

**CiViTAS**  
Cleaner and better transport in cities

**ELAN**

BRNO • GENT • LJUBLJANA • PORTO • ZAGREB

## **S kolesom v šolo** *(To school by bicycle)*

***Analiza potovalnih navad 5., 6. in 7. razreda učencev osnovnih šol Mestne občine Ljubljana s poudarkom na kolesarjenju***

CIVITAS ELAN,  
ukrep 4.6 – *LJU Celovita kolesarska strategija*  
Delovni dokument – WD4

Avtor:  
**Janez Bertonec**

Ljubljana, december 2010



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

ELAN document no.	WD 4
Date / Version	Final version 01.12.2010
Dissemination level	
Work Package	WP5
Author(s)	Janez Bertoncej
Co-author(s)	
File Name	

**Keywords: cycling in Ljubljana, cycling infrastructure, relevant document, relevant projects, organised cycling interests**

General		Work package links	
x	CIVITAS		WP1 Alternative fuels & clean vehicles
x	ELAN Project		WP2 Collective transport & intermodal integration
			WP3 Demand management
		x	WP4 Influencing travel behaviour
		x	WP5 Safety, security & health
			WP6 Innovative mobility services
			WP7 Energy-efficient freight logistics
			WP8 Transport telematics
			WP9 Project coordination
			WP10 Project management
			WP11 Research and Technological Development
			WP12 Impact and process evaluation
		x	WP13 Dissemination, citizens' engagement, training and knowledge transfer

### Document history

Date	Person	Action	Status <sup>1</sup>	Circulation <sup>2</sup>
01.12.2010	Janez Bertoncej	Distributed to elementary schools mentors for traffic behaviour and education	Final version	

<sup>1</sup> Status: Draft, Final, Approved, Submitted

<sup>2</sup> Circulation: PC = Project Coordinator; PM = Project Manager; SC = Site Coordinators; EM = Evaluation Manager; DM = Dissemination Manager; SEM = Site Evaluation Managers; SDM = Site Dissemination Managers; SCo = Scientific Coordinator, P = partners, ML = Measure Leaders

## ENGLISH SUMMARY

In April 2010, a workshop »*To school by bicycle*« took place at the City Hall (Municipality of Ljubljana). Twenty mentors for traffic behaviour and education from 51 elementary schools from Ljubljana had been invited with a purpose to find a solution and proper tools to make an analysis of pupils traffic behaviour and according to its results try to establish adequate traffic policy with an influence to pupils mobility behaviour and thus to promote sustainable mobility and increase the number of pupils cycling to school.

For the purpose of an interview based on two questionnaires: one for pupils, the other for their parents an internet page had been establish as well. An interview went on in June and September, the results obtained show an expected picture: cycling as a mode of pupils mobility shows poor numbers and is highly neglected. To improve the modal share a comprehensive and serious traffic policy supported by effective measures is inevitable.

## Anketa

Eden od ciljev Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane, če ne celo najpomembnejši, je vzgoja novih generacij v duhu trajnostnega prometa, kar konkretno pomeni vzpodbujanje hoje ter kolesarjenja. Po podatkih raziskave Pediatrične klinike v Ljubljani o razširjenosti čezmerne prehranjenosti in debelosti med otroki in mladostniki<sup>3</sup> otroci večinoma hodijo v šolo peš, kar je dobro, kolesari pa jih komaj 6 %, kar je premalo, problematičen je izjemno visok delež otrok, ki jih starši vozijo v šolo z osebnimi avtomobili, saj ta presega eno četrtno.

Zaskrbljujoče visok je tudi delež otrok, ki se v šolo vozi s šolskim avtobusom ali javnim prometom, saj ta znaša skoraj 15 %. Lahko izrazimo hipotezo, da prav prevažanje otrok bodisi z osebnimi avtomobili bodisi s šolskimi avtobusi poslabšuje varnostne razmere za otroke, ki hodijo peš ali pa se v šolo pripeljejo s kolesom; znotraj segmenta »prevažanih otrok« pa najdemo večino otrok s povečano telesno težo ali celo diabetesom, motnjami hranjenja in drugimi obolenji sedečega načina življenja, ki se, kot ugotavlja zdravstvena stroka, pojavljajo že med osnovnošolsko populacijo. Aprila 2010 je na Mestni občini Ljubljana potekala delavnica »S kolesom v šolo« z namenom analizirati potovalne navade učencev, še posebej uporabo kolesa, ter na osnovi dobljenih rezultatov pričeti s sistematičnim prizadevanjem za izboljšanje pričakovano slabega rezultata.

















V ta namen smo uporabili dvoje vprašalnikov – prvi je nastal v sklopu aktivnosti projekta »Vseživljenjskega kolesarjenja« (Life Cycle), ki ga izvaja Inštitut za varovanje zdravja, Center za preprečevanje kroničnih bolezni – CINDI Slovenija, in je namenjen šolskim otrokom, drugega, namenjenega staršem, pa je pripravilo društvo Ljubljanska kolesarska mreža. Ciljna skupina so bili otroci 5., 6. in 7. razreda v starosti od 9 do 11let. Ta segment šolske populacije se nam je zdel še posebej primeren, ker gre za otroke v starosti, ko že suvereno obvladajo tehniko kolesarjenja, ter že imajo kolesarski izpit, ki so ga pridobili ob koncu uspešno opravljenega izobraževalnega programa usposabljanja za vožnjo s kolesom. Ta je sestavni del izobraževalnega programa v osnovni šoli in je namenjen vsem učencem, ki v tekočem kolesarskem letu dopolnijo 10 let. Izhajali smo iz predpostavke, da je prav za navedeno populacijo značilno, da v tem obdobju pridobi potovalne in vedenjske vzorce, mlajši otroci samostojno še ne kolesarijo, učenci zadnjih dveh razredov OŠ (8. in 9.) pa po svojih navadah (tudi potovalnih) že bolj sodijo k srednješolski populaciji.

Da bi se izognili zamudnemu izpolnjevanju ter kasnejši obdelavi podatkov, smo s pomočjo podjetja RM Plus odprli internetno stran z elektronsko verzijo obeh vprašalnikov, kar je omogočilo hitro in enostavno zbiranje odgovorov. Otrokom so pri izpolnjevanju pomagali mentorji za prometno vzgojo, starši pa so anketo izpolnili sami. Na starše smo se lahko obrnili le prek vodstva šol, tako da je njihova udeležba v anketi ustrezno nižja. Anketo, ki smo jo izvajali med junijem in septembrom 2010, je pravilno izpolnilo 1031 otrok ter 318 staršev.

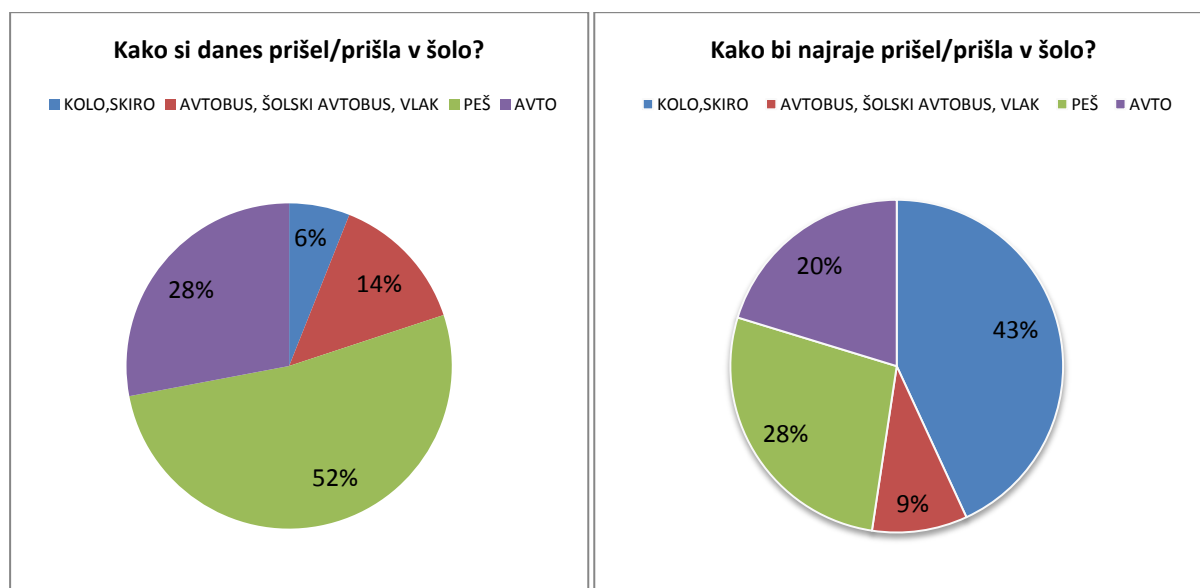
<sup>3</sup> Raziskava Pediatrične klinike v Ljubljani o razširjenosti čezmerne prehranjenosti in debelosti med otroki in mladostniki, kaže, da je med petletniki čezmerno prehranjenih 18,4 % dečkov in 20,9 % deklic, predebelih pa med dečki te starosti 9 % in med deklicami 7,9 %. Med mladimi dekleti je čezmerno prehranjenih 15,4 %, predebelih pa 3,8 %, med fanti pa je 17,1 % čezmerno prehranjenih in 6,2 % debelih ( Inštitut za varovanje zdravja, Debelost vse resnejši javno zdravstveni problem, 31. avgust 2007; <http://ivz.arhiv.over.net/index.php?akcija=novica&n=1362>)

## Rezultati

Odgovori otrok na zastavljena vprašanja v anketi so prikazani v spodnji preglednici.

KAKO SI DANES PRIŠEL/ PRIŠLA V ŠOLO?			
	%	N	%
 KOLO, SKIRO		59	5,7
 AVTOBUS, ŠOLSKI AVTOBUS, VLAK		142	13,8
 PEŠ		545	52,9
 AVTO		285	27,6
KAKO BI NAJRAJE PRIŠEL/ PRIŠLA V ŠOLO?			
	%	N	%
 KOLO, SKIRO		441	42,8
 AVTOBUS, ŠOLSKI AVTOBUS, VLAK		93	9
 PEŠ		284	27,5
 AVTO		213	20,7

Iz obeh odgovorov je lepo razvidna temeljna diskrepanca med željo in realnostjo, saj si kar 43 % anketiranih otrok želi voziti se v šolo s kolesom, dejansko pa se jih vozi le slabih 6 %.



Slika 1

Gornji odgovor pravzaprav ne preseneča, kaže na veliko željo otrok po samostojnem odločanju o svojih potovalnih navadah in samozaupanje v pridobljene kolesarsko-prometne veščine. Zanimivo pa postane, ko izjave otrok primerjamo z izjavami njihovih staršev, saj nam slika 3 pokaže novo diskrepanco med realnostjo in domnevno permisivnostjo staršev do vožnje v šolo s kolesom.

Ali bi pustili vašega otroka v šolo s kolesom?	peti	sedmi	šesti	Skupaj
da	122	45	26	193
ne	84	16	26	126
Skupaj	206	61	52	319



Slika 2

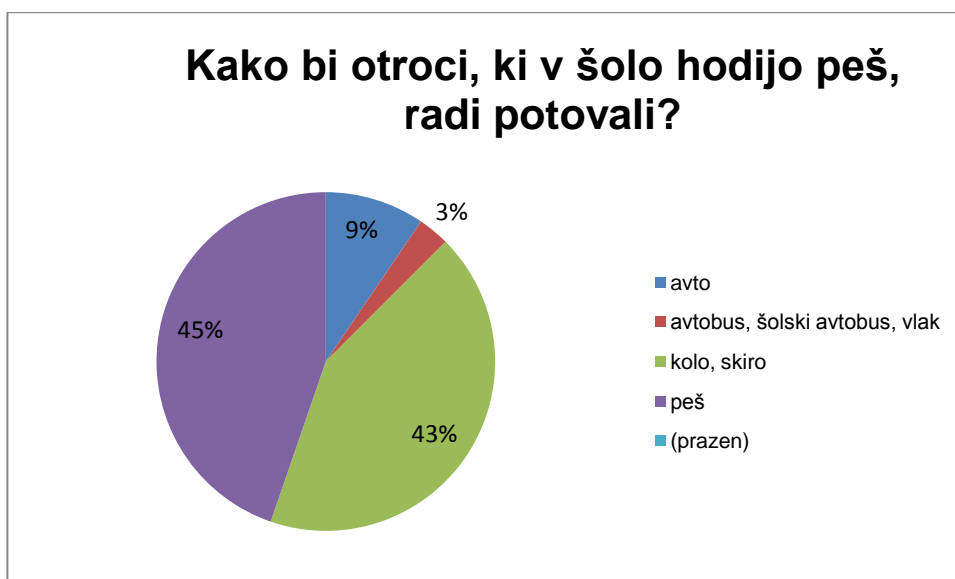
Čeprav kar 60 % staršev ne nasprotuje, da bi se njihov otrok v šolo vozil s kolesom, se otroci v šolo v resnici ne vozijo tako, čeprav si to želijo; sklepamo lahko le, da je anketo izpolnil le eden od staršev, pa tudi, da starši na načelni ravni vožnji otrok v šolo s kolesom ne nasprotujejo, a v praksi ne poskrbijo, da bi se to tudi v resnici zgodilo. Večina staršev, ki je na to vprašanje odgovorila negativno, navaja predvsem varnostne razloge, kot so preveč prometa, previsoke hitrosti, neurejena pot do šole ipd, nekateri pa menijo, da zaradi kratke poti do šole pravzaprav za to ni nobene potrebe in da je najbolj enostavno, da otroci hodijo peš.

Zanimalo nas je, kateri so tisti otroci, ki si želijo voziti se v šolo s kolesom, bolje rečeno, kateremu tipu »potnikov« pripadajo. Ugotovili smo, da so otroci kolesarji v 80 % z izbiro svojega načina potovanja zelo zadovoljni, le 20 % bi ga zamenjalo, od tega 9 % za osebni avtomobil, 6 % bi jih hodilo peš in 5 % bi se vozilo z avtobusom ali vlakom.



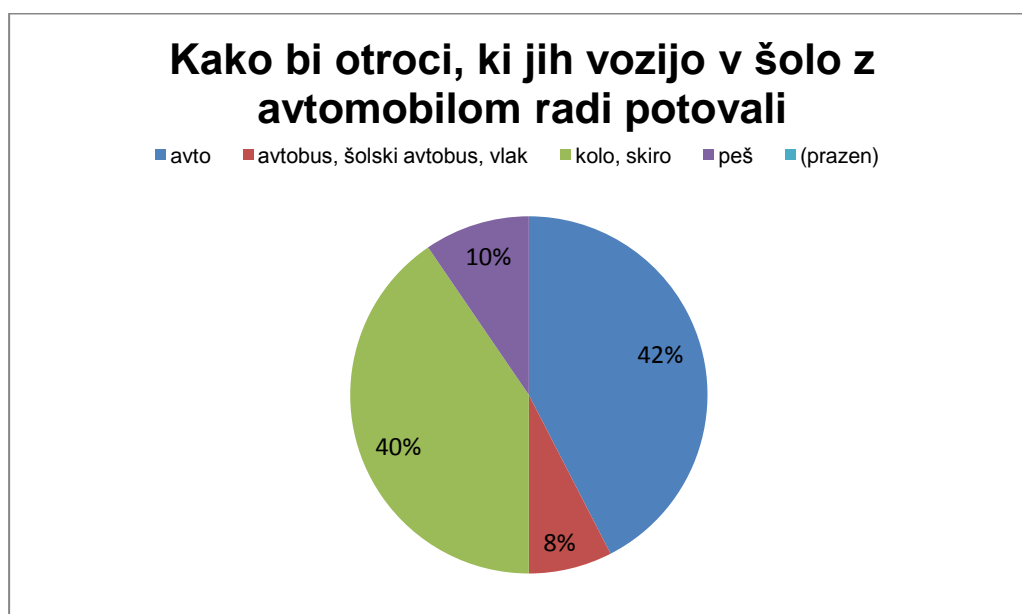
Slika 3

V segmentu pešcev jih je slaba polovica (45 %) zadovoljna s svojo izbiro, slaba polovica bi hojo zamenjala s kolesom in 9 % si želi, da bi jih starši vozili v šolo z avtom. Delež tistih, ki bi se raje vozili z avtobusom ali vlakom, je komaj 3 %.



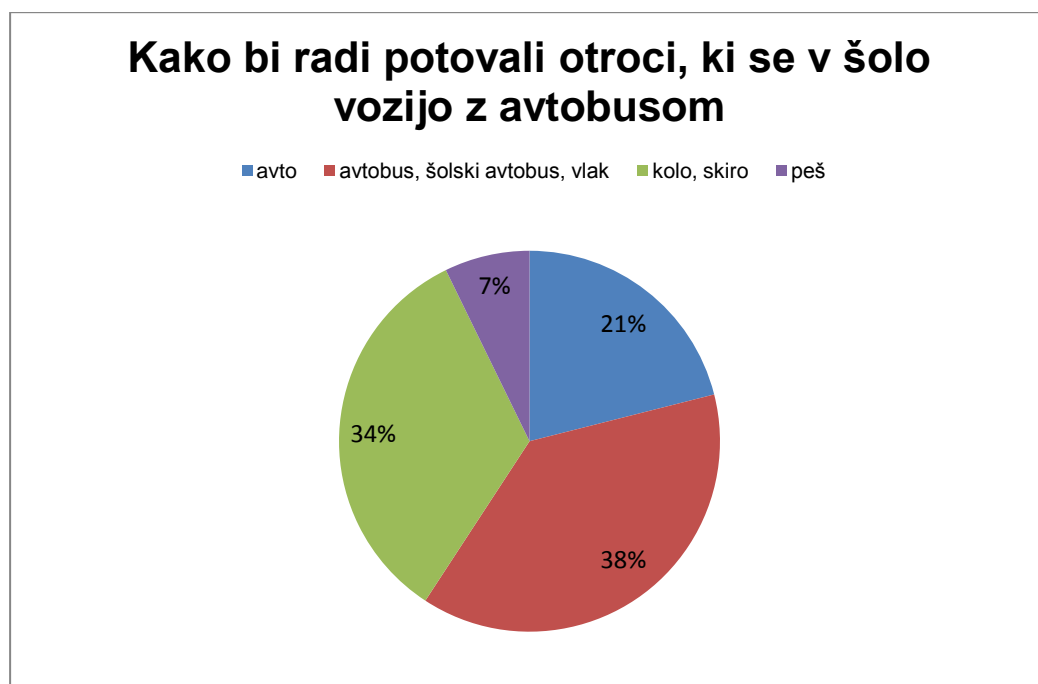
Slika 4

42 % otrok, ki jih starši vozijo v šolo z avtom, je sicer s tem načinom potovanja zadovoljnih, razveseljiv pa je podatek, da bi jih kar 40 % raje presedlalo na kolo, 10 % bi jih hodilo peš in 8 % bi se jih vozilo z avtobusom ali vlakom.



Slika 5








V zadnjem segmentu – pri potnikih na avtobusu in vlakom –, jih je s svojim položajem zadovoljnih le tretjina, tretjina bi raje izbrala kolo, 21 % bi se jih vozilo z avtom in le 7 % si želi pešačiti. Predvidevamo, da gre za segment, ki ima do šole najdaljšo pot.



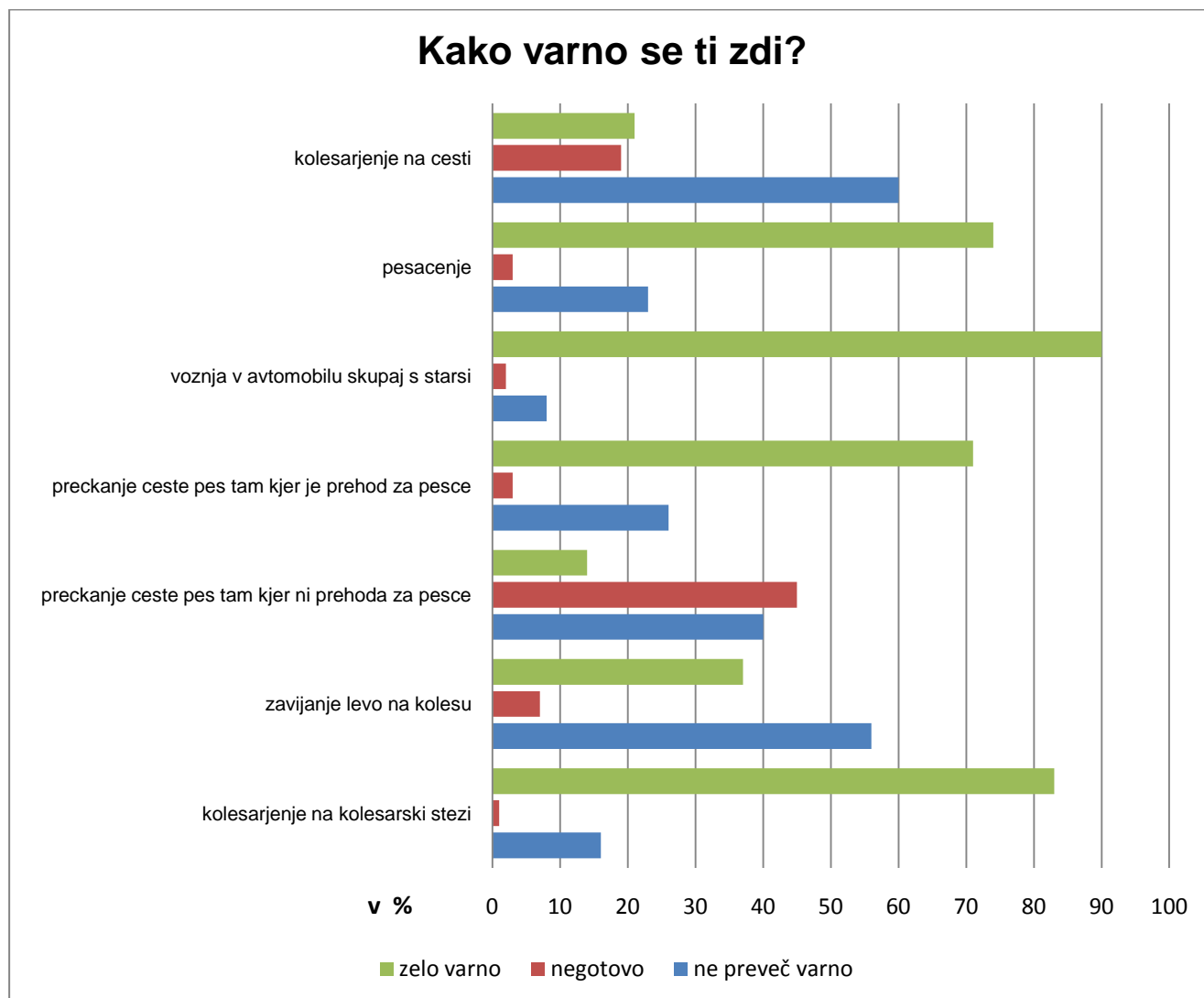
Slika 6

O kolesarskih navadah anketiranih otrok več izvemo, če si ogledamo naslednjo tabelo. Slaba polovica izjavlja, da skupaj z odraslimi, običajno so to starši, kolesari dvakrat do trikrat na teden, kar je precej optimističen podatek.

Sklenemo lahko, da tako otroci kot njihovi starši kar precej kolesarijo, vendar, kot je videti, bolj v športno-rekreativne namene kot za opravljanje svojih vsakodnevnih mobilnostnih potreb.

ALI KDAJ KOLESARIŠ S SVOJIMI STARŠI, STARIMI STARŠI ALI PRIJATELJI?			
	%	N	%
 ZELO POGOSTO (skoraj vsak dan)		165	16
 VČASIH (dvakrat do trikrat tedensko)		485	47
 REDKO (enkrat mesečno)		301	29,2
NIKOLI		80	7,8

Kako varne se otrokom zdijo različne prometne situacije, prikazuje naslednja slika:













Slika 7

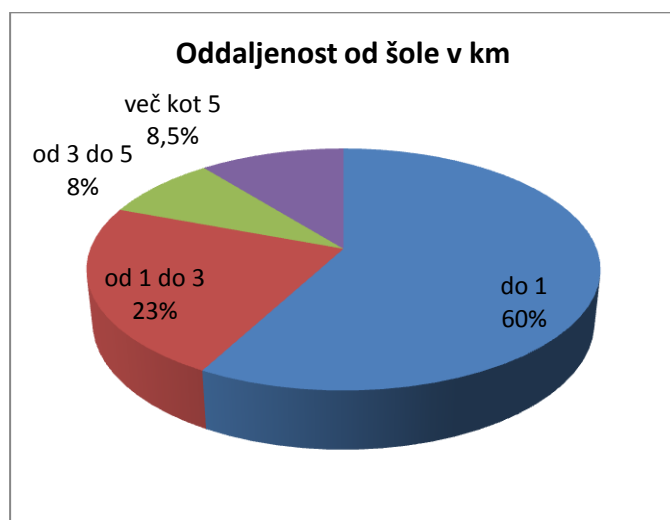
Staršem smo namenili vprašalnik, ki ga je pripravilo društvo Ljubljanska kolesarska mreža. Odzvala se je tretjina staršev anketiranih otrok; udeležba bi bila verjetno boljša, če bi se nanje lahko obrnili neposredno, kar pa je težko izvedljivo, saj gre za problem varovanja osebnih podatkov, organizacijsko bi priprave na anketo zahtevale precej več časa.

Čeprav so pridobljeni rezultati v spodnji tabeli sami po sebi dovolj zgovorni, naj izpostavimo, da ima večina šolskih otrok do šole manj kot 1 kilometer, zato ne preseneča, da jih 60% hodi peš.

Gre za skupno vprašanje, zastavljeno tako otrokom kot staršem, kakšnega bistvenega odstopanja v odgovorih enih in drugih ni.





Na kakšen način prihaja otrok v šolo?			
	%	N	%
peš		195	61,3
s kolesom		15	4,7
skirojem, rolerji		2	0,6
avtobusom mestnega prometa		37	11,6
šolskim kombijem		9	2,8
z vašim motornim vozilom		60	18,9

Koliko kilometrov je oddaljena šola od doma Vašega otroka?			
	%	N	%
do 1 km		191	60,1
od 1 do 3 km		74	23,3
od 3 do 5 km		26	8,2
več od 5 km		27	8,5



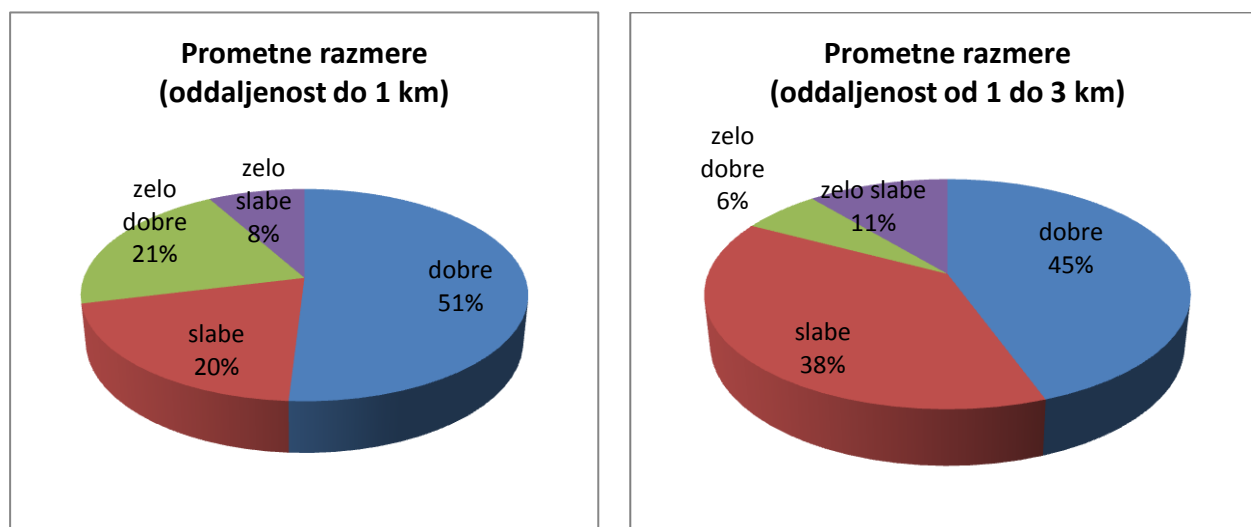
Slika 8

Zanimalo nas je tudi mnenje staršev glede varnosti poti otrok do šole; rezultate prikazujejo podatki v spodnji tabeli.

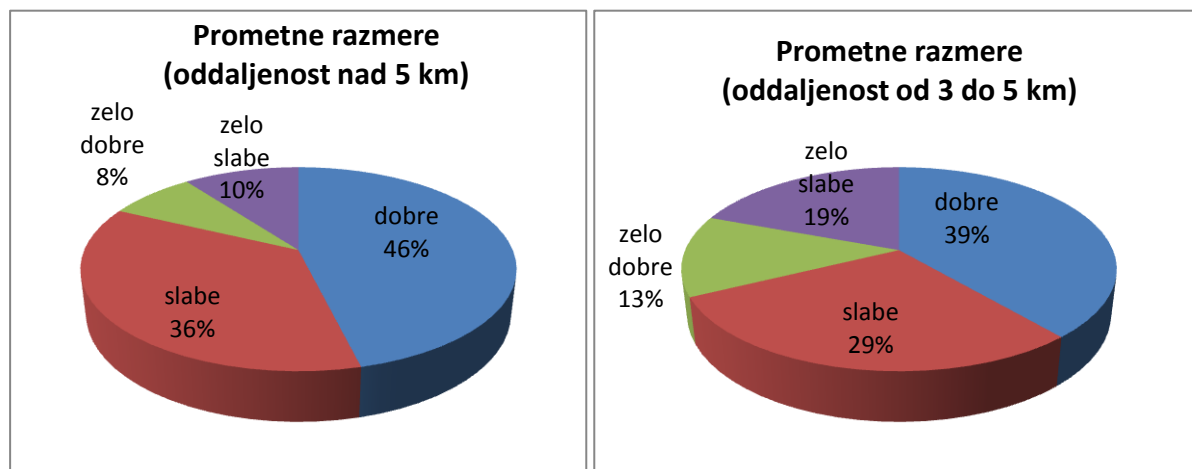
Kakšne se vam zdijo prometne razmere na splošno na poti v šolo?			
	%	N	%
zelo dobre		52	16,4
dobre		151	47,5
slabe		83	26,1
zelo slabe		32	10,1

Dobra polovica staršev, 60 %, meni, da so prometne razmere na poti v šolo kar dobre, 40 % pada so slabe.






Glede na oddaljenost od šole, so boljšo oceno varnostnih razmer dali starši, katerih otroci imajo do šole manj kot kilometer.



Slika 9









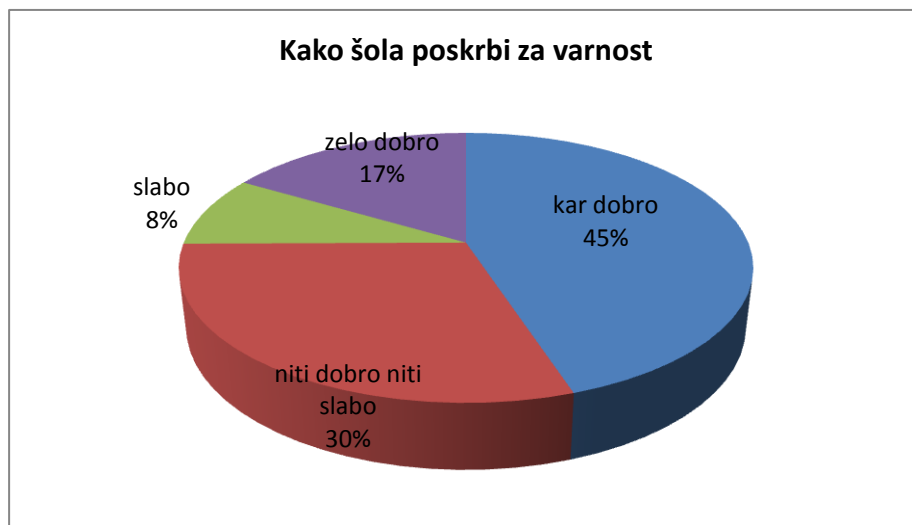
Slika 10

Ali ste zadovoljni s tem, kako je poskrbljeno za varnost vašega otroka na poti v šolo in iz nje?			
	%	N	%
zelo zadovoljni		31	9,7
zadovoljni		119	37,4
niti zadovoljni niti nezadovoljni		104	32,7
nezadovoljni		45	14,2
zelo nezadovoljni		19	6



Slaba polovica staršev meni, da je za varnost otrok na poti v šolo dobro poskrbljeno, 20 % z varnostjo ni zadovoljnih, tretjina pa se ni mogla opredeliti.




Namen ankete je bil tudi ugotoviti, kakšno mnenje gojijo starši do ukrepov treh glavnih akterjev, zadolženih za varnost prometa v okolici šole: šole, občine in policije.

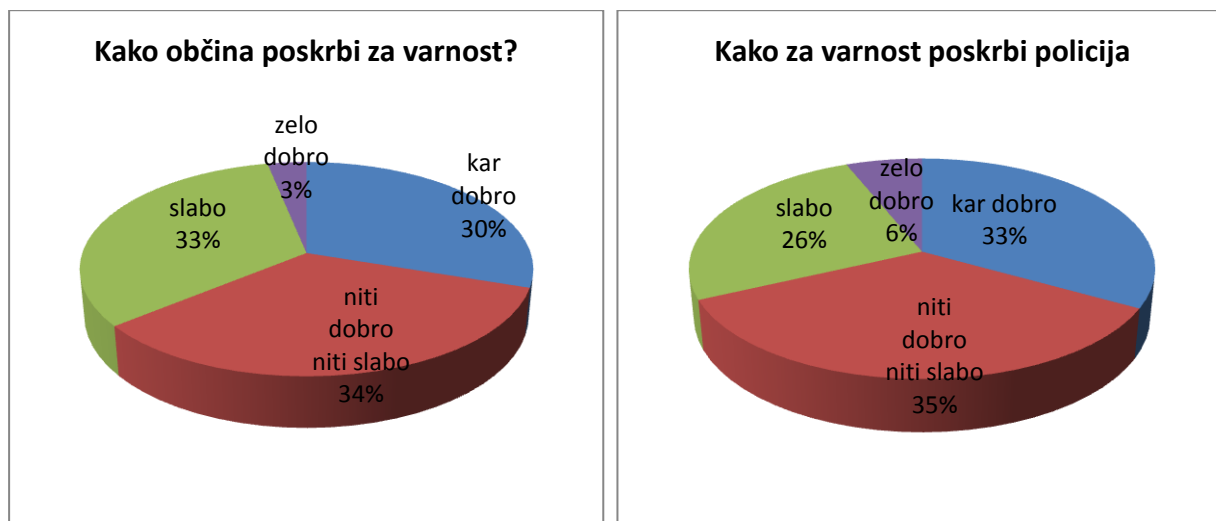
Kako po vašem mnenju za varnost poskrbi šola?			
	%	N	%
zelo dobro		49	15,4
kar dobro		124	39
niti dobro niti slabo		86	27
slabo		19	6
zelo slabo		13	4,1
o tem nimam mnenja		27	8,5



Slika 11

Kako po vašem mnenju za varnost poskrbi policija?			
	%	N	%
zelo dobro		24	7,5
kar dobro		77	24,2
niti dobro niti slabo		89	28
slabo		59	18,6
zelo slabo		45	14,2
o tem nimam mnenja		24	7,5

Kako po vašem mnenju za varnost poskrbi občina?			
	%	N	%
zelo dobro		14	4,4
kar dobro		68	21,5
niti dobro niti slabo		77	24,3
slabo		71	22,4
zelo slabo		45	14,2
o tem nimam mnenja		42	13,2

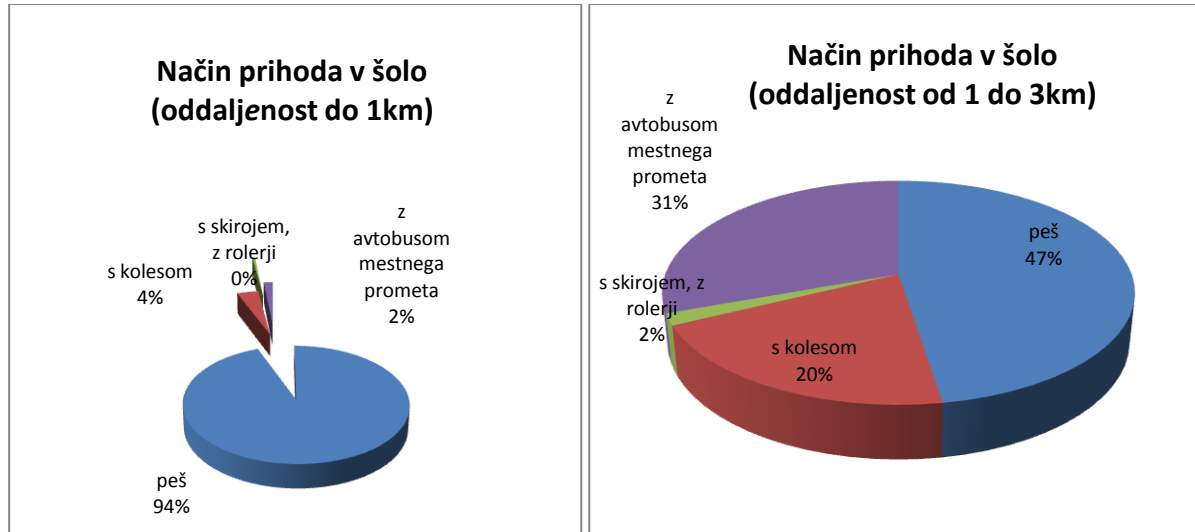


Slika 12

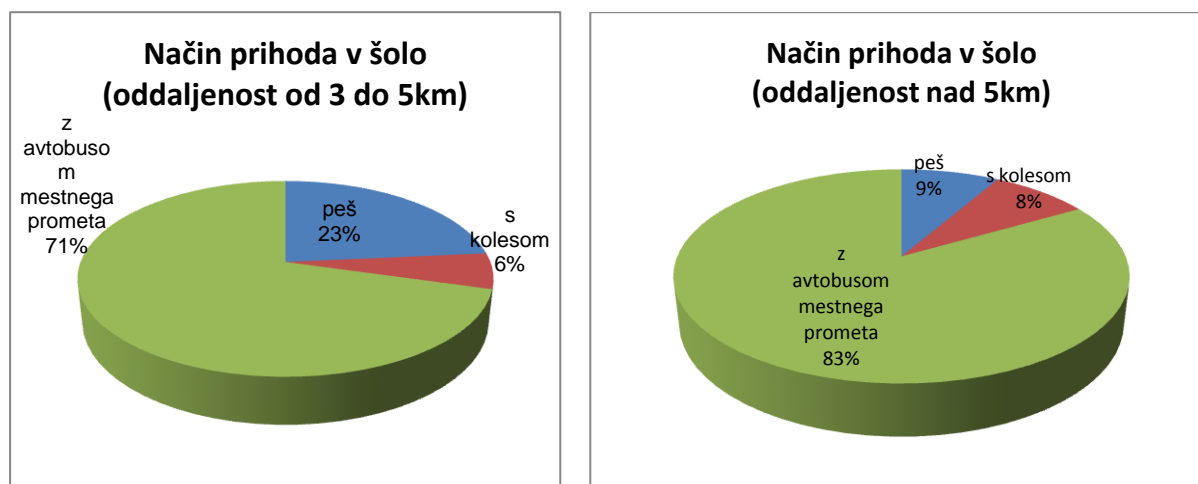
Še najboljšo oceno so pri tem dobile šole, le desetina staršev ni zadovoljna s prizadevanji šole za varnost otrok, več kot polovica ocenjuje, da šola za varnost otrok dobro skrbi.

Z delom občine, predvsem pa policije, je zadovoljna komaj tretjina anketiranih staršev. Kar 14 % jih meni, da obe za varnost otrok zelo slabo skrbita oz. sploh ne skrbita.

Rezultati so glede na oddaljenost doma od šole pričakovani:



Slika 13



Slika 14

Otroci, ki imajo do šole manj kot 1 kilometer, skoraj vsi hodijo peš, vendar se jih s kolesom pripelje 4 %. Glede na kratko razdaljo otroci z izbiro kolesa na času kaj dosti ne pridobijo, zato sklepamo, da tako izbiro narekuje veselje do načina vožnje.

Otroci, ki imajo od doma do šole od 1 do 3 kilometrov, kar v 20 % izberejo kolo (ker izhajamo iz podatkov, pridobljenih z anketiranjem staršev, to izbiro nedvomno omogoča podpora ali vsaj soglasje staršev). Glede na le 8,2 % delež te skupine otrok, je absolutno število ustrezno majhno.

Povsem drugačno sliko pa dobimo v zadnji skupini otrok, ki ima do šole več kot 3 oz. 3–5 kilometrov. Očitno tako otroci kot starši ocenjujejo, da je ta razdalja za kolo morda že predolga, bolj verjetno pa je, da na tej razdalji že močno peša varnost, saj se poveča število nevarnih točk (slabo urejena križišča, previsoke hitrosti avtomobilskega prometa, če ne celo na nekaterih cestnih odsekih prepoved vožnje s kolesom). Kolo v tej skupini uporablja le 8 % otrok, kar 9 % pa jih hodi peš, kar je glede na razdaljo presenetljivo, saj otroku vzame tudi do dve uri.

## Ugotovitve

Rezultati potrjujejo domnevo, da je kolesarjenje v šolo slabo zastopano, saj kolo za prihod v šolo uporablja le slabih 6 % otrok ciljne populacije (otroci 5., 6. in 7. razreda), razveseljivo pa je, da bi jih kolesarilo kar 40 % – še posebej vzpodbudno je, da bi v segmentu otrok, ki jih starši prevažajo z osebnim avtomobilom, kar polovica raje samostojno kolesarila v šolo. Polovica staršev je izjavila, da ne nasprotuje izbiri kolesa za pot v šolo, ker pa je delež teh otrok vseeno nizek, lahko sklepamo, da temu razmišljanju na načelni ravni, ne sledijo tudi konkretni ukrepi in vzpodbude.

Anketa je potrdila tudi racionalnost izbire glede na oddaljenost – 94 % otrok, ki ima do šole manj kot 1 kilometer, pešači. V segmentu, ki ima do šole 1–3 kilometre, je rezultat (20 % izbira kolesa) zelo razveseljiv in ne odstopa od rezultatov v celo kolesarsko bolj razvitih državah in drugih evropskih mestih. Povsem potrjuje ugotovitev, da je na tej razdalji kolo najracionalnejša izbira. (za primerljivost z rezultati iz drugih evropskih mest in držav bi potrebovali precej več podatkov, kot je gostota mreže šol, dolžine poti ipd.).

Otroci, oddaljeni od šole več kot 3 kilometre, večinoma – v 83% – uporabljajo javni prevoz, le 8 % jih kolesari, kar 9 % pa jih v šolo hodi peš ( ta podatek je značilen predvsem za OŠ Kolezija in OŠ Vič).

Za izboljšanje t. i. *modal splita*, konkretno za povečanje deleža šolskih otrok, ki kolesarijo, bi se bilo potrebno osredotočiti na segment, ki je od šole oddaljen več kot 1 kilometer, saj je rezultat že sedaj vzpodbuden. Da gre za pravilno usmerjeno odločitev, pa potrjujejo tudi želje otrok.

Znotraj deleža otrok, oddaljenih od šole več kot 3 kilometre, je kolesarjev le 8 %. Prav ta podatek napotuje k domnevi, da je za prenizek delež krivda po vsej verjetnosti na strani slabo urejene ali povsem neurejene kolesarske infrastrukture, nevarnih križišč in šolskim otrokom neustreznih prometnih režimov. Prav tu je potrebno aktivno vključevanje širše javnosti (civilne družbe) in ustrezen odziv ter ukrepi s strani policije in Mestne občine Ljubljana.

V ta namen so lahko vzgled iniciative iz tujine, kot npr. »Bike it« v Veliki Britaniji, kjer nevladna organizacija Sustrans že leta uspešno vodi kampanjo vzpodbujanja kolesarjanja med šolskimi otroki, evropski projekt Bambini, namenjen vzgoji otrok k ekološko ustreznemu ravnanju, kot tudi trajnostni mobilnosti. Primer dobre prakse so tudi projekti tipa »kolesarski vlak« v Avstraliji in Novi Zelandiji, nemški projekt »How kids discover the world by bike« ter ne nazadnje že omenjeni projekt »Life Cycle«, ki ga v Sloveniji izvaja Inštitut za varovanje zdravja, Center za preprečevanje kroničnih bolezni – CINDI Slovenija, ki traja od leta 2008 in se bo končal prihodnje leto 31. maja 2011<sup>4</sup>.

Naj sklenemo, da se ne moremo znebiti občutka, da dobljeni rezultati kažejo sliko, ki potrjuje domnevo, da je način izbire poti v šolo bolj ali manj prepuščen izbiri staršev in njihovi lastni presoji, kot pa sistemskih rešitvam, ki bi jih pričakovali s strani glavnih akterjev: šole, občine in policije. Šolski avtobus ne sme postati prevladujoči način in glavna izbira otrok, oddaljenim od šole več kot 3 kilometre, saj takšna rešitev **ne sledi smernicam trajnostnega razvoja mesta Ljubljane**, širše pa tudi **ne smernicam Bele knjige o prometu** Evropske unije in drugim zavezam, h katerim je pristopila tako Ljubljana kot tudi Slovenija.

<sup>4</sup> Projekt zajema dve osnovni šoli ter en vrtec v urbanem okolju ter eno osnovno šolo in en vrtec v ruralnem okolju.