

OSNOVNA ŠOLA ORMOŽ
Znanje | Varnost | Odgovornost | Ustvarjalnost

Grem jutri s kolesom v šolo?

PODROČJE: Arhitektura, gradbeništvo ali promet

RAZISKOVALNA NALOGA

Avtorice:

Veronika Viher,

Katarina Ivanuša,

Maruša Ftičar Leskovar

Mentorja:

Andreja Kolar, prof.,

Igor Kaučič, prof.

Ormož, 2021

„Vaš najnevarnejši nasprotnik je drobceni notranji glasek, ki želi, da odnehate.“

(Anonimno)

„Ničesar v življenju se ni potrebno bati, le razumeti je treba.“

(Marie Curie)

ZAHVALA

Za pomoč pri raziskovalni nalogi se zahvaljujemo mentorjema Andreji Kolar, prof., in Igorju Kaučiču, prof., ki sta nam zmeraj rada priskočila na pomoč. Pomagala sta nama pri spoznavanju raziskovalnega procesa, nas spodbujala in nam svetovala, kako rešiti probleme. Učiteljici dr. Ireni Kandrič, prof., se zahvaljujemo za lektoriranje raziskovalne naloge, učiteljici Mirjani Meško, prof., pa se zahvaljujemo za prevod povzetka v angleščino. Za pomoč pri urejanju videa se zahvaljujemo učiteljici dr. Nataši Rizman Herga, prof.

KAZALO VSEBINE

1.	UVOD	7
1.1	Hipoteze	7
2.	TEORETIČNI DEL	8
2.1	Kolesarjenje	8
2.1.1	Vrste kolesarjenja	8
2.2	Oprema	8
2.2.1	Kolo	9
2.2.2	Ostala oprema	9
2.3	Opredelitev in vrste kolesarskih površin	10
2.3.1	Kolesarska pot	10
2.3.2	Kolesarska steza	10
2.3.3	Kolesarski pas na vozišču	11
2.3.4	Kolesarske površine na pločnikih	11
2.3.5	Kolesarske površine na prometnih pasovih	12
2.4	Varnost	12
2.4.1	Varno kolo	13
2.4.2	Varnost kolesarja	13
2.4.3	Poškodbe glave	13
2.5	Kako povečati delež otrok, ki prihaja v šolo s kolesom?	13
2.6	Fizični ukrep za večjo prometno varnost kolesarjev	14
2.7	Kolesarjenje kot trajnostna mobilnost	14
3.	RAZISKOVALNI DEL	15
3.1	Raziskovalne metode	15
3.1.1	Preučevanje literature	15
3.1.2	Spletna anketa	15
3.1.3	Intervju	15
3.1.4	Metoda terenskega dela	16
4.	REZULTATI	17
4.1	Pregled in analiza možnosti za prihod v šolo s kolesom	17
4.2	Analiza ankete	34
4.3	Analiza intervjujev	41
5.	DISKUSIJA	45
6.	ZAKLJUČEK S SMERNICAMI ZA NAPREJ	47

7. LITERATURA	49
8. PRILOGE	50

KAZALO SLIK

Slika 1: Obvezna oprema kolesa.....	9
Slika 2: Kolesarska pot.....	10
Slika 3: Kolesarska steza	11
Slika 4: Kolesarski pas na vozišču	11
Slika 5: Kolesarske površine na pločnikih.....	12
Slika 6: Kolesarske površine na prometnih pasovih	12
Slika 7: Intervju z g. Andrejem Vršičem.....	15
Slika 8: Intervju z go. Mileno Debeljak	16
Slika 9: Intervju z go. Jelko Ftičar, višjo policistko 1	16
Slika 10: Začetek kolesarske steze iz vzhodne smeri mesta.....	17
Slika 11: Kolesarska steza na Novakovi cesti.....	17
Slika 12: Kolesarska steza mimo bolnišnice	18
Slika 13: Priključitev kolesarjev iz Ulice Kneza Koclja	18
Slika 14: Nevarno mesto	19
Slika 15: Predlagana rešitev je kolesarska steza po Lešniški cesti.....	19
Slika 16: Prečkanje Ptujске ceste kolesarjev z Lešniške ceste	20
Slika 17: Priključitev kolesarjev s Skolibrove ulice	20
Slika 18: Priključitev kolesarjev z Žigrove ulice	21
Slika 19: Vključevanje kolesarjev z Vrazove ulice.....	21
Slika 20: Kolesarska steza po Kerenčičevem trgu do Kolodvorske ceste	22
Slika 21: Krožišče na Kolodvorski cesti ter vključevanje kolesarjev na Dravsko kolesarsko pot — Drava Bike	22
Slika 22: Kolesarska steza po Kolodvorski cesti.....	23
Slika 23: Kolesarska steza na obremenjenem krožišču	23
Slika 24: Prečkanje kolesarjev Ljutomerske ceste.....	24
Slika 25: Nevarno mesto z betonsko ograjo na krožišču Kolodvorske in Ljutomerske ceste.....	24
Slika 26: Kolesarska steza v smeri Osnovne šole Ormož in Gimnazije Ormož	25
Slika 27: Kolesarska steza v smeri osnovne šole	25
Slika 28: Stojala za kolesa pred Osnovno šolo Ormož.....	26
Slika 29: Kolesarska steza do osnovne šole in kolesarnica.....	26
Slika 30: Trenutno stanje pred Osnovno šolo Ormož.....	27
Slika 31: Predlog ureditve kolesarske steze in kolesarnice pred Osnovno šolo Ormož.....	27
Slika 32: Kolesarska steza po Raičevi ulici proti Gimnaziji Ormož.....	28

Slika 33: Kolesarska steza do Gimnazije Ormož	28
Slika 34: Mesto prečkanja iz smeri Ljutomerske ceste.....	29
Slika 35: Kolesarska steza ob Ljutomerski cesti.....	29
Slika 36: Priključitev kolesarjev z Gregoričeve ulice.....	30
Slika 37: Trenutno stanje na križišču Ulice dr. Ozvalda, Dolge lese in Ob ribniku	31
Slika 38: Predlagana rešitev na križišču Ulice dr. Ozvalda, Dolge lese in Ob ribniku	31
Slika 39: Vključevanje kolesarjev iz Dolge lese po ulici Ob ribniku na že obstoječo kolesarsko stezo ob Ljutomerski cesti	32
Slika 40: Kolesarska steza ob Ljutomerski cesti in priključitev z Vinarske ulice	32
Slika 41: Načrtovana kolesarska steza ob Raičevi ulici mimo Gimnazije Ormož.....	33
Slika 42: Način prihajanja v šolo.....	34
Slika 43: Pogostost kolesarjenja	34
Slika 44: Razlogi za kolesarjenje	35
Slika 45: Kolesarjenje v prostem času	35
Slika 46: Pogostost kolesarjenja v prostem času.....	36
Slika 47: Priložnosti za kolesarjenje.....	36
Slika 48: Varnost kolesarjev v Ormožu.....	37
Slika 49: Varnost pri kolesarjenju po kolesarski stezi.....	38
Slika 50: Razlogi za varnejšo vožnjo po kolesarski stezi	38
Slika 51: Upoštevanje varnostnih vidikov.....	39
Slika 52: Pomanjkanje kolesarskih površin v Ormožu	39
Slika 53: Prihod v šolo s kolesom ob izpolnjenih pogojih.....	40
Slika 54: Pogostost kolesarjenja ob urejenih kolesarskih površinah.....	40

KAZALO TABEL

Tabela 1: Razlogi za prihod v šolo brez kolesa	37
--	----

POVZETEK

V marcu leta 2020 smo se srečali z izjemnimi okoliščinami in vsi učenci smo ostali doma, pri nekaterih so ostale doma celotne družine. V tej situaciji smo čas namenili tudi kolesarjenju. Ob ponovnem pouku v prostorih šole smo želeli (tudi zaradi priporočil) v šolo s kolesom. Pri tem pa smo ugotovili, da v Ormožu nimamo veliko urejenih kolesarskih površin. Tako smo z našo nalogo analizirali trenutno stanje in podali predlog za urejene kolesarske površine v šolskem okolišu in za kolesarnico pred šolo. Zanimalo nas je tudi, kakšna je prometna varnost kolesarjev na območju Ormoža in ali bi učenci naše šole v večji meri prihajali v šolo s kolesi, če bi bile urejene kolesarske površine ter kako pogosto kolesarijo učenci od petega do devetega razreda OŠ Ormož.

V raziskovalni nalogi smo uporabili metodo analize virov, metodo anketiranja in intervjuje s strokovnjaki s področja varnosti prometa, turizma in razvoja ter raziskovalno delo na terenu.

Ugotovili smo, da bi učenci pogosteje prihajali v šolo s kolesom, če bi bile urejene kolesarske površine v šolskem okolišu in kolesarnico pred šolo. Najprej pa je seveda potrebno poskrbeti za varnost. V sklop varnosti pa seveda spada urejena kolesarska steza v šolskem okolišu, ki bi prispevala tudi k boljši infrastrukturi mesta. Ugotovili smo, da smo prvi pripravili predlog kolesarske steze v šolskem okolišu in ga predali tudi Občini Ormož, kjer predvidevajo, da bi lahko prišlo do realizacije v sklopu rekonstrukcije kanalizacijskega sistema, ki ga načrtujejo v bližnji prihodnosti. V prihodnosti pa bo postavljena tudi nova kolesarnica pred šolo. Upamo, da bo poskrbljeno za del varnostnega vidika. V sodelovanju s Policijsko postajo Ormož si bo šola še naprej prizadevala za ozaveščanje učencev o cestnoprometnih pravilih. Z motivacijo, tako s strani staršev kot tudi učiteljev, pa lahko prispevamo k pogostejšemu kolesarjenju in s tem pripomoremo k boljši trajnostni mobilnosti.

Ključne besede: kolesarjenje, kolesarske steze, cestnoprometna varnost

ABSTRACT

In March 2020 we were faced with exceptional circumstances when all students stayed at home, some of them stayed at home with their whole family. During this time, we also devoted some time to cycling. When we returned back to school, we wanted to go to school by bike (also because of the recommendations). In doing so, we found that we lack cycling infrastructure in Ormož. Thus, we analyzed the current situation and submitted a proposal for regulating cycling routes in our school district and for building a bicycle storage shed in front of the school. We wanted to research cyclists' traffic safety in Ormož, whether the students of our school would come to school more often by bicycles if cycling areas were arranged, how often students from the fifth to ninth grade of Primary School Ormož cycle.

In the research assignment we used the method of source analysis, the survey method and interviews with experts in the field of transport safety, tourism and development and research work in the field.

We found that students would more likely come to school by bike if cycling areas in the school district and a bike storage shed in front of our school were arranged. First of all, of course, it is necessary to ensure safety. Of course, the safety section includes a well-maintained cycle path in the school district, which would also contribute to a better infrastructure of the city. We found that we were the first to prepare a proposal for a cycle path in the school district and also handed it over to the Municipality of Ormož, where they anticipate that it could be realized as part of the reconstruction of the sewerage system planned in the near future. In the future, a new bicycle storage shed will be set up in front of the school. We hope that a part of the security aspect will be taken care of. In cooperation with the Ormož Police Station, the school will continue its efforts to raise students' awareness on road traffic rules. By motivating parents and teachers, we can contribute to more frequent cycling and thus contribute to better sustainable mobility.

Key words: cycling, cycling routes, road safety

1. UVOD

Človeško telo je ustvarjeno za gibanje. Tudi kolesarjenje je aktivnost, ki omogoča gibanje. Ima pa seveda tudi pozitivne učinke na telo. Pri tej športno-rekreativni dejavnosti so udeleženci v stiku z naravo, aktivnost vpliva na motorične in funkcionalne sposobnosti udeležencev, prav tako pa ima pozitiven učinek na telesno in duševno zdravje. V osnovni šoli imamo kar nekaj programov, ki vključujejo kolesarje. To je projekt Policist Leon svetuje, tekmovanje Kaj veš o prometu?, opravljanje kolesarskega izpita in Prometna varnost učencev OŠ Ormož. Seveda se učenci s kolesarjenjem ukvarjajo tudi v svojem prostem času, služi pa jim tudi kot način prihajanja v šolo in obšolske dejavnosti.

Za raziskovalno nalogo o kolesarskih površinah, ki smo jo poimenovali *Grem jutri s kolesom v šolo?*, smo se odločili zato, da bi čim več učencev OŠ Ormož prihajalo v šolo s kolesom. Naš osnovni razlog pa je, da je po našem mnenju v ormoškem šolskem okolju premalo kolesarskih površin. Zanimalo nas je tudi, kakšna je varnost kolesarjev v Ormožu in kakšen je trend kolesarjenja med učenci od 5. do 9. razreda v OŠ Ormož. Poiskali smo tudi mnenja strokovnjakov o kolesarskih površinah v Ormožu, varnosti kolesarjev in o možnosti upoštevanja našega predloga za izgradnjo kolesarske steze v šolskem okolju ter za novo kolesarnico pred šolo.

1.1 Hipoteze

V naši raziskavi smo najprej določili širše zastavljena raziskovalna vprašanja:

1. Kako pogosto kolesarijo naši učenci?
2. Ali učenci OŠ Ormož kolesarijo sami, z družino ali s prijatelji?
3. Ali učenci uporabljajo kolo za vsakodnevne dejavnosti (npr. prevoz na trening) ali le za sprostitvev/razgibavanje?
4. Ali poznajo pravila kolesarjev v prometu in jih upoštevajo?
5. Zakaj se ne pripeljejo v šolo s kolesom?
6. Ali imamo v Ormožu dovolj kolesarskih površin?
7. Bi več kolesarskih stez pritegnilo tudi več učencev h kolesarjenju?
8. Ali so v okolici šole urejene kolesarske steze?
9. Koliko učencev se pripelje v šolo s kolesom?
10. Koliko učencev se želi pripeljati v šolo s kolesom, a jim objektivni razlogi to onemogočajo?

Zgornja raziskovalna vprašanja so nam služila kot podlaga, na osnovi katere smo postavili sledeče hipoteze:

H1: V šolskem okolju ni dovolj urejenih kolesarskih površin.

H2: Polovica učencev 5.—9. razreda OŠ Ormož pogosto kolesari, vsaj 3-krat tedensko.

H3: Prometna varnost kolesarjev je na območju Ormoža dobra, vendar polovica učencev 5.—9. razreda ne upošteva varnostnih vidikov (čelada, cestnoprometni predpisi).

H4: Polovica učencev bi prihajala v šolo s kolesom pogosteje, če bi bile urejene kolesarske površine.

H5: Predlagana kolesarska steza v šolskem okolju je dobro sprejeta v javnosti.

2. TEORETIČNI DEL

2.1 Kolesarjenje

Kolesarjenje je aktivnost, pri kateri uporabljamo prevozno sredstvo brez lastnega pogona, t. i. kolo. Kolesarjenje uporabljamo v športu, pri rekreaciji in pri transportiranju, vedno bolj pa je tudi pomembno v turizmu.¹

Navedena aktivnost vpliva na nas predvsem pozitivno, saj ima veliko pozitivnih učinkov na naše telo. Redna telesna aktivnost učinkuje pri preprečevanju in zdravljenju kroničnih bolezni (bolezni srca in ožilja, sladkorna bolezen, pljučne bolezni, bolezni gibal, rak, debelost ...). Izboljša nam koncentracijo, mišljenje, učinkovitost ter psihofizično kondicijo.²

2.1.1 Vrste kolesarjenja

Poznamo več vrst kolesarjenja. Razlikujejo se po tipu kolesa, namenu uporabnikov ter naravi kolesarjenja.

Vrste kolesarjenja so:

Dnevno kolesarjenje, ki se imenuje tudi migracijsko kolesarjenje, zavzema vse kolesarje, ki se vozijo s kolesom v šolo, službo, po nakupih in po vseh drugih opravkih. V tem primeru se kolo uporablja za prevoz, ki je okolju prijazen in ga ne onesnažuje.

Športno kolesarjenje - sem spadata tudi cestno in gorsko kolesarjenje. Predstavlja nam tekmovalne oblike kolesarstva in tudi treninge.

Športno-rekreativno kolesarjenje je kolesarjenje, ki zajema kolesarje, ki kolesarijo zgolj zaradi sprostitve, razvedrila, pridobivanja kondicije ter tudi zaradi priprav za udeležbo na kolesarskih dogodkih.

Izletniško kolesarjenje traja le en dan, pri njem se prevozi največ 80 km (po navadi od 25 km do 50 km). Namen je bivanje v naravnem okolju, pomembno pa je doživetje, varnost in udobnost.

Popotniško kolesarjenje vedno traja več dni. Preden se odpravimo na pot si jo moramo natančno zastaviti, saj so med potjo pomembna počivališča, razgledne točke, informacije. Zelo pomembna pa so tudi prenočišča, prilagojena kolesarjem.

Za gorsko kolesarjenje je značilno, da se odvija v gorskem svetu (po navadi gozdnem). Kolesarje namreč privlači neokrnjena narava, razgibanost terena, velika izbira lokacij ter večja mera zahtevnosti.

Turistično kolesarjenje je kombinacija več vrst kolesarjenja, kjer turisti kot kolesarji spoznavajo kraje in turistična območja.

Družinsko kolesarjenje je značilno za družine z manjšimi otroki, ki iščejo varne ter nezahtevne ceste za kolesarjenje.³

2.2 Oprema

Kolesarjenje je dandanes izjemno priljubljena oblika prevoza in rekreacije za vse generacije. Zraven tega pa drži tudi dejstvo, da so kolesarji zraven pešcev najbolj ogroženi in izpostavljeni udeleženci v prometu, zato je pomembno, da poznamo cestna pravila kolesarjenja ter da z dobro zaščitno

¹ http://bicy-central.eu/docs/35/Kako_razvijati_kolesarski_turizem.pdf, 13. 1. 2021

² <https://www.infotehna.si/5-vplivov-kolesarjenja-na-zdravje>, 13. 1. 2021

³ http://www.bicy.it/docs/35/Kako_razvijati_kolesarski_turizem.pdf, 18. 3. 2021

opremo in brezhibnim kolesom zmanjšamo možnosti poškodb in omogočimo varnejšo vožnjo za nas ter varnost drugih udeležencev v prometu.

Oprema kolesarja:

Zaščitna čelada: vsi kolesarji, ki so mlajši od 18 let, morajo imeti homologirano zaščitno čelado. Zaščitno čelado mora imeti tudi otrok, ki se vozi na kolesu kot potnik.

Kolesarska izkaznica: kolesarsko izkaznico mora imeti vsak otrok do 14. leta, ki je star najmanj 8 let in ima opravljen kolesarski izpit.⁴

2.2.1 Kolo

Zaradi neizpravnega kolesa mnogokrat ogrožamo svojo varnost in varnost drugih udeležencev v prometu. Med obvezno opremo kolesa spadajo: brezhibno delujoči sprednja in zadnja zavora, bela luč spredaj za osvetljevanje ceste in rdeča luč zadaj, zvonec, ustrezno napolnjene pnevmatike, delujoče zavore, odsevniki na sprednjem in zadnjem kolesu, bočni odsevniki.⁵



Slika 1: Obvezna oprema kolesa⁶

Da ohranimo kolo v primernem stanju, ga moramo seveda redno pregledovati in vzdrževati ter po potrebi zamenjati določen del kolesa in naoljiti verigo. Priporočljivo je redno pregledovanje delovanja zavor in zvonca ter sprotno polnjenje pnevmatik.

2.2.2 Ostala oprema

Za kolesarje se za boljšo vidnost v prometu priporoča tudi nošenje odsevnega jopiča in odsevnikov, še posebej v slabih vremenskih razmerah. Prav tako se poskušamo obleči v čim bolj svetla oblačila za boljšo vidnost, za naše boljše počutje pa bo še bolje, če bodo ta oblačila zračna. Pomembno je, da na kolo sedemo s primernimi oblačili, saj bi se npr. široke hlačnice ali obleka dokaj hitro zapletli med kolesa in tako ogrozili našo varnost. Naše kolo lahko še dodatno opremimo z blatnikom za izboljšanje vožnje v mokrem vremenu in s ščitnikom verige za preprečevanje poškodb verige.⁷

⁴ <https://www.policija.si/index.php/component/content/article/156/801-varno-na-kolo>, 7. 4. 2021

⁵ <https://eucbeniki.sio.si/nit4/1313/index1.html>, 7. 4. 2021

⁶ <https://eucbeniki.sio.si/nit4/1313/index1.html>, 7. 4. 2021

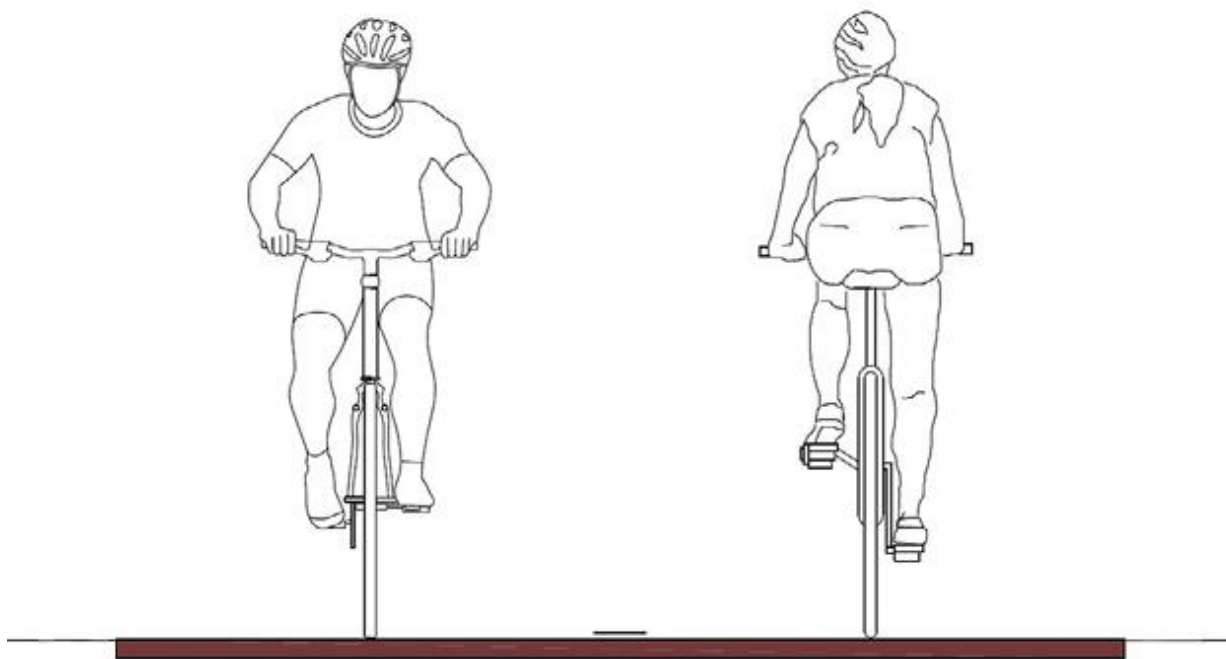
⁷ <https://www.avp-rs.si/preventiva/preventivne-akcije/varnost-kolesarjev/varno-kolo/>, 7. 4. 2021

2.3 Opredelitev in vrste kolesarskih površin

Vrsta kolesarske površine se določi na podlagi najvišje dovoljene hitrosti in urne prometne obremenitve ceste, ki poteka ob kolesarski površini. Konična urna obremenitev ceste se ugotavlja na podlagi izvedenega štetja prometa. Odvisne pa so seveda tudi od prostorskih omejitev (Pravilnik o kolesarskih površinah, Uradni list RS, št.36/18).

2.3.1 Kolesarska pot

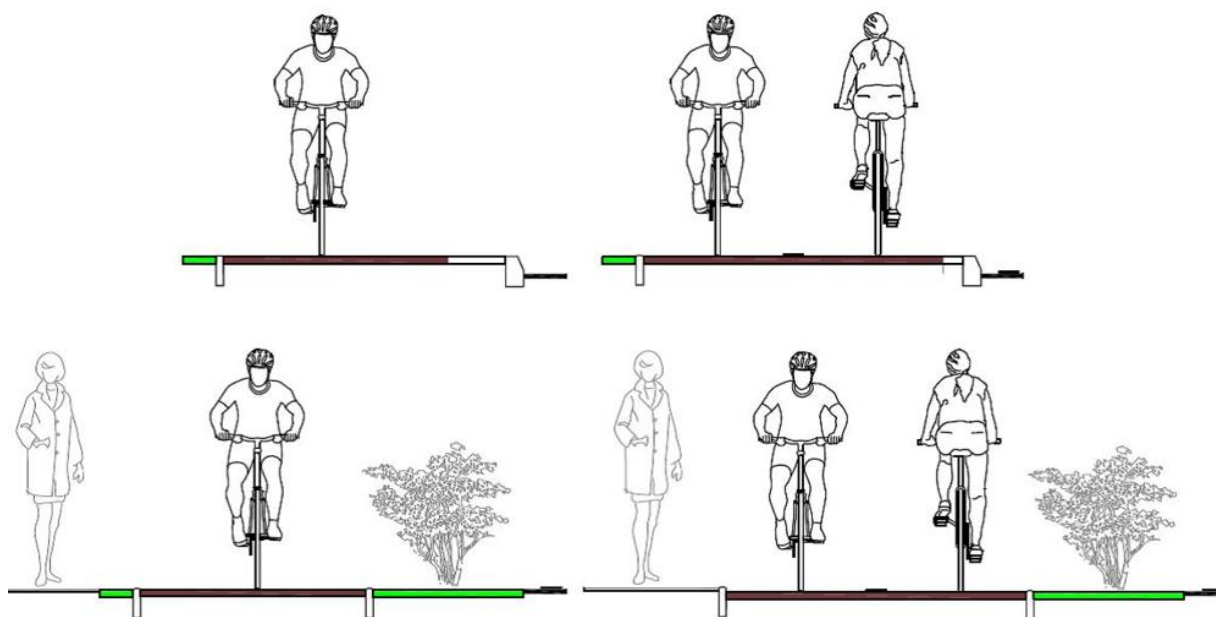
Kolesarska pot je s predpisano prometno signalizacijo označena cesta, ki je namenjena prometu koles in drugih uporabnikov pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa, in predpisi, ki urejajo ceste. Kolesarske poti so dvosmerne ceste izven cestišča ceste za promet motornih vozil (Pravilnik o kolesarskih površinah, Uradni list RS, št.36/18).



Slika 2: Kolesarska pot

2.3.2 Kolesarska steza

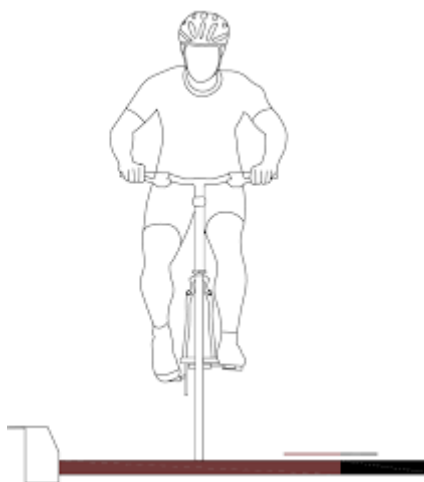
Kolesarska steza je del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločena kako drugače. Namenjena je prometu koles in mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h. Kolesarska steza je lahko dvostranska enosmerna, enostranska dvosmerna ali dvostransko dvosmerna. Kolesarska steza mora biti od vozišča za motorna vozila in od pločnika, če poteka neposredno ob vozišču ali pločniku, višinsko ločena. V višini vozišča je lahko le ob ustreznem varnostnem odmiku, v višini pločnika pa ob ločitvi z zaznavnim ločilnim pasom. Kolesarske steze ob večpasovnih cestah morajo biti v obliki dvostranskih enosmernih ali dvostransko dvosmernih stez, prehodi pa semaforizirani ali izvennivojski (Pravilnik o kolesarskih površinah, Uradni list RS, št.36/18).



Slika 3: Kolesarska steza

2.3.3 Kolesarski pas na vozišču

Kolesarski pas je vzdolžni del vozišča, ki je označen s predpisano prometno signalizacijo in je od prometnega pasu ločen z ločilno neprekinjeno ali prekinjeno vzdolžno označbo. Namenjen je prometu koles in mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h. Kolesarski pas na cestah v naselju, ki je od prometnega pasu ločen s prekinjeno vzdolžno označbo, je poleg prometa iz prejšnjega odstavka namenjen tudi prometu drugih vozil. Kolesarski pas je namenjen enosmernemu prometu kolesarjev in mora biti izveden ob desnem robu vozišča (Pravilnik o kolesarskih površinah, Uradni list RS, št.36/18).

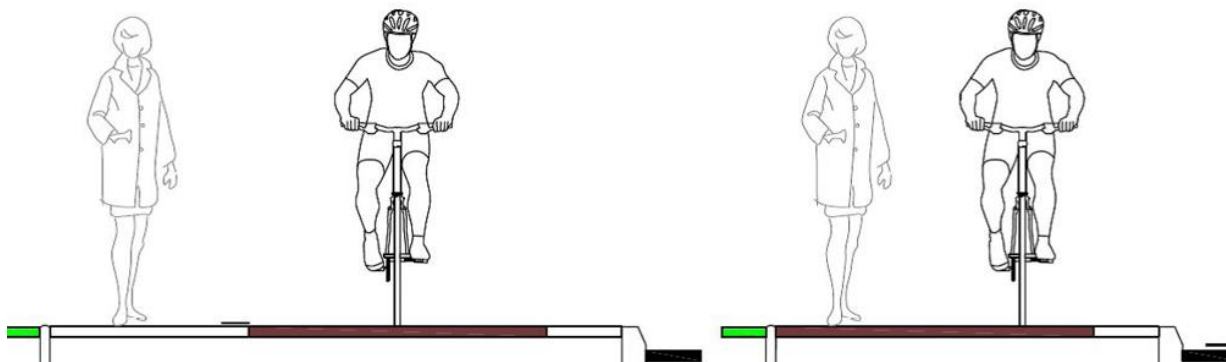


Slika 4: Kolesarski pas na vozišču

2.3.4 Kolesarske površine na pločnikih

Pločnik je del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločen kako drugače, in je lahko namenjen tudi prometu koles ter mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, če je na njem označen kolesarski pas ali pa s prometno signalizacijo dovoljen promet kolesarjev. Površine za kolesarje in pešce so na pločnikih v isti ravnini. Na pločniku sta površina za kolesarje (kolesarski pas) in površina za pešce (pas za pešce) lahko nerazmejeni (neoznačeni) ali

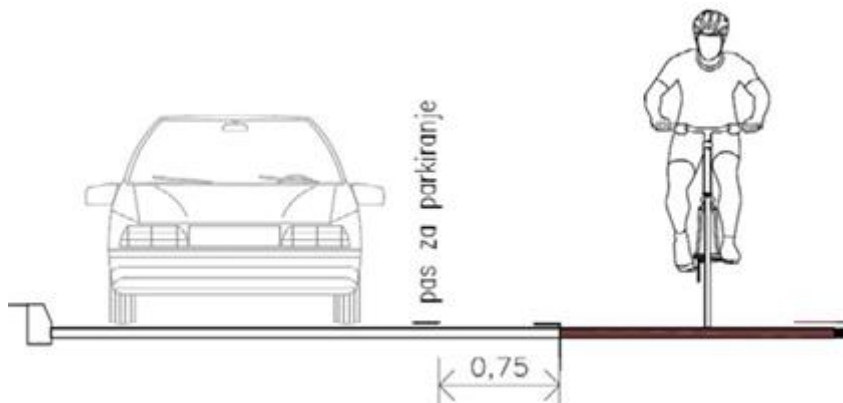
razmejeni (označeni) z ustrezno vzdolžno označbo. Vzdolžna označba iz prejšnjega odstavka mora biti izvedena z reliefno ločilno neprekinjeno črto, tlakovano ločilno črto, taktilnim opozorilnim pasom ali pasom iz drugih materialov, s taktilnimi lastnostmi (Pravilnik o kolesarskih površinah, Uradni list RS, št.36/18).



Slika 5: Kolesarske površine na pločnikih

2.3.5 Kolesarske površine na prometnih pasovih

Souporaba prometnega pasu je dopustna v primeru, ko prostorske omejitve ne omogočajo izvedbe drugačne vrste kolesarske površine. Souporaba prometnega pasu je lahko na eno ali dvosmernih cestah. Na enosmernih cestah lahko poteka promet kolesarjev po istem prometnem pasu kot promet motornih vozil, v nasprotni smeri pa po označenem kolesarskem pasu ali označenem delu vozišča. Pri souporabi prometnega pasu na cestah v naseljih, na katerih PLDP presega 2500 vozil in je od tega delež tovornih vozil nad 7,5 t in avtobusov višji kot 10 %, je lahko največja dovoljena hitrost 30 km/h (Pravilnik o kolesarskih površinah, Uradni list RS, št.36/18).



Slika 6: Kolesarske površine na prometnih pasovih

2.4 Varnost

Kolesarji spadajo med ranljivejše udeležence, zato morajo biti vozniki motornih vozil posebej skrbni in pozorni na kolesarje, upoštevati morajo pravila prednosti (na prehodih počakajo, saj imajo kolesarji prednost), ustrezno in varno prilagoditi bočno varnostno razdaljo ob prehitevanju ter v naseljih zmanjšati hitrost.⁸

⁸ <https://www.infotehna.si/poskrbite-za-varnost-na-kolesu>, 30. 12. 2020

Kolesarji ne smejo ogrožati pešcev ter morajo prilagoditi svoje ravnanje v prometu, upoštevati morajo prometne predpise in ne voziti v nasprotni smeri, saj tako ogrožajo svoje vedenje.

Med ukrepi, ki se v okviru preventivne akcije izvajajo, so:

- medijske aktivnosti in promocija varnega kolesarjenja,
- usposabljanja za vožnjo kolesa različnih ciljnih skupin, strokovnjakov, mentorjev prometne vzgoje, starejših,
- promocija kolesarjenja kot načina vsakodnevnega prevoza (v službo, šolo ...),
- izvajanje kolesarskih izpitov po šolah in nadgradnja spletnega sistema za pripravo otrok,
- izvajanje tekmovanj Kaj veš o prometu na šolski, občinski in državni ravni,
- pregled infrastrukture za kolesarje na lokalni ravni,
- nadzor nad ravnanjem voznikov ter nadzor nad ravnanjem kolesarjev s strani Policije in občinskih redarstev.⁹

V letu 2021 bo nacionalna preventivna akcija Varnost kolesarjev potekala od 17. do 30. maja.

2.4.1 Varno kolo

Pred samim kolesarjenjem, še posebej pa spomladi pred začetkom sezone, preverite tehnično brezhibnost kolesa.

2.4.2 Varnost kolesarja

Za kolesarja je nujna kolesarska čelada, ki ščiti glavo pri morebitnem padcu. Prav tako je pomembno, da imamo športna oblačila, ki omogočajo dovolj prilagodljivosti. Oblačila naj bodo svetle barve, uporabimo lahko tudi odsevni brezrokavnik, da nas bodo vozniki prej opazili. Hlačnice spnemo skupaj, lahko z odsevnim trakom, ter tako preprečimo, da bi nam zašle med napere.¹⁰

2.4.3 Poškodbe glave

Pri padcih kolesarjev ali prometnih nesrečah z vozili so poškodbe glave zelo pogoste, saj je glava v primerjavi s telesom težka, zaradi kinetične energije in visokega težišča na kolesu pa je velika verjetnost, da pademo prav na glavo. Že pri manjših trkih so poškodbe glave lahko usodne oz. izredno težke in dolgotrajne. Pri kolesarjih, ki so umrli za posledicami prometnih nesreč v Sloveniji, je kar v 60 % vzrok smrti poškodba glave. Prav tako so poškodbe glave poglaviti razlog za sprejem v bolnišnico pri približno 40 % poškodovanih kolesarjev.¹¹

2.5 Kako povečati delež otrok, ki prihaja v šolo s kolesom?

Delež otrok, ki prihajajo v šolo s kolesom, lahko povečamo tako, da jih najprej sploh navdušimo za vožnjo s kolesom in da jim zagotovimo, da so pri vožnji s kolesom dovolj samozavestni. Spremljano kolesarjenje v šolo je praksa, ki lahko otroke zgodaj vpelje v kolesarjenje v šolo. Potrebno pa je zagotoviti tudi varno infrastrukturo na šolski poti, predvsem kolesarske steze in poti, in nenazadnje omogočiti primerno hranjenje kolesa v času pouka. Na primer: z varno kolesarnico in s stojali, na katere lahko otroci kolesa priklenejo. Zasedenost kolesarnice ali stojal je treba spremljati, hitro se namreč zgodi, da so v spomladanskih mesecih zasedena vsa mesta, predvidena za parkiranje koles, kar pomeni, da mora šola število teh mest povečati (Marn et al, 2019).

⁹ <https://www.avp-rs.si/preventiva/preventivne-akcije/varnost-kolesarjev/>, 10. 4. 2021

¹⁰ <https://www.avp-rs.si/preventiva/preventivne-akcije/varnost-kolesarjev/>, 1. 4. 2021

¹¹ <https://www.synovia.si/kolesarske-poskodbe/>, 11. 4. 2021

2.6 Fizični ukrep za večjo prometno varnost kolesarjev

Ukrep se nanaša na odstranjevanje vseh ovir na kolesarskih površinah: na reklamne panoje, neustrezno nameščene prometne znake, javno razsvetljavo, koše in drugo urbano opremo. Oviro za kolesarje predstavljajo tudi prečni uvozi spuščeni na nivo cestišča, ki silijo kolesarje v t. i. rodeo vožnjo. Vozniki motornih vozil v takšnih situacijah lažje odvzamejo prednost kolesarjem, saj jih oblika infrastrukture spodbudi k speljevanju čez kolesarsko površino. Boljša rešitev je enakomerna višina kolesarske steze, ki voznikom motornih vozil sporoči, da morajo biti pozorni na kolesarje. Pogost je tudi primer zarisa kolesarskih stez na pločnik, zaradi česar zmanjka prostora za pešce. Kolesarji bi si morali deliti prostor z avtomobili in ne s pešci, ki so šibkejši udeleženci v prometu (Marn et al, 2019).

2.7 Kolesarjenje kot trajnostna mobilnost

Leta 1990 je več kot 90 % učencev v šolo hodilo ali kolesarilo (Plevnik, 2017). Danes pride v šolo peš ali s kolesom le še približno četrtnina učencev. Za obdobje, krajše od tridesetih let, je to ogromna sprememba. Na žalost je to sprememba na slabše za vse: za učence, starše, učitelje, celotne šolske okoliše in občinske blagajne. Pešačenje in kolesarjenje v šolo predstavlja pomemben del gibanja v vsakdanjiku otrok. Če jih v šolo vozijo starši, se otroci gibajo še manj. Aktivna pot v šolo, torej pešačenje in kolesarjenje, pozitivno vpliva na učni uspeh, koncentracijo, razvoj in samostojnost otroka. Otroci, ki so pripeljani v šolo (tako z avtobusom kot z avtomobilom), se gibljejo manj, na poti tudi ne srečajo sošolcev, s katerimi bi gradili odnose. Prav pot v šolo in iz nje omogoči, da si otroci med seboj povedo in pokažejo, kar jih zanima, tako v šolo pridejo vedri in pripravljeni na učenje. Če starši vozijo otroke v šolo, zato porabijo kar veliko časa. Ker se pouk začne za vse ob istem času, to povzroči gnečo okrog šole. Avtomobili, ki vozijo ob šoli, ogrožajo učence. Ker so otroci bolj ogroženi, se še več staršev odloči za za prevoz otrok v šolo, in tako je avtomobilov še več. Če šolski okoliš izboljšamo za pešačenje in kolesarjenje, omogočamo varnost tudi vsem drugim. Zato je izboljšanje šolskih okolišev za pešačenje in kolesarjenje korak, ki prispeva k višji kakovosti življenja v kraju (Marn et al, 2019).

3. RAZISKOVALNI DEL

3.1 Raziskovalne metode

3.1.1 Preučevanje literature

Raziskovanje smo pričeli z zbiranjem knjižne in spletne literature. Osredotočili smo se na prebiranje pravilnikov o kolesarskih površinah in cestnoprometnih predpisih za kolesarje. Raziskovanje smo nadaljevali s prebiranjem različnih enciklopedij, pravilnikov, priročnikov in vodnikov. Tako je začelo nastajati ogrodje naše raziskovalne naloge. Naš izbor citirane literature predstavlja osredotočen zapis, vezan izključno na tematiko naše raziskovalne naloge.

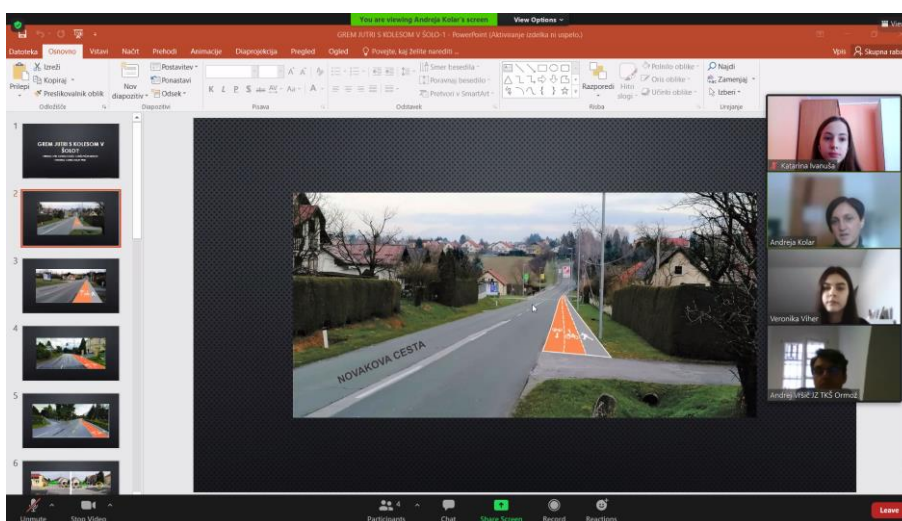
3.1.2 Spletna anketa

Ker nas je zanimalo, kako pogosto kolesarijo naši učenci, ali poskrbijo za varnostne vidike pri kolesarjenju ali bi pogosteje kolesarili, če bi bile urejene kolesarske površine v Ormožu, smo med učenci 5., 6., 7., 8. in 9. razreda (N = 125) v mesecu januarju 2021 izvedli spletno anketo. Vprašanja so bila izbirnega tipa. Izdelali smo jo s pomočjo orodja 1ka. Anketa (Priloga A) je dostopna na spletnem naslovu <https://www.1ka.si/a/321148>. Spletna anketa nam je služila kot kvantitativna metoda raziskovanja.

3.1.3 Intervju

Kvalitativne metode zbiranja gradiva lahko razdelimo v tri velike skupine: metode opazovanja, metode spraševanja in metode izkoriščanja dokumentarnih virov (Mesec, 1998, str. 84–87). Za naše raziskovanje smo uporabili metodo spraševanja oziroma strukturiran intervju.

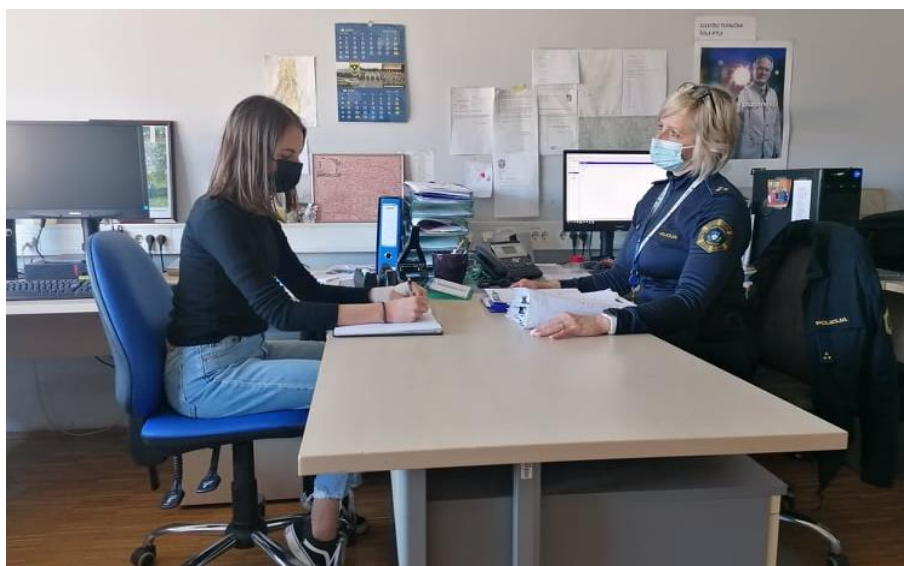
Intervjuje smo izvedli v mesecu januarju in februarju 2021. Zaradi razglašene epidemije smo intervjuje izvedli preko spletne aplikacije ZOOM in s fizično prisotnostjo glede na priporočila NIJZ. Zanimala so nas mnenja različnih strokovnjakov. S področja prometne varnosti smo opravili intervju (Priloga B) z go. Jelko Ftičar, vodjo policijskega okoliša Ormož in z direktorico občinske uprave Občine Ormož go. Mileno Debeljak (Priloga B) o načrtih ureditve kolesarskih stez v centru mesta. Zanimalo nas je tudi stališče direktorja Javnega zavoda za turizem, kulturo in šport Občine Ormož g. Andreja Vršiča, ki ima neposreden stik s kolesarji turisti in zasluge za zasnovane in predstavljene številne kolesarske steze, speljane po obrobju Ormoža. S snovanjem projektov pa se ukvarja g. Matej Rogač, direktor Javne razvojne agencije Občine Ormož, kateremu smo predstavili naš predlog kolesarske steze in ga prosili za mnenje.



Slika 7: Intervju z g. Andrejem Vršičem



Slika 8: Intervju z go. Mileno Debeljak



Slika 9: Intervju z go. Jelko Ftičar, višjo policistko 1

3.1.4 Metoda terenskega dela

Terensko delo je pristop, ki upošteva lokalne značilnosti in ustvarja na kraju samem. Ukrepi se prilagajajo potrebam, željam in interesom ciljnih skupin. Usmerjeno je v potrebe uporabnikov in tudi v vse druge potrebe, s katerimi se srečujejo ljudje v skupnosti. Terensko delo omogoča specifične odgovore, ki so povezani z vsakdanjim življenjem skupnosti (Flaker et al., 2002).

Odpravili smo se na teren v šolskem okolišju in pregledali trenutno stanje obstoječih kolesarskih površin ter predele, od koder prihajajo učenci v šolo. Te predele smo fotografirali in na terenu naredili predloge za kolesarske površine. Nato smo s pomočjo programov CoreIDRAW X7, Paint Shop Pro 9 in SketchUP v fotografije vstavili izrise predlagane trase kolesarskih stez. Predvideli smo tudi, iz katerih stranskih ulic se lahko vključijo kolesarji na kolesarsko stezo. Zavedamo se, da se vrsta kolesarske površine določi na podlagi najvišje dovoljene prometne obremenitve ceste, ki poteka ob kolesarski površini in urne obremenitve ceste, ki se ugotavlja na podlagi izvedenega štetja prometa ter seveda prostorskih omejitev. Zaradi razglašene epidemije štetje prometa ni prišlo v poštev, kajti stanje v tem času ni primerljivo z realnostjo ob normalnem toku življenja. Podali smo samo predlog in s tem opozorili na problematiko, ki pa jo lahko strokovnjaki ustrezno dopolnijo.

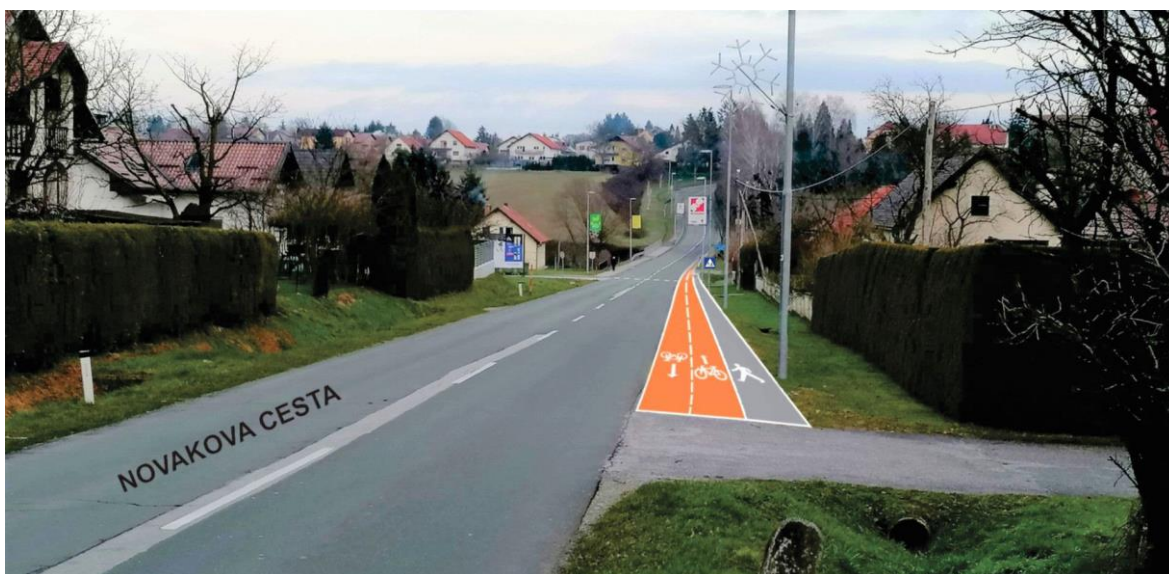
4. REZULTATI

4.1 Pregled in analiza možnosti za prihod v šolo s kolesom

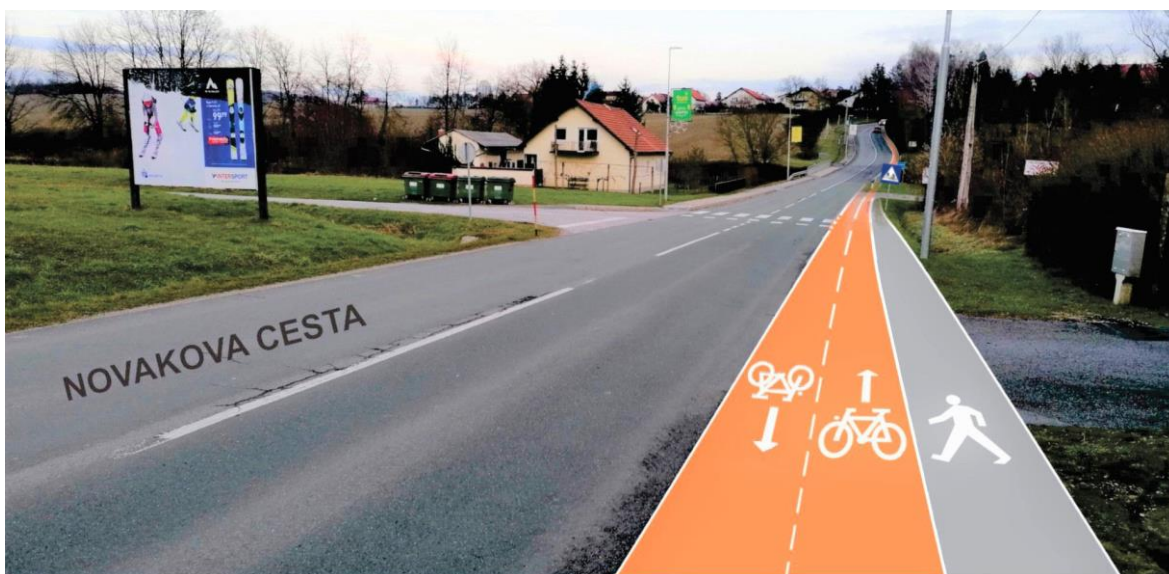
Mesto Ormož s svojimi 2300 prebivalci ni veliko, vendar ob podrobnem pregledu prometne urejenosti najdemo pomanjkljivosti, ki bi lahko bile učencem nevarne. Osredotočili smo se na kolesarske površine. Ogledali smo si poti do šole, jih fotografirali in naredili predloge za izboljšanje.

Opis poti iz smeri naselja Lenta v smeri OŠ Ormož:

Iz vzhodne smeri prihajajo učenci iz naselja Lenta. Tukaj ni nobene kolesarske steze, ampak samo šolska pot. Predlagamo, da se na omenjenem odcepu iz smeri naselja Lenta označi kolesarska steza, ki bi naj potekala ob desni strani cestišča. Kolesarska steza bi potekala ob Novakovi cesti, kar je označeno z oranžno barvo.

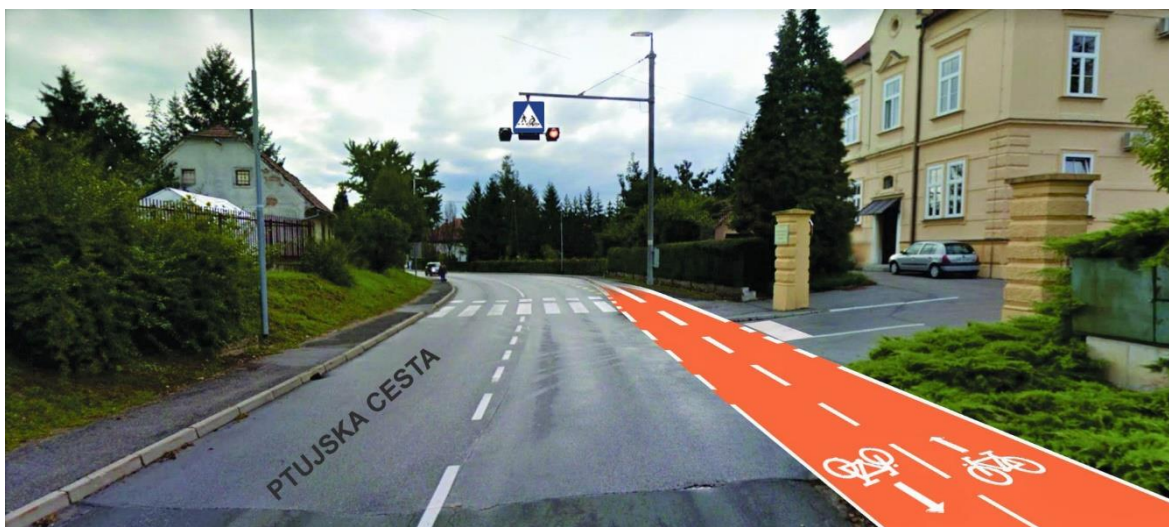


Slika 10: Začetek kolesarske steze iz vzhodne smeri mesta



Slika 11: Kolesarska steza na Novakovi cesti

Na poti mimo Psihiatrične bolnišnice Ormož na desni strani ceste se Ptujski cesti z leve strani priključi stranska cesta iz Ulice Kneza Koclja. Ti kolesarji se lahko na križišču s Ptujsko cesto vključijo na kolesarsko stezo preko prehoda za pešce, ob katerem predlagamo tudi označen prehod za kolesarje.



Slika 12: Kolesarska steza mimo bolnišnice



Slika 13: Priključitev kolesarjev iz Ulice Kneza Koclja

Na naslednjem križišču se pridružijo še kolesarji iz Cvetlične ulice, Gubčeve ulice, Ulice heroja Megle in Lešniške ceste. Na Lešniški cesti predlagamo kolesarsko stezo. Kolesarji se pripeljejo na križišče, ki je obravnavano kot nevarno mesto v Prometno-varnostnem načrtu OŠ Ormož.



Slika 14: Nevarno mesto



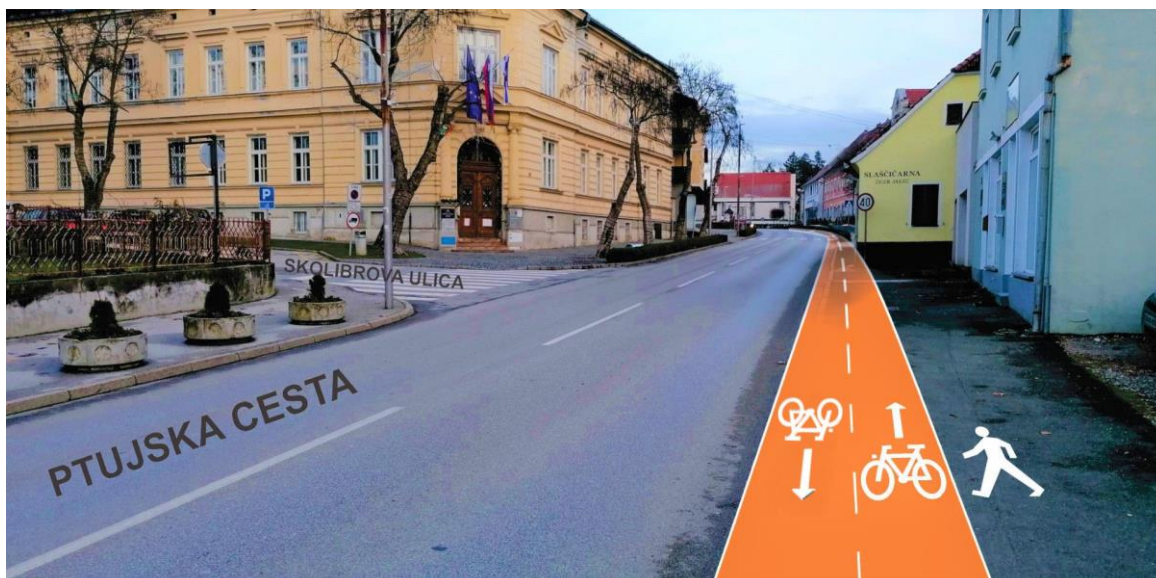
Slika 15: Predlagana rešitev je kolesarska steza po Lešniški cesti

Kolesarji se pripeljejo po Lešniški cesti in nato prečkajo cestišče Ptujске ceste. Ob tem prehodu za pešce predlagamo, da se doda kolesarski prehod. Tako se kolesarji priključijo na kolesarsko stezo, ki se nadaljuje po Ptujски cesti.



Slika 16: Prečkanje Ptujške ceste kolesarjev z Lešniške ceste

Na naslednjem križišču se priključijo kolesarji s Skolibrove ulice po desni strani vozišča, prečkajo cestišče Skolibrove ulice. Nato prečkajo še Ptujško cesto, kjer zraven prehoda predlagamo še kolesarski prehod. Kolesarska steza se potem nadaljuje po Ptujški cesti mimo Kerencičevega trga po desni strani.



Slika 17: Priključitev kolesarjev s Skolibrove ulice

Kolesarji se priključijo tudi z Žigrove ulice.



Slika 18: Priključitev kolesarjev z Žigrove ulice

Na naslednjem križišču se pridružijo kolesarji z Vrazove in s Poštne ulice. Opozarjamo na zelo ozko cestišče z ozkim pločnikom v enosmerni Vrazovi ulici. Predlagamo ustrezno prometno signalizacijo in omejitev hitrosti. Na koncu Vrazove ulice ti kolesarji prečkajo cestišče in nato še cestišče na Kerenčičevem trgu, kjer predlagamo dodaten kolesarski prehod.



Slika 19: Vključevanje kolesarjev z Vrazove ulice

Nadaljujemo pot po Ptujski cesti in pridemo do krožnega križišča s Kolodvorsko cesto. Na tem krožišču levo kolesarji lahko nadaljujejo pot po Dravski kolesarski poti. Desno pa po Kolodvorski cesti nadaljujejo pot proti šoli.



Slika 20: Kolesarska steza po Kerenčičevem trgu do Kolodvorske ceste



Slika 21: Krožišče na Kolodvorski cesti ter vključevanje kolesarjev na Dravsko kolesarsko pot — Drava Bike



Slika 22: Kolesarska steza po Kolodvorski cesti

Prispemo do krožišča, ki se nahaja v centru mesta Ormož ob starem hotelu in avtobusni postaji na najbolj obremenjenem krožišču (Slika 23). To krožišče povezuje cesto Vrazove ulice (na zahod in sever), Kolodvorsko cesto (na jug) ter Ljutomersko cesto (na vzhod).



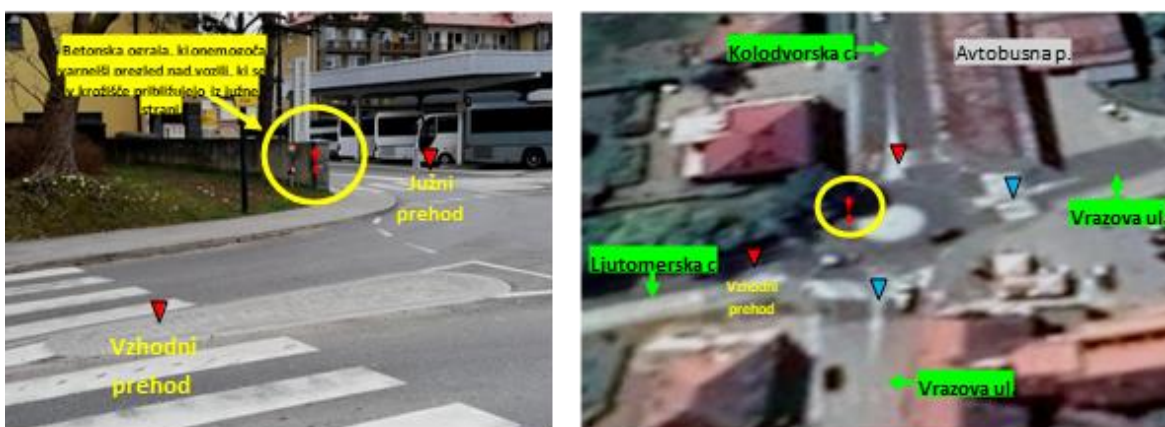
Slika 23: Kolesarska steza na obremenjenem krožišču

Na vzhodnem prehodu bi kolesarji prečkali Ljutomersko cesto. Tukaj opozarjamo na previdnost, ker vozniki večkrat pripeljejo v krožišče z neprimerno hitrostjo. Na Ljutomerski cesti poleg prehoda za pešce predlagamo še kolesarski prehod.



Slika 24: Prečkanje kolesarjev Ljutomerske ceste

Večji pregled nad prečkanjem prehoda za pešce na vzhodnem delu krožišča omejuje tudi betonska ograja na levi strani krožišča, če gledamo krožišče od severa proti jugu (Slika 25). Naš predlog je, da se ta ograja umakne in se omogoči večji pregled.



Slika 25: Nevarno mesto z betonsko ograjo na krožišču Kolodvorske in Ljutomerske ceste

Kolesarji se nato vključijo na obstoječo kolesarsko stezo, ki je označena s črto na pločniku. Ob prihodu do prehoda za pešce se konča brez prometne signalizacije o koncu kolesarske površine.

Na severni prehod se vključijo tudi kolesarji z Dobravske ceste. Na omenjenem severnem prehodu je potrebna velika previdnost, ker se vozniki, ki se približujejo z južne smeri (Kolodvorska cesta) proti krožnemu prometu in nadaljujejo pot v smeri Dobrave, včasih prevozijo krožišče z neprimerno hitrostjo. Zaradi tega je na tej točki potrebno opazovati promet, predno se odločimo za prečkanje ceste na severnem prehodu.

Pot nadaljujejo kolesarji po omenjeni že obstoječi kolesarski stezi ob Ljutomerski cesti do križišča z Raičevo ulico na levi strani. Kot je razvidno iz Slike 26, je ta cesta zelo ozka, ob straneh sta tudi ožja pločnika. Tukaj predlagamo ureditev nove kolesarske steze po levi strani, saj ta cesta vodi do Osnovne šole Ormož in Gimnazije Ormož.



Slika 26: Kolesarska steza v smeri Osnovne šole Ormož in Gimnazije Ormož

Na Raičevi ulici bi se po prečkanju kolesarskega prehoda kolesarska steza nadaljevala naravnost do Gimnazije Ormož (Sliki 32 in 33), druga pa bi vodila levo do bodoče kolesarnice pred Osnovno šolo Ormož oziroma do trenutno obstoječih stojal za kolesa.



Slika 27: Kolesarska steza v smeri osnovne šole

Na sliki vidimo trenutno stanje stojal za kolesa, saj kolesarnice še nimamo.



Slika 28: Stojala za kolesa pred Osnovno šolo Ormož



Slika 29: Kolesarska steza do osnovne šole in kolesarnica

Naš predlog je nova kolesarnica pred Osnovno šolo Ormož (Slika 29).



Slika 30: Trenutno stanje pred Osnovno šolo Ormož



Slika 31: Predlog ureditve kolesarske steze in kolesarnice pred Osnovno šolo Ormož



Slika 32: Kolesarska steza po Raičevi ulici proti Gimnaziji Ormož



Slika 33: Kolesarska steza do Gimnazije Ormož

Opis poti iz smeri Ljutomerske ceste:

Na Ljutomerski cesti se nahajata še dva prehoda za pešce, ki sta prav tako potencialno nevarna zaradi večjih hitrosti avtomobilov, ki vozijo po njej, vendar sta za pešce in kolesarje pregledna. Za večjo varnost in zaradi prometne obremenitve ceste priporočamo ob prehodu za pešce še prehod za kolesarje.



Slika 34: Mesto prečkanja iz smeri Ljutomerske ceste



Slika 35: Kolesarska steza ob Ljutomerski cesti

Predlagamo, da se učenci, ki živijo v Rakuševi ulici in Gregoričevi ulici, priključijo na že obstoječo kolesarsko stezo, ki poteka vzdolž glavne ceste (na Ljutomerski cesti).



Slika 36: Priključitev kolesarjev z Gregoričeve ulice

Pomembno je omeniti, da Rakuševa in Gregoričeva ulica nimata urejenih pločnikov. Tukaj je cestno naselje, vendar je v Gregoričevi ulici promet dovoljen le za stanovalce in dostavo blaga ter je omejen s hitrostjo 30 km/h. Cesta je enosmerna, kar pomeni nevarnost v primeru, da kolesar zavije z Ljutomerske ceste v Gregoričevo ulico.

Opis poti iz naselij Ob ribniku, Dolga lesa in Opekarniška cesta:

Na poti iz naselja Dolga lesa proti šoli se nahaja nevarno mesto, ki se nahaja na križišču ceste Ob ribniku in Ulice dr. Ozvalda.

Vožnja s kolesom od naselja Dolga lesa proti mestu je nevarna, ker ni kolesarske površine na cesti iz naselja Dolga lesa, prav tako ni označenega prehoda za pešce na križišču Ulice dr. Ozvalda in ulice Ob ribniku. Kolesarske površine ni tudi ob cesti Ulice dr. Ozvalda. Cesta je pregledna, vendar manjkajo ustrezne talne označbe, ki zagotavljajo varnejšo udeleževanje kolesarjev v prometu, ali ustrezna prometna signalizacija. Rešitev bi bila vsaj ureditev križišča s prehodom za pešce. Seveda bi bila zelo dobrodošla tudi urejena kolesarska steza, vendar po Pravilniku o kolesarskih površinah to verjetno ne bi mogli opravičiti, saj je po našem mnenju majhna konična urna obremenitev ceste.

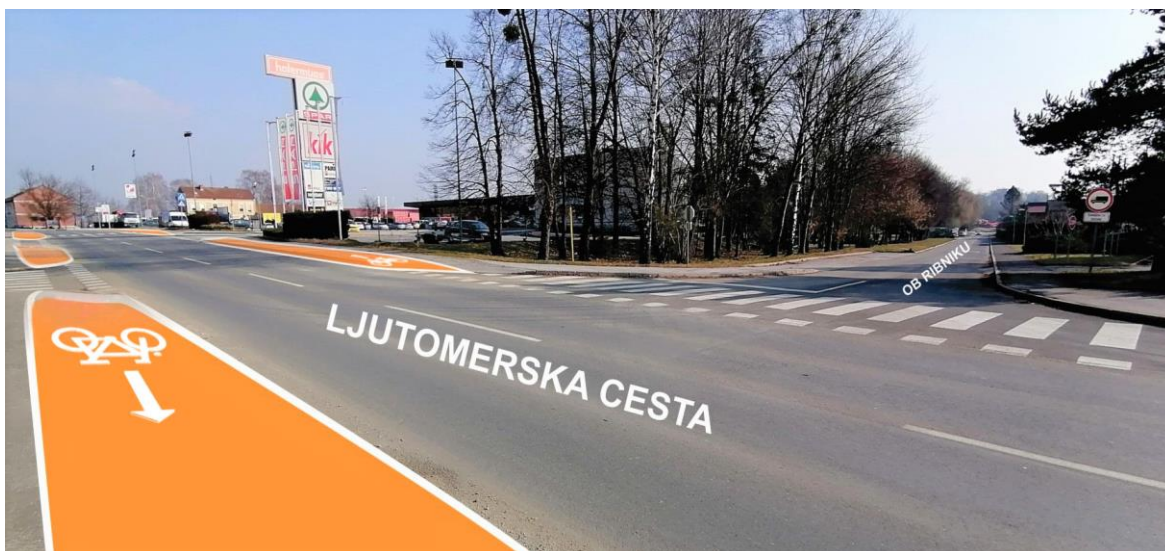


Slika 37: Trenutno stanje na križišču Ulice dr. Ozvalda, Dolge lese in Ob ribniku

Kolesarji z Dolge lese se peljejo po desni strani vozišča do križišča z Ulico dr. Ozvalda in ulico Ob ribniku. V tem križišču predlagamo ureditev prehoda za pešce na Ulici dr. Ozvalda. Na ulico Ob ribniku se tukaj pridružijo tudi kolesarji z Ulice dr. Ozvalda vse do Ljutomerske ceste.



Slika 38: Predlagana rešitev na križišču Ulice dr. Ozvalda, Dolge lese in Ob ribniku



Slika 39: Vključevanje kolesarjev iz Dolge lese po ulici Ob ribniku na že obstoječo kolesarsko stezo ob Ljutomerski cesti

Kolesarji nadaljujejo pot po desni strani Ljutomerske ceste v smeri Ljutomera, nato pa na že obstoječem kolesarskem prehodu prečkajo Ljutomersko cesto. Pot nadaljujejo po obstoječi kolesarski površini ob Ljutomerski cesti v smeri proti centru mesta.



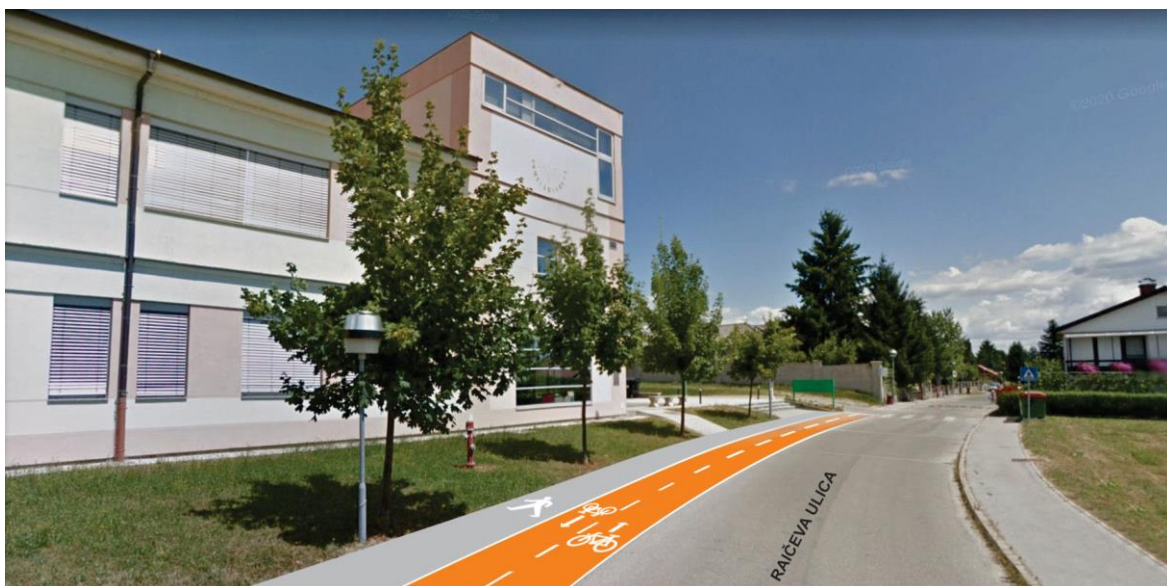
Slika 40: Kolesarska steza ob Ljutomerski cesti in priključitev z Vinarske ulice

Pot iz smeri Ulice heroja Kerenčiča, Flegeričeve ulice in Ulice dr. Kovačiča:

Kolesarji iz Ulice heroja Kerenčiča, Ulice dr. Kovačiča in Flegeričeve ulice se pridružijo Vinarski ulici in po Vinarski ulici se pot nadaljuje proti Ljutomerski cesti. Vinarska ulica ima pločnik. Ljutomersko cesto in Vinarsko ulico ločuje prehod za pešce in kolesarje preko Vinarske ulice. Potem prečkajo Ljutomersko cesto, kjer predlagamo še prehod za kolesarje in pot nadaljujejo po kolesarski stezi ob Ljutomerski cesti. Kasneje zavijajo na Raičevo ulico proti smeri Osnovne šole Ormož, kjer je trenutno le pločnik za pešce, vendar ni kolesarske steze.

Pot iz smeri Raičeve ulice:

Učenci, ki se pripeljejo iz naselja Raičeve ulice, se vključijo v načrtovano kolesarsko stezo v Raičevi ulici.



Slika 41: Načrtovana kolesarska steza ob Raičevi ulici mimo Gimnazije Ormož

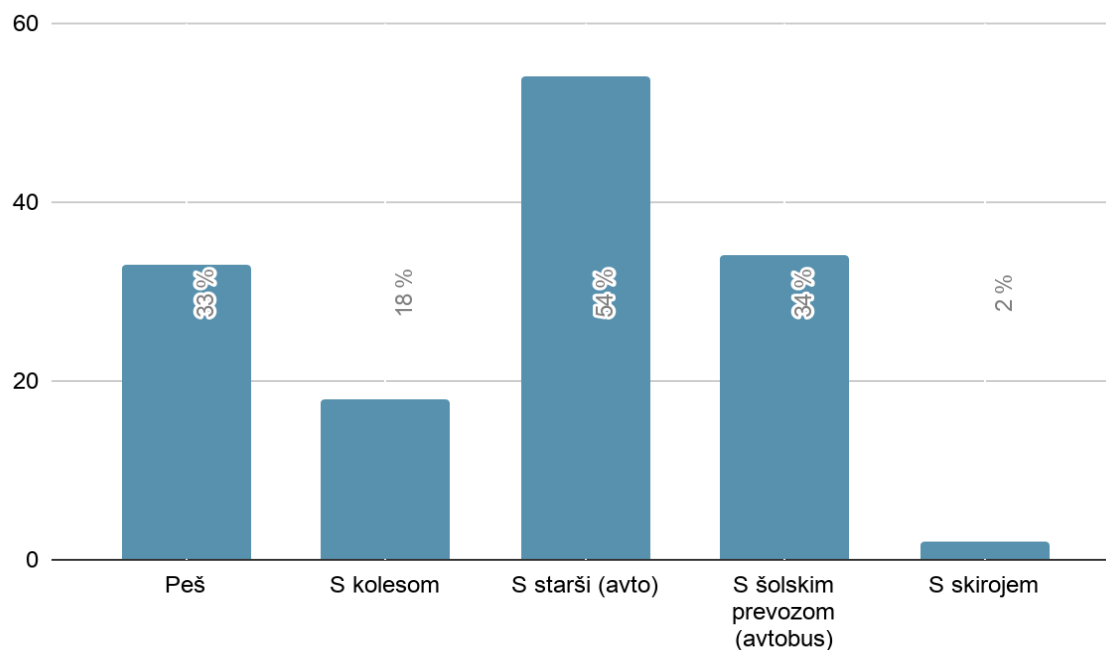
Naredili smo tudi promocijski video na povezavi <https://youtu.be/3OkZOB7gHQc> z namenom, da tudi javnosti predstavimo svoj predlog ureditev kolesarskih stez po Ormožu. Zbrali smo 66 odzivov v treh dneh objave in komentar: „Odlična ideja, v Ormožu to nujno potrebujemo!”

4.2 Analiza ankete

V anketo je bilo vključenih 125 (N = 125) učencev Osnovne šole Ormož. Povprečna starost anketiranih učencev je 12 let in 7 mesecev.

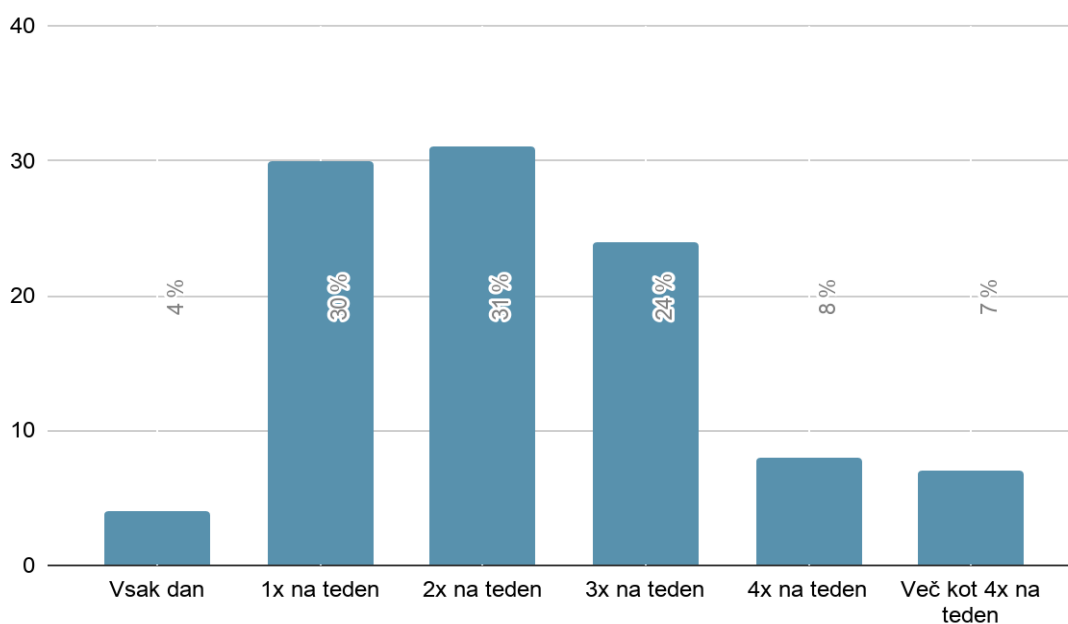
KOLESARJENJE

Učenci naše šole prihajamo v šolo na različne načine. Kar 54 % jih je odgovorilo, da jih v šolo pripeljejo starši. Z avtobusom se v šolo pripelje 34 % učencev, peš jih pride 33 %, s kolesom pa le 18 %.



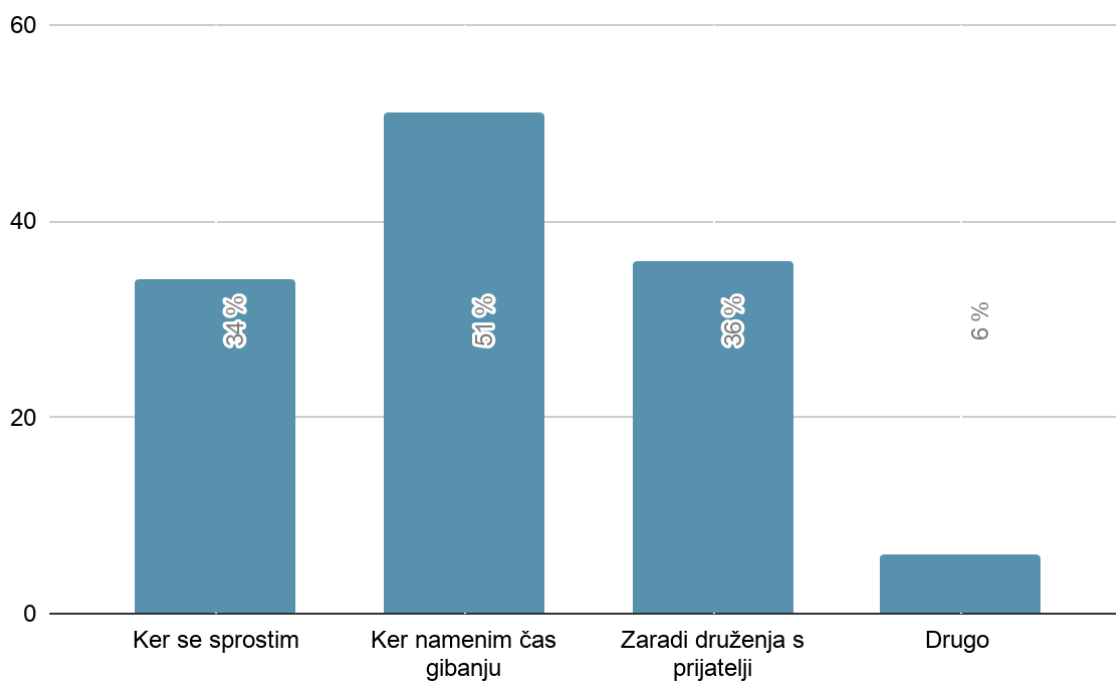
Slika 42: Način prihajanja v šolo

Naslednji grafikon prikazuje pogostost kolesarjenja. Samo 4 % učencev kolesari vsak dan, skoraj četrtina (24 %) jih kolesari 3-krat tedensko, 31 % pa jih kolesari 2-krat tedensko.



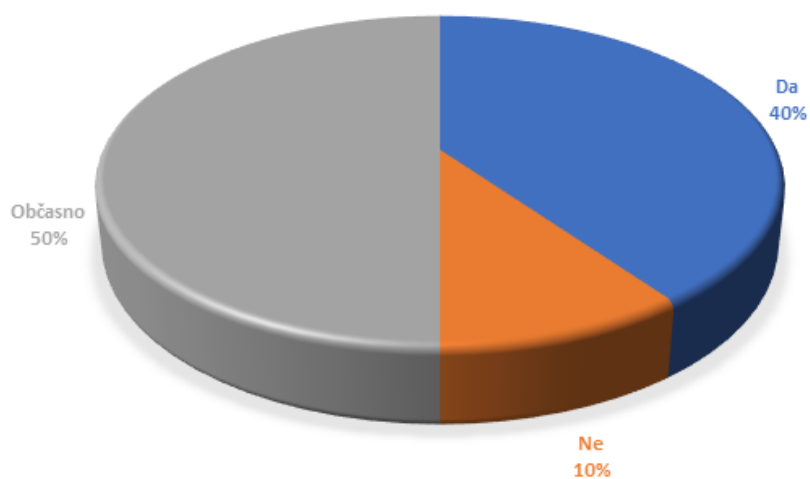
Slika 43: Pogostost kolesarjenja

Razlogi za kolesarjenje so različni. Polovici učencev pomeni kolesarjenje obliko gibanja. Nekateri (36 %) kolesarijo zaradi druženja s prijatelji, 34 % pa jih kolesari zaradi sproščanja.



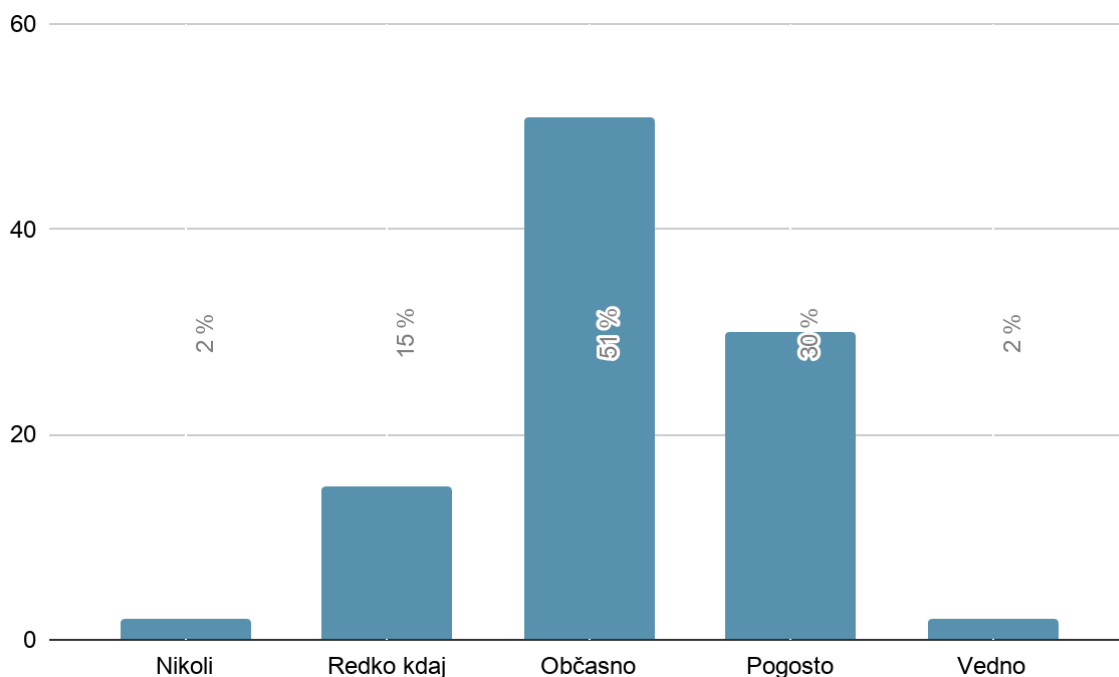
Slika 44: Razlogi za kolesarjenje

Tortni diagram prikazuje, da kar 40 % anketirancev kolesari v prostem času, kar polovica pa jih kolesari občasno.



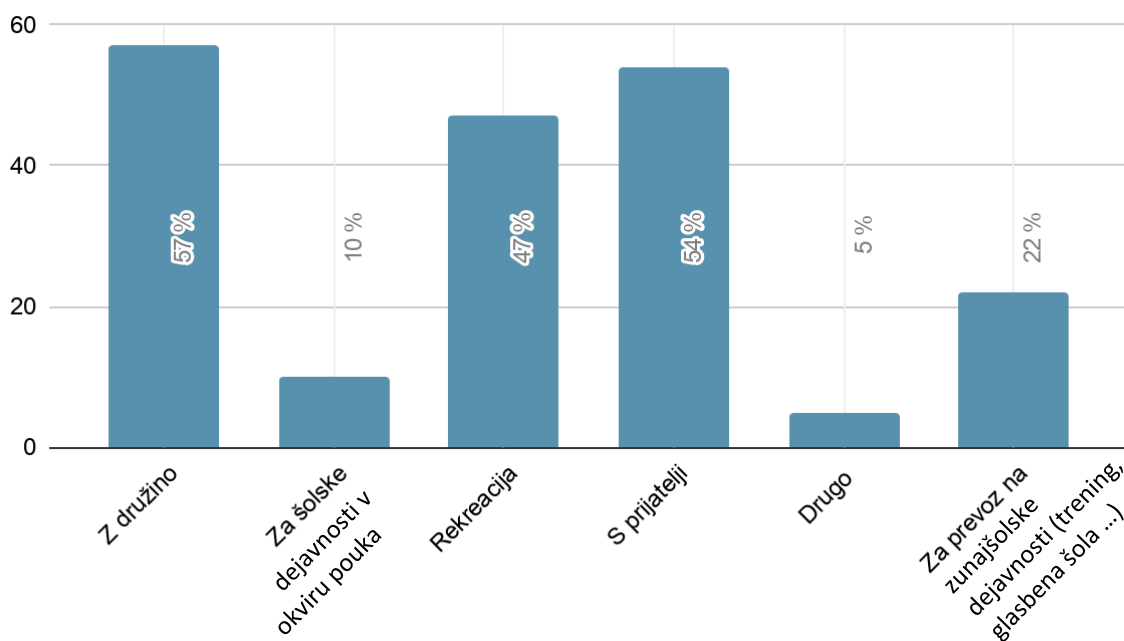
Slika 45: Kolesarjenje v prostem času

Na vprašanje Kako pogosto kolesariš v prostem času? so učenci odgovorili sledeče: 51 % učencev je odgovorilo občasno, 30 % pogosto, 15 % redkokdaj.



Slika 46: Pogostost kolesarjenja v prostem času

Anketiranci kolesarijo ob različnih priložnostih. Pri tem vprašanju so lahko izbirali med različnimi ponujenimi priložnostmi, torej je bilo možnih več odgovorov. Najvišje se je uvrstilo kolesarjenje z družino (57 %), sledi pa mu kolesarjenje s prijatelji (54 %). Nekateri (47 %) namenijo kolesarjenje rekreaciji, služi pa tudi kot prevoz na dejavnosti.



Slika 47: Priložnosti za kolesarjenje

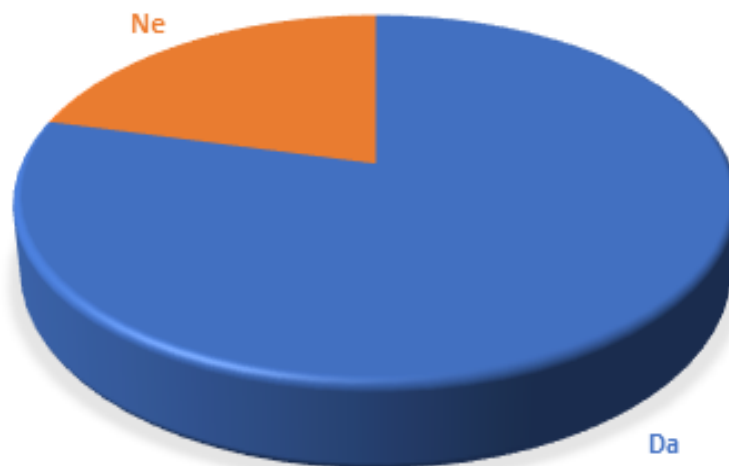
Zanimali so nas tudi razlogi, zaradi katerih učenci ne prihajajo v šolo s kolesom. Za 26 % učencev je šola po njihovem mnenju predaleč. 20 % jih je kot razlog navedlo neurejene kolesarske površine s čimer ni zagotovljena zadostna varnost. 19 % še jih mora opraviti kolesarski izpit. Najpogostejši razlog pod rubriko drugo pa je bil naveden, da pridejo v šolo peš (18 %).

Tabela 1: Razlogi za prihod v šolo brez kolesa

Razlogi	N	f %
Je predaleč.	33	26
Nimam svojega kolesa.	0	0
Ni urejenih kolesarskih površin in ni zagotovljena zadostna varnost.	25	20
Starši mi ne dovolijo.	16	13
Nimam opravljenega kolesarskega izpita.	24	19
Drugo.	22	18

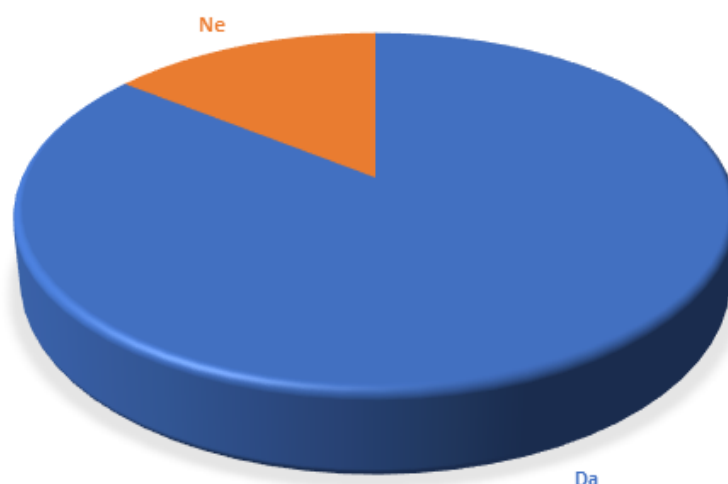
VARNOST

Zanimala nas je tudi opredelitev anketirancev glede varnosti kolesarjev v Ormožu. Kar 79 % anketirancev meni, da je za varnost dobro poskrbljeno.



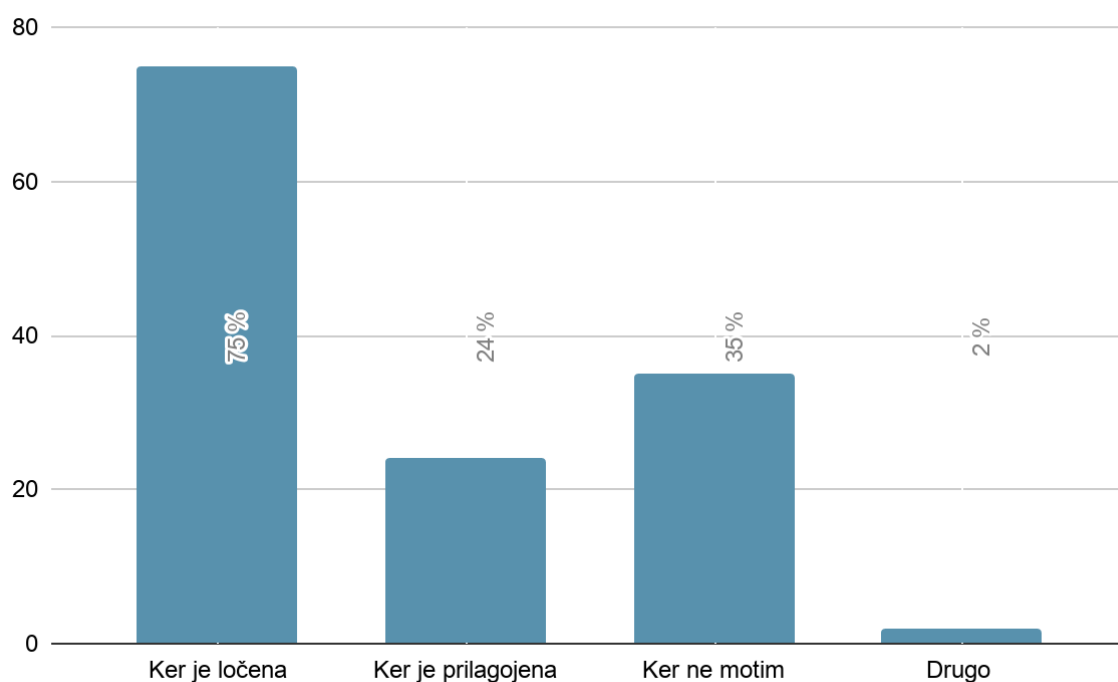
Slika 48: Varnost kolesarjev v Ormožu

Tortni diagram prikazuje, da se kar 85 % učencev počuti varneje, če kolesarijo po kolesarski stezi.



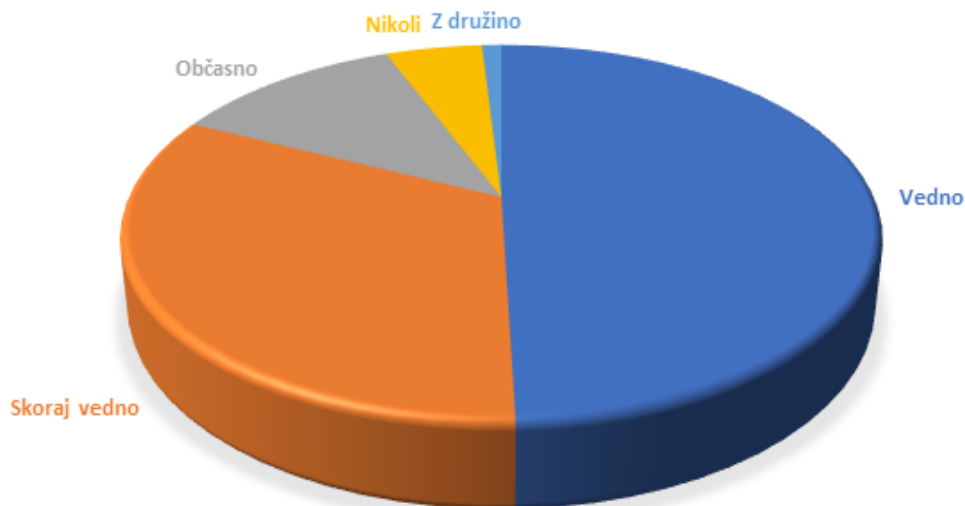
Slika 49: Varnost pri kolesarjenju po kolesarski stezi

Vse anketirance smo vprašali po razlogih za varnejšo vožnjo po kolesarski stezi. Ponudili smo jim tri različne možne odgovore in rubriko drugo. 75 % učencev je odgovorilo na prvi ponujen odgovor, ker je ločena od ostalega prometa (avtomobilov). 35 % učencev je mnenja, da s kolesarjenjem po kolesarski stezi ne motijo ostalih udeležencev prometa. Za 24 % anketiranih je varnejša, ker je prilagojena vožnji s kolesom. Za 2 % anketiranih je varnejša, ker je prilagojena vožnji s kolesom.



Slika 50: Razlogi za varnejšo vožnjo po kolesarski stezi

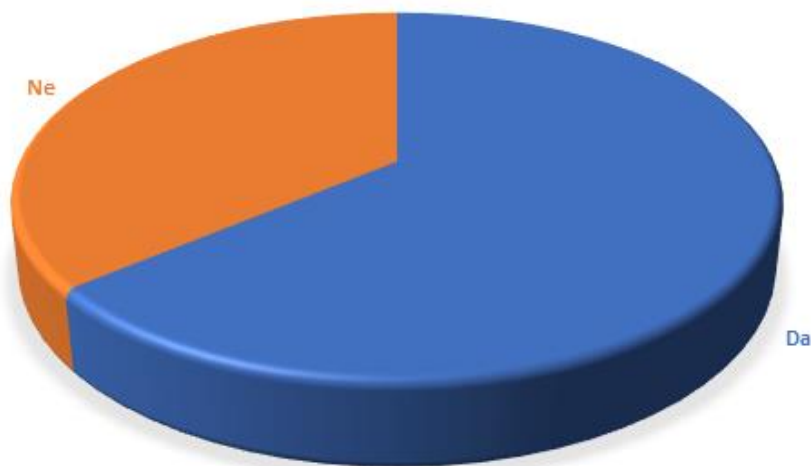
V sklopu vprašanj–varnost pa smo učence vprašali tudi, ali vedno upoštevajo varnostne vidike pri kolesarjenju (čelada, prisotnost kolesarske izkaznice, cestnoprometna pravila). Kar polovica anketiranih (50 %) jih je odgovorila, da upošteva vedno, 33 % vprašanih je odgovorilo s skoraj vedno. 14 učencev (12 %) je odgovorilo z občasno, 5 % anketirancev pa je odgovorilo z nikoli. 1 % učencev upošteva varnostne vidike pri kolesarjenju samo takrat, ko kolesarijo z družino.



Slika 51: Upoštevanje varnostnih vidikov

KOLESARSKÉ POVRŠINE

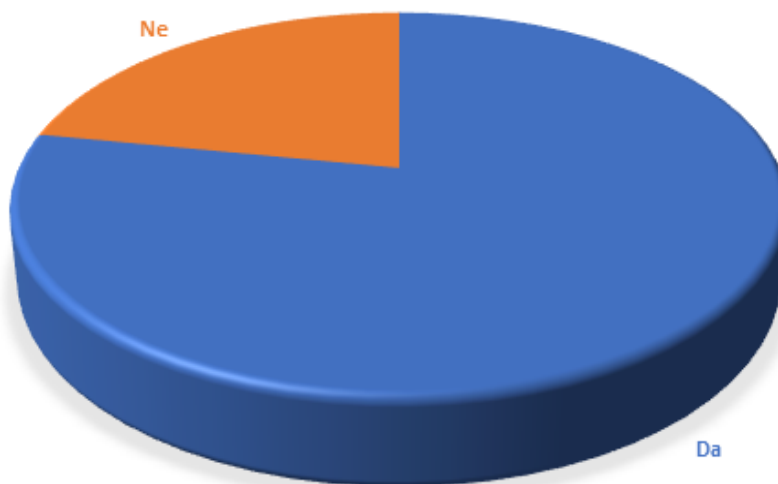
Anketirance smo vprašali ali opazijo pomanjkanje kolesarskih površin v Ormožu. 64 % anketirancev je odgovorilo z da, 36 % je odgovorilo z ne.



Slika 52: Pomanjkanje kolesarskih površin v Ormožu

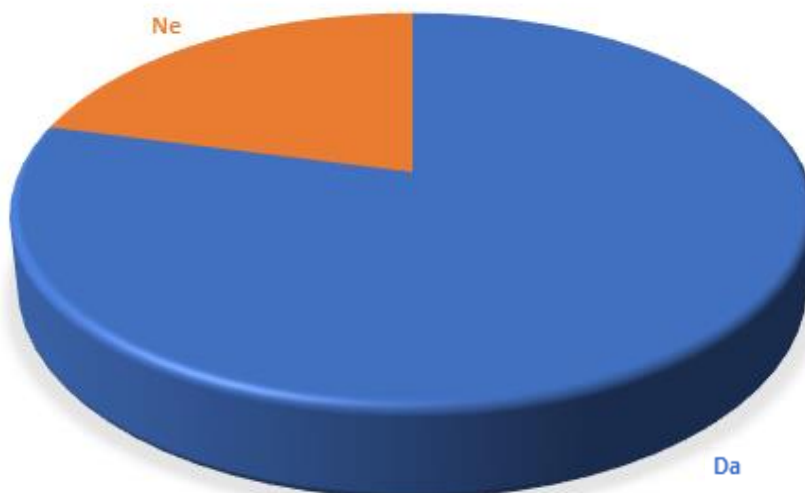
KOLESARJENJE V PRIHODNOSTI

V primeru, da bi bili izpolnjeni vsi pogoji (kolesarski izpit, brezhibno kolo, urejene kolesarske površine) bi kar 78 % učencev naše šole prihajalo v šolo s kolesom.



Slika 53: Prihod v šolo s kolesom ob izpolnjenih pogojih

79 % učencev bi pogosteje kolesarilo v primeru boljše urejenosti kolesarskih površin. Za 21 % učencev pa to ne predstavlja nobenega razloga za pogostejše kolesarjenje.



Slika 54: Pogostost kolesarjenja ob urejenih kolesarskih površinah

4.3 Analiza intervjujev

Intervjuje smo opravili s predstavniki različnih področij in sicer s področja cestnoprometne varnosti, turizma, kulture in športa, razvoja ter Občine Ormož. Pri intervjujih so sodelovali Jelka Ftičar, višja policistka I, Andrej Vršič, direktor Javnega zavoda za turizem, kulturo in šport Občine Ormož, Matej Rogač, direktor Javne razvojne agencije Občine Ormož in Milena Debeljak, direktorica občinske uprave Občine Ormož. Iz vsebine intervjujev smo poiskali vsebinsko skupne elemente. Te smo strnili v ugotovitve in jih podkrepili z deli iz intervjujev.

1. Prometne nesreče z udeležbo kolesarjev

„V letu 2018 je bilo v prometnih nesrečah na področju Ormoža udeleženih osem kolesarjev, v letu 2019 štiri kolesarji, v letu 2020 pa dva kolesarja.“ (Jelka Ftičar)

„Procentualno so kolesarji kot povzročitelji prometnih nesreč zelo nizki. V letu 2020 je bil ta odstotek 1 %.“ (Jelka Ftičar)

2. Upoštevanje varnostnih vidikov (cestnoprometna pravila, uporaba čelade in ostale opreme)

„Večje skupine kolesarjev v veliki večini upoštevajo cestnoprometne predpise. Pri tem pa je odvisno od populacije skupine kolesarjev. Če so v skupini mladostniki, pa je upoštevanje cestnoprometnih predpisov pod velikim vprašajem.“ (Jelka Ftičar)

„Kolesarji kot udeleženci v cestnem prometu zelo slabo poznajo cestnoprometne predpise. Pravil ne upoštevajo tako mladoletniki kot odrasle osebe. Starši pozabljajo, da so svojim otrokom vzor tudi v vlogi kot udeleženci v cestnem prometu, naj si bodo kot kolesarji, vozniki osebnih avtomobilov, motorjev ...“ (Jelka Ftičar)

„Glede upoštevanja varnostnih vidikov (čelada, brezhibnost koles, cestnoprometni predpisi) opažamo, da jih kolesarji ne upoštevajo v najmanj 30 % med vožnjo v cestnem prometu.“ (Jelka Ftičar)

„Glede varnosti kolesarjev v cestnem prometu, se moramo zavedati, da smo kot kolesarji sami odgovorni za svojo varnost. Ob upoštevanju cestnoprometnih predpisov, zmanjšamo velik delež nevarnosti.“ (Jelka Ftičar)

3. Kolesarske površine v Ormožu

„Glede ustrezne kolesarske površine v mestu Ormož si želimo tudi na Policiji, da bi se izboljšala. Premalo imamo kolesarskih poti.“ (Jelka Ftičar)

„Glede vožnje kolesarjev po kolesarski stezi na Ljutomerski cesti opažamo in beležimo, da se v veliki meri uporablja prav v ta namen. Velikokrat pa se pri tem ne upoštevajo cestnoprometni predpisi, saj na kolesarski cesti kolesarji ne upoštevajo smeri in strani vožnje.“ (Jelka Ftičar)

„Ja, kolesarji v okolici Ormoža, govorimo v naši destinaciji Jeruzalem Slovenija, je veliko tematskih poti, so višinske razlike, vsaka pot ima svojo barvo, da se lažje orientiraš. Te poti, ki pa so tukaj v tem predelu, pa imajo prednost v tem, da so ravnice in gorice oz. gričevja. Potem si lahko izbirajo, kakšno pot bi izbrali, saj imajo eni radi hribe, eni ravnine. To je posebnost v Občini Ormož, Občini Središče ob Dravi in Občini Sveti Tomaž.“ (Andrej Vršič)

„Tisti kolesarji, ki kolesarijo po svetu in vsepovsod, se hitro znajdejo na terenu. Povedali so, da jim manjkajo označbe.“ (Andrej Vršič)

„Kot ste že same ugotovile, je v Ormožu kolesarskih površin zelo malo, in tega se tudi mi zavedamo.“ (Andrej Vršič)

„Se pravi kolesarske poti v Ormožu niso zadovoljive za sodobnega kolesarja.“ (Andrej Vršič)

„V samem središču Ormoža sploh ni nobene kolesarske steze, če pa le-te so, pa so nepravilno označene.“ (Andrej Vršič)

„Ne, premalo jih je in niso urejene. Lep primer je tukaj v krožišču pri starem hotelu. Kar naenkrat se kolesarska steza konča, nikjer pa to ni predhodno označeno. To kolesarje zelo zmede, saj ne vedo, kako oziroma kje se naj peljejo naprej.“ (Andrej Vršič)

„Moje osebno mnenje je, da nam primanjkuje kolesarskih površin glede na to, da smo zelo turistična destinacija, in v povezavi s tem je potrebno vzpostaviti kolesarsko infrastrukturo. Razmišljamo v smeri, da bi naredili več kolesarskih površin.“ (Milena Debeljak)

4. Spremembe kolesarskih površin v Ormožu

„Policija ima majhen delež vpliva na spremembe kolesarskih poti. Na pobudo prebivalstva podamo na občino na oddelek Sveta za preventivo in varnost v cestnem prometu pobudo, v kateri navedemo želje in predloge prebivalstva. Prav tako, v kolikor opazimo, da na določenih odsekih oz. točkah prihaja do prometnih nesreč, predlagamo ureditev cestnoprometne infrastrukture.“ (Jelka Ftičar)

„Zdaj smo mi že v zavodu naredili pet turističnih kolesarskih poti, po katerih lahko kolesarijo tudi domačini. Zaenkrat v načrtu za leto 2021 nimamo novih poti. Imamo pa v načrtu označbe teh poti.“ (Andrej Vršič)

„Na JARI smo prejeli v letu 2020 kar nekaj predlogov za nove kolesarske poti in steze, kar je posledica tega, da smo aktivno zbirali projektne predloge.“ (Matej Rogač)

„Naredili smo prijavo na Eko sklad, in sicer smo prijavili kolesarsko povezavo med mestom Ormož in Pavlovci. Gre za povezavo med mestom in naseljem. Projektirajo se tudi druge cestne povezave (Trgovišče—Cvetkovci). Želimo povezati tudi najbolj turističen del naše občine, Svetinje z Jeruzalemom.“ (Milena Debeljak)

5. Izvajanje aktivnosti iz področja varnosti in kolesarjenja na šoli

„Moje mišljenje kot policistke: OŠ Ormož izvaja v zadostni meri aktivnosti s področja varnosti v cestnem prometu in kolesarjenja. Pri tem tudi Policija sodeluje v raznih projektih. Glede na trend kršitev in neupoštevanja CPP pa ugotavljamo, da bi lahko še več naredili na teh aktivnostih in sodelovanju. Policija sodeluje v projektu Policist Leon svetuje ter pri opravljanju kolesarskih izpitov.“ (Jelka Ftičar)

6. Število kolesarjev turistov v Ormožu

„Imam podatke za leto 2019 in leto 2020, in sicer smo imeli v letu 2019 v Ormožu ljudi, ki so se gibali tukaj okoli grada, kjer so tudi naši prostori in lahko te podatke beležimo, 600 kolesarjev. V letu 2020 pa malo manj zaradi trenutne situacije (korone), in sicer 473 kolesarjev.“ (Andrej Vršič)

„Največ kolesarjev mi beležimo aprila—maja in septembra—oktobra. Lansko leto 2020 pa je bilo ravno obratno, saj je bila na pomlad karantena in jih do 1. junija ni bilo, tako da smo 2020 imeli največ kolesarjev julija—avgusta. Zadnje čase opažamo, da je mesec november topel in prijeten za kolesarjenje.“ (Andrej Vršič)

7. Trend kolesarjenja

„Ja, to pa ja, vsako leto se kolesarjenje kot turistični proces povečuje. Vedno več ljudi preživi počitnice na kolesih.“ (Andrej Vršič)

8. Načrti kolesarske steze v centru Ormoža v prihodnosti

„Trenutno mi v centru Ormoža ne nameravamo predlagati nove kolesarske poti. To pa zato, ker Ormož zaenkrat še ni dovolj varno mesto za kolesarje. Če pa bo v mestu v prihodnosti narejeno kaj na kolesarskih poteh, pa bomo naredili ormoško mestno kolesarsko pot.“ (Andrej Vršič)

„Tako rekoč bi se moralo narediti celotno kolesarsko mrežo v samem mestu oziroma kolesarko mobilnost.“ (Andrej Vršič)

„Vaš predlog za kolesarsko pot po šolskem okolišu je prvi.“ (Matej Rogač)

„Vaš predlog bomo predlagali Občini Ormož kot potencialni projekt za ureditev kolesarske poti skozi mesto. Pri izgradnji se ruši cestišče, zato se potem lažje v postopku rekonstrukcije cestišča umesti še kolesarska pot. Občina ima v načrtu rekonstrukcijo kanalizacijskega sistema v mestu in bi to lahko istočasno uredili.“ (Matej Rogač)

„Konkretne pobude razen vaše še nismo prejeli, smo pa se pogovarjali znotraj občinske uprave, da bi zaradi zagotavljanja varnosti kolesarjev v mestu Ormož bilo potrebno razmišljati v tej smeri.“ (Milena Debeljak)

„Če mi dovolite, bi vam najprej razložila, kako poteka, ko pridemo od ideje poti do realizacije, se pravi gradbene vidike. Imeti moramo prostorsko zakonodajo oz. prostorski plan. Najprej je treba preveriti širino in bližino ceste. Se pravi, včasih je treba pridobiti gradbena dovoljenja, saj za takšno traso, kot ste predlagale ve, potrebujemo vsaj 3 m ob cestišču. Najeti si moramo zunanega svetovalca oz. projektanta, ki ima licenco - strokovni izpit (strokovnjak na področju kolesarjenja). Kolesarska steza mora biti točno po pravilniku zasnovana (Pravilnik o projektiranju kolesarskih povezav). Preveriti moramo tudi lastništvo, se pravi, če mi želimo narediti kolesarsko pot, mora biti na zemljišču, ki je v lasti občine (občina opravi odkup zemljišča). Nato pa je potrebno izbrati izvajalca tega projekta. Zagotovljena morajo biti sredstva. V koliko pa teh sredstev ni, pa ne moremo pričeti z izvedbo. V naši občini še v proračunu nimamo zagotovljenih teh sredstev. Glede na ta dolgotrajen postopek je težko napovedati, kdaj bi lahko začeli s samo izvedbo, ampak prvi korak pa ste že naredile ve. Se pravi, sem na vaše vprašanje odgovorila bolj neodločno.“ (Milena Debeljak)

9. Mnenje o predstavljeni kolesarski stezi

„Sama ideja je odlična. Pot bi bila odlična pridobitev za občino in samo mesto. Narediti to pot ne bi bil tako velik strošek, saj je pot potrebno samo narisati na že obstoječe pločnike. To je idealna rešitev. Spremenil bi samo, da se pot v naselju Lenta začne pred prvimi hišami.“ (Andrej Vršič)

„Vaš predlog je dober. V tem trenutku nimam kaj za dodati. Projekt bi morali pogledati še projektanti, ki bolje poznajo zakonodajo s področja umestitve kolesarskih poti v prostor.“ (Matej Rogač)

„Vaš predlog se mi zdi zelo dober, zato, ker zajema vse te kritične točke, ki bi lahko bile nevarne za kolesarje. Sama izbira smeri poti se mi zdi zelo primerna.“ (Milena Debeljak)

10. Upoštevanje našega predloga pri nadaljnjem načrtovanju kolesarskih površin v Ormožu

„Ja, predlagam vam, da predlog pošljete na Občino Ormož. Mogoče so tudi oni načrtovali kakšne poti v samem Ormožu. Skupaj boste ugotovili, kakšna problematika je v mestu. Verjamem, da bodo imeli posluš, sprejeti je treba samo odlog, označiti, pobarvati in s tem narediti veliko za varnost kolesarjev.“ (Andrej Vršič)

„Vaš predlog se mi zdi dober in tudi primeren za realizacijo, vendar samo v sklopu projekta ureditve kanalizacije ali vodovoda ali rekonstrukcije ceste. Samo izgradnja kolesarske poti bi kot samostojni projekt predstavljala preveliki strošek. Do realizacije tega predloga bi lahko prišlo v treh letih, v kolikor bo občina v tem času pristopila k projektu rekonstrukcije kanalizacijskega sistema.“ (Matej Rogač)

„Jaz mislim, da bi zagotovo lahko prišlo do realizacije vašega predloga. Če se projektirajo zadeve, prijavimo na razpis in dobimo nepovratna finančna sredstva, se vaš predlog zagotovo lahko uresniči.“ (Milena Debeljak)

5. DISKUSIJA

Gibalna dejavnost je ena izmed najpomembnejših dejavnosti v razvoju učencev. Spodbuja funkcionalne sposobnosti in krepi kognitivne procese. Kolesarjenje v šolo predstavlja pomemben del gibanja v vsakdanjiku otroka. Aktivna pot v šolo pozitivno vpliva na učni uspeh, koncentracijo, razvoj in samostojnost otroka. Žal pa trend močno upada. Ugotovili smo, da kar 54 % naših anketiranih učencev od petega do devetega razreda v šolo pripeljejo starši. Seveda to povzroča tudi gnečo okrog šole zjutraj. Avtomobili pa ogrožajo tudi učence. Ker so otroci bolj ogroženi, se vse več staršev odloči za prevoz učencev v šolo, in tako je avtomobilov še več. Samo 18 % učencev se pripelje v šolo s kolesom. 20 % anketiranih je kot razlog navedlo, da ni urejenih kolesarskih površin in ni zagotovljena zadostna varnost. Nekaterim (13 % anketiranim) tudi starši ne dovolijo, da se pripeljejo v šolo s kolesom, saj se zavedajo, da ni zadostno poskrbljeno za infrastrukturo kolesarjev. To dejstvo potrjuje tudi policistka („*Premalo imamo kolesarskih poti.*“) in Andrej Vršič („*Kot ste že same ugotovile, je v Ormožu kolesarskih površin zelo malo in tega se tudi mi zavedamo.*“). Tega primanjkljaja se zavedajo tudi na občini („*Moje osebno mnenje je, da nam primanjkuje kolesarskih površin, glede na to da smo zelo turistična destinacija. V povezavi s tem je potrebno vzpostaviti kolesarsko infrastrukturo, vendar pa razmišljamo v smeri, da bi naredili več kolesarskih površin.*“). Tudi 64 % anketirancev je mnenja, da je kolesarskih površin v šolskem okolišu premalo. Tako lahko **potrdimo prvo hipotezo (H1)**, ki pravi, da v šolskem okolišu ni dovolj kolesarskih površin. Kot je omenila Milena Debeljak, je Ormož tudi turistična destinacija in po podatkih Andreja Vršiča se trend kolesarjenja večja („*Ja, to pa ja, vsako leto se kolesarjenje kot turistični proces povečuje. Vedno več ljudi preživi počitnice na kolesih.*“). To potrjujejo tudi podatki Javnega zavoda za šport, kulturo in turizem, saj so v letu 2019 zabeležili 600 kolesarjev. („*V letu 2020 pa malo manj zaradi trenutne situacije (korone), in sicer 473 kolesarjev.*“). S terenskim delom smo tudi sami ugotovili, da je trenutno delež kolesarskih površin zelo majhen (1,3 km na pločniku ob Ljutomerski cesti), zato smo pripravili predlog kolesarske steze v šolskem okolišu. Seveda smo ta predlog predstavili tudi našim sogovornikom na intervjujih. Matej Rogač je povedal: „*Vaš predlog za kolesarsko pot po šolskem okolišu je prvi. Vaš predlog bomo predlagali Občini Ormož kot potencialni projekt za ureditev kolesarske poti skozi mesto. Pri izgradnji se ruši cestišče, zato se potem lažje v postopku rekonstrukcije cestišča umesti še kolesarska pot. Občina ima v načrtu rekonstrukcijo kanalizacijskega sistema v mestu in bi to lahko istočasno uredili.*“ So pa o tej tematiki že razpravljali v občinski upravi, kot nam je povedala Milena Debeljak: „*Konkretne pobude, razen vaše, še nismo prejeli, smo pa se pogovarjali znotraj občinske uprave, da bi zaradi zagotavljanja varnosti kolesarjev v mestu Ormož bilo potrebno razmišljati v tej smeri.*“ Nad predlogom je bil navdušen tudi Andrej Vršič: „*Sama ideja je odlična. Pot bi bila odlična pridobitev za občino in samo mesto.*“ Seveda je to samo naš predlog. V Pravilniku o kolesarskih površinah smo lahko prebrali, da je potrebno tudi štetje prometa na relaciji, kjer se predvidevajo nove kolesarske površine. Zaradi epidemije se nam to ni zdelo smiselno, saj ti podatki ne bi predstavili dejanskega stanja. Tudi Matej Rogač je podal pozitivno mnenje o predlogu: „*Vaš predlog je dober. V tem trenutku nimam kaj za dodati. Projekt bi morali pogledati še projektanti, ki bolje poznajo zakonodajo s področja umestitve kolesarskih poti v prostor.*“ Veseli nas tudi, da je nad predlogom bila navdušena tudi predstavnica občine: „*Vaš predlog se mi zdi zelo dober, ker zajema vse te kritične točke, ki bi lahko bile nevarne za kolesarje. Sama izbira smeri poti se mi zdi zelo primerna.*“ Seveda samo predlog ni dovolj za rešitev, potrebna je realizacija. Zavedamo se, da je postopek od podanega predloga do realizacije dolg, kar nam je razložila tudi Milena Debeljak v intervjuju. Upoštevati je potrebno prostorski plan, pridobiti gradbena dovoljenja, najeti projektanta s področja kolesarstva, preveriti lastništvo, izbrati izvajalca. Ampak prvi korak je po mnenju Milene Debeljak narejen: „*Glede na ta dolgotrajen postopek je težko napovedati, kdaj bi lahko začeli s samo izvedbo, ampak prvi korak ste že naredile ve.*“ Seveda pa je Občina Ormož uspešna pri pridobivanju evropskih nepovratnih finančnih sredstev. Tako odgovarja Milena Debeljak: „*Jaz mislim, da bi zagotovo lahko prišlo do realizacije vašega predloga. Če se projektirajo zadeve, se prijavimo na razpis in dobimo nepovratna finančna sredstva, se vaš predlog zagotovo lahko uresniči.*“ Nekoliko bolj natančen je bil direktor Javne razvojne agencije Občine

Ormož, Matej Rogač: „Vaš predlog se mi zdi dober in tudi primeren za realizacijo, vendar samo v sklopu projekta ureditve kanalizacije ali vodovoda ali rekonstrukcije ceste. Samo izgradnja kolesarske poti bi kot samostojni projekt predstavljala prevelik strošek. Do realizacije tega predloga bi lahko prišlo v treh letih, v kolikor bo občina v tem času pristopila k projektu rekonstrukcije kanalizacijskega sistema.“ Predlog smo s posnetkom in objavo na družbenem omrežju šolske Facebook stani predstavili širši javnosti. V treh dneh objave smo zbrali 66 odzivov in komentar: „Odlična ideja, v Ormožu to nujno potrebujemo!“ Tako lahko **potrdimo peto hipotezo (H5)**, ki pravi, da je predlagana kolesarska steza v šolskem okolju dobro sprejeta v javnosti. Če šolski okolju izboljšamo za kolesarjenje učencev, omogočimo varno kolesarjenje tudi vsem drugim. Če pa je šolski okolju nevaren za kolesarjenje in ga ne izboljšamo, je zelo verjetno, da bo v prihodnje kolesarilo še manj ljudi, več pa se jih bo vozilo z avtomobilom. To pomeni višje stroške gospodinjstev (gorivo, več avtomobilov) in občine (drago vzdrževanje in izboljšanje infrastrukture) ter bolj onesnažen zrak, več zdravstvenih težav prebivalcev in še manj gibanja. Izboljševanje šolskih okolju za kolesarjenje je korak, ki prispeva k višji kakovosti življenja v kraju. Kar 85 % anketirancev se počuti varneje, če kolesarijo po kolesarski stezi. 78 % učencev naše šole bi prihajalo v šolo s kolesom, če bi bili izpolnjeni vsi pogoji (kolesarski izpit, kolesarska steza v šolskem okolju). Žal učenci 6. razredov niso opravili kolesarskega izpita v lanskem šolskem letu, so pa ga sedaj, zadnji dan v mesecu marcu. Tako je ta pogoj že izpolnjen za šestošolce in upamo, da bo še kmalu za petošolce. Dodatna motivacija pa bo tudi nova kolesarnica pred šolo, ki bo po pogovoru z ravnateljem postavljena predvidoma v naslednjem šolskem letu. S tem **potrjujemo četrto hipotezo (H4)**, ki pravi, da bi polovica učencev prihajala v šolo s kolesom, če bi bile urejene kolesarske površine.

79 % anketiranih učencev bi pogosteje kolesarilo v primeru urejenih kolesarskih stez. Trenutno pa naši učenci ne kolesarijo tako pogosto, saj samo 4 % anketiranih kolesarijo vsak dan, 7 % pa jih kolesari več kot štirikrat na teden. Skoraj četrtnina (24 %) jih kolesari trikrat tedensko. Kar 31 % jih kolesari dvakrat tedensko, 30 % pa samo enkrat tedensko. S hipotezo 2 smo predvidevali, da polovica učencev od petega do devetega razreda pogosto kolesari vsaj trikrat tedensko. Naša **druga hipoteza (H2)** se razlikuje od dobljenih rezultatov, zato je **ne potrjujemo**. Kolesarjenje pa zajema tudi prosti čas, vendar samo 40 % anketirancev kolesari v prostem času, in to jih največ (57 %) kolesari z družino, sledi pa mu kolesarjenje s prijatelji (54 %). Veseli smo nad rezultatom, da samo 1 % anketiranih upošteva varnostne vidike pri kolesarjenju (čelada, prisotnost kolesarske izkaznice, cestnoprometna pravila kolesarjev) samo takrat, ko kolesarijo z družino. Kar polovica (50 %) anketiranih učencev upošteva varnostne vidike vedno, žal pa jih 5 % ne upošteva nikoli. Policistka Jelka Ftičar pravi: „Glede upoštevanja varnostnih vidikov (čelada, brezhibnost koles, cestnoprometni predpisi) opažamo, da jih kolesarji med vožnjo v cestnem prometu ne upoštevajo v najmanj 30 %.“ Stari rek pravi, da so starši zgled svojim otrokom na vseh področjih. To se odraža tudi v javnosti. Žal pa je poznavanje cestnoprometnih predpisov po opažanjih policistke slabo: „Kolesarji, kot udeleženci v cestnem prometu, zelo slabo poznajo cestnoprometne predpise. Pravil ne upoštevajo tako mladoletniki kot odrasle osebe. Starši pozabljajo, da so svojim otrokom vzor tudi v vlogi udeležencev v cestnem prometu, naj si bodo kot kolesarji, vozniki osebnih avtomobilov, motorjev ...“ Res je delež kolesarjev kot povzročiteljev prometnih nesreč na področju Ormoža nizek, po besedah Ftičarjeve v letu 2020 znaša manj kot 1 %, vendar žal pogosto pozabljamo, da z upoštevanjem varnostnih vidikov lahko zmanjšamo velik delež nevarnosti. Prometna varnost je dobra z vidika prometnih nesreč, katerih povzročitelji so kolesarji. Ni pa povsem dobra, ker je premalo kolesarskih površin in se kar 82 % anketiranih učencev počuti varneje, če bi kolesarili po kolesarski stezi. **Tretje hipoteze (H3)**, s katero smo predvideli, da je prometna varnost na območju Ormoža dobra in da polovica učencev ne upošteva varnostnih vidikov, **ne moremo v celoti ne potrditi ne zavreči**, saj je varnost kolesarjev z vidika prometnih nesreč dobra, z vidika kolesarskih stez slaba in po opažanjih policistov približno 30 % kolesarjev ne upošteva varnostnih vidikov, 50 % učencev pa upošteva varnostne vidike.

6. ZAKLJUČEK S SMERNICAMI ZA NAPREJ

Pomembno je, da so mladostniki telesno aktivni, saj tako skrbijo za svoje počutje, izgled in zdravje. S kolesarjenjem razvijajo gibalne in funkcionalne sposobnosti, ohranjajo pravilno telesno držo, oblikujejo skladno postavo, skrbijo za mentalno zdravje, in tako že sedaj pomembno vplivajo na svoje sedanje in prihodnje kakovostno življenje. Ukvarjanje s športom naj bo varno, brez nepotrebnih poškodb.

Temeljna spoznanja, vezana na kolesarjenje učencev naše šole, so:

- V Ormožu ni zadostno poskrbljeno za varnost kolesarjev.
- Polovico anketiranih učencev pripeljejo v šolo starši.
- V Ormožu ni dovolj kolesarskih površin.
- Več kot polovica učencev kolesari z družino.
- Delež kolesarjev se v Ormožu povečuje.
- Učenci bi prihajali v šolo s kolesom, če bi bile urejene kolesarske steze, in bi pogosteje sedli na kolo v prostem času.
- Predlagana kolesarska steza v šolskem okolišu je dobro sprejeta v javnosti.
- V šolskem letu 2021/22 je predvidena nova kolesarnica pred šolo.

Uporabnost naloge vidimo v posredovanju predloga kolesarske steze Občini Ormož, ki zbira predloge za spremembe v kraju in jih tudi lahko realizira. Predlog je bil predstavljen tudi drugim predstavnikom pomembnih ustanov (Polijska postaja Ormož, Javna razvojna agencija Občine Ormož, Javni zavod za turizem, kulturo in šport), ki bodo tudi v prihodnosti lahko s svojega področja pomembno vplivali, da bi prišlo do realizacije tega predloga. Dejstvo je, da se čedalje več ljudi odloča za kolesarjenje zaradi pozitivnih vplivov na telo in zdravje. Raziskave so pokazale, da kolesarjenje povečuje raven energije za 20 odstotkov in za 65 odstotkov zmanjšuje utrujenost. Kolesarjenje namreč povzroča izločanje nevrotransmitterja dopamina v možganih, ki nam daje občutek energije, in to že pri počasni vožnji s kolesom. Ormož pa postaja turistična destinacija in je zaradi svojega reliefa izredno privlačen za kolesarje, saj omogoča vožnjo po ravnini in gričih. Ta kolesarska steza bi prispevala k boljši infrastrukturi mesta in bi bila namenjena tudi širši javnosti. S tem ima korist tudi lokalna skupnost, saj bo po našem mnenju vse več kolesarjev obiskalo Ormož in Dravsko kolesarsko pot. S povečanim obiskom turistov pa lokalni ponudniki dobijo večjo obiskanost in možnost trženja svojih pridelkov in izdelkov. S tem bo zagotovo mesto Ormož postalo bolj prepoznavno in obiskano. Izvedli bomo športni dan z naslovom »S peciklom štartam v Ormoži«, ki se ga bodo udeležili učenci od 5. do 9. razreda in občani, ki se ga bodo udeležili prostovoljno. Na ta medgeneracijski dogodek bodo povabljeni župan občine Ormož in občinska uprava. S tem želimo predstavnike lokalne skupnosti opozoriti na problematiko neurejenih kolesarskih stez v naši občini.

Želimo tudi vzpodbuditi čim več učencev naše šole, da bi prihajali v šolo s kolesom. S tem bi se izognili številnim avtomobilom pred šolo zjutraj. S tem pa prispevamo k zmanjšanemu izpustu toplogrednih plinov, čistejšemu zraku, večji kakovosti bivanja, javnemu zdravju in socialni pravičnosti. Tako vzpodbujamo trajnostno mobilnost, ki dobiva vedno večji pomen v današnji družbi. Eden izmed načinov, ki ga bomo uvedli, je t. i. zelena sreda, ko bosta v mesecu določeni vsaj dve sredi, da bodo učenci prišli v šolo s kolesi in bomo izvedli medrazredno tekmovanje s preštevanjem koles v posameznem oddelku. Po zagotovitvi ravnatelja se v šolskem letu 2021/22 načrtuje izgradnja nove kolesarnice pred šolo, kar bo še en dodaten motivacijski faktor, da je poskrbljeno za ustrezno shranjevanje koles.

Zavedamo se, da smo za lastno varnost odgovorni sami; najprej mladostniki, ki jih je potrebno vzgajati v pravem duhu (tako na primarni ravni s strani staršev, kot na sekundarni ravni s strani učiteljev). Šola zelo dobro sodeluje s Policijsko postajo Ormož pri izvajanju projektov Policist Leon, kolesarski izpiti, tekmovanje Kaj veš o prometu?. Tudi v prihodnje si bo šola prizadevala za dobro sodelovanje in izvedla še kakšno predavanje za starše, ki so zgled svojim otrokom, ampak se tega velikokrat premalo zavedajo.

Gremo s kolesom v šolo, skrbimo za svojo varnost, varnost drugih, upoštevamo vse varnostne vidike ter upamo, da bomo čimprej zapeljali po kolesarski stezi po šolskem okolišu. Takrat se bomo počutili varnejše.

V prihodnje si bomo prizadevali:

- da bi čim več učencev naše šole prihajalo v šolo s kolesom,
- za vzpodbujanje trajnostne mobilnosti,
- za uvedbo t. i. zelene srede (preštevane koles v posameznem oddelku, medrazredno tekmovanje),
- za nadaljnje sodelovanje s Policijsko postajo Ormož.

7. LITERATURA

Flaker, V., Belin, J., Fojan, D., Grebenc, V., Kastelic, A. (2002). *Živeti s terenom*. Ljubljana: Založba/*cf.

Marn, T. *Priročnik za urejanje šolskih okolišev po načelih trajnostne mobilnosti*. Ljubljana: IPoP - Inštitut za politike prostora, 2019. Pridobljeno 12. februarja 2021 s <http://www.aktivnovsolo.si/wp-content/uploads/Priro%C4%8Dnik-za-urejanje-%C5%A1olskih-okoli%C5%A1ev-po-na%C4%8Delih-trajnostne-mobilnosti-HR.pdf>

Maučec Zakotnik, J., Backović Juričan, A., Verdnik, A., Hlastan Ribič, C., Jelenc, A., Knific, T., Djomba, J. K., Zupančič -Tisovec, B., Remec, M., Petrič, M. in Rožič, M. *Z gibanjem do zdravja 2017*. Pridobljeno 15. januarja 2018 z www.nijz.si/sites/www.nijz.si/files/publikacije.../z_gibanjem_do_zdravja_2017.pdf.

Mesec, B. *Uvod v kvalitativno raziskovanje v socialnem delu*. Ljubljana: Visoka šola za socialno delo, 1998.

Plevnik A., 2017a: *Z avtom v šolo, ker je najbolj varno. Pa je res najbolj varno za vse?* Ljubljana. Sobotna priloga Delo. Pridobljeno 22. januarja 2021 s <https://old.delo.si/sobotna/z-avtom-v-solo-ker-je-najbolj-varno-pa-je-res-najbolj-varno-za-vse.html>

Pravilnik o kolesarskih površinah, Uradni list RS, št. 36/18. Pridobljeno 30. decembra 2020 s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV13447>

8. PRILOGE

SPLETNA ANKETA (PRILOGA A):

Pozdravljeni!

Devetošolke OŠ Ormož izdelujemo raziskovalno nalogo o kolesarjenju. Prosimo vas za sodelovanje v krajši anketi.

Hvala za sodelovanje!

Veronika, Maruša in Katarina

Q1 - Kako prihajaš v šolo?

- Peš.
- S kolesom.
- S starši (avto).
- S šolskim prevozom (avtobus).
- S skirojem.

Q2 - Ali imaš svoje kolo?

- Da.
- Ne.

Q3 - Misliš, da je za varnost kolesarjev v Ormožu poskrbljeno?

- Da.
- Ne.

Q4 - Ali opaziš pomanjkanje kolesarskih površin v Ormožu?

- Da.
- Ne.

Q5 - Ali se med vožnjo s kolesom po kolesarski stezi počutiš bolj varno?

- Da.
- Ne.

Q6 - Zakaj meniš, da je varneje voziti po kolesarski stezi?

- Ker je ločena od ostalega prometa—avtomobilov.
- Ker je prilagojena za vožnjo s kolesom.
- Ker ne motim ostalih udeležencev v prometu.
- Drugo (Napiši): _____.

Q7 - Kako pogosto v enem tednu kolesariš (upoštevaj, da je lepo vreme)?

- Vsak dan.
- Enkrat tedensko.
- Dvakrat tedensko.
- Trikrat tedensko.

- Štirikrat tedensko.
- Več kot štirikrat tedensko.

Q8 - Zakaj kolesariš ?

- Ker se sprostim.
- Ker namenim čas gibanju.
- Zaradi druženja s prijatelji.
- Drugo (Napiši): _____.

Q9 - Ali kolesariš tudi v prostem času?

- Da.
- Ne.
- Občasno.

Q10 - Kako pogosto kolesariš v prostem času?

- Nikoli.
- Redko.
- Občasno.
- Pogosto.
- Vedno.

Q11 - Ob kakšnih priložnostih kolesariš?

- Za prevoz na izvenšolske dejavnosti (trening, glasbena šola ...).
- Z družino.
- S prijatelji.
- Za šolske dejavnosti v okviru pouka.
- Rekreacija.
- Drugo (Napiši): _____.

Q12 - Ali vedno upoštevaš vse varnostne vidike pri kolesarjenju (čelada, prisotnost kolesarske izkaznice, cestnoprometna pravila)?

- Da.
- Skoraj vedno.
- Občasno.
- Samo takrat, ko sem sam.
- Samo takrat, ko kolesarimo z družino.
- Nikoli.

Q13 - Zakaj se nikoli ne pripelješ v šolo s kolesom?

- Je predaleč.
- Nimam svojega kolesa.
- Ni urejenih kolesarskih površin in ni zagotovljena zadostna varnost.
- Starši mi ne dovolijo.
- Nimam opravljenega kolesarskega izpita.
- Drugo (Napiši): _____.

Q14 - Ali uporabljaš mobilno aplikacijo za štetje prekolesarjenih kilometrov?

- Da.
- Ne.
- Uporabljam pametno uro.

Q15 - Katero aplikacijo uporabljaš za beleženje prekolesarjenih kilometrov?

- Ne uporabljam je.
- Strava.
- Citymapper.
- Zwift.
- Koomot.
- Sport tracker.
- Cycle maps.
- Drugo (Napiši): _____.

Q16 - Ali bi se pripeljal v šolo s kolesom, če bi bili izpolnjeni vsi pogoji (kolesarski izpit, brezplačno kolo, urejene kolesarske površine)?

- Da.
- Ne.

Q17 - Ali bi v primeru boljše urejenosti kolesarskih površin večkrat sedel na kolo?

- Da.
- Ne.

Q18- Ali bi uporabljal motorični park za kolesarje, če bi ta bil v Ormožu?

- Da.
- Ne.

Q19 - Ali bi v primeru, da bi bil prisoten motorični park za kolesarje, večkrat sedel na kolo?

- Da.
- Ne.
- Mogoče.

Odgovorili ste na vsa vprašanja v tej anketi. Hvala za sodelovanje.

VPRAŠANJA ZA INTERVJUJE (PRILOGA B):

VPRAŠANJA ZA GOSPODA ANDREJA VRŠIČA (TIC Ormož)

1. Imate mogoče podatek, koliko kolesarjev obiše Ormož v enem letu?
2. V katerem letnem času pride največ kolesarjev — turistov?
3. Ali opazate, da se trend kolesarjenja veča?
4. Ali imajo kolesarske poti v okolici Ormoža kakšno posebnost?
5. Ali so kolesarji, ki se vozijo po kolesarskih poteh okoli Ormoža, zadovoljni ali ste dobili kdaj predlog za kakšno spremembo?
6. Če da, kaj je bil najpogostejši predlog?
7. Se turisti — kolesarji znajdejo ob vožnji skozi Ormož?
8. Imate v načrtu obnoviti ali narediti nove kolesarske poti?
9. Na vaši spletni strani smo zasledile mnogo opisov kolesarskih poti, s katerimi privabljate turiste. Ali nameravate predlagati tudi kolesarsko pot v centru Ormoža?
11. Ali mislite, da je v Ormožu dovolj kolesarskih površin?
12. Ali so te ustrezno urejene?
13. Naj vam povemo, da smo opazile pomanjkanje kolesarskih površin v šolskem okolišu, zato smo se odločile, da izdelamo raziskovalno nalogo na to temo. Predlagamo tudi kolesarske poti od naselja Lenta po Ptujski cesti skozi celoten center in vse do šole. ... Ali bi kaj spremenili našo idejo?
14. Ali bi lahko ta naš predlog v bodoče upoštevali pri načrtovanju kolesarskih poti v Ormožu?

VPRAŠANJA ZA GOSPO JELKO FTIČAR (Policijska postaja Ormož)

1. Pred kratkim se je zaključilo koledarsko leto 2020. Koliko prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev ste zabeležili v letu 2020 in koliko v letih 2019 ter 2018?
2. Kako pogoste so prometne nesreče, pri katerih je udeležen kolesar glede na vse prometne nesreče v enem koledarskem letu?
3. Ali v kolesarskih nesrečah pride tudi do hudih poškodb?
4. Kako lahko tudi kolesarji ogrožajo druge v prometu?
5. Ali pogosto ustavljate kolesarje?
6. Ko ustavite kolesarja, od njega zahtevate kolesarsko izkaznico?
7. Kaj opazate pri svojem delu: večje skupine kolesarjev upoštevajo pravila bolj kot posamezni kolesarji ali ne?
8. Ali prometnih pravil ne upoštevajo bolj mladoletni ali bolj odrasli?
9. Koliko kolesarjev (odgovorite prosim odstotkih) ne upošteva varnostnih vidikov (čelada, cestnoprometni predpisi)?
10. Menite, da je dovolj poskrbljeno za varnost kolesarjev v Ormožu? Imamo ustrezne kolesarske površine in jih je dovolj?
11. Če bi lahko, kako bi vi spremenili kolesarske poti?
12. Ali opazate, da se kolesarji vozijo po kolesarski poti tam, kjer je (ob Ljutomerski cesti)? Ali se vozijo po cestišču?
13. Menite, da šola izvaja dovolj aktivnosti s področja varnosti in kolesarjenja (npr. Program Policist Leon svetuje, kolesarski izpit, tekmovanje Kaj več o prometu?)? Pogosto ali skoraj vedno sodeluje tudi z vašo ustanovo?
14. Ali se vam zdi potrebno, da bi Občina Ormož imela občinska kolesa?
15. Ali imate veliko primerov kraje koles?

VPRAŠANJA ZA GOSPO MILENO DEBELJAK (Občina Ormož)

1. Ali imamo v Ormožu dovolj kolesarski poti, kakšno je vaše mnenje?
2. Kdo poda predloge za nove kolesarske poti?
3. Koliko predlogov prejmete v enem letu?
4. Ali ste že prejeli kakšen predlog za kolesarsko pot, ki bi peljala skozi center Ormoža?
5. Ali nameravate narediti kolesarsko pot, ki pelje skozi center Ormoža?
6. Ali mislite, da bi to bil velik strošek?
7. Videli smo tudi, da ste uspešni pri pridobivanju nepovratne finančne spodbude. Ali kandidirate za ta sredstva z vsemi predlogi poti ali samo z določenimi?
8. Mi pa imamo predlog za kolesarsko pot v šolskem okolišu in bi vam ga predstavili.
PREDSTAVITEV POTI
9. Kako ocenjujete naš predlog?
10. Ali bi morda kaj spremenili, dodali?
11. Bi lahko prišlo kdaj do realizacije tega predloga?

VPRAŠANJA ZA GOSPODA MATEJA ROGAČA (Javna razvojna agencija Občine Ormož)

1. Ali imamo v Ormožu dovolj kolesarski poti, kakšno je vaše mnenje?
2. Kdo poda predloge za nove kolesarske poti?
3. Koliko predlogov prejmete v enem letu?
4. Ali ste že prejeli kakšen predlog za kolesarsko pot, ki bi peljala skozi center Ormoža?
5. Ali nameravate narediti kolesarsko pot, ki pelje skozi center Ormoža?
6. Ali mislite, da bi to bil velik strošek?
7. Videli smo tudi, da ste uspešni pri pridobivanju nepovratne finančne spodbude. Ali kandidirate za ta sredstva z vsemi predlogi poti ali samo z določenimi?
8. Mi pa imamo predlog za kolesarsko pot v šolskem okolišu in bi vam ga predstavili.
PREDSTAVITEV POTI
9. Kako ocenjujete naš predlog?
10. Ali bi morda kaj spremenili, dodali?
11. Bi lahko prišlo kdaj do realizacije tega predloga?