

10 NASLOVNA STRAN Z OSNOVNIMI PODATKI O NAČRTU

10.1 ELABORAT: PROMETNA ŠTUDIJA

Naročnik:

**Osnovna šola Miklavž na Dravskem polju
Cesta v Dobrovce 21
2204 Miklavž na Dravskem polju**

Zadeva:

**NOVELACIJA ŠTUDIJE VARNE ŠOLSKE POTI V OBČINI
MIKLAVŽ NA DRAVSKEM POLJU**

Vrsta dokumentacije:

**Elaborat: Prometno-varnostna analiza / presoja
prometne varnosti s predlogom ureditve**

Številka elaborata:

25-2018-MR

Datum izdelave:

julij 2018

Odgovorni predstavnik izvajalca:

prof.dr. Miroslav Premrov

**dekan Fakultete za gradbeništvo, prometno
inženirstvo in arhitekturo**

Podpis:

(žig)

Datum podpisa odgovornega predstavnika podjetja:

10.7.2018

PODATKI O IZVAJALCIH

Izvajalci:

Univerza v Mariboru

Fakultete za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo

Center za gradnjo prometnic

Vodja Centra za gradnjo prometnic:

dr. Tomaž Tollazzi, univ.dipl.inž.gradb.

IZS G-2968

Presojevalec varnosti cest

ID: 2011-10/01

Izdelovalec:

dr. Marko Renčelj, univ.dipl.inž.gradb.

IZS G-2483

Presojevalec varnosti cest

ID: 2011-10/07

10.2 KAZALO VSEBINE ELABORATA

Vsebina

T.1	UVOD	4
T.1.1	Opredelitev naloge, področja obravnave in opis problema	4
T.1.2	Namen in cilj novelacije študije	4
T.2	ŠOLSKE POTI	5
T.2.1	Splošno	5
T.2.2	Osnovne zahteve za vzpostavitev šolskih poti	5
T.2.3	Načrt šolskih poti	6
T.2.4	Koraki pri izdelavi učinkovitega načrta šolskih poti	6
T.2.5	Prednosti dobro izdelanega načrta šolskih poti.....	7
T.3	OSNOVNA ŠOLA MIKLAVŽ NA DRAVSKEM POLJU.....	8
T.3.1	Osnovna šola Miklavž na Dravskem polju	8
T.3.1.1	Opis šole	8
T.3.1.2	Šolski okoliš in oddaljenost naselij od OŠ.....	12
T.3.1.3	Prihodi in odhodi učencev, šolski prevozi	13
T.3.2	Podružnična OŠ na Dobrovcah.....	13
T.3.2.1	Opis šole	13
T.3.2.2	Šolski okoliš in oddaljenost naselij od OŠ.....	16
T.3.2.3	Prihodi in odhodi učencev, šolski prevozi	17
T.4	ANALIZA OBSTOJEČEGA NAČRTA ŠOLSKIH POTI	18
T.4.1	Uvod	18
T.4.2	Podrobna analiza cestno-prometne infrastrukture.....	18
T.4.3	"Varna" / "nevarna" šolsko pot	19
T.4.4	Kriteriji.....	19
T.4.5	Načrt šolskih poti	20
T.4.5.1	Načrt šolskih poti: OŠ Miklavž na Dravskem polju	21
T.4.5.2	Načrt šolskih poti: podružnična OŠ Dobrovce	22
T.5	NOVELACIJA NAČRTA ŠOLSKIH POTI.....	23
T.5.1	Splošno	23
T.5.2	Kriteriji za vzpostavitev šolskih poti.....	23
T.5.3	Upoštevane spremembe na cestno-prometni infrastrukturi	25
T.5.3.1	Spremembe na cestno-prometni infrastrukturi od l. 2012	30
T.5.3.2	Območja omejene hitrosti (30 km/h) v občini Miklavž na Dravskem polju	31
T.5.4	Noveliran načrt šolskih poti	32
T.5.4.1	OŠ Miklavž na Dravskem polju	35
T.5.4.2	Podružnična OŠ Dobrovce	36
T.6	ZAKLJUČEK	37

T.7	LITERATURA, VIRI.....	38
T.8	PRILOGE.....	39

1332		000.2101	10.3	
------	--	----------	------	--

10.3 TEHNIČNO POROČILO

1332		000.2101	10.3	
------	--	----------	------	--

T.1 UVOD

T.1.1 Opredelitev naloge, področja obravnave in opis problema

Pričujoča študija predstavlja novelacijo študije "Študija varnih šolskih poti v občini Miklavž na Dravskem polju", ki jo je za naročnika (Občina Miklavž na Dravskem polju) izdelal CIMRŠ UM (vodja študije dr. Marko Renčelj) v septembru l. 2012 [1].

V študiji je bila takrat analizirana problematika obstoječih šolskih poti na področju občine Miklavž na Dravskem polju. Opravljena je bila analiza obstoječega stanja (zbiranje podatkov, analiza šolskih poti ločeno po posamezni vrsti udeležencev v cestnem prometu, itd.) ter podan predlog za dopolnitev obstoječih šolskih poti oz. za izvedbo določenih rešitev, s katerimi bi zagotovili varnejše šolske poti.

Analizirana je bila osnovna šola in bližnje prometne površine. Opravljena je bila analiza načina prihodov in odhodov osnovnošolcev, katere smo takrat razdelili glede na vrsto prevoza oz. načina dostopa do šole: avtobusni promet, prevoz z osebnimi avtomobil, kolesarski promet in promet pešcev. Območje obdelave je takrat zajemalo Osnovno šolo Miklavž na Dravskem polju in podružnično šolo v Dobrovcah ter njuna gravitacijska območja v občini Miklavž na Dravskem polju.

T.1.2 Namen in cilj novelacije študije

Osnovni namen in cilj novelacije že izvedene študije v l. 2012 je dvojen:

- upoštevanje sprememb, ki so bile izvedene od l. 2012 do danes (pomlad 2018): pri tem gre za analizo sprememb na področju cestno-prometne infrastrukture, ki so rezultirale v bistveni spremembi pogojev zagotavljanja prometne varnosti za pešce / kolesarje - npr. izgradnja mešane površine za pešce in kolesarje na relaciji Miklavž - Dobrovce ipd.
- preveritev sprememb pogojev / kriterijev za razvrščanje šolskih poti: v l. 2012, ko je bila izvedena prvotna študija [1], še ni bilo s strani AVP RS definiranih jasnih pogojev, ki bi opredeljevali primernost / neprimernost uporabe cestnih odsekov za označitev / uporabo kot šolske poti. V ta namen smo v takratni študiji oblikovali svoje kriterije, po katerih smo analizirali omrežje v občini Miklavž na Dravskem polju. V l. 2016 je AVP RS izdala "Smernice za šolske poti", v katerih so oblikovani nekoliko drugačni kriteriji za šolske poti [2]. V sklopu te študije (novelacija študije iz l. 2012) bo tako izvedena primerjava teh kriterijev in izdelana ponovna preveritev ustreznosti / neustreznosti šolskih poti na območju občine Miklavž na Dravskem polju.

T.2 ŠOLSKE POTI

T.2.1 Splošno

Varnost otrok predstavlja pomemben element v kompleksnem področju prometne varnosti in je sistemsko opredeljena s sprejeto Resolucijo nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013 – 2022 ter področno zakonodajo. Ravnanje otrok v cestnem prometu je odvisno od njihovega dojemanja, vrednotenja in vedenja, ki so soodvisni od otrokovih razvojnih značilnosti in se razlikuje od ravnanj, ki jih imamo odrasli za samoumevne. [2]

Otroci spadajo med ranljivejše skupine v cestnem prometu in so največkrat žrtve v prometnih nesrečah v vlogi pešcev in kolesarjev, zato je področje šolskih poti, in s tem povezano učinkovito načrtovanje varnejših šolskih poti, izrednega pomena za varnost otrok v prometnem vsakdanu. [2]

Poleg prometne vzgoje - kot pomembnega ukrepa pri zagotavljanju prometne varnosti otrok na poti v šolo - ima veliko vlogo tudi sama pot v šolo. Varna - oz. bolje rečeno varnejša pot v šolo (težko bi namreč govorili o absolutno varni šolski poti) - je seveda eden izmed osnovnih pogojev za varno in uspešno odvijanje izobraževanja.

Varna šolska pot je torej eden izmed pogojev za večjo varnost otrok v cestnem prometu. Prometna varnost učencev je predvsem skrb staršev ali zakonitih zastopnikov, ki morajo poskrbeti, da znajo njihovi otroci varno sodelovati v prometu in dokler tega še ne zmorejo, jih spremljati ali jim zagotoviti spremstvo v prometu, tudi na šolskih poteh. Lokalne skupnosti, šole, sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter drugi strokovni organi in organizacije pa morajo poskrbeti za zagotavljanje pogojev za varno sodelovanje otrok (varne prometne površine, izvajanje prometne vzgoje in drugih preventivnih dejavnosti, vzgojne akcije in pomoč pri prečkanju cest na najnevarnejših mestih na šolskih poteh).

T.2.2 Osnovne zahteve za vzpostavitev šolskih poti

Varna šolska pot je eden izmed pogojev za varno in uspešno odvijanje pouka in za preventivno in vzgojno delo za večjo varnost otrok in mladine v cestnem prometu. Za varno šolsko pot veljajo naslednja npr. nekatera "glavna pravila" oz. osnovne zahteve:

- pot poteka po površinah, ki so za učence najbolj varne (hodniki za pešce, nasipi ali poti, na katerih je zagotovljena varna hoja pešcev);
- ni neurejenih ali nevarnih prečkanj cest (prečkanja cest so urejena s podhodi ali nadhodi, semaforiziranimi prehodi za pešce ali urejenimi prehodi z dodatnim varovanjem učencev);
- šolske poti v območjih, kjer so izvedeni tehnični ukrepi za umirjanje prometa.

Za ugotavljanje ogroženosti varnosti učencev na šolskih poti se uporablja različni kriteriji. Varnost učencev je npr. ogrožena v primerih:

- v vseh primerih, ko morajo učenci prihajati v šolo ob državnih cestah (glavne ceste in regionalne ceste z večjo gostoto prometa), kjer ni zagotovljenih varnih površin za pešce;
- v primerih, ko morajo učenci opraviti daljšo pot po lokalnih cestah (zlasti izven naselij) na katerih ni zagotovljenih varnih površin za pešce in je zaradi hitrosti, gostote ali vrste prometa (avtobusni, tovorni promet) večja ogroženost učencev;
- v primerih, ko mora učenec prečkati eno ali več nevarnih cestnih odsekov in je organiziranje prevoza boljša rešitev od izvedbe ukrepov za varno prečkanje ceste;
- v primerih, ko poteka šolska pot na območjih, kjer so se že zgodile prometne nesreče v katerih so bili udeleženi otroci - pešci.

T.2.3 Načrt šolskih poti

Vsaka šola naj bi imela izdelan načrt šolskih poti, s katerim se ob začetku šolskega leta seznavi vse učence in njihove starše. Učinkovit načrt terja stalno ažuriranje in vnašanje novih prometnih situacij ter spremjanje prometnih ureditev v območjih šolskih okolišev. To dosežemo na podlagi celostnega pristopa, v sodelovanju s ključnimi deležniki zagotavljanja varnosti v cestnem prometu. [2]

Načrti šolskih poti so dokumenti posameznih šol, podpisani s strani njihovih vodstev (pripravljalcev načrtov in ravnateljev), objavljeni in dosegljivi tako za šolarje in njihove starše, kot tudi za vso zainteresirano javnost. Za učinkovit načrt šolskih poti je torej potrebno stalno ažuriranje načrtov in spremjanje prometnih ureditev v območjih šolskih okolišev. Pri tem je ključno tudi spremjanje načrtov s strani lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki, skupaj z občinskimis pristojnimi službami, predstavljajo strokovno oporo osnovnim šolam pri izdelavi aktualnih in učinkovitih načrtov, hkrati pa tudi bdijo nad aktualnostjo in usklajenostjo le-teh z dejanskimi razmerami na prometni infrastrukturi. V zvezi s tem so torej lokalni sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu tudi kontrolno-posvetovalni organi, ki spremljajo ažurnost in kvaliteto načrtov šolskih poti. [2]

T.2.4 Koraki pri izdelavi učinkovitega načrta šolskih poti

V "Smernicah za šolske poti" je AVP RS oblikovala / zapisala naslednje korake, ki bi naj vodili k oblikovanju učinkovitega načrta šolskih poti [2]:

1. Formiranje delovne skupine (vodstvo osnovne šole določi strokovnega delavca, ki skrbi za izvedbo in ažuriranje načrta šolskih poti ter spremja njegovo izvajanje, v delovni skupini sodelujejo: predstavnik OŠ, opcija: starši, učenci in predstavniki lokalne skupnosti oziroma lokalnega sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, lokalne policijske postaje,...)
2. Pregled stanja šolskih poti in šolskega okoliša (dokumentiranje konkretnih situacij, vloga šolarja v sklopu terenskega pregleda)
3. Ocena stanja prometne varnosti na območju obravnavanih šolskih poti (v sodelovanju z upravljavci cest in policijo)
4. Izvedba ankete z učenci in starši (predlog ankete je priloga smernic)
5. Izdelava grafičnih prikazov šolskih poti (priporočljiv prenos poti z opozorilnimi točkami posameznega šolskega okoliša v digitalno obliko)
6. Oblikovanje načrta šolskih poti (po predlaganih sestavinah dokumenta – načrta šolskih poti)

7. Obravnava načrta skupaj s predstavniki lokalnega SPV CP (v sodelovanju s pristojnimi občinskim službami)
8. Objava in komuniciranje načrta z zainteresirano javnost (priporočljiva predstavitev šolarjem, staršem in kolektivu šole)
9. Ažuriranje načrtov (vnašanje novih prometnih situacij ter spremeljanje prometnih ureditev v območjih šolskih okolišev)

T.2.5 Prednosti dobro izdelanega načrta šolskih poti

Velja izpostaviti, da so prednosti dobro izdelanega načrta šolskih poti praktično ostale nespremenjene, kot smo jih oblikovali že v l. 2012. Namreč, dobro izdelan načrt šolskih poti lahko ponuja vrsto prednosti - ne samo za učence in šolo - temveč tudi za starše in celotno lokalno skupnost:

Za šolo:

- pomaga k izboljšavi pristopa do šole, tako s stališča varnosti kot z zdravstvenega stališča;
- zmanjšuje prometne probleme v neposredni bližini šole;
- podaja možnosti za izobraževanje;
- izboljšuje odnose med šolo in lokalnimi skupnostmi;
- prispeva k okoljevarstveni politiki in razvojnim planom šole;
- uporaben je pri ponudbah za pridobivanje sredstev;
- prispeva k izobraževanju prometne varnosti.

Za učence:

- izboljšuje prometne in osebne izkušnje glede varnosti, ter zvišuje potovalno ozaveščenost;
- s spodbujanjem pešačenja in kolesarjenja posredno pozitivno vpliva za zdravje;
- vpliva na vedenje, tako v neposredni bližini šole, kot na poti v šolo;
- izobražuje učence o lokalnem okolju in lokalni skupnosti;
- omogoča učencem, da neposredno oblikujejo njihovo okolje;
- zagotavlja različne načine prihodov v šolo.

Za starše oziroma skrbnike:

- zmanjšuje obremenitev vožnje;
- izboljšuje socialno ozaveščenost;
- povezuje starše s šolo in medsebojno;
- omogoči staršem, da bolj aktivno odločajo o načinu potovanja njihovih otrok.

Za lokalno skupnost

- zmanjšuje število potovanj, kar je velikega pomena za lokalno prebivalstvo s prometnega stališča;
- z vključevanjem različnih subjektov v izdelavo načrta, se utrjuje njihovo partnerstvo.

T.3 OSNOVNA ŠOLA MIKLAVŽ NA DRAVSKEM POLJU

Osnovna šola Miklavž na Dravskem polju (Cesta v Dobrovce 21), s podružnico v Dobrovcah (Šolska ulica 1), deluje kot popolna osnovna šola. Pouk poteka samo v dopoldanskem času v eni izmeni. Število učencev ki obiskujejo osnovno šolo Miklavž se že več let zapored giblje med 460 in 480.

V šolskem letu 2017/18 je v osnovno šolo vpisanih 576 učencev, od tega 291 fantov in 285 deklet. Med temi učenci konča šolsko obveznost 60 učencev. V podružnični šoli je vpisanih 83 učencev, od tega 34 fantov in 49 deklet.

Osnovna šola Miklavž je razdeljena torej v dve enoti:

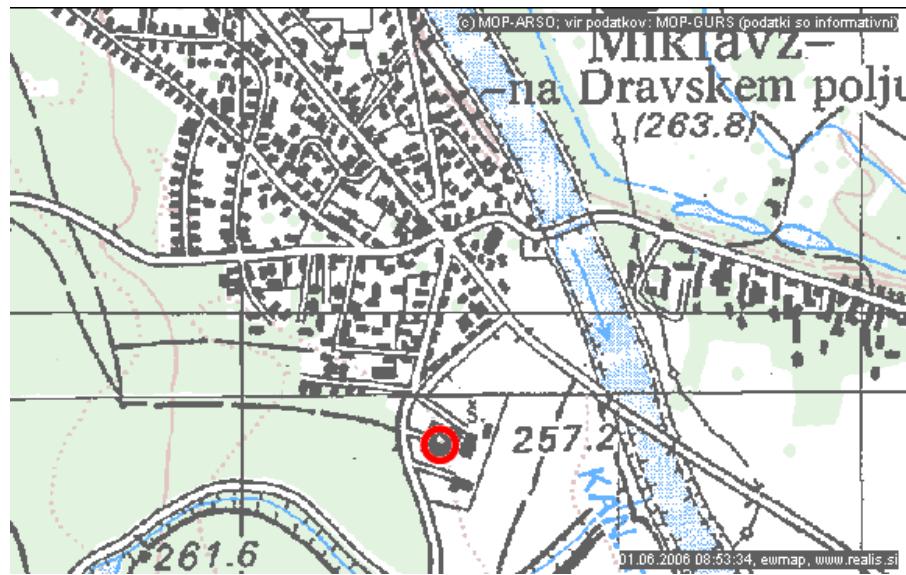
- Matična šola Miklavž na Dravskem polju (Cesta v Dobrovce 21, Miklavž),
- Podružnična šola Dobrovce (Šolska ulica 1, Dobrovce).

T.3.1 Osnovna šola Miklavž na Dravskem polju

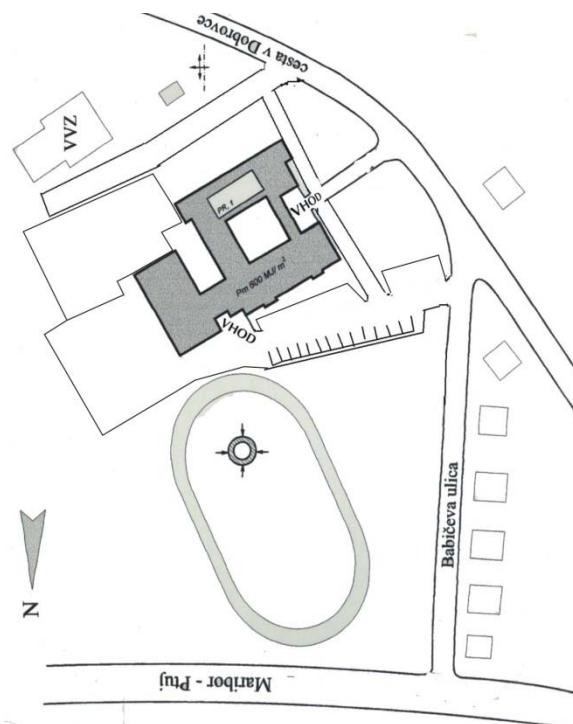
T.3.1.1 Opis šole

Osnovna šola Miklavž na Dravskem polju stoji na robu vasi Miklavž v bližini kanala Srednja Drava I. Pouk je organiziran in poteka v eni stavbi.

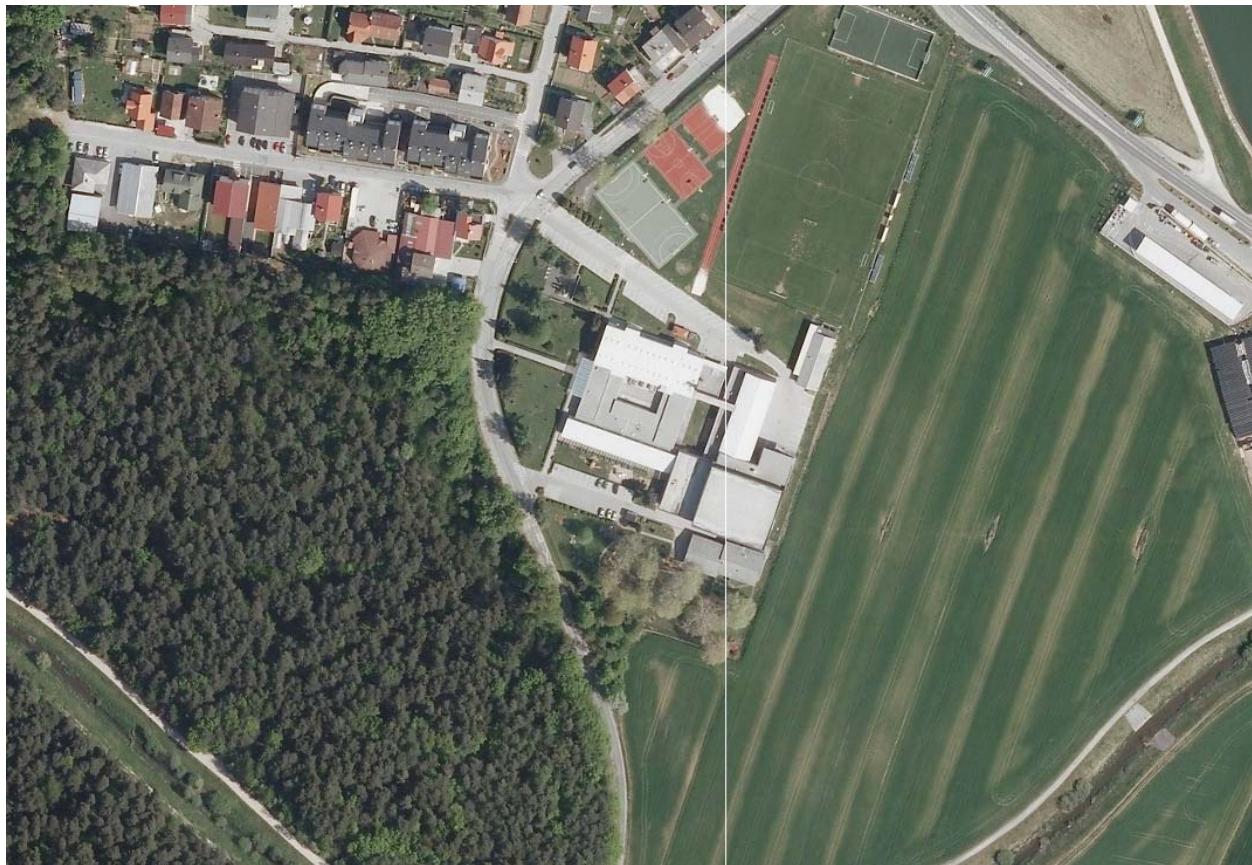
Okrog šole je veliko šolsko dvorišče z zelenicami, igrišči in šolskimi potmi. V sklopu stavbe je tudi telovadnica. Ob šolskem dvorišču poteka lokalna cesta, zato se učenci neposredno vključujejo v promet že na šolskem dvorišču – dovozna pot in parkirišče – in nato po njej nadaljujejo pot do pločnika in prehoda za pešce, kjer prečkajo to cesto. Ta cesta ima z obeh strani pločnik (tudi avtobusno postajališče na obeh straneh), kjer učenci iz Dobrovce, Skok in Dravskega Dvora vstopajo in izstopajo z avtobusa ob prihodu v šolo in odhodu domov. S šolskega dvorišča lahko pridemo še po dveh poteh. Ena vodi naravnost od glavnega vhoda proti cesti in gozdu, druga pa levo od glavnega vhoda ob stavbi do dovozne poti v vrtec. Vendar pa ta izhoda nista pogosto uporabljena. Na lokalni cesti Miklavž – Dobrovce, ki teče ob šolskem dvorišču, so trije fizični ukrepi za umirjanje prometa (grbine) in omejitev hitrosti na 30 km/h. Grbine so postavljene pri vsakem izhodu iz šole.



Slika 1: Lokacija OŠ Miklavž glede na lokacijo naselja



Slika 2: OŠ Miklavž na Dravskem polju



Slika 3: OŠ Miklavž na Dravskem polju

OŠ Miklavž ni locirana neposredno ob glavni prometnici Maribor – Ptuj (danes regionalna cesta II. reda), vendar je dostop do nje iz severne strani naselja možen edino preko najbolj obremenjenega križišča (sicer semaforiziranega). Glede na pospešen razvoj naselja Miklavž prav na severni strani, je zadeva še toliko bolj problematična. V preteklosti je omenjeno križišče bilo šest-krako nesemaforizirano križišče. S časom je, zaradi nevzdržnih razmer, križišče rekonstruirano v več fazah. Poševno in nepregledno priključevanje ceste ob kanalu je spremenjeno v pravokotni priključek ob gostišču *La Boheme*, ki je delno izboljšalo situacijo, povzročilo pa nastanek dveh križišč na prekratki medsebojni oddaljenosti. Krak za Cesto v Dobrovce je prav tako ukinjen in izveden kot slepa ulica (glezano iz smeri šole proti križišču). Danes ga s pridom uporabljajo šolarji na poti v/iz šole. Z ukinitvijo tega kraka je nastopila potreba po izvedbi nove povezave v smeri šole, ki je izvedena cca 150 m po semaforiziranem križišču, kot trikrako T križišče. Na stranski cesti iz smeri starega dela naselja so uvedene zanke, ki omogočajo varno in optimalno priključevanje iz smeri starega dela naselja, saj je priključevanje nepregledno. Prav tako so na kraku križišča v smeri proti Rogozi naknadno izvedeni obojestranski hodniki za pešce na najbolj utesnjensem delu priključka (med zlatarno na eni in zadrugo ter gasilskim domom na drugi strani).



Slika 4: OŠ Miklavž na Dravskem polju - ureditev na cestnem odseku pred OŠ



Slika 5: OŠ Miklavž na Dravskem polju - deniveliran prehod za pešce

Na obravnavanem območju je tudi v prihodnosti za pričakovati porast števila šoloobveznih otrok. Vzroka za to sta širitev naselij (predvsem Miklavža) in povečan priliv prebivalstva (selitev iz središča Maribora). Vsled trga je (zaradi že sedanje prezasedenosti kapacitet obstoječih šol) za pričakovati izgradnjo novih osnovnih šol. Neizpodbitno dejstvo je tudi, da meja – gledano s

stališča pozidave – med Mariborom in Miklavžem več ne obstaja. Pozidava poteka praktično neprekinjeno med Teznom in Tezensko Dobravo in se nadaljuje v Miklavžu. Prav tako je za pričakovati tudi nadaljnji razvoj Miklavža, ki se zaradi utesnjjenosti s strani kanala na eni strani in obravnavane prometnice na drugi strani, lahko nadaljuje le proti vzhodu.

T.3.1.2 Šolski okoliš in oddaljenost naselij od OŠ

Šolski okoliš je opredeljen z Odlokom o ustanovitvi javnega zavoda OŠ Miklavž na Dravskem polju s strani ustanovitelja Občine Miklavž na Dravskem polju. Obsega naslednja naselja:

- Miklavž na Dravskem polju
- Dobrovce
- Skoke
- Dravski Dvor

V šolskem okolišu živi okoli 6400 prebivalcev, največja oddaljenost od šole pa je 5 km.

Poleg učencev iz šolskega okoliša OŠ Miklavž so v šolo vpisani še učenci iz nekaterih drugih krajev zunaj šolskega okoliša. Prikaz šolajočih se učencev po posameznih naseljih je prikazan v spodnji tabeli, prav tako (povprečna) oddaljenost naselij od OŠ.

Tabela 1: Šolajoči učenci po posameznih naseljih (podatki za šolsko leto 2018/2019)

Razred Kraj	1.b,c	2.b,c,d	3.b,c	4.b,c	5.b,c	6.a,b,c	7.a,b,c	8.a,b,c	9.a,b,c	Skupaj
Miklavž	28	47	27	32	36	32	40	31	33	306
Dobrovce		2	1		1	10	7	8	9	38
Skoke	11	3	7	10	4	4	10	18	6	73
Dravski Dvor	2	4	4		4	7	7	4	7	39
Počehova						1			1	2
Rogoza							1	1		2
Loka			3			1			2	6
Maribor	3	4	6	2	3	2	1	4	4	29
Kungota pri Ptuju			1			1				2
Kamnica			1			1				2
Rošnja	1									1
Malečnik			1							1
Polškava						1				1
Zlatoličje									1	1
Hoče	1								1	2
Ptuj	1									1
Skupaj	47	60	51	44	48	60	66	66	64	506

Tabela 2: Oddaljenost naselij od OŠ

KRAJ BIVANJA	ODDALJENOST V KM
Miklavž	do 1,5 km
Dobrovce	od 2 do 3 km
Skoke	od 2,3 do 3,5 km
Dravski Dvor	od 4,2 do 5 km
Maribor	10 km
Loka – Rošnja - Zlatoličje	od 2,4 km do 9,1 km
Rogoza	od 2 do 3 km
Kungota pri Ptaju	od 11,5 km do 12,5 km
Malečnik	od 10 km do 12 km
Polškava	od 13,3 km do 14,3 km
Hoče	od 3,5 km do 4, 5 km
Ptuj	18 km
Kamnica	12 km

T.3.1.3 Prihodi in odhodi učencev, šolski prevozi

Učenci, ki stanujejo blizu šole, prihajajo v šolo peš ali s kolesi, ki jih shranijo na šolskem dvorišču.

Šola je dolžna zagotoviti brezplačen prevoz za vse učence, ki imajo stalno prebivališče, oddaljeno od šole več kot 4 km. Prav tako mora šola poskrbeti za prevoz tistih otrok, katerih varnost je ogrožena na poti v šolo - torej, če je cesta, po kateri hodijo v šolo, uvrščena med nevarne relacije. Varnost šolske poti ugotovi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na predlog šole.

Za prevoz otrok ni posebej urejenega šolskega prevoza, saj na tej relaciji vozijo avtobusi avtobusnega podjetja ARRIVA, učenci pa imajo zagotovljene brezplačne letne vozovnice. Po končanem pouku (tega ne končajo vsi hkrati) učenci čakajo na avtobus na avtobusnem postajališču.

T.3.2 Podružnična OŠ na Dobrovcah

T.3.2.1 Opis šole

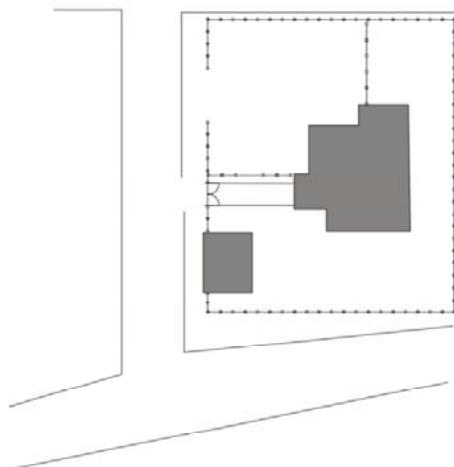
Osnovna šola Miklavž na Dravskem polju, Podružnica Dobrovce, stoji v samem središču vasi Dobrovce. Pouk je organiziran in poteka v eni stavbi ter v eni izmeni.

Okrog šole je šolsko dvorišče z zelenico, igrišče z igrali in majhno asfaltirano igrišče. Ob šolskem dvorišču teče lokalna zbirna cesta, šola pa ima izhod na javno pot (po njej nadaljujejo pot do lokalne zbirne ceste, po kateri nadaljujejo pot do doma). Gospodarski vhod je z ograjo ločen od šolskega vhoda in otroci do njega nimajo vstopa. Tudi izhod iz šole na cesto je opremljen z vrati in ključavnico, šolsko igrišče pa je v celoti ograjeno.

Na lokalni zbirni cesti ni pločnikov, so pa v bližini šole ter vzdolž celotne poti, kjer otroci hodijo domov, nameščene grbine, hitrost je omejena na 30 km/h. Na tej cesti je tudi avtobusno postajališče, kjer lahko na avtobus vstopijo učenci, ki se peljejo v Dravski Dvor. Avtobusno postajališče je ob šolskem dvorišču. Učenci, ki so doma v delu Dobrovca proti Dravskemu Dvoru, se morajo nujno vključiti v promet na lokalno cesto.

V bližini vrtca so prav tako izvedene grbine, hitrost je omejena na 30 km/h. V nadaljevanju je navedena cesta slabše urejena, nima pločnikov, tudi primerno urejenih bankin ne. Problem je tudi manjkajoči prehod za pešce.

V Dravskem Dvoru so postajališča avtobusa narejena tako, da se lahko učenci vrnejo domov po lokalnih zbirnih cestah. Učence prvih razredov obvezno vozijo v šolo starši oz. stari starši.



Slika 6: Podružnična OŠ v Dobrovcah (skica)



Slika 7: Podružnična OŠ v Dobrovcah - prikaz lokacije



Slika 8: Podružnična OŠ v Dobrovcah - ureditev na cestnem odseku pred podružnično OŠ



Slika 9: Podružnična OŠ v Dobrovcah - vhod v šolo

T.3.2.2 Šolski okoliš in oddaljenost naselij od OŠ

Šolski okoliš je opredeljen z Odlokom o ustanovitvi javnega zavoda OŠ Miklavž na Dravskem polju s strani ustanovitelja Občine Miklavž na Dravskem polju. Obsega naslednja naselja:

- Dobrovce
- Skoke
- Dravski Dvor

V šolskem okolišu živi okoli 2400 prebivalcev, največja oddaljenost od šole pa je 3 km.

Tabela 3: Šolajoči učenci po posameznih naseljih (podatki za šolsko leto 2008/2009)

Razred Kraj	1.a	2.a	3.a	4.a	5.a	Skupaj
Dobrovce	4	10	8	8	3	33
Skoke	7	7	5	6	8	33
Dravski Dvor	3	3		2	3	11
Miklavž			1			1
Maribor						
Ptuj	1					1
Rogoza		1				1
Marjeta		1				1
Rače				1	1	2
Skupaj	15	22	14	17	15	83

Tabela 4: Oddaljenost naselij od OŠ

KRAJ BIVANJA	ODDALJENOST V KM
Dobrovce	od 0 do 600 m
Skoke	od 0,3 do 1,5 km
Dravski Dvor	od 1,8 do 2,6 km
Rače	od 3,5 km do 4,5 km
Marjeta	3 km do 3,5 km
Rogoza	2 km
Miklavž	2 km

T.3.2.3 Prihodi in odhodi učencev, šolski prevozi

Učenci, ki stanujejo blizu šole, prihajajo v šolo peš.

Šola je dolžna zagotoviti brezplačen prevoz za vse učence, ki imajo stalno prebivališče, oddaljeno od šole več kot 4 km. Prav tako mora šola poskrbeti za prevoz tistih otrok, katerih varnost je ogrožena na poti v šolo, torej če je cesta, po kateri hodijo v šolo, uvrščena med nevarne relacije. Varnost šolske poti ugotovi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na predlog šole.

Za prevoz otrok ni posebej urejenega šolskega prevoza, saj na tej relaciji vozijo avtobusi avtobusnega podjetja ARRIVA, učenci pa imajo zagotovljene brezplačne letne vozovnice za prevoz iz Dravskega Dvora. Ostali v šolo hodijo peš.

Učence prvih razredov v šolo vozijo starši, učence od 2. do 4. razreda pa načeloma starši, le redki se iz Dravskega Dvora vozijo z avtobusom.

T.4 ANALIZA OBSTOJEČEGA NAČRTA ŠOLSKIH POTI

T.4.1 Uvod

Kot je že bilo navedeno je bil trenutno veljavni načrt šolskih poti OŠ Miklavž na Dravskem polju in podružnične OŠ v Dobrovcah izdelan v sklopu študije I. 2012.

V študiji je bila takrat analizirana problematika obstoječih šolskih poti na področju občine Miklavž na Dravskem polju. Opravljena je bila analiza obstoječega stanja (zbiranje podatkov, analiza šolskih poti ločeno po posamezni vrsti udeležencev v cestnem prometu, itd.) ter podan predlog za dopolnitev obstoječih šolskih poti oz. za izvedbo določenih rešitev, s katerimi bi zagotovili varnejše šolske poti.

Analizirana je bila osnovna šola in bližnje prometne površine. Opravljena je bila analiza načina prihodov in odhodov osnovnošolcev, katere smo takrat razdelili glede na vrsto prevoza oz. načina dostopa do šole: avtobusni promet, prevoz z osebnimi avtomobil, kolesarski promet in promet pešcev. Območje obdelave je takrat zajemalo Osnovno šolo Miklavž na Dravskem polju in podružnično šolo v Dobrovcah ter njuna gravitacijska območja v občini Miklavž na Dravskem polju.

V času izdelave navedene študije (I. 2012) še ni bilo s strani AVP RS definiranih jasnih pogojev, ki bi opredeljevali primernost / neprimernost uporabe cestnih odsekov za označitev / uporabo kot šolske poti. V ta namen smo v takratni študiji oblikovali svoje kriterije, po katerih smo analizirali omrežje v občini Miklavž na Dravskem polju.

T.4.2 Podrobna analiza cestno-prometne infrastrukture

Za potrebe študije smo takrat k vzpostavitvi mreže varnih šolskih poti pristopili na nekoliko drugačen način. "Izhodišče" tega pristopa je bila izbira oz. opredelitev, da bomo – na nivoju občine oz. obravnawanega območja – poiskali najbolj "nevarne" odseke (seveda z vidika pešcev oz. šolarjev na poti v šolo). Zaradi zelo razpršene in razvejane cestno-prometne mreže – ki seveda "podpira" obstoječo poselitev – je namreč skoraj nemogoče pričakovati, da bi bilo možno vzpostaviti zgolj enolično oz. uniformno (torej le po striktno izbranih določenih poteh) omrežje varnih šolskih povezav. Zaradi navedenega smo zato v nadaljevanju:

- postavili kriterije za razmejitve "nevarna" / "varna" šolska pot,
- pridobili podatke, ki smo jih potrebovali za analizo,
- opravili analizo obstoječega cestno-prometnega omrežja.

T.4.3 "Varna" / "nevarna" šolsko pot

Povsem jasno je, da ni možno (oz. je praktično nemogoče) postaviti jasnih "kriterijev", po katerih bi presojali obstoječo infrastrukturo z vidika "varnosti" / "nevarnosti". Namreč, že sam pojem "varnosti" je v marsikaterih primerih zelo subjektiven - kaj šele, če ga skušamo aplicirati na področje infrastrukture.

Za potrebe naloge smo takrat poskusili vzpostaviti razmišljanje oz. iskanje tistih – minimalnih – pogojev oz. značilnosti, ki bi na določeni prometnici še bili prepoznani kot zadostni – seveda z vidika varnega potekanja prometa pešcev.

Zaradi dejstva, da na večjem delu občinskega cestnega omrežja (takrat) seveda ni bilo ločenih površin za pešce smo se takrat odločili, da poskusimo najti tudi takšne kriterije, ki jih določena ulica mora izpolnjevati – glede na to, smo takrat definirali kot "varno" ulico za promet pešcev naslednjo:

- ulico / cesto brez pločnika, na kateri je promet motornih vozil PLDP manj kot 200 voz./dan
- ulico / cesto s pločnikom, na kateri je promet motornih vozil PLDP večji kot 200 voz./dan

T.4.4 Kriteriji

Na osnovi opravljene analize so bile ceste / ulice na obravnavanem območju - in ki jih oz. bi jih lahko uporabljali učenci za pot v šolo - glede na kriterij "varnosti" oz. "primernosti" za hojo učencev takrat razdeljene v naslednje tri skupine:

- primerne: v to skupino sodijo cestni odseki (ceste, ulice), ob katerih so zgrajeni pločniki za varno hojo pešcev. Prav tako sodijo v to skupino ulice, na katerih je promet (prometna obremenitev - povprečni letni dnevni promet) zelo majhen - pri tem je bila postavljena meja do 200 vozil na dan. Za te ulice / ceste lahko smatramo, da - s svojimi prometno-tehničnimi elementi in glede na količino prometa - zagotavljajo varno hojo pešcev.
- pogojno primerne: v to skupino sodijo cestni odseki (ceste, ulice), ob katerih niso zgrajeni pločniki za varno hojo pešcev, vendar pa je (a) promet na teh cestah sorazmerno redek (PLDP do 1000 voz. / dan) in (b) so bankine ob teh ulicah širše od 1,2 m. Za takšne ulice lahko rečemo, da sicer ne zagotavljajo dobre varnosti za pešce, lahko pa služijo v primerih, ko ni druge izbire oz. na krajših odsekih. Širina bankine omogoča, da se pešec izogne mimovozečemu avtomobilu v primeru srečanja. Priporoča se, da se ti cestni odseki uporabljajo le v primerih, ko ni na razpolago druge (varnejše) alternativne možnosti.
- manj primerne: v to skupino sodijo ceste / ulice, ob katerih niso zgrajeni pločniki za varno hojo pešcev in kjer je (a) promet (PLDP) večji od 200 voz. / dan in (b) bankine so ožje od 1,2 m. Na teh ulicah pešcem ni omogočeno varno izogibanje mimovozečim vozilom, zato te cestne odseke označimo kot manj primerne - in jih za uporabo pešcev odsvetujemo.

Na osnovi navedenega so bile izdelane karte predlaganih varnih šolskih poti. Zaradi boljše preglednosti so zgoraj navedeni kriteriji prikazani še v tabeli (tabela spodaj).

Tabela 5: Kriteriji za varne šolske poti - iz osnovne študije ("Študija varnih šolskih poti v občini Miklavž na Dravskem polju", 2012)

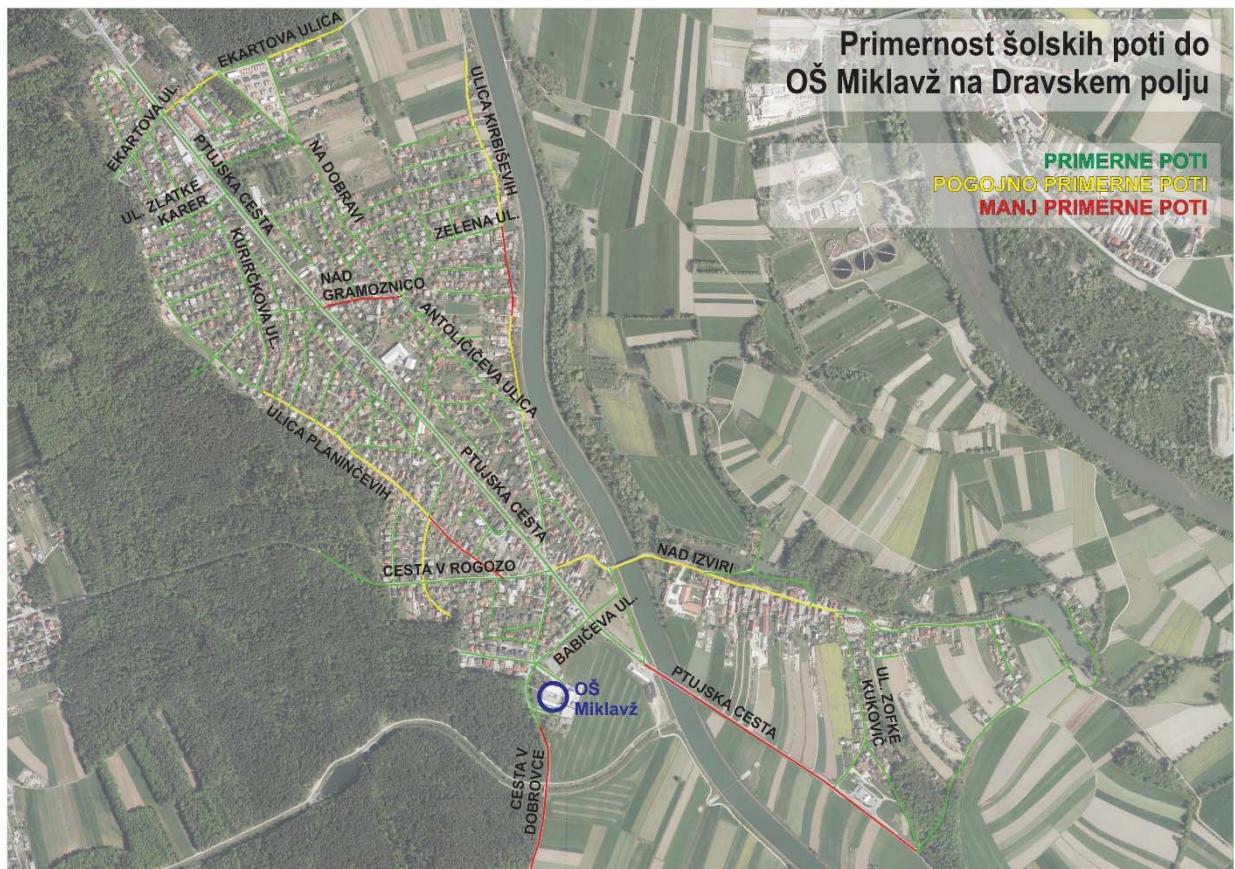
<u>Primerne:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • v to skupino sodijo cestni odseki (ceste, ulice), ob katerih so zgrajeni <u>pločniki</u> za varno hojo pešcev. • Prav tako sodijo v to skupino ulice, na katerih je promet (prometna obremenitev - povprečni letni dnevni promet) zelo majhen - pri tem je bila postavljena meja do 200 vozil na dan. • Za te ulice / ceste lahko smatramo, da - s svojimi prometno-tehničnimi elementi in glede na količino prometa - zagotavljajo varno hojo pešcev.
<u>Pogojno primerne:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • v to skupino sodijo cestni odseki (ceste, ulice), ob katerih niso zgrajeni pločniki za varno hojo pešcev, vendar pa je: <ul style="list-style-type: none"> ◦ (a) promet na teh cestah sorazmerno redek (PLDP do 1000 voz. / dan) in ◦ (b) so bankine ob teh ulicah širše od 1,2 m. • Za takšne ulice lahko rečemo, da sicer ne zagotavljajo dobre varnosti za pešce, lahko pa služijo v primerih, ko ni druge izbire oz. na krajših odsekih. • Širina bankine omogoča, da se pešec izogne mimo-vozečemu avtomobilu v primeru srečanja. • Priporoča se, da se ti cestni odseki uporabljajo le v primerih, ko ni na razpolago druge (varnejše) alternativne možnosti.
<u>Manj primerne:</u>	<ul style="list-style-type: none"> • v to skupino sodijo ceste / ulice, ob katerih niso zgrajeni pločniki za varno hojo pešcev in kjer je: <ul style="list-style-type: none"> ◦ (a) promet (PLDP) večji od 200 voz. / dan in ◦ (b) bankine so ožje od 1,2 m. • Na teh ulicah pešcem ni omogočeno varno izogibanje mimo-vozečim vozilom, zato te cestne odseke označimo kot manj primerne - in jih za uporabo pešcev odsvetujemo.

T.4.5 Načrt šolskih poti

Načrt varnih šolskih poti je bil tako izdelan na osnovi opravljene analize vseh relevantnih parametrov. Pri določanju varnih poti so bili torej upoštevani:

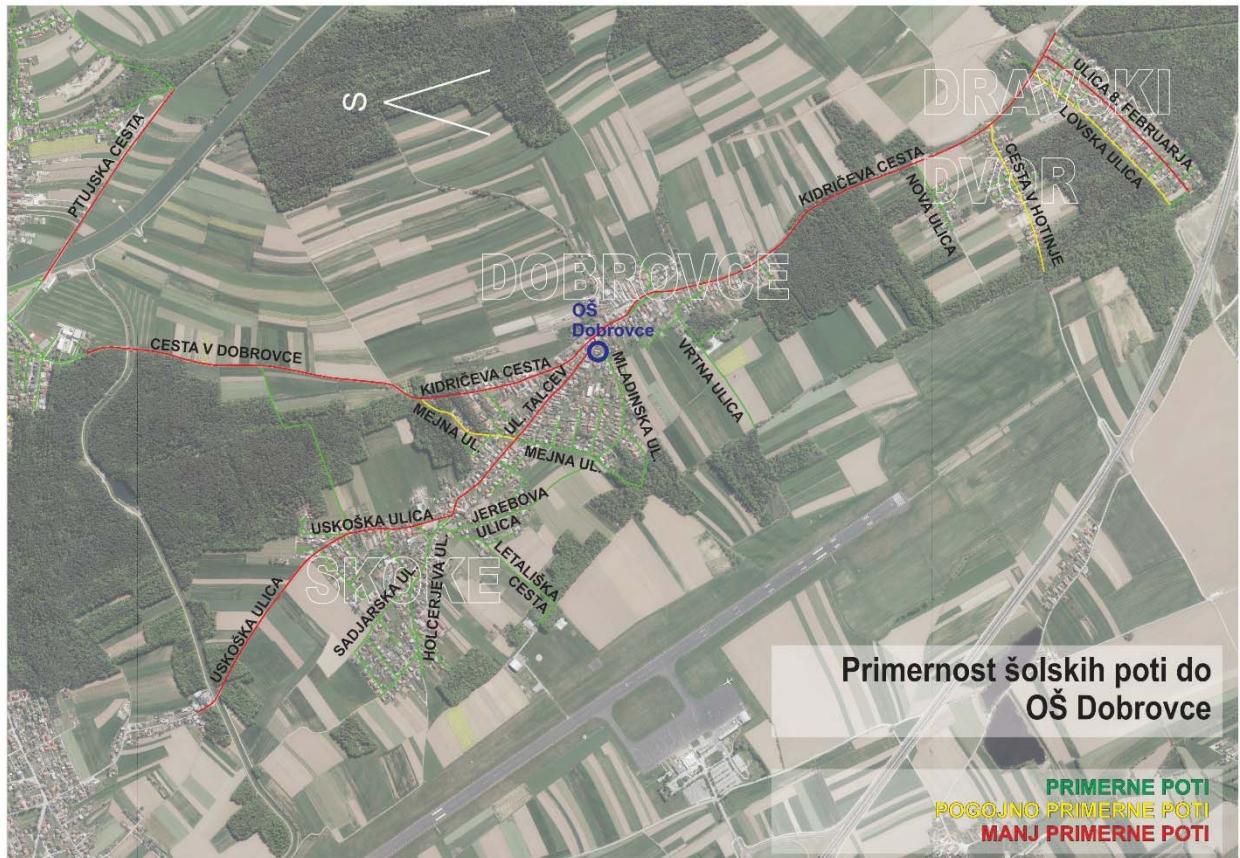
- analiza obstoječe cestno-prometne infrastrukture: obstoječe stanje, cestni odseki z / brez pločnikov, širine vozišč in bankin, ugotovljene pomanjkljivosti, ugotavljanje primernosti za hojo pešcev ipd.;
- analiza podatkov o prometu: na osnovi pridobljenih podatkov o povprečnem letnem dnevнем prometu (PLDP) na analiziranih ulicah se je ulice / ceste "razvrstilo" glede na količino prometa;
- izpolnjevanje postavljenih kriterijev.

T.4.5.1 Načrt šolskih poti: OŠ Miklavž na Dravskem polju



Slika 10: Načrt šolskih poti iz I. 2012

T.4.5.2 Načrt šolskih poti: podružnična OŠ Dobrovce



Slika 11: Načrt šolskih poti iz I. 2012

T.5 NOVELACIJA NAČRTA ŠOLSKIH POTI

T.5.1 Splošno

V tem poglavju je predstavljena in prikazana novelacija obstoječega načrta šolskih poti iz l. 2012.

Za potrebe novelacije načrta šolskih poti smo upoštevali:

- upoštevanje sprememb, ki so bile izvedene od l. 2012 do danes (pomlad 2018) na cestno-prometni infrastrukturi na obravnavanem območju: pri tem gre za analizo sprememb na področju cestno-prometne infrastrukture, ki so rezultirale v bistveni spremembi pogojev zagotavljanja prometne varnosti za pešce / kolesarje - npr. izgradnja mešane površine za pešce in kolesarje na relaciji Miklavž - Dobrovce ipd.
- upoštevanje kriterijev za razvrščanje šolskih poti podanih s strani AVP: v l. 2012, ko je bila izvedena prvotna študija [1], še ni bilo s strani AVP RS definiranih jasnih pogojev, ki bi opredeljevali primernost / neprimernost uporabe cestnih odsekov za označitev / uporabo kot šolske poti. V ta namen smo v takratni študiji oblikovali svoje kriterije, po katerih smo analizirali omrežje v občini Miklavž na Dravskem polju. V l. 2016 je AVP RS izdala "Smernice za šolske poti", v katerih so oblikovani nekoliko drugačni kriteriji za šolske poti [2].

T.5.2 Kriteriji za vzpostavitev šolskih poti

V smernicah za šolske poti (AVP) so navedeni naslednji kriteriji za vzpostavitev šolskih poti - tabela spodaj.

Tabela 6: Kriteriji za vzpostavitev šolskih poti - iz publikacije "Smernice za šolske poti" (AVP RS, 2016)

<u>Optimalno:</u>	<ul style="list-style-type: none">• Šolska pot se vodi po dvignjenem <u>pločniku</u> (deniveliran), ustrezone širine in upoštevaje varnostno širino (odvisno od hitrosti) z urejeno cestno razsvetljavo.
<u>Ne najbolj priporočljivo:</u>	<ul style="list-style-type: none">• Šolska pot se lahko vzpostavi (ni pa najbolj priporočljivo) na cesti oz. cestnem odseku, kjer so bankine urejene (utrjene v istem nivoju kot vozišče v širini 0,75 m ali več) in na podlagi meritev izračunana hitrost motornih vozil V_{85} ne presega 50 km/h.• V primeru, da na cesti oz. cestnem odseku V_{85} presega 50 km/h, se šolska pot vodi po površinah, ki so fizično ločene od vozišča z varnostno ograjo (VO), širine vsaj 0,75 m (merjeno od stebra VO). Površine morajo biti ustrezeno utrjene.
<u>Izjemoma:</u>	<ul style="list-style-type: none">• Pešca - šolarja lahko izjemoma usmerimo tudi na vozišče, če tam ni pločnika, pešpoti, kolesarske steze, hkrati pa zagotovimo na teh odsekih znižano hitrost do 30 km/h s celostno prometno ureditvijo (poleg signalizacije izvesti tudi tehnične ukrepe - npr. hitrostne grbine za omejitve hitrosti do 30 km/h, zvočne ali optične zavore, javno razsvetljavo, svetlobne led utripalke itd.).• Enako velja tudi v primeru izjeme, ko pešca usmerimo na desno stran vozišča v smeri hoje.
<u>Neustrezno:</u>	<ul style="list-style-type: none">• Šolska pot se ne sme vzpostaviti na cesti oz. cestnem odseku, kjer je bankina neurejena (ožja od 0,75 m) in na podlagi meritev izračunana hitrost motornih vozil V_{85} presega 40 km/h.

Z namenom lažje primerjave je v spodnji tabeli podana primerjava obeh vrst kriterijev.

Tabela 7: Primerjava kriterijev za vzpostavitev šolskih poti

Kriteriji iz osnovne študije ("Študija varnih šolskih poti v občini Miklavž na Dravskem polju", 2012)	Kriteriji glede na "Smernice za šolske poti" (AVP RS, 2016)
<p>Primerne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • v to skupino sodijo cestni odseki (ceste, ulice), ob katerih so zgrajeni <u>pločniki</u> za varno hojo pešev. • Prav tako sodijo v to skupino ulice, na katerih je promet (prometna obremenitev - povprečni letni dnevni promet) zelo majhen - pri tem je bila postavljena meja do 200 vozil na dan. • Za te ulice / ceste lahko smatramo, da - s svojimi prometno-tehničnimi elementi in glede na količino prometa - zagotavljajo varno hojo pešev. 	<p>Optimalno:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Šolska pot se vodi po dvignjenem <u>pločniku</u> (deniveliran), ustrezne širine in upoštevaje varnostno širino (odvisno od hitrosti) z urejeno cestno razsvetljavo.
<p>Pogojno primerne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • v to skupino sodijo cestni odseki (ceste, ulice), ob katerih niso zgrajeni pločniki za varno hojo pešev, vendar pa je: <ul style="list-style-type: none"> ○ (a) promet na teh cestah sorazmerno redek (PLDP do 1000 voz. / dan) in ○ (b) so bankine ob teh ulicah širše od 1,2 m. • Za takšne ulice lahko rečemo, da sicer ne zagotavljajo dobre varnosti za pešce, lahko pa služijo v primerih, ko ni druge izbire oz. na krajsih odsekih. • Širina bankine omogoča, da se pešec izogne mimo-vozečemu avtomobilu v primeru srečanja. • Priporoča se, da se ti cestni odseki uporabljajo le v primerih, ko ni na razpolago druge (varnejše) alternativne možnosti. 	<p>Ne najbolj priporočljivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Šolska pot se lahko vzpostavi (ni pa najbolj priporočljivo) na cesti oz. cestnem odseku, kjer so bankine urejene (utrjene v istem nivoju kot vozišče v širini 0,75 m ali več) in na podlagi meritev izračunana hitrost motornih vozil V_{85} ne presega 50 km/h. • V primeru, da na cesti oz. cestnem odseku V_{85} presega 50 km/h, se šolska pot vodi po površinah, ki so fizično ločene od vozišča z varnostno ograjo (VO), širine vsaj 0,75 m (merjeno od stebra VO). Površine morajo biti ustrezno utrijene.
<p>Manj primerne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • v to skupino sodijo ceste / ulice, ob katerih niso zgrajeni pločniki za varno hojo pešev in kjer je: <ul style="list-style-type: none"> ○ (a) promet (PLDP) večji od 200 voz. / dan in ○ (b) bankine so ožje od 1,2 m. • Na teh ulicah pešcem ni omogočeno varno izogibanje mimo-vozečim vozilom, zato te cestne odseke označimo kot manj primerne - in jih za uporabo pešev odsvetujemo. 	<p>Izjemoma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pešca - solarja lahko izjemoma usmerimo tudi na vozišče, če tam ni pločnika, pešpoti, kolesarske steze, hkrati pa zagotovimo na teh odsekih znižano hitrost do 30 km/h s celostno prometno ureditvijo (poleg signalizacije izvesti tudi tehnične ukrepe - npr. hitrostne grbine za omejitve hitrosti do 30 km/h, zvočne ali optične zavore, javno razsvetljavo, svetlobne led utripalke itd.). • Enako velja tudi v primeru izjeme, ko pešca usmerimo na desno stran vozišča v smeri hoje.
	<p>Neustrezno:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Šolska pot se ne sme vzpostaviti na cesti oz. cestnem odseku, kjer je bankina neurejena (ožja od 0,75 m) in na podlagi meritev izračunana hitrost motornih vozil V_{85} presega 40 km/h.

Izpostavimo lahko naslednje ugotovljene (bistvene) razlike:

- v študiji iz l. 2012 so bile šolske poti - glede na postavljene kriterije - razvrščene v tri skupine (primerne, pogojno primerne, manj primerne);
- za ustreznost šolskih poti se je upošteval podatek o količini prometa (PLDP) na posameznem cestnem odseku, upoštevala se je tudi širina bankine (1,2 m);
- v smernicah AVP iz l. 2016 so šolske poti razdeljene v dve skupini: a) Ustrezno (vključuje kriterije optimalno, ne najbolj priporočljivo in izjemoma) ter b) Neustrezno
- v teh kriterijih se ne upošteva podatek o količini prometa, temveč je vpeljan kriterij hitrosti (V_{85});
- prav tako se upošteva podatek o širini bankine (0,75 m).

Kot je že bilo navedeno smo torej pri novelaciji načrta šolskih poti upoštevali kriterije, kot so podani v "Smernicah za šolske poti" (AVP RS, 2016). Zaradi navedenega so tudi v noveliranih načrtih šolskih poti uporabljene le dve kategoriji oz. na kartah označujemo le z dvema barvama:

- z **zeleno barvo** začrtamo v zemljevidu šolskega okoliša tiste poti, ki so za šolarje najbolj varne oz. je na tej površini zagotovljena varna hoja ter so v skladu z osnovnimi kriteriji za šolske poti;
- z **rdečo barvo** označimo tiste odseke šolske poti ali mesta, ki so problematična in lahko za šolarje predstavljajo potencialno nevarna mesta ter niso v skladu z osnovnimi kriteriji za šolske poti.

T.5.3 Upoštevane spremembe na cestno-prometni infrastrukturi

Obstoječe stanje na področju cestno-prometne infrastrukture na območju občine Miklavž na Dravskem polju lahko ocenimo kot zelo dobro. Občinske ceste so - v veliki večini primerov - asfaltirane, pogosto opremljene s pločniki za varno hojo pešev. Hitrost je na vseh cestah v naselju omejena na 50 km/h – razen, kjer je hitrost dodatno omejena na 40 km/h in 30 km/h (območja omejene hitrosti, praviloma opremljena še z ukrepi za umirjanje prometa - montažne grbine, grbine in trapezne ploščadi). Hitrost na cestah zunaj naselja načeloma ni omejena (90 km/h oz. ponekod manj). Te ceste so zunaj naselja opredeljene kot nevarne relacije in imajo učenci zato pravico do brezplačnega prevoza z avtobusom.

Umirjanje prometa je na določenih lokacijah urejeno s postavljenimi grbinami in prometnim znakom za območje omejene hitrosti. Tudi pred obema šolama so nameščene grbine.

Od prvotne študije v l. 2012 je bilo na področju cestno-prometne infrastrukture izvedenih precej ukrepov, s katerimi se je izboljšala prometna varnost na območju občine. Ti ukrepi so bili analizirani in zajeti pri izdelavi noveliranega načrta šolskih poti:

- izvedba mešane površine za pešce in kolesarje med Miklavžem in Dobrovčami;
- izgradnja pločnikov;
- zaris pasov za pešce na vozišču;
- ureditev cestne razsvetljave;
- uvedba območij umirjenega prometa (30 km/h);
- preplastitev oz. rekonstrukcija obstoječih vozišč.

Na spodnjih fotografijah so prikazane določene spremembe na področju cestno-prometne infrastrukture od I. 2012 naprej.



Slika 12: Pločniki, cestna razsvetjava in ukrepi za umirjanje prometa v Dobrovcah



Slika 13: Pločnik in urejen vhod pred podružnično OŠ Dobrovce



Slika 14: Pas za pešce in cestna razsvetjava v Skokah



Slika 15: Pas za pešce, cestna razsvetjava in ukrepi za umirjanje prometa v Skokah



Slika 16: Nova mešana površina za pešce in kolesarje na relaciji Miklavž na Dravskem polju - Dobrovce



Slika 17: Deniveliran prehod za pešce pred OŠ Miklavž na Dravskem polju



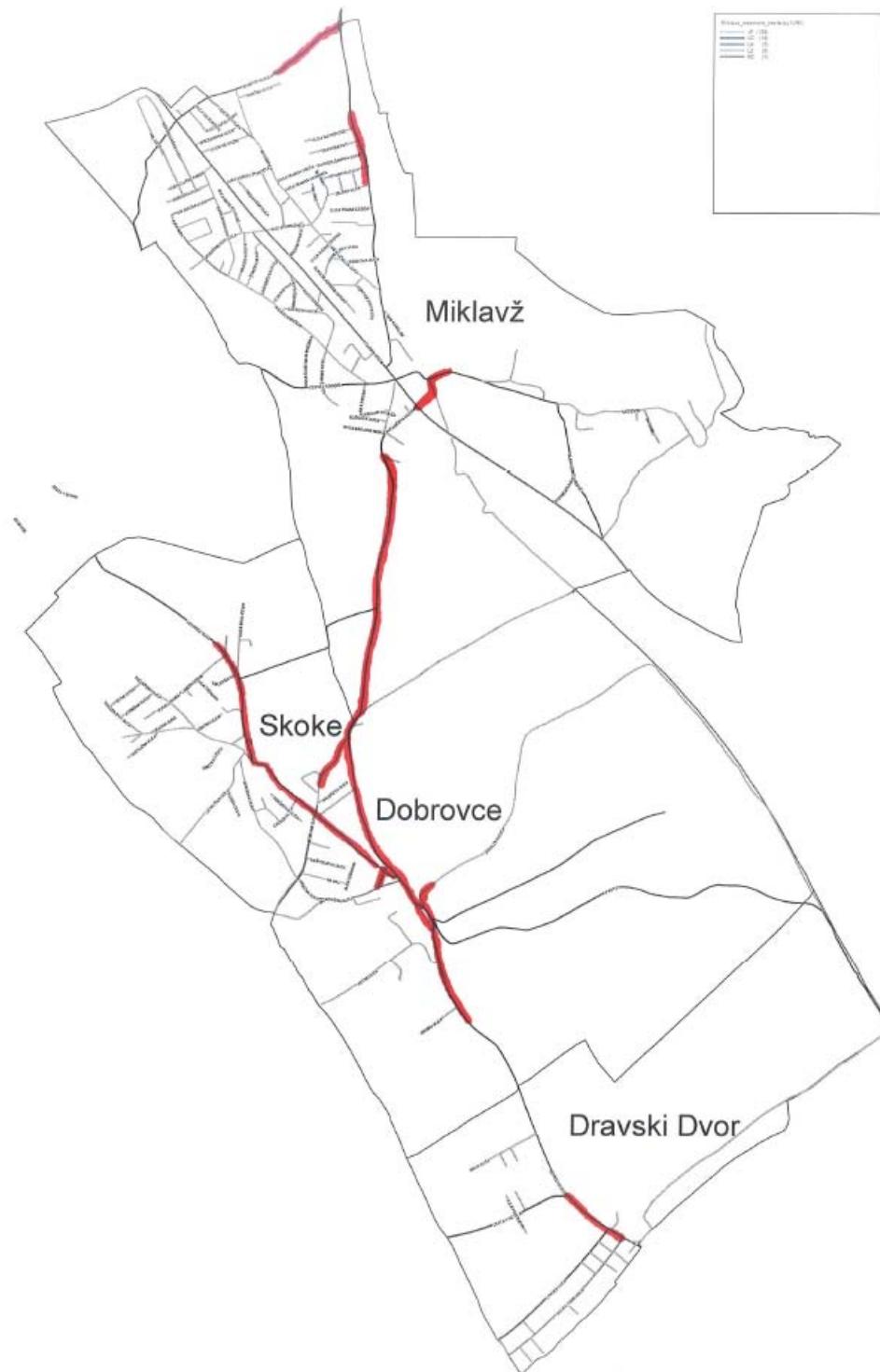
Slika 18: Nova cestna povezava s pločnikom za pešce v Miklavžu



Slika 19: Most čez kanal z obojestranskim pločnikom za pešce

T.5.3.1 Spremembe na cestno-prometni infrastrukturi od I. 2012

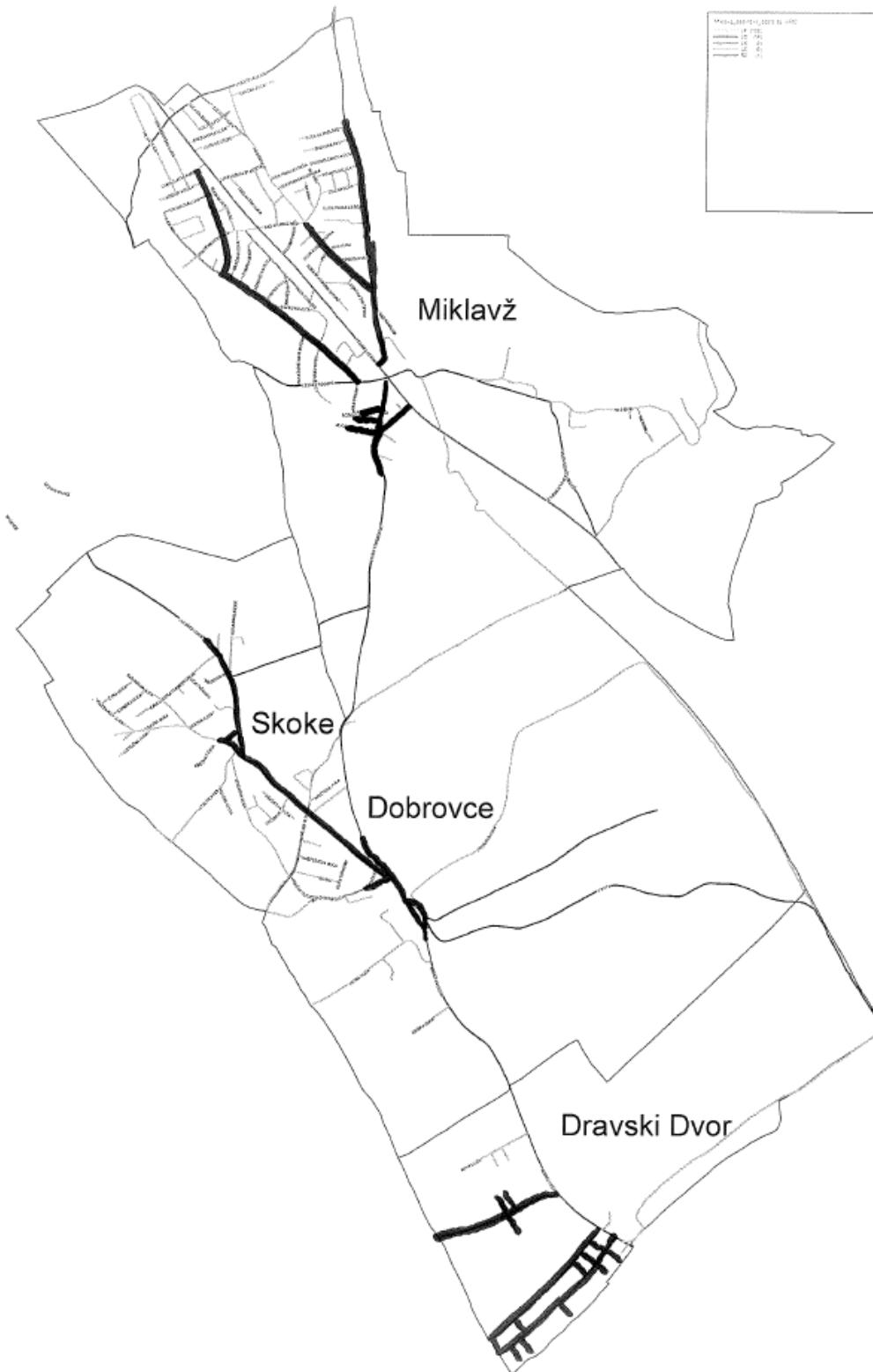
Na spodnji karti so prikazane bistvene spremembe na področju cestno-prometne infrastrukture v občini Miklavž na Dravskem polju, katere bistveno izboljšajo prometno varnost - še posebej nemotoriziranih udeležencev v prometu (pešci, kolesarji). Pri tem gre v večji meri za izgradnjo pločnikov in mešane površine za pešce in kolesarje na relaciji Miklavž - Dobrovce.



Slika 20: Bistvene spremembe na področju cestno-prometne infrastrukture (pločniki, mešana površina za pešce in kolesarje ipd.) na območju občine Miklavž na Dravskem polju od I. 2012 naprej

T.5.3.2 Območja omejene hitrosti (30 km/h) v občini Miklavž na Dravskem polju

Ker se eden izmed kriterijev za možnost označitve šolskih poti (glede na smernice AVP) nanaša na območja omejene hitrosti (30 km/h) so na spodnji karti označeni cestni odseki / območja, kjer je uvedeno območje omejene hitrosti v občini Miklavž na Dravskem polju.



Slika 21: Območja omejene hitrosti (30 km/h) na območju občine Miklavž na Dravskem polju

T.5.4 Noveliran načrt šolskih poti

Ob upoštevanju kriterijev za vzpostavitev šolskih poti (kot so opredeljeni v smernicah AVP) in ob upoštevanju izvedenih analiz obstoječe cestno-prometne infrastrukture ter sprememb na tem področju, ki so bile v občini Miklavž na Dravskem polju izvedene od I. 2012 so v nadaljevanju prikazani novelirani načrti šolskih poti.

Neglede na kriteriji iz *Smernic za šolske poti* (AVP) smo pri izdelavi noveliranih načrtov šolskih poti upoštevali še dodatno:

- prometne obremenitve na posameznih cestnih odsekih: dejstvo je, da je smiselno upoštevati - pri presoji ustreznosti določenega cestnega odseka - tudi kriterij prometne obremenjenosti. Namreč, kljub temu, da cestni odsek npr. izpolnjuje določeni kriterij je ob večjih prometnih obremenitvah možnost / potencialno število konfliktov večje;
- hitrost motornega prometa: dejstvo je, da določeni cestni odseki ne omogočajo vožnje z hitrostjo, kot je omejitev hitrosti na tistem odseku - ali višjo hitrostjo (npr., ozka vozišča, kjer je onemogočena vožnja mimo dveh vozil ipd.). Na drugi strani imamo cestne odseke s (sorazmerno) širokimi vozišči, kjer ni z nobenimi ukrepi (npr. prometna signalizacija ali ukrepi za umirjanje prometa) "onemogočena" vožnja z višjo hitrostjo, kot je dovoljena na tistem odseku;
- slepe ulice: v vseh primerih, kjer nastopajo cestni odseki urejeni s prometno signalizacijo 3204 "Slepa cesta" se ustreznost cestnega odseka ne preverja - cestni odsek se privzame kot ustrezen. Dejstvo namreč je, da gre - v veliki večini primerov - za kratke cestne odseke, promet zgolj stanovalcev in kjer ni možno voziti z visoko hitrostjo.

V nadaljevanju je prikazanih nekaj primerov cestnih odsekov (z obrazložitvijo oz. razlago), ki so po mnenju izdelovalcev tega noveliranega načrta šolskih poti neustrezne oz. ne izpolnjujejo kriterijev za ustrezeno šolsko pot.



Slika 22: Ekartova ul. - ozko vozišče, nezmožnost srečanja pešca in motornega vozila



Slika 23: Ul. Kirbiševih - ozko vozišče, sorazmerno gost promet, brez ločenih površin za pešce

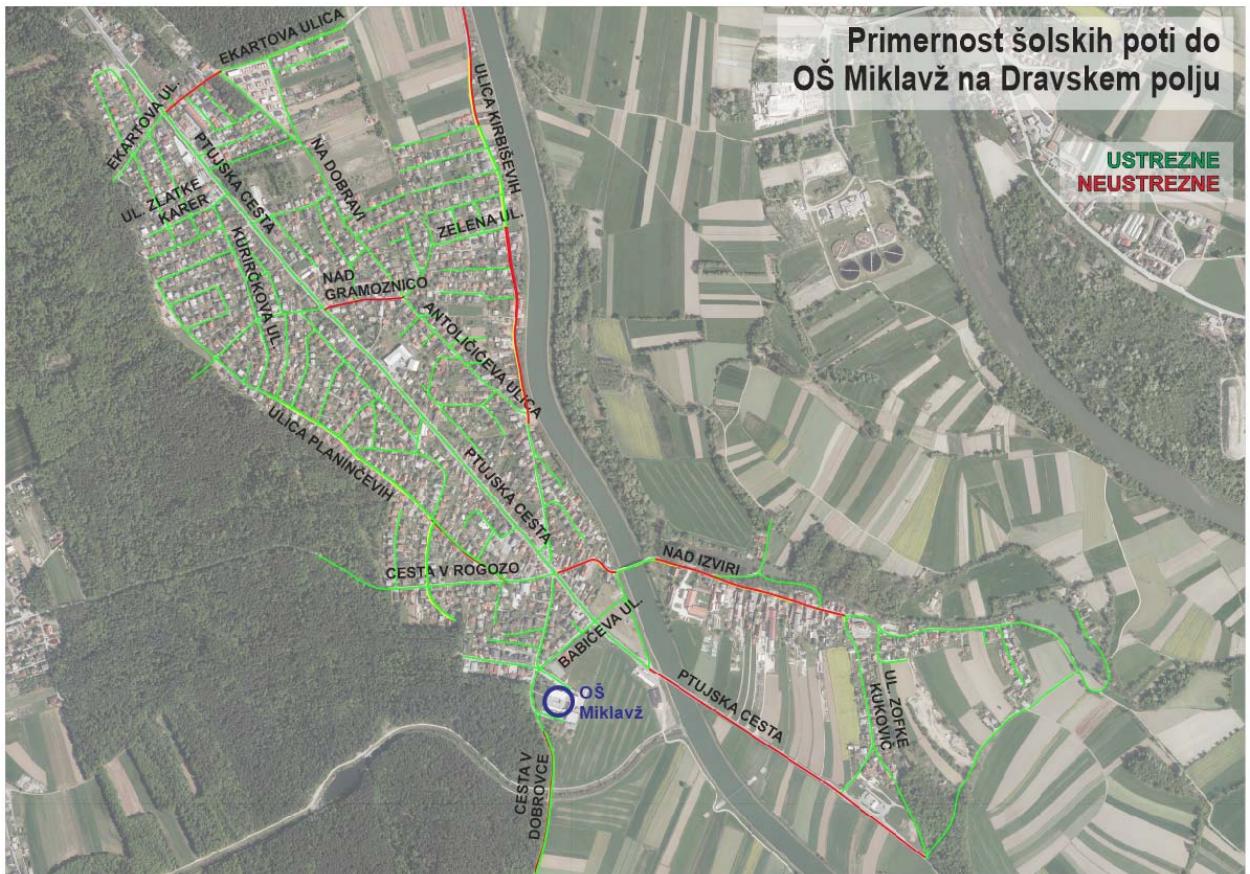


Slika 24: Ulica Nad Izviri - ozko vozišče, nezmožnost srečanja dveh vozil, sorazmerno gost promet, ni ločenih površin za pešce



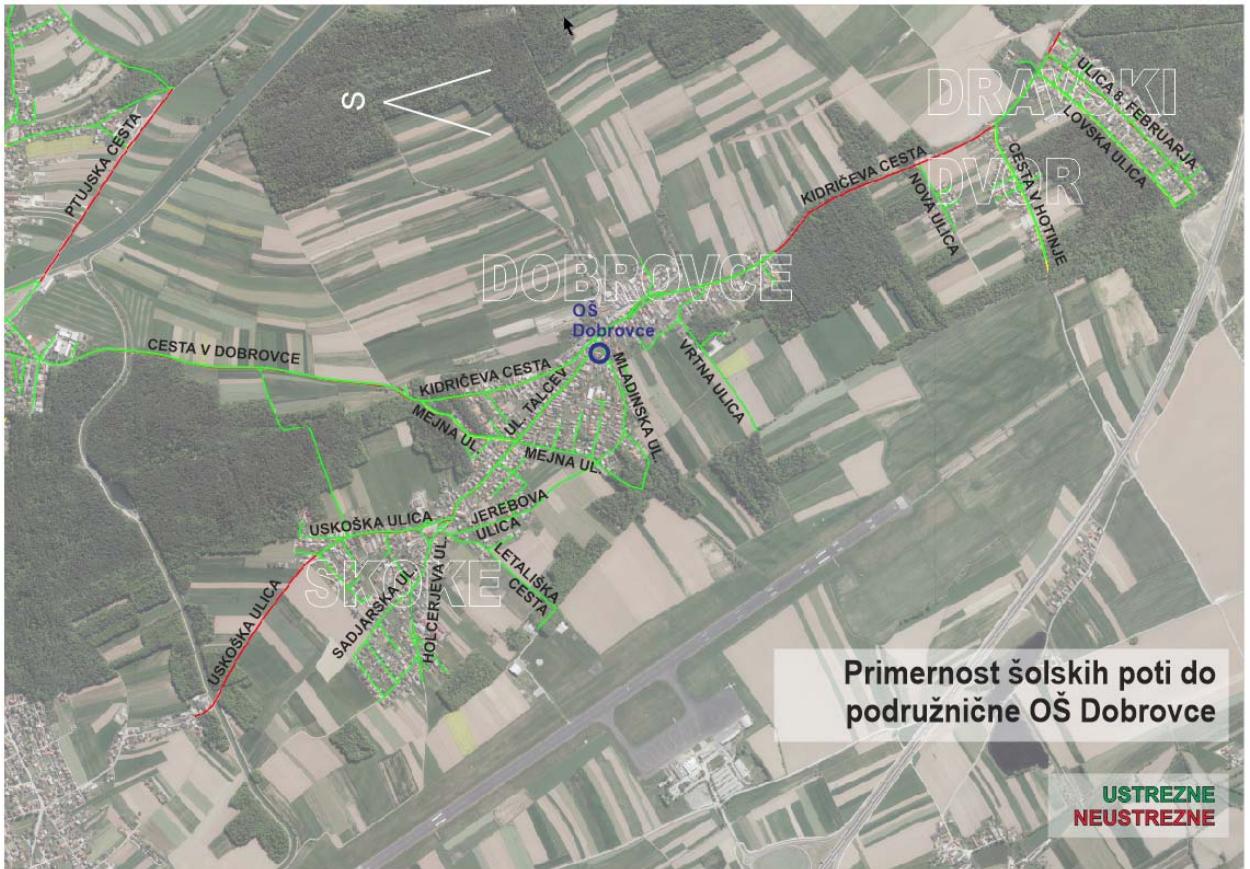
Slika 25: Ulica Nad izviri - sicer (na nekaterih delih) sorazmerno široko vozišče, ki omogoča vožnjo z višjo hitrostjo (brez ukrepov za umirjanje prometa), promet sicer manj gost, ni ločenih površin za pešce

T.5.4.1 OŠ Miklavž na Dravskem polju



Slika 26: Primernost šolskih poti do OŠ Miklavž na Dravskem polju

T.5.4.2 Podružnična OŠ Dobrovce



Slika 27: Primernost šolskih poti do podružnične OŠ Dobrovce

T.6 ZAKLJUČEK

V študiji je opravljena novelacija obstoječega načrta šolskih poti, ki je bil izdelan v l. 2012. Opravljena je analiza obstoječega stanja (zbiranje podatkov, analiza šolskih poti) ter podan predlog noveliranega načrta šolskih poti, ki je bil zasnovan v skladu s *Smernicami za šolske poti* (AVP).

Območje obdelave je zajemalo Osnovno šolo Miklavž na Dravskem polju in podružnično šolo v Dobrovcah ter njuna gravitacijska območja v občini Miklavž na Dravskem polju.

Namen študije je bil analizirati obstoječe stanje šolskih poti ter poiskati možne rešitve za izboljšanje obstoječih šolskih poti. Na ta način lahko dosežemo izvedbo varnejših šolskih poti oz. izboljšamo prometno varnost osnovnošolcev ob prihodu v šolo in odhodu domov.

Osnovni namen naloge je bil s strokovnim pristopom, upoštevaje tudi načela in postopke pregledovanja varnosti cest (RSI), opredeljene v *Pravilniku o preverjanju varnosti cestne infrastrukture in usposabljanju presojevalcev varnosti cest* (Ur. List RS, št. 50/2011), ki izhaja iz *Direktive 2008/96/ES* Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture in v skladu z veljavno *Smernico za pregled varnosti cest*, izvesti pregled obravnavanega območja z vidika projektno-tehničnih elementov in okolice ter vpliva človeških dejavnikov, z namenom zagotavljanja prometne varnosti na način, da se odpravijo dejavniki, ki predstavljajo dokazljivo tveganje za nastanek prometnih nesreč - ter predlagati ustrezno noveliran načrt šolskih poti.

T.7 LITERATURA, VIRI

[1] **Študija varnih šolskih poti v občini Miklavž na Dravskem polju**, CIMRŠ UM (dr. T. Tollazzi, dr. M. Renčelj, S. Turnšek, G. Pomer), september 2012.

[2] **Smernice za šolske poti**, AVP RS, 2016.

T.8 PRILOGE

[1] *Primernost šolskih poti do OŠ Miklavž na Dravskem polju.*

[2] *Primernost šolskih poti do podružnične OŠ Dobrovce*

Primernost šolskih poti do OŠ Miklavž na Dravskem polju

USTREZNE
NEUSTREZNE

