost in vidnost še otežuje visoka živa meja (levo), nevarna prometna točka na Šolski ulici, kjer zaradi pozidave stanovanjskih hiš do ceste ni možno vzpostaviti pločnika, problem pa povzročajo tudi parkirani avtomobili na cestišču (desno).



Pešpot, ki jo v večini uporabljajo učenci, ki povezuje prometno varne in malo obremenjene ulice s šolo, vendar na ulici Borisa Kalina ni prehod za pešce (levo), šolsko avtobusno postajališče, kjer ustavlja šolski avtobus in kjer naj bi starši po navodilih šole puščali otroke, da ne bi obremenjevali šolskega parkirišča (desno).

3 Promocija trajnostne mobilnosti

3.1 PEŠBUS

Pri tej akciji se določi pot s postanki, kjer skupina prevzame druge otroke, ki v šolo hodijo peš. V šoli otroci oblikujejo znak, ki ga na cestah uporabijo za označitev postankov »pešbusa«. Starši naj bi z otroki počakali do prihoda pešbusa. Če prispejo prepozno, naj sami zagotovijo, da otrok varno prispe v šolo. Starši prostovoljci vodijo pešbus, eden od njih prevzame vlogo koordinatorja. Vsak "voznik pešbusa" mora imeti popis učencev, ki uporabljajo ta pešbus. Nagrade v obliki nalepk se lahko uporabijo kot spodbuda za otroke, da se pridružijo pešbusu. Cilj akcije je zmanjšati število avtomobilov na cestah, ki vodijo do šol in povečati prometno varnost na šolskih poteh. Pešbus se organizira s pomočjo staršev in policistov.

**Pešbus je ustaljena praksa promocije trajnostne mobilnosti v Evropi, vsakoletno ga izvajajo v Gorici, tudi v Sloveniji je bil že izveden (Jesenice). V Novi Gorici ga bomo izvedli naslednje leto v mesecu marcu.*



Nekaj primerov izvedbe pešbusa iz tujine.

3.2 EKOLOROG

Kolesarski izlet -eKoloROG (ekologija+kolo+krog) je osnovan za učence predmetne stopnje, ki že imajo opravljen kolesarski izpit. Oblikovali smo ga na Mestni občini Nova Gorica, kjer smo želeli povezati teorijo kolesarskega izpita s terenskim izletom po kolesarskih poteh Nove Gorice ter s tem učence spodbuditi k uporabi kolesa za namen potovanja v šolo. Poudarek izleta smo dali na varnosti v prometu, strpnosti, poznavanja prometnih pravil in zakonov, spoznavanje kolesarske mreže v Novi Gorici ter zakonitosti med odnosi kolesar-kolesar, kolesar- pešec in kolesar- avto za namen boljše varnosti vseh udeležencev v prometu.

Trasa Ekoloroga poteka po obstoječih kolesarskih poteh Nove Gorice. Za popestritev mestnega kolesarjenja smo umestili tudi info postanke- »zelene točke«, kjer bi se učenci seznanili z emisijami zraka (ogled meteorološke postaje v Novi Gorici), z delovanjem javnega potniškega prometa (Avtobusna postaja Nova Gorica), z zgodovino tihotapstva na naših tleh (otroško igrišče na Pristavi) in z biodiverziteti Rafutskega parka (Rafutski park). Na vseh točkah bi bila organizirana strokovna razlaga. Vsebina »zelenih točk« je mešana zaradi lažjega umeščanja kolesarskega izleta v učne načrte (športni dan, naravoslovni dan,..) in za namene medpredmetnega povezovanja.

**Ekolorog je bil že izvede že dve leti zaporedoma na OŠ Frana Erjavca Nova Gorica, v 6. Razredu v sklopu aktivnosti Evropskega tedna mobilnosti. Šola izkoristi priložnost, da učence, ki so v 5. Razredu pridobili kolesarski izpit popeljejo še po kolesarskih poteh našega mesta. Ekolorog se izvaja s pomočjo lokalne skupnosti in policije.*



Izvedba Ekoloroga 6.razredov Frana Erjavca v sklopu Evropskega tedna mobilnosti.

3.3 PROMETNA KAČA

Je kampanja, ki spodbuja otroke in njihove starše, ki so glavna ciljna skupina, k hoji in kolesarjenju v šolo. Kampanja obsega igro, ki jo je enostavno izvajati. Poleg sodelovanja v igri se vsako udeleženo šolo spodbuja tudi, da organizira [druge aktivnosti](#) in izvaja izobraževanje o prometu in mobilnosti, okolju in zdravju. Igra Prometna kača www.trafficsnakegame.eu se je začela izvajati kot majhen projekt v Flandriji v Belgiji in se je v nekaj letih razvila v kampanjo, ki se izvaja po vsej Evropi, vanjo pa se vključuje vse več šol in držav. Dokazano je bilo, da učinkovito povečuje uporabo trajnostnih načinov prevoza in zmanjšuje emisije CO₂. Lahko si ogledate tudi [video](#) o izvajanju kampanje. Za širjenje te dobre prakse po Evropi je bila vzpostavljena [mreža igre Prometna kača](#), ki jo trenutno sestavljajo nacionalne kontaktne točke (NKT) v osemnajstih evropskih državah. Njen glavni namen je izvajanje kampanje, okrepitev njenih učinkov ter širjenje rezultatov in izmenjava izkušenj med udeleženci.



Primeri iz slovenskih šol, kje so izvajali Prometno kačo.

* Naša nacionalna točka za prijavo na igro je Razvojna agencija Sinergija, Katja Karba, Tel. št.: [+386 2 538 13 56](tel:+38625381356), e-mail: katja@ra-sinergija.si. V sklopu projekta Agencija priskrbi celotno gradivo za Prometno kačo brezplačno, projekt se bo izvajal še drugo šolsko leto (2016/2017). Prostih je še nekaj mest. Transparent za prometno kačo je za celo šolo in se ga lahko uporablja vsako leto.

3.4 EKOEKIPA

Učenci oblikujejo ekipe po tri in se med seboj spodbujajo, da prihajajo v šolo na trajnosten način in sicer peš, s kolesom, z avtobusom, lahko pa tudi z avtomobilom. Pri zadnji možnosti je treba upoštevati pravilo o minimalnem delu prehojene poti: v primeru, da se vsi trije iz ekipe pripeljejo z istim avtomobilom, zadnjih 100 m do šole pešačijo; v primeru, da se vsak pripelje s svojim avtomobilom, vsak učenec izstopi iz avta 200 m stran od šole in preostanek prehodi. Gre za to, da v prvi vrsti spodbujamo hojo, kolo in avtobus, kot drugo, želimo spodbuditi gibanje in kot tretje želimo zmanjšati število avtomobilov v neposredni bližini šole. Vsaka ekipa, vsak dan v primeru, da vsi trije iz ekipe pridejo na trajnosten način v šolo, odda en nagradni list (evidenčni karton), na katerem se obkroži simbol (kolo, hoja, avtobus, avto 100 m, avto 200 m) in se vsi lastnoročno podpišejo. Nagradni list učenci vržejo v ekoboben (škafel), ki je na šoli. Po koncu igre sledi nagradno žrebanje. Večkrat, ko pridejo v šolo na trajnosten način, več kartonov imajo v ekobobnu in več možnosti imajo za žreb.



Izvajanje EkoEkipa na OŠ Frana Erjavca Nova Gorica.

3.5 BELI ZAJČEK

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor je izdalo Trajnostno mobilni priročnik za vzgojitelje v vrtcih, ki so bili po njihovih besedah poslani na vse vrtce v Sloveniji. V priročniku je opisana igra »Beli zajček«, ki je namenjena spodbujanju trajnostne mobilnosti in razvijanju vrednot, povezanih z zdravim življenjskim slogom. S pomočjo igre »Beli zajček« se tematika trajnostne mobilnosti v šole (in prek učiteljev tudi otrokom in staršem) prenese skozi zgodnico o belem zajčku, katerega kožušček je umazan zaradi izpušnih plinov avtomobilov. Cilj igre je očistiti zajčkov kožušček. Igra vključuje dejavnosti s področij gibanja, jezika in umetnosti.

Podrobnejše informacije o izvajanju igre si lahko preberete na spletnem naslovu:

http://www.tedenmobilnosti.si/2015/files/vrtci/Igra_Beli_zajcek.pdf



Izvajanje igre Beli zajček v vrtcih. Desno pa je predstavitev končnega izdelka igre enega izmed novogoriških vrtec.

3.6 PRIPELJI SREČO V SLUŽBO

Letos je Urbanistični inštitut Republike Slovenije pod okriljem evropskega projekta Bike2Work, prvič organiziral nacionalno pobudo Pripelji srečo v službo, ki je potekala od 10. maja do 22. septembra 2015. Nacionalna pobuda *Pripelji srečo v službo* spodbuja kolesarjenje na delo v skupinah po tri in je namenjena zaposlenim. Kolesarjenje namreč vpliva na občutek sreče, s tem pa povečuje tudi delovno učinkovitost in izboljšuje odnose s sodelavci. Nacionalni projekt *Pripelji srečo v službo* je namenjen promociji uporabe kolesa kot

prevoznega sredstva za pot v službo. Namen projekta je spodbuditi zaposlene k temu, da že pred službo naredijo nekaj dobrega za svoje razpoloženje, telesno pripravljenost, pa tudi za denarnico ter, ne nazadnje, za okolje. V pobudi lahko sodelujejo **kolesarske trojke - po trije sodelavci, prijatelji, družinski člani**, skratka vsi, ki sodelujejo **kot ekipa** in bodo za pot na delo v času trajanja akcije **uporabljali kolesa**. Iz enega podjetja ali organizacije lahko sodeluje tudi več ekip. Sodelujejo lahko tudi zaposleni iz različnih podjetij, ki sodelujejo kot ekipa. Pomembno je, da je ekipa združena v skupnem prizadevanju, da za svojo obliko mobilnosti **uporablja kolo namesto avtomobila**. Vsaka ekipa trojk, **ki izpolnjuje pogoje** se uvrsti v žreb z enim koledarjem in posameznik lahko sodeluje v največ eni ekipi.



Zaključna podelitev 22.9.2015 izžrebani trojki v Ljubljani (levo), sodelovanje MONG-a v letošnji pobudi Pripelji srečo v službo (desno).

Mobilnostni načrt
Osnovna šola SOLKAN



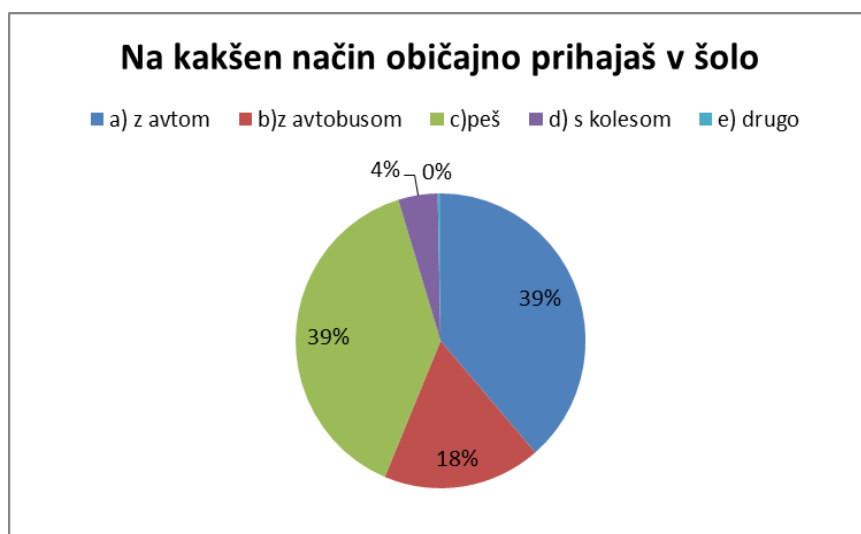
4 Analiza rezultatov anket na OŠ Solkan

Anketa se je izvajala na OŠ Solkan meseca decembra 2014, v sklopu projekta »Varno v šolo brez avta«. Število anket, ki so bile obdelane je 318. Anketo so izpolnjevali učenci od 2. do 9. razreda, določeno število anket je bil izključen zaradi nepravilnosti pri izpolnjevanju, nekatere pa so pri vprašanjih obkrožili več odgovorov.

Sledi analiza posameznih vprašanj, nato pa še posameznih spremenljivk npr. tisti, ki prihaja v šolo z avtomobilom, nas zanima, kje živi, na kakšen način bi rad prihajal v šolo in ali se mu zdi pot v šolo varna. Na koncu posamezna analize vprašanja so tudi komentarji učencev, zakaj se jim zdi njihova pot v šolo nevarna.

4.1 1. Analiza prvega vprašanja: Na kakšen način običajno prihajaš v šolo?

	Št.uč.
a) z avtom	123
b)z avtobusom	56
c)peš	124
d) s kolesom	14
e) drugo	1

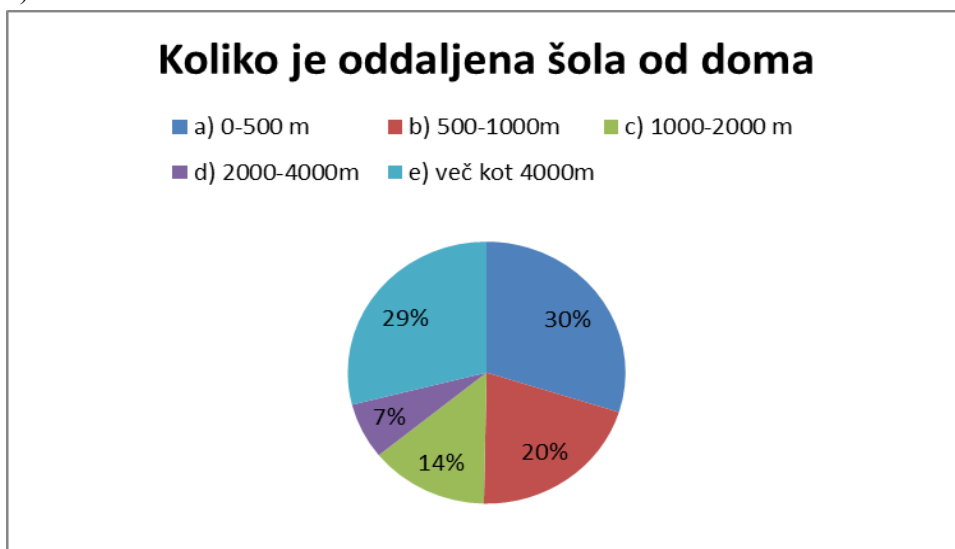


Graf: 1 Na kakšen način prihajaš v šolo/OŠS, N= 318.

Velik delež učencev se vozi z avtom, vendar pa enak delež hodi v šolo peš, kar je zelo spodbudno. Če pogledamo delež tistih, ki se vozijo z avtobusom in če upoštevamo, da ima OŠ Solkan kar velik zaledni šolski okoliš, bi pričakovala večji delež za avtobus. Dejstvo je tudi, da večina staršev, iz podeželja, vsakodnevno migrira v Novo Gorico zaradi službe in s seboj pripelje otroke v šolo. Na ta način lahko razložimo velik delež otrok, ki se vozijo z avtom in majhen, ki se vozijo z avtobusom. Neizkoriščen potencial je tu šolski avtobus.

4.2 Analiza drugega vprašanja: Koliko je oddaljena šola od doma?

	Št. uč.
a) 0-500 m	95
b) 500-1000m	65
c) 1000-2000m	44
d) 2000-4000m	22
e) več kot 4000m	92

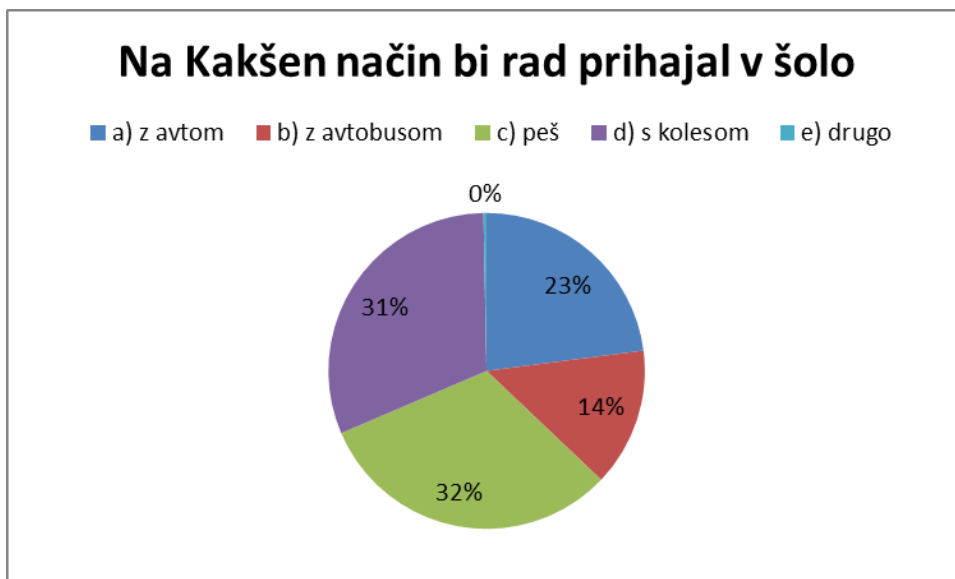


Graf: 2 Koliko je oddaljena tvoja šola od doma/OŠS N=318.

Graf nam lepo pokaže, da polovica učencev živi v neposredni bližini šole, torej v Solkanu, in druga polovica izven naselja Solkan. Če sedaj primerjamo, s prvim grafom, vidimo da delež avtobus in avta znese skupaj 57 %, kar ustreza tudi prostorski razporeditvi zgornjega grafa, da polovica učencev živi v neposredni bližini ostali pa se vozijo v šolo. Vendar če pogledamo delež intervala razdalj 1000-2000m, kar znaša 14%, vidimo, da je tudi tukaj še skrit potencial za promocijo trajnostne mobilnosti. Potrebno je ugotoviti ali se učenci ne odločajo za hojo v šolo zaradi ne varne šolske poti ali je vzrok kje drugje.

4.3 Analiza tretjega vprašanja: Na kakšen način bi rad prihajal v šolo?

	Št.uč
a) z avtom	73
b) z avtobusom	45
c) peš	100
d) s kolesom	99
e) drugo	1



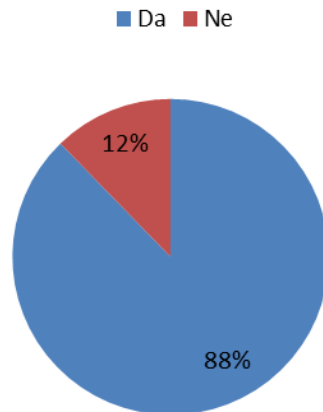
Graf: 3 Na kakšen način bi rad prihajal v šolo/OŠS, N=318.

Delež prihoda v šolo s kolesom se je povečal na račun avtomobila. To pomeni, da je velika želja otrok, da bi hodili v šolo s kolesom, vendar jim je to onemogočeno, ker ni kolesarskih poti v Solkanu in zato ni poskrbljeno za varnost na kolesu. Ta potencial bi morali izkoristiti in upoštevati v prihodnji prometni ureditvi tako Solkana in okolice, kot tudi same šolske okolice.

4.4 Analiza četrtega vprašanja: Ali je tvoja pot v šolo varna?

	Št.uč.
Da	279
Ne	39

Je tvoja pot v šolo varna



Graf: 4 Ali se ti zdi tvoja pot v šolo varna/OŠŠ, N=318.

Presenetljivo velik delež je učencev, ki se jim zdi pot v šolo varna. Tu moramo upoštevati, da so učenci gledali varnost iz vidika prevoznega sredstva. Tisti, ki se vozi v šolo z avtomobilom, je upošteval, da je varna pot po cesti z avtomobilom, tisti, ki hodi s kolesom, da je varna pot s kolesom, tisti, ki se vozi z avtobusom, da je varna pot z avtobusom.

Zakaj je pot v šolo nevarna:

1. Ni varna mimo solkanske obvoznice in skozi Ščedne.
2. Vmes je križišče, kjer se pogosto dogajajo nesreče.
3. Zjutraj ko grem v šolo je preveč avtomobilov pred šolo.
4. Vojkova.
5. Ni pločnika od Cerkve do križišča z žabjim krajem.
6. Pred šolo je veliko prometa. Vsi vozniki ne ustavijo pred prehodom za pešce. Nekateri tudi prehitro vozijo.
7. Dosti prometa.
8. Ker je po cesti veliko prometa.
9. Pločnik je zelo ozek, prečkati moram zelo prometno cesto.
10. Do šole ni kolesarske steze, eno križišče je zelo nevarno.
11. Ker me mama in tata peljeta v šolo.
12. Moti me križišče pri Brumatu.
13. Na prehodu nekateri ne ustavijo. Pred šolo promet ni kontroliran.
14. Zaradi Dolge njive.
15. Ker ni prehoda za pešce.
16. Ni varna na ulici Ivana Regenta, ker se lahko zabijemo z avtom.
17. Ker je veliko prometa.
18. Ker cesta ni dokončana (M. Štrukelj).
19. Ni varno da greš s kolesom.
20. Zato, ker je prehod za pešce zelo nevaren.
21. Ker je veliko prometa.
22. Pot ni varna ker ni čez cesto prehoda za pešce.
23. Pot ni varna ker prečkam cesto brez prehoda za pešce.
24. Ker šofer čudno vozi.

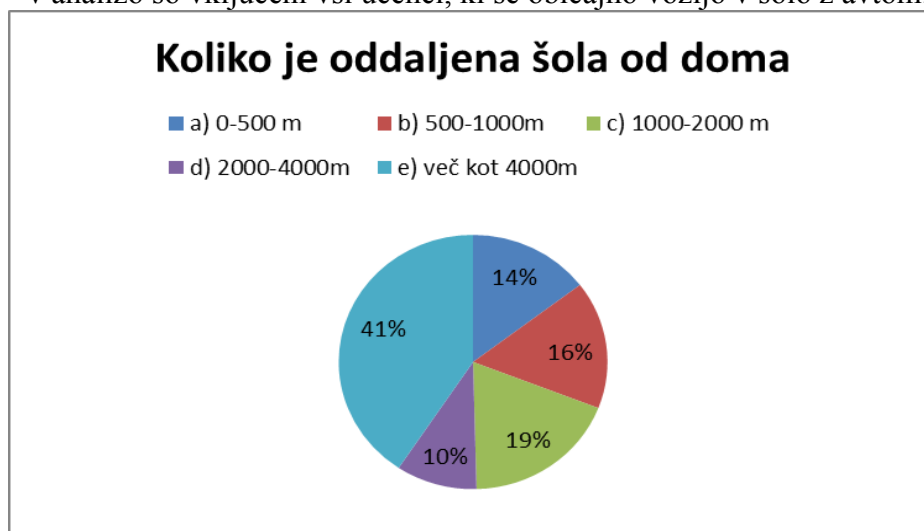
25. Ker vozniki ne upoštevajo pravil vožnje.
26. Slabo vidni ovinki, veliko glavnih cest.
27. Ko odhajamo na avtobusno postajo, moramo hoditi po cesti, kjer ni pločnika.
28. Šofer vozi prehitro.
29. Prometna cesta-drveči avtomobili.
30. Na parih križiščih ni urejeno za kolesarje.
31. Ker v našem kraju nimamo avtobusne postaje.
32. Nikoli ne vemo kaj se lahko na poti pripeti.
33. Pri Brumatu.
34. Ni prometnih znakov, prehodov za pešce, ozka pot.
35. Ni prehodov za pešce.
36. Ker je veliko zločinov in starih voznikov.
37. Ker me lahko zgazi nori voznik avtobusa ali pa starejša nona.

5 Analiza posameznih spremenljivk

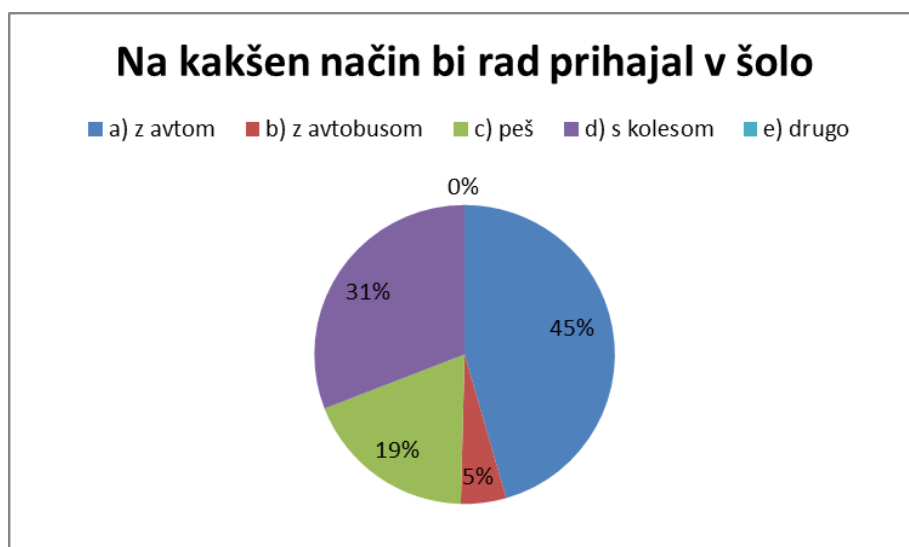
Zanimale so nas tudi odnosi med različnimi spremenljivkami. Kaj vpliva na izbor določenega prevoznega sredstva, ali je to razdalja, nevarna šolska pot, pomanjkanje infrastrukture,...

5.1 Analiza spremenljivke avtomobil:

- v analizo so vključeni vsi učenci, ki se običajno vozijo v šolo z avtom.



Graf: 5 Spremenljivka avto- oddaljenost/OŠS, N=123.



Graf: 6 Spremenljivka avto-želja/OŠS, N=123.



Graf: 7 Spremenljivka avto-varna pot/OŠS, N=123.

Iz prvega grafa lahko razberemo, da polovica učencev, ki se vozijo v šolo z avtom, živi v neposredni v bližini šole, kar pomeni, da so od šole oddaljeni manj kot 2000km. Ta delež se lepo pokaže tudi pri drugem grafu, kjer ima polovica učencev željo prihajati v šolo na trajnostni način, ali peš ali s kolesom. Če povežemo oba grafa, lahko vidimo, da je velik potencial, da bi prvoten delež učencev, ki prihajajo z avtom v šolo brez težav prepolovili, iz 39 % na 20%.

Sodeč po spodnji komentarjih bi morali nadgraditi kolesarsko infrastrukturo in izboljšati pločnike in varnost prehodov za pešce. Tako bi zagotovili otrokom, pogoje za varno gibanje. Šele na to bi se otroci podali na ceste v večjem številu.

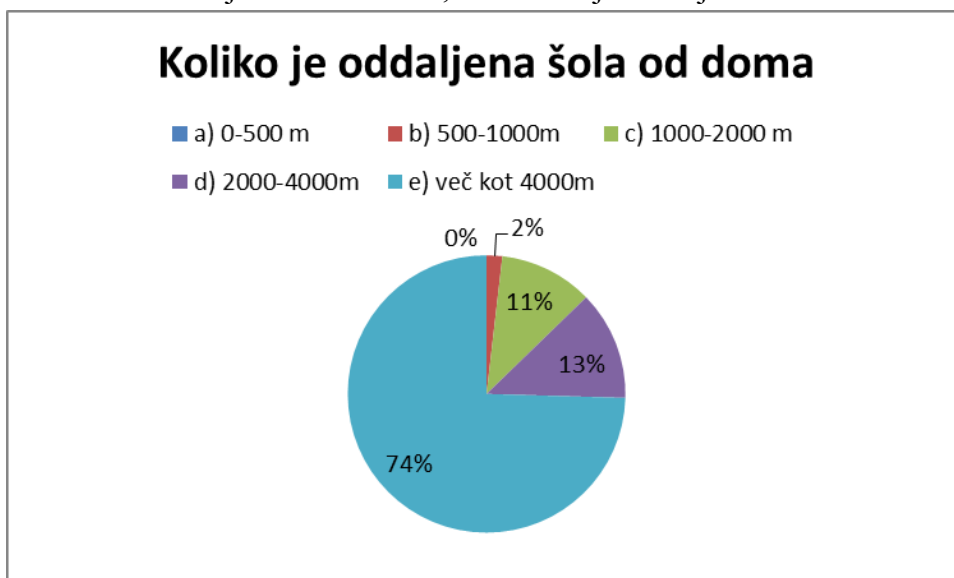
Komentarji zakaj pot ni varna:

1. Nikoli ne vemo kaj se lahko na poti pripeti.
2. Slabovidni ovinki, veliko glavnih cest.
3. Ker je veliko prometa
4. Zato, ker je prehod za pešce nekje zelo nevaren.

5. Ni varno da greš s kolesom
6. Ker cesta ni dokončana (m.štrukelj)
7. Ker je veliko prometa
8. Ni varna na ulici Ivana Regenta, ker se lahko zabijemo z avtom.
9. Zaradi Dolge njive
10. Ker me mamam in tata peljeta v šolo
11. Ozka cesta brez pločnika
12. Do šole ni kolesarske steze, eno križišče je zelo nevarno.
13. Pločnik je zelo ozek, prečkati moram zelo prometno cesto.
14. Ker je po cesti veliko prometa
15. Nima pločnika od Cerkev do križišča z žabjim krajem
16. Vojkova
17. Vmes je križišče, kjer se pogosto dogajajo nesreče.
18. Ni varna mimo solkanske obvoznice in skozi Ščedne

5.2 Analiza spremenljivke avtobus:

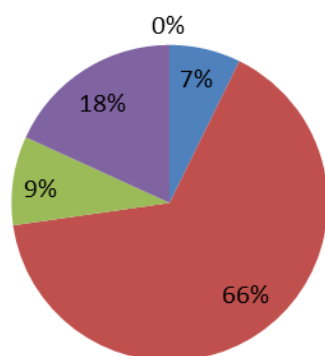
- v analizo so vključeni vsi učenci, ki se običajno vozijo v šolo z avtobusom.



Graf: 8 Spremenljivka avtobus-oddaljenost/OŠŠ, N=55.

Na kakšen način bi rad prihajal v šolo

■ a) z avtom ■ b) z avtobusom ■ c) peš ■ d) s kolesom ■ e) drugo

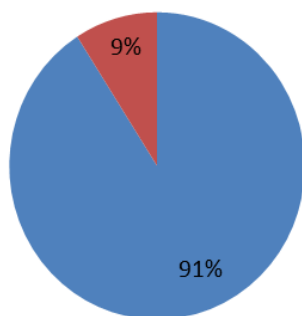


Graf: 9 Spremenljivka avtobus-želja /OŠŠ, N=55.

Prvi graf nam pokaže, da je večinoma vozačev iz podeželja, oziroma da so od šole oddaljeni več kot 4000m, kar je bilo za pričakovati. Preostali delež učencev, 29% pa prihaja iz bližnje okolice šole in so od šole oddaljeni manj kot 4000m. Delež tistih, ki so oddaljeno od šole manj kot 4000m (graf 8) se lepo ujame z drugim grafom (graf 9), kjer je delež tistih, ki bi želeli prihajati v šolo s kolesom ali peš 27%. Ta primerjava nam pove, da otroci so pripravljeni prihajati v šolo peš ali s kolesom tudi na daljše razdalje.

Je tvoja pot v šolo varna

■ Da ■ Ne



Graf: 10 Spremenljivka avtobus-želja /OŠŠ, N=55.

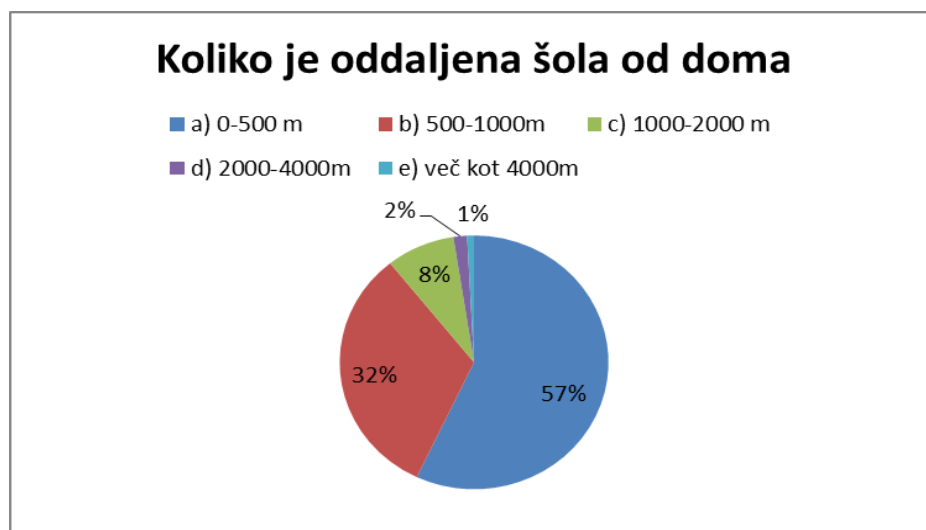
Komentarji zakaj pot ni varna:

1. Ker v našem kraju nimamo avtobusne postaje.
2. Šofer vozi prehitro.
3. Ko odhajamo na avtobusno postajo, moramo hoditi po cesti, kjer ni pločnika.
4. Ker Šofer čudno vozi.

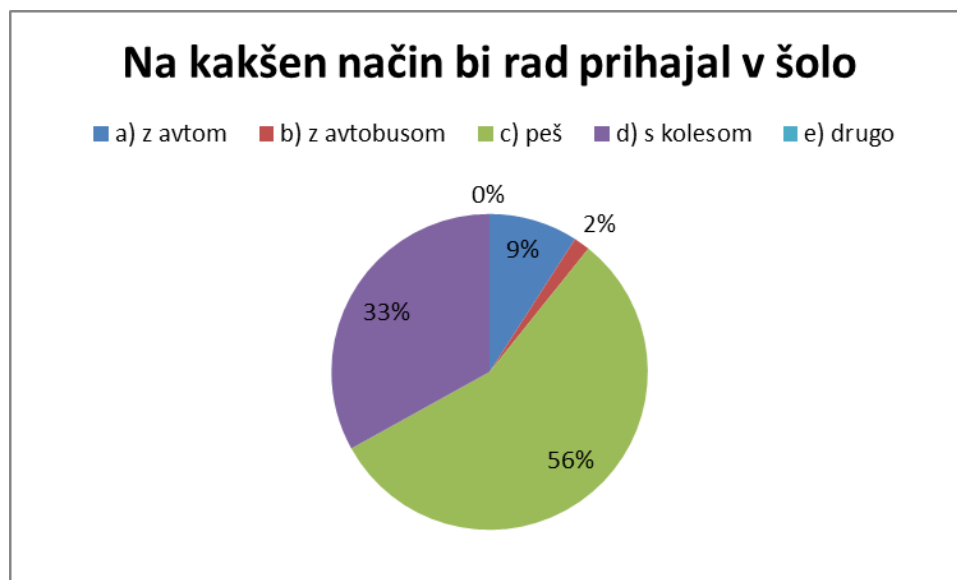
Komentarji glede varne poti, so seveda iz perspektive vožnje z avtobusom. Skoraj desetina otrok, ki se vozi z avtobusom, se ne počuti varno. Tu je potrebno urediti dostop do avtobusnih postaj, predvsem je to zanemarjeno na podeželju. Kar pa so učenci tu izpostavili, pa je prehitra vožnja šoferja. Tu pa je potrebno obvestiti šolo, da preveri dejansko situacijo.

5.3 Analiza spremenljivke: hoja

- V analizo so vključeni vsi učenci, ki običajno prihajajo v šolo peš.



Graf: 11: Spremenljivka hoja-oddaljenost /OŠFE, N=121.



Graf: 12 Spremenljivka hoja-želja /OŠS, N=121.



Graf: 13 Spremenljivka hoja-varnost /OŠS, N=121.

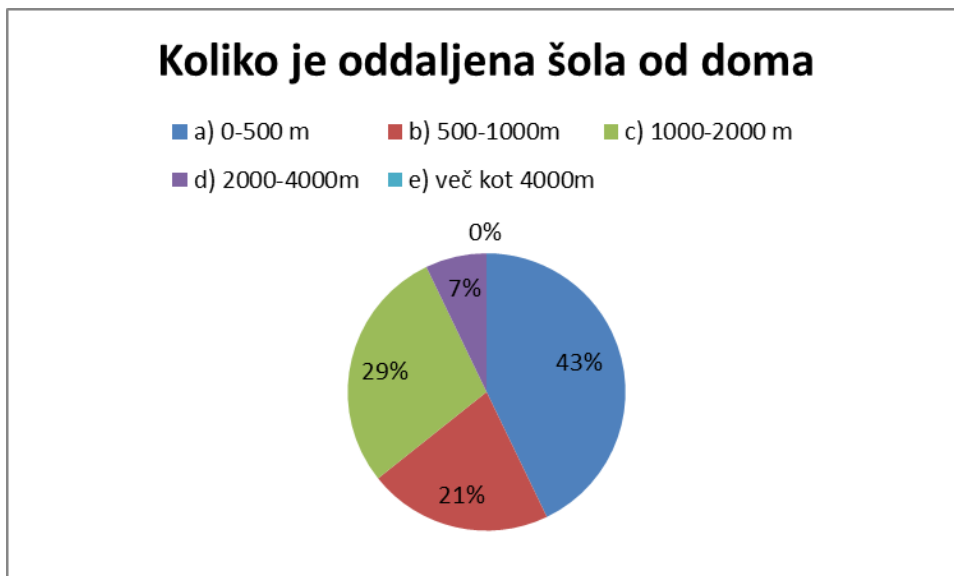
Skoraj 90% učencev, ki prihaja v šolo peš, živi v neposredni bližini šole, do 1000m. Manjši delež 8% pa prihaja v šolo tudi iz večje oddaljenosti, do 2000m. Presenetljiv je rezultat drugega grafa, kjer si želi kar 9% otrok v šolo hoditi z avtomobilom. Ta delež lahko povežemo z deležem učencev, ki so oddaljeni do šole med 1000 in 4000m. Iz tega lahko zaključimo, da so učenci pripravljeni hoditi peš v šolo do razdalje 1000m, kar je več, bi pa raje hodili z avtomobilom. Velik delež pa je tistih, ki bi radi hodili v šolo s kolesom.

Komentarji zakaj pot v šolo ni varna:

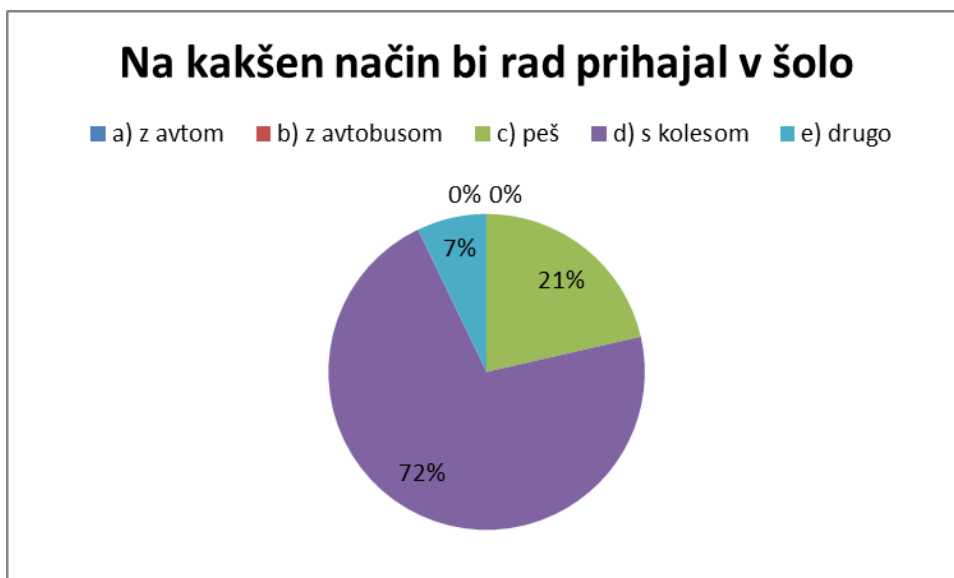
1. Ker me lahko zgazi nori voznik avtobusa ali pa starejša nona.
2. Ker je veliko zločinov in starih voznikov.
3. Ni prehodov za pešce.
4. Ni prometnih znakov, prehodov za pešce, ozka pot.
5. Pri Brumatu.
6. Prometna cesta-drveči avtomobili.
7. Pot ni varna ker prečkam cesto brez prehoda za pešce.
8. Pot ni varna ker ni čez cesto prehoda za pešce.
9. Ker ni prehod aza pešce.
10. Na prehodu nekateri ne ustavijo. Pred šolo promet ni kontroliran.
11. Moti me križišče pri Brumatu.
12. Dosti prometa.
13. Pred šolo je veliko prometa. Vsi vozniki ne ustavijo pred prehodom za pešce. Nekateri tudi prehitro vozijo.

5.4 Analiza spremenljivke: kolo

- v analizo so vključeni vsi učenci, ki običajno prihajajo v šolo s kolesom.



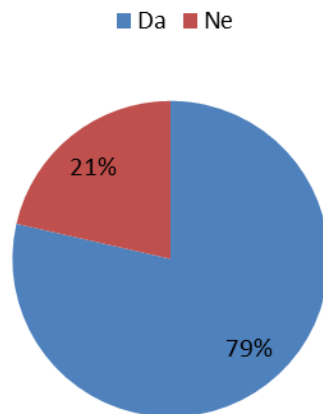
Graf: 14 Spremenljivka kolo oddaljenost /OŠŠ, N=14.



Graf: 15 Spremenljivka kolo želja /OŠŠ, N=14.

Po pričakovanjih je delež tistih učencev, ki se vozijo s kolesom oddaljeni od šole med 0 in 500m. Vendar se otroci pripeljejo v šolo tudi iz daljših razdalji in celo 7% se jih pripelje iz oddaljenosti med 2000-4000m. Nad 4000m, pa ni nobenega kolesarja. Menim, da je to tudi meja, do katere lahko pričakujemo, da se bodo otroci varno pripeljali v šolo s kolesom (seveda ob ustrezni kolesarski infrastrukturi).

Je tvoja pot v šolo varna



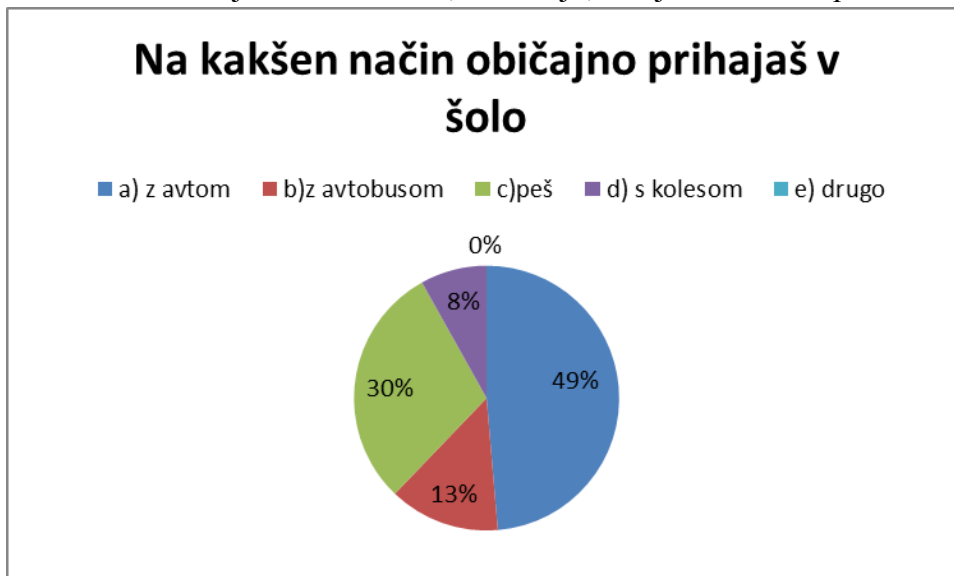
Graf: 16 Spremenljivka kolo_varna pot /OŠŠ, N=14.

Komentarji:

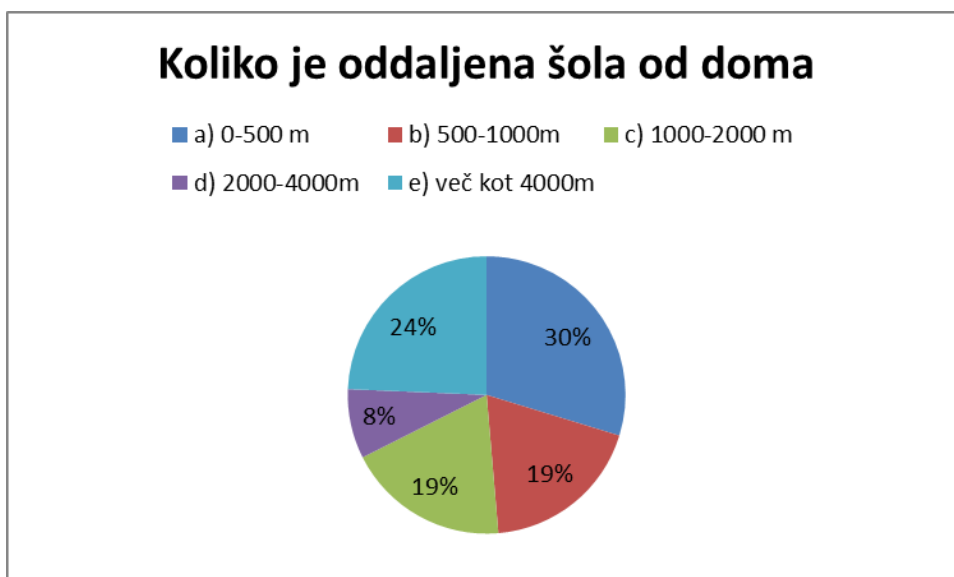
1. Na parih križiščih ni urejeno za kolesarje.
2. Ker vozniki ne upoštevajo pravil vožnje.
3. Zjutraj ko grem v šolo je preveč avtomobilov pred šolo.

5.5 Analiza spremenljivke: varnost na šolski poti.

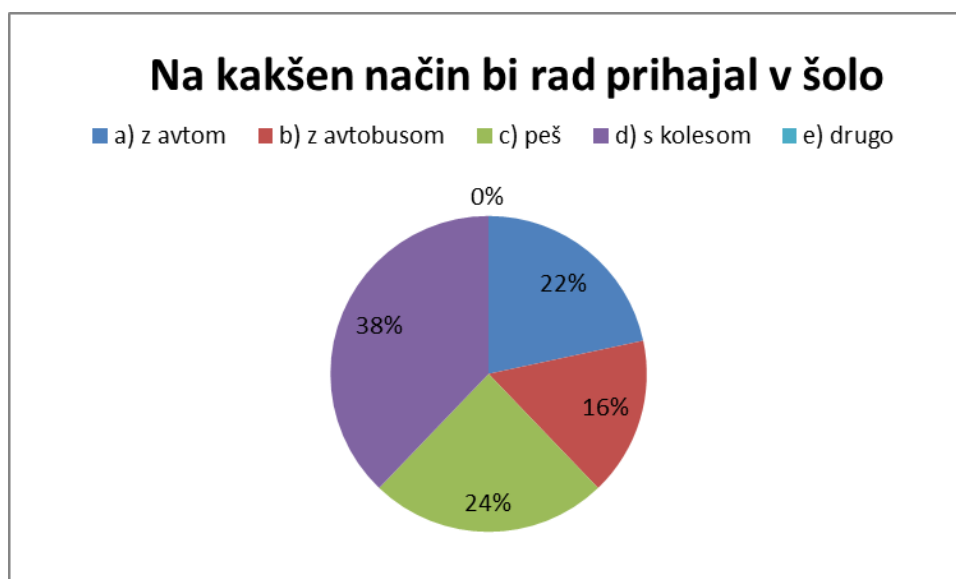
- V analizo so vključeni vsi učenci, ki menijo, da njihova šolska pot ni varna.



Graf: 17 Spremenljivka ne/varna pot_način prihoda /OŠS, N=37.



Graf: 18 Spremenljivka ne/varna pot_oddaljenost /OŠS, N=37.



Graf: 19 Spremenljivka ne/varna po_željat /OŠS, N=37.

Iz danih podatkov lahko sklepamo, da se kar polovica tistih, ki meni, da je pot v šolo nevarna zaradi tega vozi v šolo z avtomobilom, ki pa glede na drugi graf (oddaljenosti od šole) ne bi bilo potrebo, saj imajo vsi možnost alternativnega prevoza. Menimo, da bi lahko glede na oddaljenost šole od doma, vsaj 68% učencev prihajalo, v šolo tudi na alternativen način (peš, avtobus, kolo). Če pogledam dejstvo, da deleži alternativnega prevoza skupaj znesejo 51 %, bi lahko tudi tisti, ki prihajajo v šolo z avtomobilom prihajali peš, če bi jim zagotovili večjo varnost na šolski poti in jih h hoji začeli spodbujati. Optimističen pa je zadnji graf, kjer je delež avtomobila manjši (22%) in deleža hoje in kolesa skupaj pokrivata kar 78 %. Torej kljub temu, da se jim zdi pot v šolo nevarna, bi raje kot z avtomobilom hodili peš, s kolesom ali z avtobusom.

6 PRIMERJAVA ANKET MED DECEMBROM 2014 IN JUNIJEM 2015

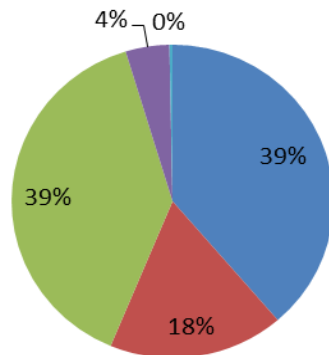
Po zaključku vseh aktivnosti na osnovnih šolah, predavanja o varnosti v prometu, o kvaliteti zraka in vplivu avtomobila na okolje, po delavnicah o šolskih poteh in predstavitvi mobilnostnega načrta ter po izvedbi igre EkoEkipa smo izvedli še eno anketo o potovalnih navadah na sodelujočih šolah.

Z namenom, da bi izvedeli ali lahko z izobraževanjem in promocijo zmanjšamo delež avtomobila in povečamo delež alternativnega prihoda v šolo.

V nadaljevanju sledijo primerjave rezultatov z zaključnim komentarjem.

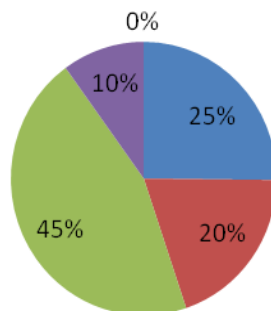
Na kakšen način običajno prihajaš v šolo

■ a) z avtom ■ b) z avtobusom ■ c) peš ■ d) s kolesom ■ e) drugo



Na kakšen način običajno prihajaš v šolo

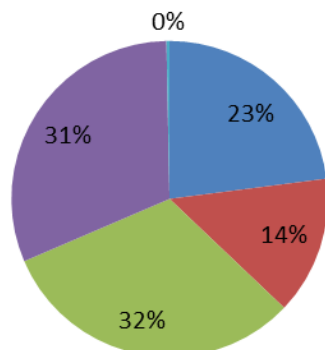
■ a) z avtom ■ b) z avtobusom ■ c) peš ■ d) s kolesom ■ e) drugo



Kot lahko vidimo pri primerjavi grafov se je rezultat nekoliko spremenil. Zelo pozitivno je, da se je zmanjšal delež prihoda v šolo z avtomobilom za 14%, povečal se je delež uporabe šolskega avtobusa za 2 %, povečal se je delež hoje in kolesa. Pri interpretaciji rezultatov moramo upoštevati tudi razlike v letnih časih, ko je bila anketa prvič in drugič narejena. Prvič je bila v decembru, drugič pa v juniju. Vendar pa lahko trdimo, da promocija in izobraževanje veliko pripevata k zmanjšanju deleža avtomobila kot načinu prihoda v šolo.

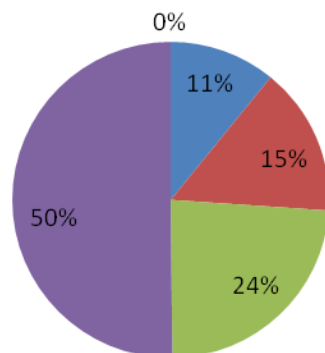
Na Kakšen način bi rad prihajal v šolo

■ a) z avtom ■ b) z avtobusom ■ c) peš ■ d) s kolesom ■ e) drugo



Na kakšen način bi rad prihajal v šolo

■ a) z avtom ■ b) z avtobusom ■ c) peš ■ d) s kolesom ■ e) drugo



Vidimo, da se je drastično povečal delež kolesa, zmanjšal delež hoje in avtomobila. Učenci želijo kolesariti, zato je velik potencial nadgradnja kolesarske infrastrukture, tako po Solkanu kot pri sami okolici šole (varen dostop, pokrita kolesarnica,...).

7 Zaključne ugotovitve in nadaljnji koraki

7.1 Pomen spodbujanja uporabe alternativnih oblik potovanja

7.1.1 Okoljski in zdravstveni

Cestni promet in uporaba avtomobilov še vedno narašča, z njim pa tudi poraba goriv, število nesreč, zastojev in emisij toplogrednih plinov. Promet porabi tretjino vse primarne energije in je eden največjih in najbolj razpršenih porabnikov neobnovljivih virov energije. 40 odstotkov emisij ogljikovega dioksida, ki nastajajo v Sloveniji zaradi prometa, povzroča raba avtomobilov v mestih. Poleg negativnih vplivov na okolje in zdravje, prometna infrastruktura tudi fizično posega v prostor in jemlje mesto drugim, za življenje bolj primernim okoljem. Otroci in mladi se tako pogosto srečujejo z urbanim okoljem, ki se le malo posveča njihovim potrebam po gibanju. In prav vključevanje telesnega gibanja v vsakodnevna opravila že v otroštvu je najboljše zagotovilo, da bomo tudi v odraslem obdobju dovolj telesno dejavni. S spodbujanjem hoje oz. kolesarjenja otrok se zmanjša tudi promet z avtomobili in parkirna zmeda v okolici šol.

7.1.2 Družbeni

Otroci, ki pogosteje pešajo in kolesarijo, si izboljšujejo svoje motorične sposobnosti ter hitreje izpopolnjujejo svoje veščine, ki so povezane z obnašanjem v prometu (pridobijo si potrebne izkušnje v prometu). S pomočjo pridobljenih izkušenj v prometu postanejo samostojnejši, samozavestnejši, previdnejši in si izoblikujejo tudi pomembno veščino predvidevanja, kako se obnašajo drugi udeleženci v prometu. Navade, ki se oblikujejo v otroštvu, navadno ostanejo tudi v odrasli dobi. Če se otroci v otroštvu navadijo, da je gibanje povezano z avtomobilom in, da ima v prostoru avtomobil prednost, bodo ti v prihodnosti povsem naravno videli avtomobil kot sredstvo, ki določa prostor in gibanje. In prav pot otrok v šolo predstavlja v dobi odraščanja velikokrat glavnino vseh potovanj otrok in torej v veliki meri vpliva na izoblikovanje potovalnih navad ljudi.

7.2 Nadaljnji koraki

7.2.1 1. Vsakoletna evalvacija Načrta šolskih poti

Načrt šolskih poti je potrebno vsako leto (evalvirati) osvežit. To pomeni, da se vsako leto pred začetkom šolskega leta na terenu pregledajo šolske poti in prometno bolj izpostavljene točke. Komentarji oziroma spremembe se zapišejo v Načrt šolskih poti. Spremembe potrdi lokalni Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in ravnatelj šole. S spremembami je potrebno seznaniti učence, starše in učitelje.

7.2.2 2. Spremljanje potovalnih navad učencev

Za boljšo evidenco glede prihodov učencev v šolo in hkrati tudi za spodbujanje trajnostne mobilnosti, je priporočljivo izvajati vsakoletne ankete glede potovalnih navad učencev v

šolo. Za samo pripravo anket in analizo se lahko obrnete na Mestno občino Nova Gorica, naloga šole pa je pridobitev podatkov od učencev. Za boljšo izvedbo in optimalno komunikacijo med učenci, šolo in lokalno skupnostjo bi se bilo potrebno na začetku šolskega leta dogovoriti glede načina izvedbe anketiranja. Ankete se lahko opravi elektronsko ali fizično (na listu), potrebno je določiti časovni termin za izvajanje in način izvedbe (med razrednimi urami, predstavnik občine pride k vsaki uri in izvede anketo v roku 5 minut, anketa se izvede v računalniški učilnici,...). Podatke o potovalnih navadah je potrebno zbirati, zaradi samega realnega stanja in spremljanja vsakoletnih sprememb glede prihodov učencev v šolo. Cilji Mestne občine Nova Gorice so zapisani tako v Trajnostni urbani strategiji kot v Celostni prometni strategiji čezmejne Goriške regije so: zmanjšanje motornega prometa, povečanje deleža hoje in kolesarjenja, zbiranje statističnih podatkov o potovalnih navadah ljudi ter s promocijo in izobraževalnimi akcijami povečati zavest o okolju ter spodbujati trajnostne oblike mobilnosti.

7.2.3 3. Sodelovanje pri promocijskih akcijah za spodbujanje trajnostne mobilnosti

K zmanjšanju deleža avtomobila, kot prevoznega sredstva za prihod v šolo in spodbujanju trajnostne mobilnosti veliko pripomorejo tudi ozaveševalne akcije. Nekaj promocijskih akcij je predstavljeno tudi v tem dokumentu v poglavju 3, veliko pa jih še obstaja. Mestna občina Nova Gorica vsako leto v sklopu Evropskega tedna mobilnosti povabi vse šole v svoji pristojnosti, da sodelujejo v različnih akcijah. Evropski teden mobilnosti vsako leto poteka od 16. do 22. 9. Z različno tematiko. Ni potrebno, da se promocijske igre, akcije izvajajo prav v navedenem terminu ETM, lahko potekajo čez celo leto in se nato rezultate predstavi v sklopu Evropskega tedna mobilnosti. Mestna občina Nova Gorica vsako leto sponzorira akcije, ki se izvajajo na šolah. To je lepa priložnost, da se šola pridruži akciji Evropski teden mobilnosti in s tem izkoristi organizacijsko in sponzorsko pomoč lokalne skupnosti, saj skupaj zmoremo več.