



SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE

MOBILNOST DIJAKOV V ŠOLO

Raziskovalna naloga

Avtorici:

Tina MASTEN, 3. e

Manuela PETEK, 3. e

Mentor:

Peter ČEPIN TOVORNIK, dipl. zn., dipl. san. inž.

Mestna občina Celje, Mladi za Celje
Celje, 2012

MOBILNOST DIJAKOV V ŠOLO

Raziskovalna naloga

Šifra: M9495

Letnik: tretji

Področje: promet

Raziskovalna naloga vsebuje:

- 73 strani
- 42 tabel
- 21 grafov

ZAHVALA

Za vzpodbudne besede, podporo, strokovno pomoč, sodelovanje in razumevanje bi se zahvalili najinemu mentorju g. prof. Petru Čepinu Tovorniku.

Za strokovni pregled naloge bi se zahvalili ge. prof. Olgi Štancar, ge. prof. Franji Dobrajc za prevod povzetka v angleščino, ge. prof. Maji Antonič za lektoriranje, ge. prof. Nini Lobe Selič in g. Mateju Korenu za tehnično izvedbo ter ge. prof. Smilji Pevec za koordinatorsvo raziskovalne dejavnosti na šoli.

Za reševanje anket se zahvaljujema dijakom 1. in 4. letnikov na Škofijski gimnaziji Antona Martina Slomška in Srednji zdravstveni šoli Celje.

Zahvala gre tudi ravnateljici naše šole, ge. prof. Katji Pogelšek Žilavec, ki nas podpira pri raziskovalni dejavnosti.

KAZALO

KAZALO VSEBINE

ZAHVALA.....	3
KAZALO	4
KAZALO VSEBINE.....	4
KAZALO TABEL	4
KAZALO GRAFOV.....	6
POVZETEK	7
SUMMARY	8
1 UVODNI DEL	9
1.1 UVOD	9
1.2 NAMEN IN CILJI NALOGE	9
1.3 HIPOTEZE RAZISKOVALNE NALOGE	9
1.4 METODE DELA.....	10
2 TEORETIČNI DEL.....	11
2.1 ZGODOVINSKI RAZVOJ PROMETA	11
2.2 RAZVOJ PROMETA V SLOVENIJI	12
2.3 DELITEV PROMETA.....	12
2.4 PROMETNA DOSTOPNOST.....	14
2.5 JAVNI POTNIŠKI PREVOZ V SLOVENIJI	14
2.5.1 PODSISTEM JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	17
2.5.1.1 ŽELEZNIŠKI PREVOZ	18
2.5.2 NALOGE JAVNEGA PREVOZA POTNIKOV	16
2.6 JAVNI MESTNI POTNIŠKI PROMET	16
3 EMPIRIČNI DEL.....	19
3.1 VZOREC	19
3.2 ČAS RAZISKAVE	19
3.3 OBDELAVA PODATKOV	19
3.4 REZULTATI RAZISKAVE	19
3.5 RAZPRAVA.....	63
4 ZAKLJUČNI DEL	66
4.1 UGOTOVITVE	66
4.2 ZAKLJUČEK	67
5 PRILOGE	69
6 VIRI IN LITERATURA	73

KAZALO TABEL

Tabela 1: Starost (SZŠC).....	20
Tabela 2: Starost (ŠGAMS)	20
Tabela 3: Starost (SZŠC).....	22
Tabela 4: Starost (ŠGAMS).....	22
Tabela 5: Kraj bivališča med šolanjem (SZŠC)	24

Tabela 6: Kraj bivališča med šolanjem (ŠGAMS)	24
Tabela 7: Bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo z javnim potniškim prometom? (SZŠC)	26
Tabela 8: Bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo z javnim potniškim prometom? (ŠGAMS)	26
Tabela 9: S katerim javnim potniškim prevozom bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo? (SZŠC)	28
Tabela 10: S katerim javnim potniškim prevozom bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo? (ŠGAMS)	28
Tabela 11: Ali nudi javni potniški promet, ki vam je na voljo v domačem kraju dovolj pogoste povezave z mestom, kjer se šolate? (SZŠC)	30
Tabela 12: Ali nudi javni potniški promet, ki vam je na voljo v domačem kraju dovolj pogoste povezave z mestom, kjer se šolate? (ŠGAMS)	30
Tabela 13: Ali za vsakodnevno mobilnost do šole uporabite zgolj eno prevozno sredstvo ali je potrebno prestopanje na drugo prevozno sredstvo? (SZŠC)	32
Tabela 14: Ali za vsakodnevno mobilnost do šole uporabite zgolj eno prevozno sredstvo ali je potrebno prestopanje na drugo prevozno sredstvo? (ŠGAMS)	32
Tabela 15: Katero prevozno sredstvo uporabljate za dnevno mobilnost do šole ter pojasnite razloge, zakaj uporabljate izbrano prevozno sredstvo? (SZŠC)	34
Tabela 16: Katero prevozno sredstvo uporabljate za dnevno mobilnost do šole ter pojasnite razloge, zakaj uporabljate izbrano prevozno sredstvo? (ŠGAMS)	34
Tabela 17: Ste kdaj primerjali stroške individualnega ter javnega prevoza za vašo vsakodnevno mobilnost iz domačega kraja do šole? (SZŠC)	36
Tabela 18: Ste kdaj primerjali stroške individualnega ter javnega prevoza za vašo vsakodnevno mobilnost iz domačega kraja do šole? (ŠGAMS)	36
Tabela 19: Kateri stroški so po vašem mnenju nižji, individualni ali javni? (SZŠC)	38
Tabela 20: Kateri stroški so po vašem mnenju nižji, individualni ali javni? (ŠGAMS)	38
Tabela 21: Če je javni prevoz po vašem mnenju za vas cenejši kot individualni, a vseeno koristite individualni prevoz, pojasnite razloge za vašo odločitev izbire prevoza. (SZŠC)	40
Tabela 22: Če je javni prevoz po vašem mnenju za vas cenejši kot individualni, a vseeno koristite individualni prevoz, pojasnite razloge za vašo odločitev izbire prevoza. (ŠGAMS)	40
Tabela 23: Bi se v večji meri posluževali javnega prevoznega sredstva, če bi bili stroški slednjega nižji? (SZŠC)	42
Tabela 24: Bi se v večji meri posluževali javnega prevoznega sredstva, če bi bili stroški slednjega nižji? (ŠGAMS)	42
Tabela 25: Kako pogosto uporabljate javni prevoz? (SZŠC)	44
Tabela 26: Kako pogosto uporabljate javni prevoz? (ŠGAMS)	44
Tabela 27: Kateri so vaši vzroki za uporabo javnega potniškega prometa? (SZŠC)	46
Tabela 28: Kateri so vaši vzroki za uporabo javnega potniškega prometa? (ŠGAMS)	46
Tabela 29: Kateri so razlogi za začasno bivališče v mestu? (SZŠC)	48
Tabela 30: Kateri so razlogi za začasno bivališče v mestu? (ŠGAMS)	48
Tabela 31: Kako prehodite pot do začasnega bivališča do šole? (SZŠC)	50
Tabela 32: Kako prehodite pot do začasnega bivališča do šole? (ŠGAMS)	51
Tabela 33: Ste zadovoljni z voznimi redi ponujenega javnega mestnega potniškega prometa, imate zagotovljen dovolj gost prevoz? (SZŠC)	53
Tabela 34: Ste zadovoljni z voznimi redi ponujenega javnega mestnega potniškega prometa, imate zagotovljen dovolj gost prevoz? (ŠGAMS)	53

Tabela 35: Se vam zdi, da so stroški javnega mestnega prevoza sprejemljivi? (SZŠC)	55
Tabela 36: Se vam zdi, da so stroški javnega mestnega prevoza sprejemljivi? (ŠGAMS)	55
Tabela 37: S čim bi vi kot dijak lahko pripomogli k kakovostnejšemu zraku? (SZŠC)	57
Tabela 38: S čim bi vi kot dijak lahko pripomogli k kakovostnejšemu zraku? (ŠGAMS)	57
Tabela 39: Vas starši spodbujajo k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev? (SZŠC)	59
Tabela 40: Vas starši spodbujajo k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev? (ŠGAMS) ...	59
Tabela 41: Na kakšen način bi po vašem mnenju lahko šola spodbujala dijake k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev in s tem pripomogla k zmanjšanju onesnaženosti okolja? (SZŠC).....	61
Tabela 42: Na kakšen način bi po vašem mnenju lahko šola spodbujala dijake k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev in s tem pripomogla k zmanjšanju onesnaženosti okolja? (ŠGAMS).....	61

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Starost	21
Graf 2: Letnik šolanja.....	23
Graf 3:Kraj bivališča med šolanjem	25
Graf 4: Bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo z javnim potniškim prevozom? ...	27
Graf 5: S katerim javnim potniškim prevozom bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo?	29
Graf 6: Ali nudi javni potniški promet, ki vam je na voljo v domačem kraju dovolj pogoste povezave z mestom, kjer se šolate?.....	31
Graf 7: Ali za vsakodnevno mobilnost do šole uporabite zgolj eno prevozno sredstvo ali je potrebno prestopanje na drugo prevozno sredstvo?	33
Graf 8: Katero prevozno sredstvo uporabljate za dnevno mobilnost do šole ter pojasnite razloge, zakaj uporabljate izbrano prevozno sredstvo?.....	35
Graf 9: Ste kdaj primerjali stroške individualnega ter javnega prevoza za vašo vsakodnevno mobilnost iz domačega kraja do šole?	37
Graf 10: Kateri stroški so po vašem mnenju nižji, individualni ali javni?	39
Graf 11: Če je javni prevoz po vašem mnenju za vas cenejši kot individualni, a vseeno koristite individualni prevoz, pojasnite razloge za vašo odločitev izbire prevoza.	41
Graf 12: Bi se v večji meri posluževali javnega prevoznega sredstva, če bi bili stroški slednjega nižji?.....	43
Graf 13: Kako pogosto uporabljate javni prevoz?	45
Graf 14: Kateri so vaši vzroki za uporabo javnega mestnega potniškega prometa?	47
Graf 15: Kateri so razlogi za začasno bivališče v mestu?.....	49
Graf 16: Kako prehodite pot od začasnega bivališča do šole?	52
Graf 17: Ste zadovoljni z voznimi redi ponujenega javnega mestnega potniškega prometa, imate zagotovljen dovolj pogost prevoz?	54
Graf 18: Se vam zdi, da so stroški javnega mestnega prevoza sprejemljivi?	56
Graf 19: S čim bi vi kot dijak lahko pripomogli k kakovostnejšemu zraku?	58
Graf 20: Vas starši spodbujajo k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev?	60
Graf 21: Na kakšen način bi po vašem mnenju lahko šola spodbujala dijake k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev in s tem pripomogla k zmanjšanju onesnaženega okolja?62	

POVZETEK

Namen raziskovalne naloge z naslovom Mobilnost dijakov v šolo je proučiti način dnevne migracije dijakov v šolo ter ugotoviti dejavnike, ki vplivajo na prometno dostopnost. Cilj pa je osveščanje dijakov o pomembnosti uporabe javnega potniškega prometa.

V teoretičnem delu je opisana vloga prometa, mobilnosti ter migracij.

V empiričnem delu je narejena raziskava med 64 dijaki prvega in 54 dijaki četrtega letnika Srednje zdravstvene šole Celje ter 53 dijaki prvega in 52 dijaki četrtega letnika Škofijske gimnazije Antona Martina Slomška v Mariboru. Rezultati so pokazali, da večina dijakov obeh šol prebiva doma ter da imajo najlažji prevoz do šole z avtobusom. Več kot polovici dijakov javni potniški promet nudi dovolj pogoste povezave z domačim krajem in mestom šole. Po mnenju dijakov je javni prevoz cenejši kot individualni, vendar ga ne uporabljajo zaradi prevelike izgube časa (od 35 do 77 %) in časovno neustreznih povezav (od 15 do 48 %), bi pa ga več uporabljali, če bi bil le-ta cenejši. Dijaki menijo, da bi k manj onesnaženemu zraku pripomogli z uporabo javnih prevoznih sredstev (od 25 do 52 %) in kolesarskih ali pešpoti za krajše razdalje (od 42 do 62 %).

Ključne besede: mobilnost, migracije, promet, mestni potniški promet, dijak

SUMMARY

The purpose of the research entitled The mobility of students to school is to investigate the way of students commuting to school and to find out factors that influence transport accessibility. The aim is to inform students about the importance of using public transport.

In the theoretical part is described the role of transport, mobility and migration.

In the empirical part of the research was made the investigation among 64 students of the first and 54 students of the fourth class of Secondary School for Nurses Celje and among 53 students of the first and 52 students of the fourth class high school Anton Martin Slomšek in Maribor. The results showed that the majority of students from both schools live at home and the easiest transport to school for those students is bus. To more than half of the students public transport offers enough connections between their home and school. Students think that public transport is cheaper than an individual, but they do not use it due to excessive loss of time (35 to 77 %) and time-inappropriate connections (from 15 to 48 %), they would use it more if it was cheaper. Students believe that the air will be less polluted by the use of public transport (from 25 to 52 %), by cycling or walking within short distances (42 to 62 %).

Keywords: mobility, commuting, transport, urban transport, a student

1 UVODNI DEL

1.1 UVOD

Prostorska mobilnost prebivalstva se v današnjih časih izredno hitro širi. V povezavi s slednjim narašča tudi število udeležencev oziroma potnikov v prometu. Prometni sistem, ki se je v času po 19. stoletju izredno hitro razvijal ter več kot opazno tehnološko napredoval, dandanes zaposluje precejšen del aktivnega prebivalstva. Da se je povečalo število prostorske mobilnosti prebivalstva, dokazuje tudi podatek o podvojitvi registracije avtomobilov v Sloveniji v obdobju med letoma 1985 in 2005. Značilnosti dnevne mobilnosti se odražajo v gospodarskih, prostorskih kot tudi kulturnih razmerah družbe. Povečana dnevna mobilnost je v največji meri odraz družbenega razvoja ter individualnosti, ki je značilna za današnjo družbo (Bole, Gabrovec, 2009, str. 12).

1.2 NAMEN IN CILJ NALOGE

Namen raziskovalne naloge je preučiti pojav prostorske mobilnosti oziroma dnevne migracije dijakov v šolo. Preučiti želimo dejavnike, ki vplivajo oziroma spodbujajo mobilnost dijakov ter njihovo vsakodnevno migracijo v šolo. V nadaljevanju je namen raziskovalnega dela ugotoviti, katerih oblik prevoznega sredstva se dijaki poslužujejo. Vzporedno želimo ugotoviti dejavnike, ki vplivajo na dnevno mobilnost, in sicer prometno dostopnost ter stroške prevoza.

Cilj, kateremu bomo v raziskovalnem delu Mobilnost dijakov v šolo skušali slediti, je osveščanje dijakov o pomembnosti javnega potniškega prometa.

1.3 HIPOTEZE RAZISKOVALNE NALOGE

V raziskovalni nalogi bomo skušali potrditi ali ovreči naslednje raziskovalne hipoteze:

1. hipoteza: Delež tistih dijakov, ki so oddaljeni od šolskih središč oziroma prihajajo iz drugih krajev, zaradi česar posledično dnevno migrirajo, je večji kot delež dijakov, ki prihajajo iz kraja šolskega središča.
2. hipoteza: Več kot polovica anketiranih dijakov 1. in 4. letnika Srednje zdravstvene šole Celje in Škofijske gimnazije Antona Martina Slomška Maribor meni, da je javni prevoz cenejši od individualnega prevoza.
3. hipoteza: Več kot tri četrtine dijakov Srednje zdravstvene šole Celje dnevno uporablja javni potniški prevoz.

1.4 METODE DELA

Za raziskovalno nalogo sva uporabili:

- metodo anketnega vprašalnika ter
- študij različne literature.

Naše delo je potekalo po naslednjem vrstnem redu:

- najprej smo se z mentorjem dogovorili o izbrani temi,
- proučili sva literaturo za podlago izvedbe teoretičnega dela raziskovalne naloge in izdelavo anketnega vprašalnika,
- zastavili sva si namen in cilj raziskovalne naloge,
- določili sva ciljno skupino ljudi in vzorec,
- postavili sva tri hipoteze,
- na osnovi namena in zastavljenih ciljev sva sestavili anketni vprašalnik,
- pridobljene podatke sva analizirali in jih podali v tabelah in grafih,
- na podlagi pridobljenih podatkov sva zastavljene hipoteze potrdili oz. ovrgli ter
- na koncu sva rezultate interpretirali.

Po izboru teme in opredelitvi raziskovalnega problema začnemo zbirati literaturo, ki jo potrebujemo za razlaganje in reševanje zastavljenih hipotez. Najosnovnejša literatura so učbeniki, enciklopedije, leksikoni in slovarji. Po pregledu te literature sledi še zbiranje dosedanjih raziskav v strokovni literaturi in periodičnih publikacijah (revije, časopisi, zborniki itd).

Anketiranje je bilo izvedeno med dijaki prvega in četrtega letnika Srednje zdravstvene šole Celje in dijaki prvega in četrtega letnika Škofijske gimnazije Antona Martina Slomška v Mariboru.

V raziskavi je uporabljena deskriptivna (opisna) raziskovalna metoda dela. Podatki so bili zbrani z anketnim vprašalnikom (priloga 1). Anketni vprašalnik sestavlja 21 vprašanj, ki so razporejena po tematskih sklopih. Ta vprašanja se nanašajo na kraj bivališča v času šolanja, na uporabo prevoznih sredstev ter na stroške in vozne rede javnega potniškega prometa.

Vprašanja iz anketnega vprašalnika so:

- štiri vprašanja so bila dihotomna z odgovorom da ali ne,
- štiri vprašanja so bila z večstransko izbiro, kjer so bili ponujeni trije odgovori,
- devet vprašanj so bili kombinacija zaprtega in odprtega tipa, kjer je bilo pod vprašanjem navedeno od trije do devet odgovorov, pod zadnjo alinejo pa so lahko anketiranci sami napisali svoj odgovor, če ga niso našli med navedenimi,
- eno vprašanje, kjer so lahko anketiranci obrazložili svoj odgovor ter
- tri vprašanja zaprtega tipa, kjer so bili ponujeni dva do pet odgovorov.

2 TEORETIČNI DEL

2.1 ZGODOVINSKI RAZVOJ PROMETA

Mezopotamci so gradili ceste že 3500 let pred našim štetjem. Najstarejše ceste, ki so se ohranile vse do danes, so rimske ceste. V času cesarstva so se ceste razvile v omrežje, ki je omogočalo učinkovito prenašanje sporočil oziroma pošte. Seveda so ceste ohranile svoj vojaški pomen; trgovski in gospodarski pomen cest ni bil v ospredju, ker so večino tovrstnih tovorov, kjer je bilo le mogoče, tovorili po vodi (pri nas npr. Nauportus na Ljubljani – današnja Vrhnika) (Pelc, 2010).

V času srednjega veka je v Evropi mojstrstvo rimskih graditeljev cest utonilo v pozabo in tudi ko so v novem veku začeli z gradnjo cest, so bile te še dolgo časa zelo slabo grajene in malo odporne proti razdiralnim vplivom zunanjih dejavnikov. Na slovenskem ozemlju se je obnova cest začela izvajati pod nadzorom Habsburške monarhije leta 1720. V prvi fazi so gradili in popravljali vse trgovske oziroma komercialne ceste. Druga faza je zajela stranske poti, tretja pa lokalne, vaške poti (Pelc, 2010).

Cestni promet in ceste so v 19. stoletju zaradi železnice močno izgubile pomen. Predvsem prevoz na daljše razdalje se je v celoti preselil na hitrejšo in, kar se potnikov tiče, udobnejšo železnico. Pri nas je imela velik pomen t.i. južna železnica, ki je povezovala Dunaj in Trst. Z dograditvijo južne železnice pa je prišlo do širjenja omrežja z italijanskimi železnicami ter z Madžarsko in Hrvaško, Maribor je dobil povezavo v smeri Celovca (Pelc, 2010).

Druge pomembne železniške proge pri nas so še:

- Rudolfova proga (od Česke, preko Beljaka in Trbiža do južne železnice v Ljubljani);
- proga južne železnice z Reko;
- Bohinjska proga (Jesenice-Beljak) in
- Parenzana (Trst- Poreč) in druge (Pelc, 2010).

Kmalu se pojavijo osebna prevozna sredstva. Prvi avtomobil z bencinskim motorjem je v Nemčiji izdelal Karl Benz leta 1885. Tri leta kasneje je Benz začel s svojo proizvodnjo, njegova žena Bertha pa se je istega leta, brez moške vednosti, s sinovoma odpeljala k svoji materi. Tako bi lahko rekli, da se je omenjenega leta začel razvoj avtomobilske industrije, obenem pa so se kot voznice, skoraj hkrati z moškimi, začele uveljavljati tudi ženske (Pelc, 2010).

Prvi avtomobil je na območje Slovenije pripeljal ljubljanski baron Codelli leta 1898. Čeprav je bil avtomobil v začetnem obdobju predvsem igrača za bogataše, je proizvodnja avtomobilov naglo rasla (Pelc, 2010).

Leta 1913 so v Veliki Britaniji letno izdelali 34000 vozil, v Franciji 45000 in v Nemčiji 23000. Vse pa so krepko prekašali Američani, ki so sami izdelali vsaj štirikrat več vozil kot prej Britanci, Francozi in Nemci skupaj. Množična proizvodnja je avtomobile naredila dostopne širokim množicam ljudi (Pelc, 2010).

2.2 RAZVOJ PROMETA V SLOVENIJI

Razvoj avtomobilskega prometa pri nas pa ni bil tako hiter kot v razvitih zahodnih državah Evrope. Pri nas so v šestdesetih letih 20. stoletja železnice izgubile pomen, cel niz prog pa je bil opuščen, saj so le-te bile nerentabilne zaradi konkurence avtobusnega prevoza in vse bolj tudi zaradi preusmerjanja prebivalstva z javnega prevoza na osebne. Avtobusni prevoz je bil v Sloveniji zagotovljen že pred prvo svetovno vojno. Tedaj so obstajale naslednje avtobusne linije:

- ∞ Gorica – Postojna,
- ∞ Idrija – Logatec,
- ∞ Brežice – Sv. Peter – Mestinje,
- ∞ Krško – Kostanjevica – Novo Mesto,
- ∞ Ljubljana – Vransko – Celje,
- ∞ Ljubljana – Kranj (Pelc, 2010).

Skupna dolžina prej omenjenih avtobusnih linij je znašala 295 km, omrežje pa je do druge svetovne vojne naraslo na 2893 km. Po drugi svetovni vojni je avtobusni promet doživel eksplozivno rast. Do leta 1959 je omrežje avtobusnih linij namreč preseglo 20000 km, prepeljanih pa je bilo kar 26 milijonov potnikov. Osebni motorni promet je po drugi svetovni vojni naraščal v Sloveniji, a še zdaleč ne tako drastično kot avtobusni. Ko je v času po šestdesetih letih 20. stoletja začel naraščati tudi osebni motorni promet, se je pokazala potreba po cestah, ki bi omogočale večje potovalne hitrosti in bi bile bolj zmožljive. Omenjamo seveda avtoceste. Leta 1967 so opredelili prvo omrežje avtocest, ki naj bi jih zgradili v Sloveniji. Tedaj so to poimenovali *slovenski avtocestni križ* (Pelc, 2010).

2.3 DELITEV PROMETA

Promet je izrazito kompleksen tehnični, tehnološki, organizacijski, ekonomski in družbeni fenomen. Vse vidike tega fenomena je nemogoče popolnoma dojeti, če se ga ne obravnava kot kompleksni sistem. Ker je smisel vsake delitve v tem, da se spoznajo lastnosti in specifičnosti posameznih delov celote, velja deliti promet v osem skupin (Jakomin, 2002).

Po Jakominu (2002, str. 21-25) delimo promet:

- a) Glede na prostorsko oddaljenost:
 - ∞ mestni (prevoz potnikov in blaga na ureditvenem območju mest),
 - ∞ primestni (povezovanje mestnega zaledja z mestom),
 - ∞ medmestni oz. medkrajevni (blagovni in potniški promet, ki poteka med različnimi kraji znotraj države),
 - ∞ kontinentalni oz. celinski (poteka na celini),
 - ∞ medkontinentalni oz. medcelinski (povezuje različne celine – običajno se nanaša na letalski in pomorski promet, manj na cestnega in železniškega); v odnosu na ta kriterij ga delimo tudi na:
 - kratke razdalje in
 - dolge razdalje.

b) Glede na vrsto prometnih sredstev:

- ∞ avtomobilski (uporabljamo osebne avtomobile, tovornjake, kombinirana vozila in namensko delovna vozila, različnih pogonskih agregatov in konstrukcij osnovnega ali tovornega prostora),
- ∞ železniški (dizelske, električne, parne in kombinirane lokomotive kot vlečna vozila, ki vlečejo ali potiskajo potniške in tovarne vozove različnih razredov in konstrukcij),
- ∞ žičniški (tovorne in potniške žičnice, velikih in majhnih razdalj za specialne namene, lastno ali javno uporabo),
- ∞ cevovodni (transport tekočin, plinov in trdega agregata izključno po ceveh),
- ∞ ladijski (rečne in pomorske ladje, feeder in matične ladje, RO-RO, tankerji, potniške in druge ladje, turistični in taksi čolni oz. jadrnice...),
- ∞ letalski (vse vrste motornih in jadralnih letal),
- ∞ helikopterski (vse vrste helikopterjev),
- ∞ radijski (kratko-, srednje- in dolgovalovni, različnih modulacij in z različno stopnjo zaščite).

c) Glede na karakteristike objekta oz. predmeta prevoza ali prenosa:

- ∞ potniški (se nanaša izključno na prevoz oseb oz. potnikov in njihove prtljage v linijskem in prostem prometu),
- ∞ tovarni (nanaša se na prevoz stvari organskega in anorganskega blaga v vseh agregatnih stanjih in živih živali),
- ∞ promet obvestil (poštne pošiljke, podatkovni prenosi preko računalniških in komunikacijskih omrežij, satelitov, faks, telefon),
- ∞ denarja (plačilni promet preko virmanov, položnic in drugih plačilnih nalogov, denarna menična jamstva ipd.),
- ∞ energije (elektrovodi, toplovodi, plinovodi).

d) Glede na namen in uporabnike prometne storitve:

- ∞ javni (to pomeni, da so prometne storitve dostopne vsem pod enakimi in predpisanimi pogoji),
- ∞ promet za lastne potrebe (kot pomožna dejavnost, ki je prisotna pri opravljanju osnovne dejavnosti).

Promet za lastne potrebe je lahko promet za osebne potrebe ljudi, ali promet za potrebe podjetja, ali drugih ekonomsko pravnih subjektov. Pravimo mu tudi režijski promet oz. interprodukcija.

e) Glede na tehnološke in organizacijske lastnosti:

- ∞ redni ali linijski (poteka po vnaprej znanih in določenih dispozicijah, kot npr. vozni red, cena, pogostost ipd.),
- ∞ prosti oz. po potrebi, lahko tudi čarterski (brez določenega voznega reda, ceno oblikujemo za vsako vožnjo posebej).

2.4 PROMETNA DOSTOPNOST

Pomen izraza dostopnost sva poiskali v Slovarju slovenskega knjižnega jezika, kjer je dostopnost opredeljena kot lastnost, značilnost »dostopnega«, za pojem dostopen pa so opredeljene slednje razlage, in sicer:

- do katerega se da priti, ki se da dobiti;
- ki se da razumeti, dojeti;
- dovzeten, sprejemljiv (Medmrežje 1).

S prometno-geografskega vidika je ustrezen pojem pod prvo točko. Sicer pa so definicije dostopnosti za potrebe prostorsko planerske teorije in prakse zelo raznolike, od tega, »da je to funkcija lokacije, stvarna oddaljenost med kraji, pa do razlage, da je to ponderirano povprečje vseh možnosti, ki jih imajo prebivalci posameznega območja za zadovoljevanje različnih potreb« (Černe, 1986; povz. po Pelc, 2010, str. 94).

Pojem dostopnosti se v literaturi uporablja zelo pogosto in v zelo različne namene, bodisi da gre za prometno, prostorsko, socialno ali pa še kakšno drugo dostopnost. Vsa ta različna pojmovanja je Černe strnil v naslednje skupine:

- ∞ dostopnost je funkcija lokacije kraja v odnosu do vseh ostalih lokacij v prostoru;
- ∞ dostopnost je stvarna oddaljenost med kraji, ki je izražena v obliki oddaljenosti po prometnicah, časovni oddaljenosti, ceni prevoza itn.;
- ∞ dostopnost je »strošek prevoza« blaga, ljudi in informacij, in sicer obstoječih ali predvidenih prometnih tokov;
- ∞ dostopnost je sposobnost posameznika ali skupine prebivalstva, da premaguje razdalje v prostoru in času;
- ∞ dostopnost so vse možnosti, ki jih ima posameznik ali skupina prebivalstva na določeni lokaciji, za zadovoljevanje svojih potreb po bivanju, delu in rekreaciji;
- ∞ dostopnost je povprečje vseh možnosti, ki jih imajo prebivalci posameznega območja za zadovoljevanje ekonomskih, socialnih, prostorskih, in drugih potreb; povprečje predstavlja ponderirano povprečje vseh prebivalcev ali posameznih ekonomskih in socialnih skupin prebivalstva;
- ∞ dostopnost je »korist«, ki jo ima posameznik zaradi uporabe prometnega sistema ali na splošno sistema rabe prostora, ki je izražena v obliki razlike med ceno prevoza in »skupno koristjo«, ki jo ima posameznik (Černe 1991, povz. po Pelc, 2010, str. 95).

Najširše vzeto lahko dostopnost opredelimo kot lastnost, s katero se izraža pozitiven ali negativen odnos med poljubno dobrino in poljubnim uporabnikom (Pelc, 2010).

2.5 JAVNI POTNIŠKI PREVOZ V SLOVENIJI

Spremljanje trendov in stanja na področju prometa v Sloveniji kaže, da se razvoj prometa odmika od načel trajnostnega razvoja. Slovenija je v zadnjih letih v stopnji motorizacije dohitela in celo prehitela številne zahodnoevropske države, občutno naraščanje količine cestnega prometa pa spremlja tudi upadanje interesa za uporabo javnega potniškega prometa. Podatki Eurostata (navedeni v poročilu Transport and Energy in Figures) kažejo, da

je leta 2006 v Sloveniji od vseh narejenih potniških kilometrov z vlakom prepotovalo 3,2 % potnikov, z avtobusom 3,6 %, z osebni avtomobilom pa kar 91,3 % vseh potnikov, s čimer se Slovenija po rabi javnega potniškega prometa na lestvici evropskih držav (EU-27) uvršča na zadnje mesto. Krivec za takšno stanje pa je predvsem obstoječa prometna politika, ki s favoriziranjem investicij v cestno infrastrukturo zapostavlja vlaganja v javni potniški promet (Medmrežje 2).

V Sloveniji več kot tri četrtine zasebnih potovanj opravimo z avtomobilom. To je prav tako posledica prometne politike zadnjega desetletja, ki je jasno favorizirala prevoz z avtomobilom, sistem javnega potniškega prometa pa prepustila propadanju. Tako danes marsikje povezave z javnim potniškim prometom ne obstajajo ali pa so časovno in prostorsko neusklajene. Rezultat je seveda manjše zanimanje potnikov in posledična nerentabilnost javnega prevoza.

Sedaj bi morala biti ena izmed prioritetenih nalog politikov podpiranje razvoja oziroma vplivanje na posodobitev sistema javnega prevoza. Kar lahko naredimo mi kot posamezniki, je to, da uporabljamo javni prevoz; sedemo na vlak ali avtobus za pot v službo/šolo, gremo na izlet ali dopust z javnim prevozom, se naučimo kombinirati osebni prevoz z javnim ter seveda zahtevamo, da država oblikuje kakovosten javni prevoz (Medmrežje 3).

Učinkovit sistem javnega prevoza bi torej zahteval precejšnje število naslednjih ukrepov:

- ∞ *vzpostavitev intermodalnih centrov*: Obstoj točk, na katerih je mogoče npr. iz vlaka oziroma avtobusa prestopiti na mestni avtobus. Pomembna je spodbuda predvsem za večja mesta ter regionalna središča.
- ∞ *enotne tarife in enotne vozovnice*: Uporabo različnih načinov prevoza spodbujajo enotne tarife in vozovnice. Če imajo vse vrste prevozov enako ceno, je verjetneje, da jih bodo ljudje enakopravno uporabljali. Enotne tarife in vozovnice bi poleg tega olajšale potovanje, saj je manj zapletov pri nakupu samih vozovnic.
- ∞ *usklajenost vozniških redov*: Da bi intermodalnost lahko učinkovito delovala, je potrebno natančno uskladiti vozne rede različnih vrst prevoza. Usklajenost vozniških redov lahko namreč bistveno skrajša čas potovanja s sredstvi javnega prevoza, ki je lahko tako bolj učinkovit in privlačen za uporabnike.
- ∞ *prostorsko načrtovanje*: Nakupovalna središča in poslovne cone, ki so potisnjene na obrobje mesta in obenem nimajo dobre povezave z mestnim prevozom, so eden od pomembnih vzrokov za rabo avtomobilov. Nakupovalno-poslovna središča morajo imeti dobro povezavo z mestnim prevozom.
- ∞ *nižje cene javnega potniškega prometa*: V Sloveniji javni potniški promet še ni cenovno konkurenčen prevozu z avtomobilom. Država bi morala skozi obdavčenje in cene pokazati, kateri način mobilnosti je družbeno bolj zaželen.
- ∞ *deljenje avtomobila (car sharing)*: Deljenje avtomobila je sodoben koncept mobilnosti, ki zagotavlja možnost uporabe avtomobila ob kateremkoli času, ne da bi bili lastnik vozila. Podjetje, ki izvaja deljenje avtomobila, ima v lasti nekaj avtomobilov, ki jih je mogoče odpeljati in pripeljati na različna mesta. Ko potrebuješ avtomobil, pokličeš podjetje, ki ti avtomobil za določen čas rezervira in ti sporoči, kje lahko naročni avtomobil prevzameš. Dobro organizirana služba deljenja avtomobila lahko nudi skoraj enako fleksibilnost, kot če bi bil posameznik lastnik avtomobila, vendar z višjo ekonomsko in ekološko učinkovitostjo (Medmrežje 3).

V Sloveniji uporabljamo žal samo dve obliki javnega potniškega prevoza, avtobusnega ter železniškega. Omenjena podsistema se razvijata nepovezano, vsak zase, in namesto spodbujanja k uporabi javnega potniškega prevoza, se vsako omrežje zase bori za pridobitev državnih finančnih sredstev, kar vodi do neučinkovitega prestopanja znotraj posameznega omrežja kot tudi v kombinaciji obeh omrežij (Medmrežje 2).

2.5.1 NALOGE JAVNEGA PREVOZA POTNIKOV

Cilj prevoza potnikov je doseči kakovostno realizacijo prevoza na določenem območju. Sodobni javni prevoz mora biti privlačen tudi ob veliki stopnji motorizacije. Organiziranost prevoza potnikov mora biti racionalna, zato je potrebno, da se vključuje več podsistemov za reševanje problemov prevoza (Pepevnik, 2003, str. 19).

Prebivalci vsakodnevno ali občasno potujejo med krajem prebivanja in krajem zaposlitve, šolanja, oskrbovanja, storitvenih dejavnosti, kulturnih, športnih centrov, sejmov itd. Splošne potrebe gibanja ljudi imenujemo »prometne potrebe«, v pomenu potreb po javnem potniškem prometu pa »prometno povpraševanje v potniškem prometu« (Pepevnik, 2003, str. 19).

Pod pojmom »prevoz potnikov« razumemo gospodarsko dejavnost, v kateri se z različnimi prevoznimi sredstvi opravlja premeščanje ljudi (potnikov) iz enega v drug kraj. To se lahko opravi s pešačenjem, z uporabo lastnih prevoznih sredstev ali z uporabo javnih prevoznih sredstev (Pepevnik, 2003, str. 19).

Cilj javnega prevoza potnikov je, da po vnaprej določenih pogojih kakovostno realizira potrebe po prevozu na določenem območju. Sodobni javni prevoz mora biti privlačen tudi ob veliki stopnji motorizacije. Problem pa je v tem, da mora zadržati vlogo masovnega prevoznika in hkrati zagotoviti visoko stopnjo kakovosti (zlasti udobnost, pogostost, hitrost, varnost itd.) prevoznih storitev. Organiziranost prevoza potnikov mora biti racionalna, zato je potrebno, da se vključuje več podsistemov za reševanje vseh problemov. Prometna podjetja, ki se ukvarjajo s prevozom potnikov, morajo usklajevati svoje prometne potrebe in možnosti s potrebami mesta in prebivalstva (Pepevnik, 2003, str. 19).

2.5.2 JAVNI MESTNI POTNIŠKI PROMET

Obdobje zadnjih 50 let je bilo zaznamovano z velikim porastom mestnega prebivalstva. Demografski razvoj v mestih je bil spremljan s pomembno razširitvijo na predelu strnjenih naselij. Posledice širjenja mestnih območij so splošno znane, in sicer:

- odvisnost od avtomobila,
- daljša potovanja,
- povečanje izdatkov prevoza,
- zastoji v prometu in
- okoljska škoda (Mezghanani, 2005).

Javni mestni potniški prevoz lahko splošno definiramo kot prevoz znotraj mesta in njegove bližnje okolice. Ima značaj javne službe, katere organizacija in delo sta pod kontrolo organa oblasti, ki se nadalje izvaja na osnovi zakonskega predpisa, s katerim je takšna služba zasnovana (Jusufranić, 1998, str. 15).

Pri javnem mestnem potniškem prometu je potrebno za razumevanje definirati določene pojme:

- ∞ javni prevoz je prevoz, ki je pod enakimi pogoji dostopen vsem uporabnikom prevoznih storitev,
- ∞ mestni promet je javni linijski prevoz po ureditvenem območju mesta ter
- ∞ potniški prevoz je prevoz oseb, pri katerem potniki po voznem redu vstopajo in izstopajo samo na postajah in postajališčih (Sever, D., 2001, str. 2).

Javni mestni potniški prevoz je eden od načinov zadovoljevanja potreb po mobilnosti. Razvite države spodbujajo njegov razvoj, saj razvit javni mestni prevoz potnikov dolgoročno pomeni manjše investicije v infrastrukturo, manjšo porabo goriv in posledično manjše onesnaževanje okolja ter boljšo kakovost življenja ljudi (Kolenc, 1998, str. 270).

Po mnenju Kolenca (1998, str. 270) so osnovne značilnosti javnega mestnega potniškega prometa slednje:

- ∞ kratke relacije prevoza,
- ∞ pogosta izmenjava potnikov,
- ∞ majhna razdalja med postajališči,
- ∞ velika frekvenca voženj,
- ∞ majhna povprečna hitrost potovanja,
- ∞ povezovanje lokalnih središč s stanovanjskimi in industrijskimi conami,
- ∞ uporaba vozil velike kapacitete z možnostjo hitrega vstopa in izstopa.

Posameznik se v veliki meri odloči za uporabo javnega mestnega potniškega prometa zaradi nižje cene prevoza. Omenjeni potniški prevoz pa uporabljajo tudi ljudje, ki nimajo lastnih avtomobilov in je to njihova edina oblika mobilnosti po mestu (sem sodijo predvsem upokoјenci, učenci, dijaki ter študenti). Tisti, ki osebni avtomobil imajo, a uporabljajo javni mestni potniški prevoz, pa prednosti uporabe le-tega v mestnem območju vidijo predvsem pri prihrankih glede investiranja v avtomobil (popravila, nakup novega, avtomobilsko zavarovanje) ter pri parkirninah. Pomanjkljivost uporabe za potnika pa predstavlja čakanje na postajališčih (Kolenc, 1998, str. 270).

2.5.3 PODSISTEM JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Javni potniški prevoz je sestavljen iz različnih podsistemov, ki tvorijo celoto in s tem omogočajo celovite rešitve problemov, ki nastajajo glede prevoza potnikov v mestu. Potnik, ki se odloči za potovanje, lahko izbira med javnim ali individualnim prevozom. Za izbiro javnega prevoza se odloči takrat, kadar so mu zagotovljene vsaj minimalna varnost, udobnost, rednost in stroški prevoza (Pepevnik, 2003, str. 17).

2.5.3.1 ŽELEZNIŠKI PREVOZ

Eden izmed podsistemov javnega potniškega prometa je železniški prevoz. Pri gradnji železnic so v srednjem veku naleteli na oviro, saj so bila srednjeveška mesta gosto pozidana, zato železniških prog niso mogli speljati skozi središča mest, saj bi morali precej stavb podreti. Železnica je bila tako speljana v večji ali manjši oddaljenosti od starega mestnega jedra, kasnejši razvoj mesta ob železnici, tako industrijski kot poslovno-stanovanjski, pa je prvotne stare železniške postaje, ki so stale marsikje sredi polj, povsem oklenili v mestne strukture. Večja mesta v državah z bolj razvejanim železniškim omrežjem imajo lahko tudi več glavnih železniških postaj. Število postaj v mestu pa je odvisno od njegove velikosti ter obsega omrežja in pomena železniškega prometa za javni prevoz v mestu (Pelc, 2010, str. 139).

2.5.3.2 AVTOBUSNI PREVOZ

Pri nas pomemben delež prevozov opravijo avtobusi, predvsem v mestih, kjer imajo prevladujočo vlogo. Mestni avtobusi so lahko različnih oblik in velikosti. Tudi pri nas so se v zadnjem času začeli pojavljati t.i. minibusi. Prednost avtobusov je predvsem v tem, da vozijo po obstoječih cestah in ulicah in torej zanje ni treba zgraditi nobene posebne infrastrukture. Na ta način je prevoz z njimi cenejši in predvsem bolj prilagodljiv. Imajo pa manjšo kapaciteto ter bolj onesnažujejo okolje. Souporaba infrastrukture z osebnimi vozili postane slabost, ko pride v mestih do prevelike gneče in postane prevoz z avtobusom nesprejemljivo počasen. Upočasnitev pa lahko povzroča tudi prodaja vozovnic, če jih prodaja voznik. Če jih prodaja sprevodnik, pa to povečuje operativne stroške in posledično to pomeni zvišanje cene prevozov. Zato se pogosto mestni avtobusni prevozniki odločajo za predplačniške sisteme, kar pomeni, da morajo uporabniki vozovnice kupiti vnaprej (Pelc, 2010, str. 173).

3 EMPIRIČNI DEL

3.1 VZOREC

Osnova za obdelavo podatkov je bilo 226 anketnih vprašalnikov, ki so jih izpolnili dijaki 1. in 4. letnika Srednje zdravstvene šole Celje in Škofijske gimnazije Antona Martina Slomška Maribor. Dijaki Srednje zdravstvene šole Celje (v nadaljevanju tudi SZŠC ali dijaki SZŠC) so izpolnili 118 anketnih vprašalnikov, in sicer:

- dijaki 1. letnika 64 ter
- dijaki 4. letnika 54.

Dijaki Škofijske gimnazije Antona Martina Slomška Maribor (v nadaljevanju tudi ŠGAMS ali dijaki ŠGAMS) so izpolnili 105 anketnih vprašalnikov, in sicer:

- dijaki 1. letnika 53 ter
- dijaki 4. letnika 52.

3.2 ČAS RAZISKAVE

Anketiranje dijakov 1. letnika na Srednji zdravstveni šoli Celje je potekalo 2. 12. 2011 in 7. 12. 2011, 4. letnikov pa 12. 12. 2011. Anketiranje dijakov 1. in 4. letnikov na Škofijski gimnaziji Antona Martina Slomška Maribor pa je potekalo 4. 1. 2012 in 5. 1. 2011.

3.3 OBDELAVA PODATKOV

Pridobljene anketne vprašalnike sva razvrstili in jih računalniško obdelali. Pri risanju grafov sva si pomagali s programom Excel. Število odgovorov pri vsakem vprašanju na anketnem vprašalniku sva spremenili v odstotke in jih prikazali v tabelah in grafih. Zaradi boljše pregledanosti v tabelah in grafih sva odstotke zaokrožili na celo število.

3.4 REZULTATI RAZISKAVE

V nadaljevanju so prikazani rezultati iz anketnega vprašalnika.

1. Starost

Tabela 1: Starost (SZŠC)

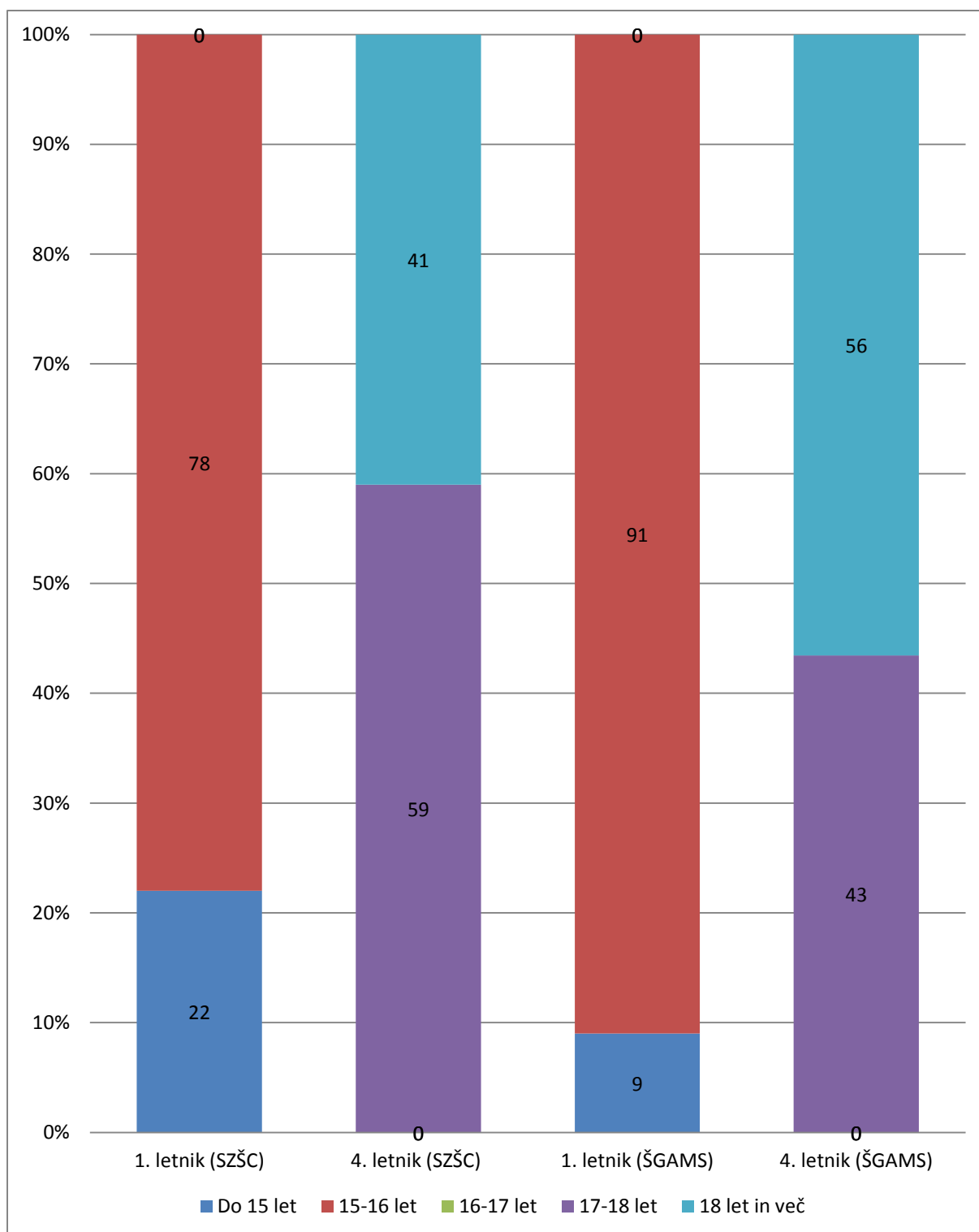
	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	9	23	5	20	14	22	0	0	0	0	0	0
b)	30	77	20	80	50	78	0	0	0	0	0	0
c)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
d)	0	0	0	0	0	0	23	58	9	64	32	59
e)	0	0	0	0	0	0	17	43	5	36	22	41

Tabela 2: Starost (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	2	7	3	13	5	9	0	0	0	0	0	0
b)	28	93	20	87	48	91	0	0	0	0	0	0
c)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
d)	0	0	0	0	0	0	10	34	13	57	23	43
e)	0	0	0	0	0	0	19	66	10	43	29	56

Legenda:

- a) Do 15 let
- b) 15-16 let
- c) 16-17 let
- d) 17-18 let
- e) 18 let in več



Graf 1: Starost

Večina anketiranih dijakov SZŠC in ŠGAMS je stara med 15 in 16 let ter 18 let.

2. Letnik šolanja

Tabela 3: Letnik šolanja (SZŠC)

	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	39	100	25	100	64	100	0	0	0	0	0	0
b)	0	0	0	0	0	0	40	100	14	100	54	100

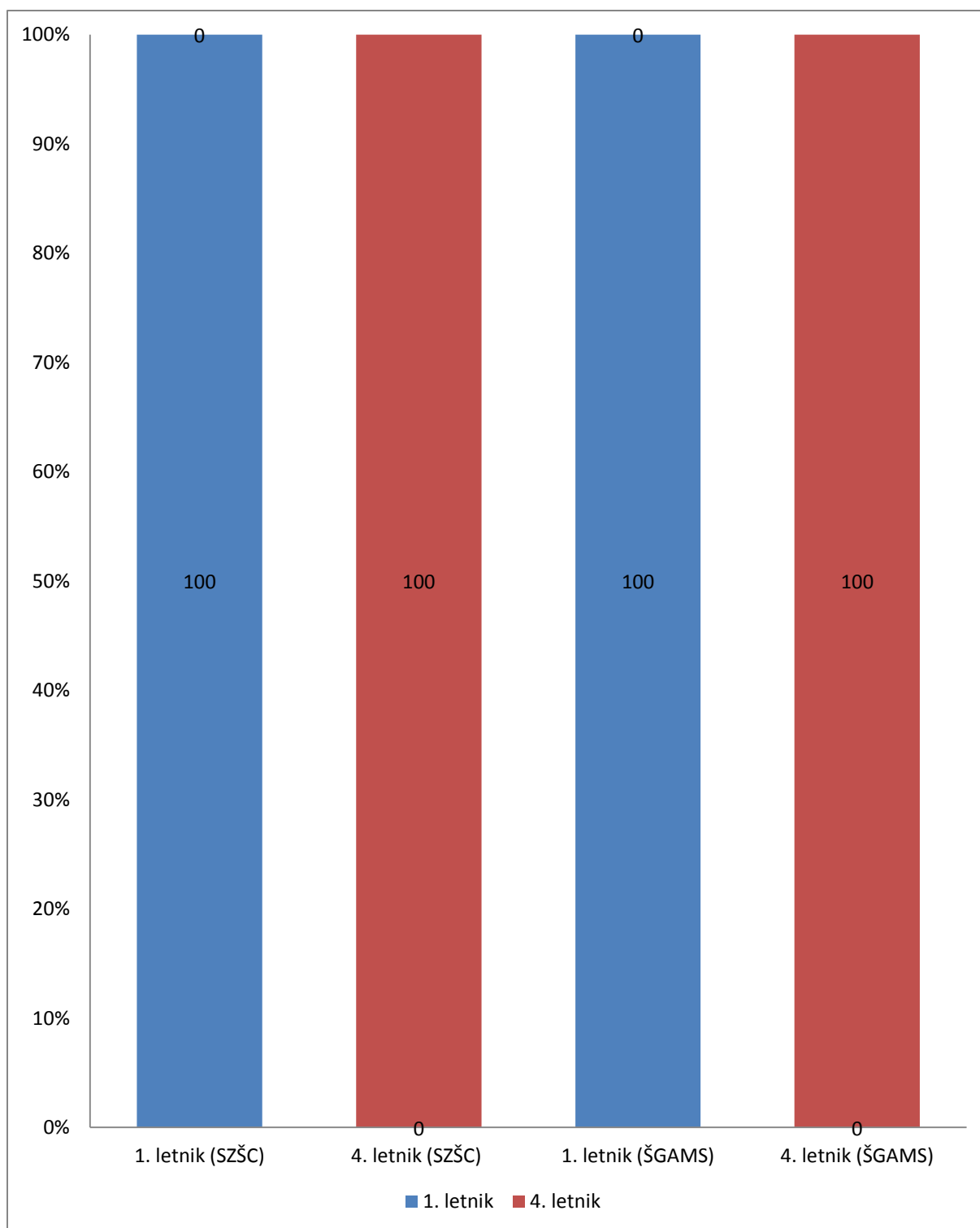
Tabela 4: Letnik šolanja (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	30	100	23	100	53	100	0	0	0	0	0	0
b)	0	0	0	0	0	0	29	100	23	100	53	100

Legenda:

a) 1. letnik

b) 4. letnik



Graf 2: Letnik šolanja

Vsi anketirani dijaki prvih in četrtyh letnikov so ustrezno obkrožili odgovor svojega letnika izobraževanja.

3. Kraj bivališča med šolanjem

Tabela 5: Kraj bivališča med šolanjem (SZŠC)

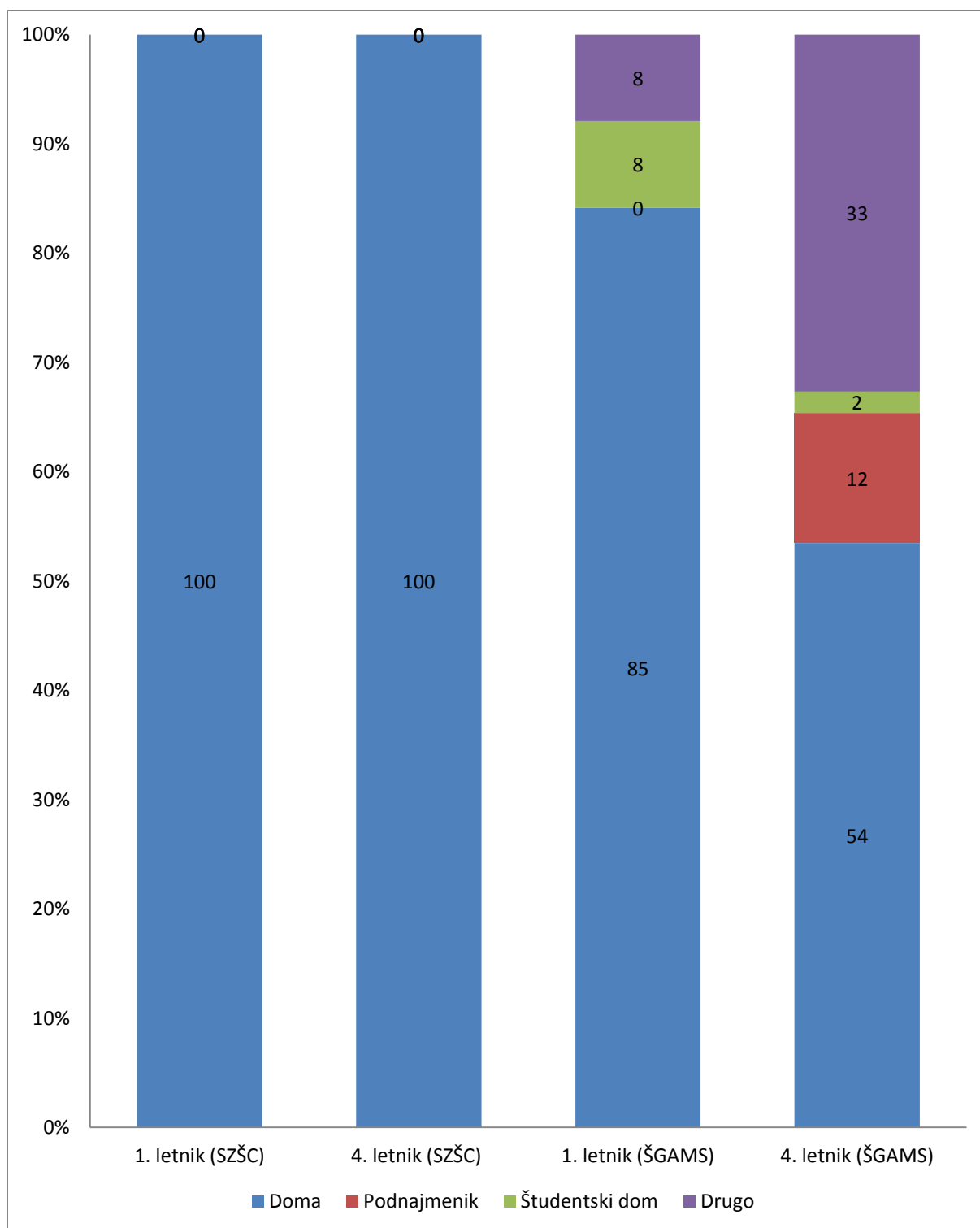
	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJA (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	39	100	25	100	64	100	40	100	14	100	54	100
b)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
c)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
d)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabela 6: Kraj bivališča med šolanjem (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	25	83	20	87	45	85	13	45	15	65	28	54
b)	0	0	0	0	0	0	5	17	1	4	6	12
c)	3	10	1	4	4	8	1	3	0	0	1	2
d)	2	7	2	9	4	8	8	28	9	39	17	33

Legenda:

- a) Doma
- b) Podnajemnik
- c) Študentski dom
- d) Drugo



Graf 3: Kraj bivališča med šolanjem

Večina dijakov 1. in 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS prebiva med šolanjem doma. Pod drugo so napisali, da živijo v dijaškem domu.

4. Bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo z javnim potniškim prometom?

Tabela 7: Bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo z javnim potniškim prometom? (SZŠC)

	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	25	100	39	100	64	100	40	100	14	100	54	100
b)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

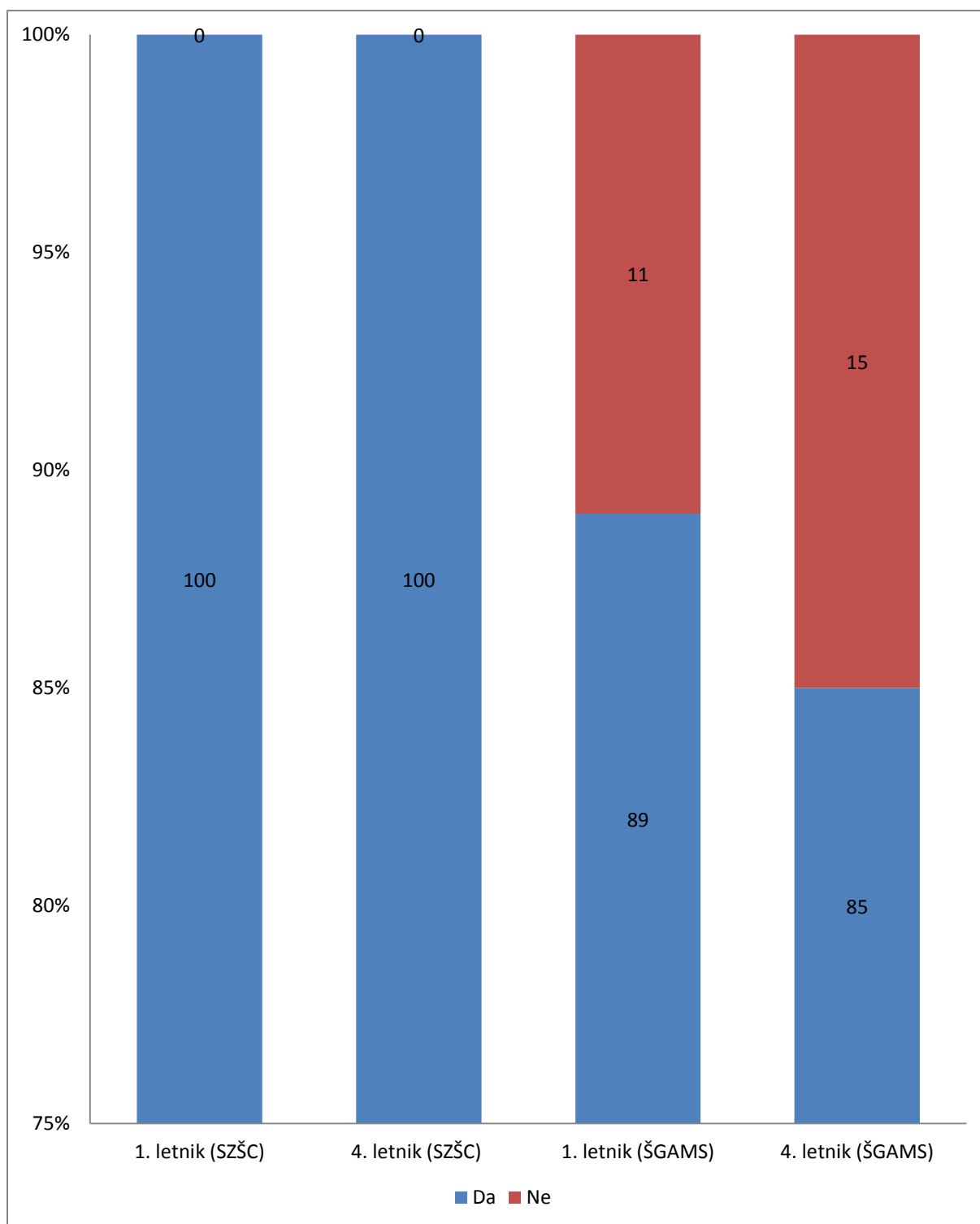
Tabela 8: Bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo z javnim potniškim prometom? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	27	90	20	87	47	89	27	93	17	74	44	85
b)	3	10	3	13	6	11	2	7	6	26	8	15

Legenda:

a) Da

b) Ne



Graf 4: Bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo z javnim potniškim prometom?

Večina dijakov 1. in 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS bi lahko dnevno potovala iz domačega kraja v šolo z javnim potniškim prevozom.

5. S katerim javnim potniškim prevozom bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo?

Tabela 9: S katerim javnim potniškim prevozom bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo? (SZŠC)

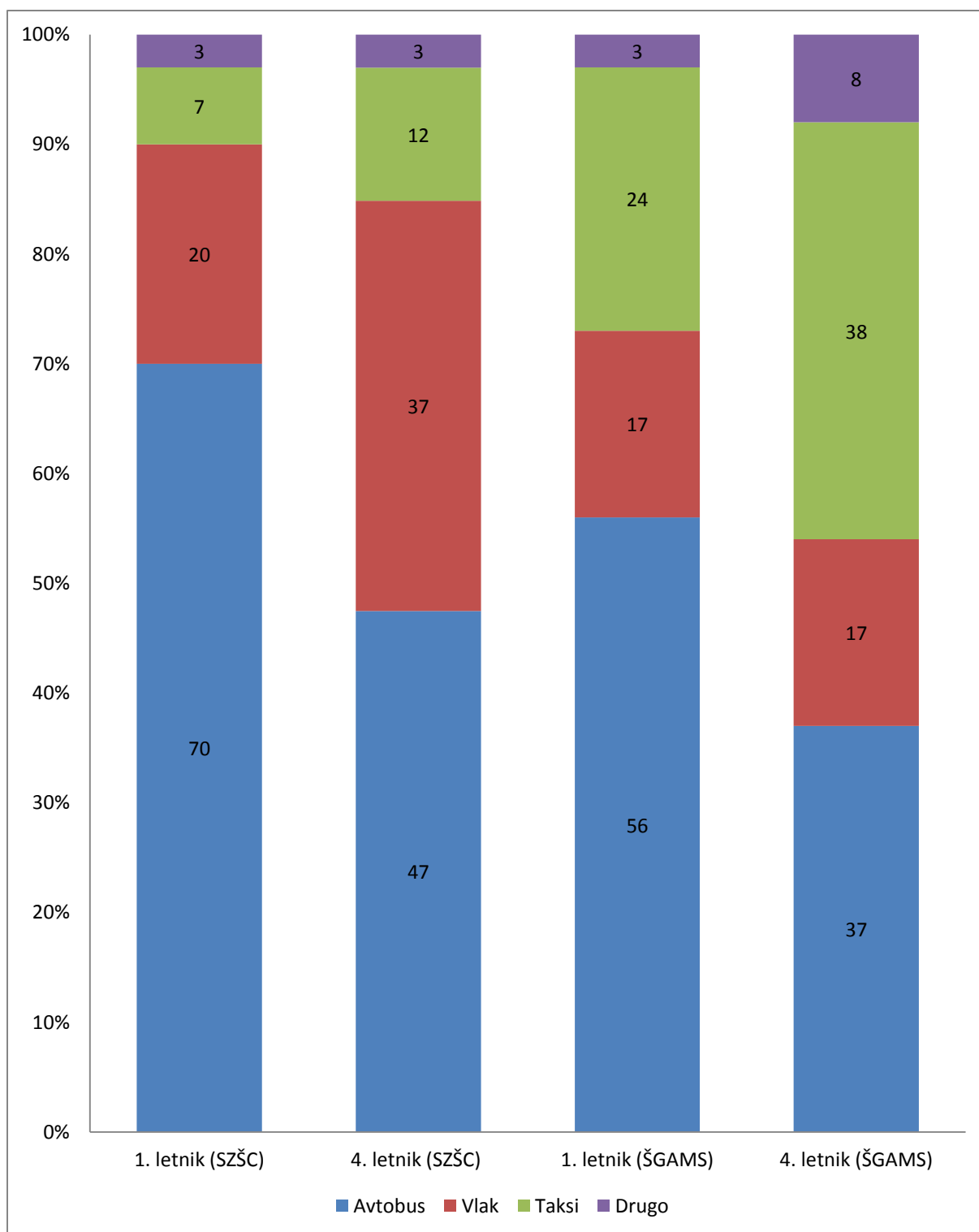
	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	45	67	53	73	98	70	23	40	23	58	46	47
b)	14	21	14	19	28	20	25	44	11	28	36	37
c)	6	9	4	5	10	7	7	12	5	13	12	12
d)	2	3	2	3	4	3	2	4	1	3	3	3

Tabela 10: S katerim javnim potniškim prevozom bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	23	52	21	62	44	56	15	38	9	35	24	37
b)	9	20	4	12	13	17	4	10	7	27	11	17
c)	10	23	9	26	19	24	17	44	8	31	25	38
d)	2	5	0	0	2	3	3	8	2	8	5	8

Legenda:

- a) Avtobus
- b) Vlaka
- c) Taksij
- d) Drugo



Graf 5: S katerim javnim potniškim prevozom bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo?

Večina dijakov 1. in 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS bi lahko dnevno potovala iz domačega kraja v šolo z avtobusom. Zmeren delež zavzema tudi prevoz z vlakom. Pod drugo so napisali, da se v šolo vozijo s starši ali hodijo peš (1. letnik SZŠC), ali pa se sami pripeljejo v šolo.

6. Ali nudi javni potniški promet, ki vam je na voljo v domačem kraju, dovolj pogoste povezave z mestom, kjer se šolate?

Tabela 11: Ali nudi javni potniški promet, ki vam je na voljo v domačem kraju, dovolj pogoste povezave z mestom, kjer se šolate? (SZŠC)

	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	35	90	23	92	58	91	21	70	7	50	28	52
b)	4	10	2	8	6	9	19	63	7	50	26	48

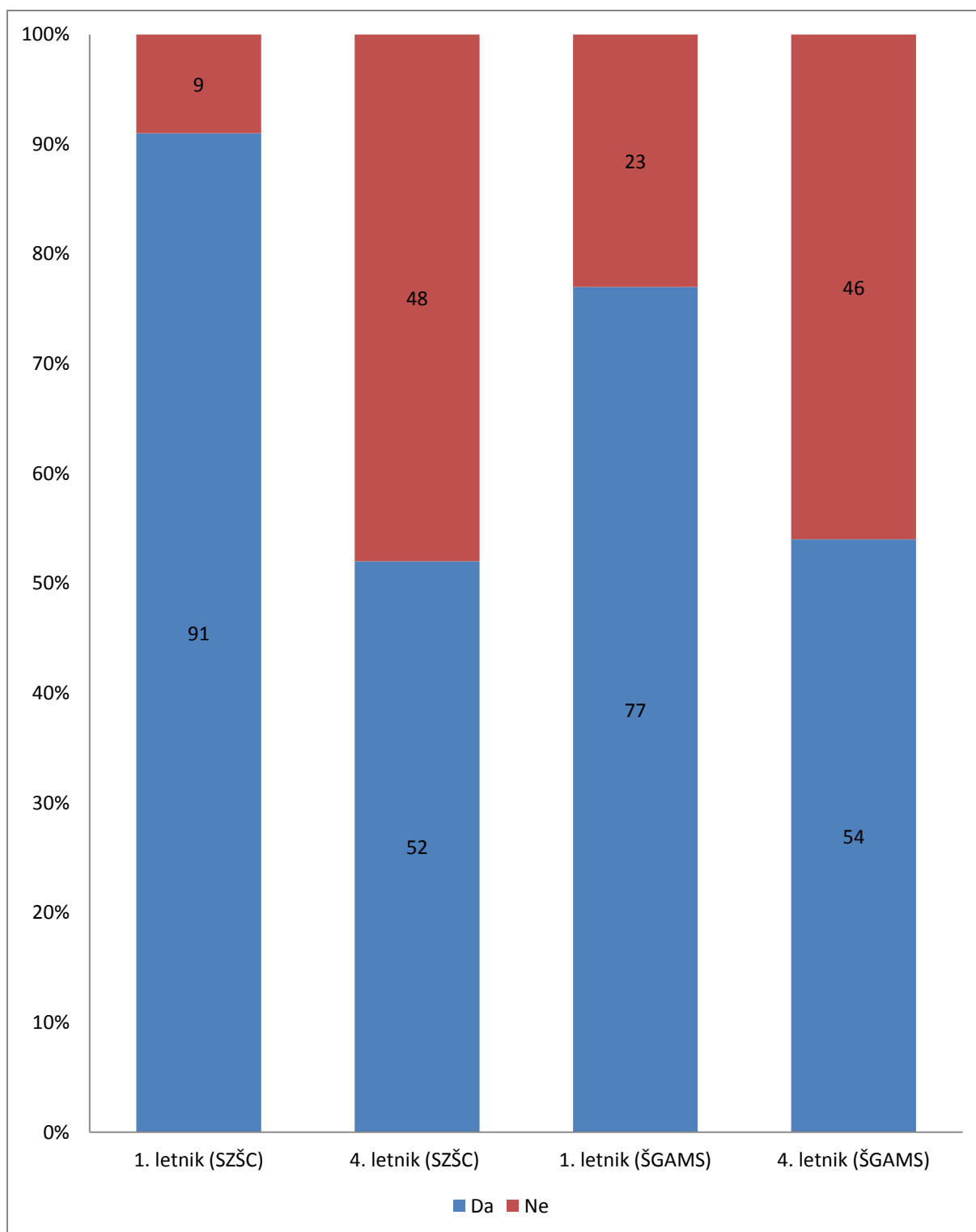
Tabela 12: Ali nudi javni potniški promet, ki vam je na voljo v domačem kraju, dovolj pogoste povezave z mestom, kjer se šolate? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	20	67	21	91	41	77	12	41	16	70	28	54
b)	10	33	2	9	12	23	17	59	7	30	24	46

Legenda:

a) Da

b) Ne



Graf 6: Ali nudi javni potniški promet, ki vam je na voljo v domačem kraju, dovolj pogoste povezave z mestom, kjer se šolate?

Večini dijakov 1. in 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS javni potniški promet nudi dovolj pogoste povezave z domačim krajem in mestom šole.

7. Ali za vsakodnevno mobilnost do šole uporabite zgolj eno prevozno sredstvo ali je potrebno prestopanje na drugo prevozno sredstvo?

Tabela 13: Ali za vsakodnevno mobilnost do šole uporabite zgolj eno prevozno sredstvo ali je potrebno prestopanje na drugo prevozno sredstvo? (SZŠC)

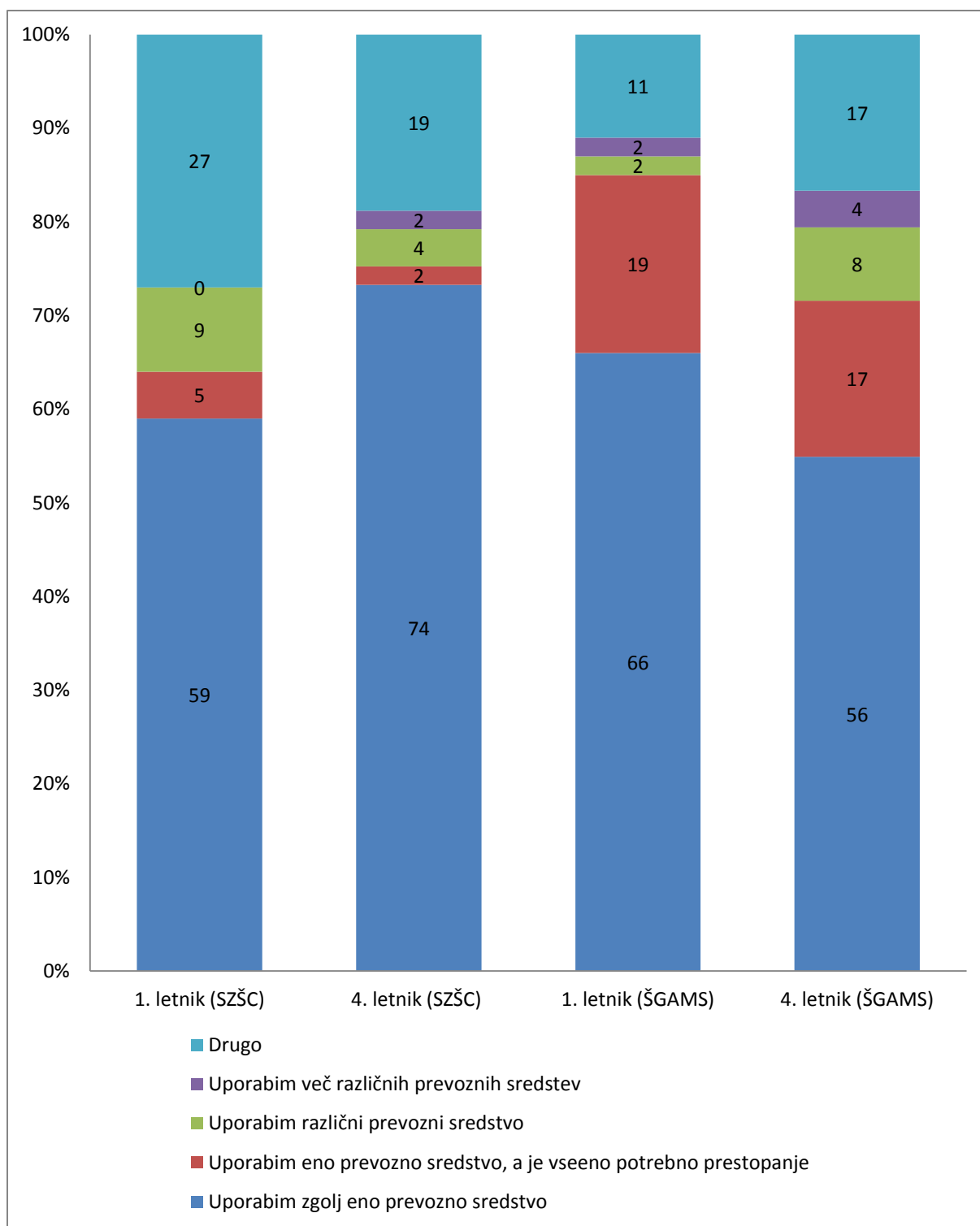
	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	16	41	22	88	38	59	29	73	11	79	40	74
b)	3	8	0	0	3	5	0	0	1	7	1	2
c)	5	13	1	4	6	9	1	3	1	7	2	4
d)	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	1	2
e)	15	38	2	8	17	27	9	23	1	7	10	19

Tabela 14: Ali za vsakodnevno mobilnost do šole uporabite zgolj eno prevozno sredstvo ali je potrebno prestopanje na drugo prevozno sredstvo? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	20	67	15	65	35	66	15	50	14	61	29	56
b)	5	17	5	22	10	19	6	20	3	13	9	17
c)	1	3	0	0	1	2	2	7	2	9	4	8
d)	1	3	0	0	1	2	1	3	1	4	2	4
e)	3	10	3	13	6	11	6	20	3	13	9	17

Legenda:

- a) Uporabim zgolj eno prevozno sredstvo
- b) Uporabim eno prevozno sredstvo, a je vseeno potrebno prestopanje (npr. iz avtobusa na avtobus)
- c) Uporabim različni prevozni sredstvo (npr. iz vlaka na avtobus)
- d) Uporabim več različnih prevoznih sredstev (npr. iz osebnega avtomobila na vlak, nato še na avtobus)
- e) Drugo



Graf 7: Ali za vsakodnevno mobilnost do šole uporabite zgolj eno prevozno sredstvo ali je potrebno prestopanje na drugo prevozno sredstvo?

Večina dijakov 1. in 4. letnika SZŠC in ŠGAMS uporablja v največjem odstotku zgolj eno prevozno sredstvo (56-74 %). Pod 10 % pa se jih poslužuje uporabe več prevozni sredstev. Pod drugo pa so dijaki napisali, da hodijo v šolo peš, ali jih vozijo starši, ali pa se poslužujejo več različni prevozni sredstev (avto-avtobus ali avto-vlak).

8. Katero prevozno sredstvo uporabljate za dnevno mobilnost do šole ter pojasnite razloge, zakaj uporabljate izbrano prevozno sredstvo?

Tabela 15: Katero prevozno sredstvo uporabljate za dnevno mobilnost do šole ter pojasnite razloge, zakaj uporabljate izbrano prevozno sredstvo? (SZŠC)

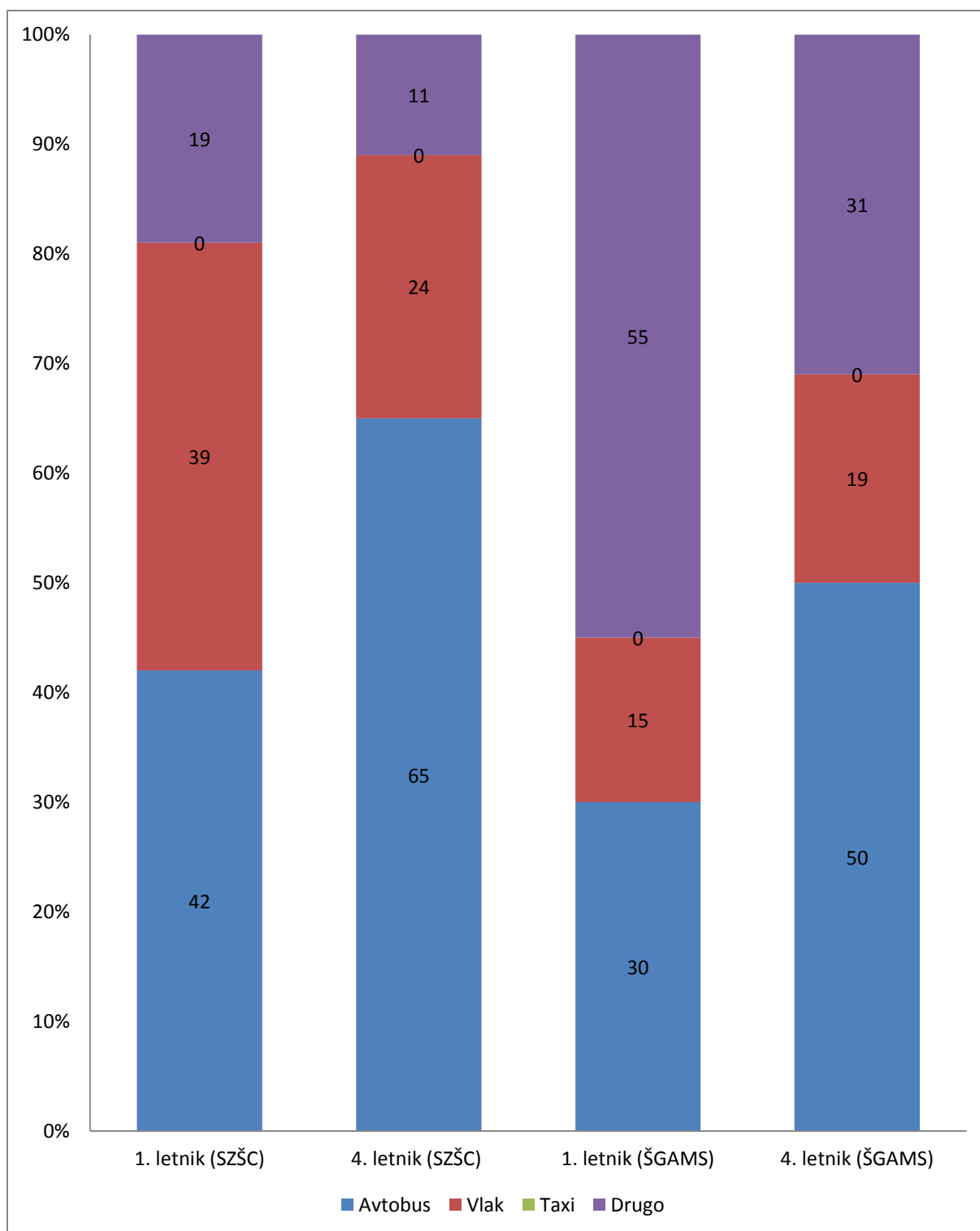
	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	15	38	12	48	27	42	26	65	9	64	35	65
b)	15	38	10	40	25	39	10	25	3	21	13	24
c)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
d)	9	23	3	12	12	19	4	10	2	14	6	11

Tabela 16: Katero prevozno sredstvo uporabljate za dnevno mobilnost do šole ter pojasnite razloge, zakaj uporabljate izbrano prevozno sredstvo? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	13	43	3	13	16	30	9	31	17	74	26	50
b)	2	7	6	26	8	15	7	24	3	13	10	19
c)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
d)	15	50	14	61	29	55	13	45	3	13	16	31

Legenda:

- a) Avtobus, razlog (napišite)
- b) Vlaku, razlog (napišite)
- c) Taksu, razlog (napišite)
- d) Drugo (napišite)



Graf 8: Katero prevozno sredstvo uporabljate za dnevno mobilnost do šole ter pojasnite razloge, zakaj uporabljate izbrano prevozno sredstvo?

Večina dijakov 1. in 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS uporablja za dnevno mobilnost avtobus, drugo najpogostejše javno prevozno sredstvo je vlak. Pod drugo pa so dijaki napisali, da hodijo v šolo peš ali jih vozijo starši.

9. Ste kdaj primerjali stroške individualnega ter javnega prevoza za vašo vsakodnevno mobilnost iz domačega kraja do šole?

Tabela 17: Ste kdaj primerjali stroške individualnega ter javnega prevoza za vašo vsakodnevno mobilnost iz domačega kraja do šole? (SZŠC)

	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	10	26	5	20	15	23	25	63	6	43	31	57
b)	29	74	20	80	49	77	15	38	8	57	23	43

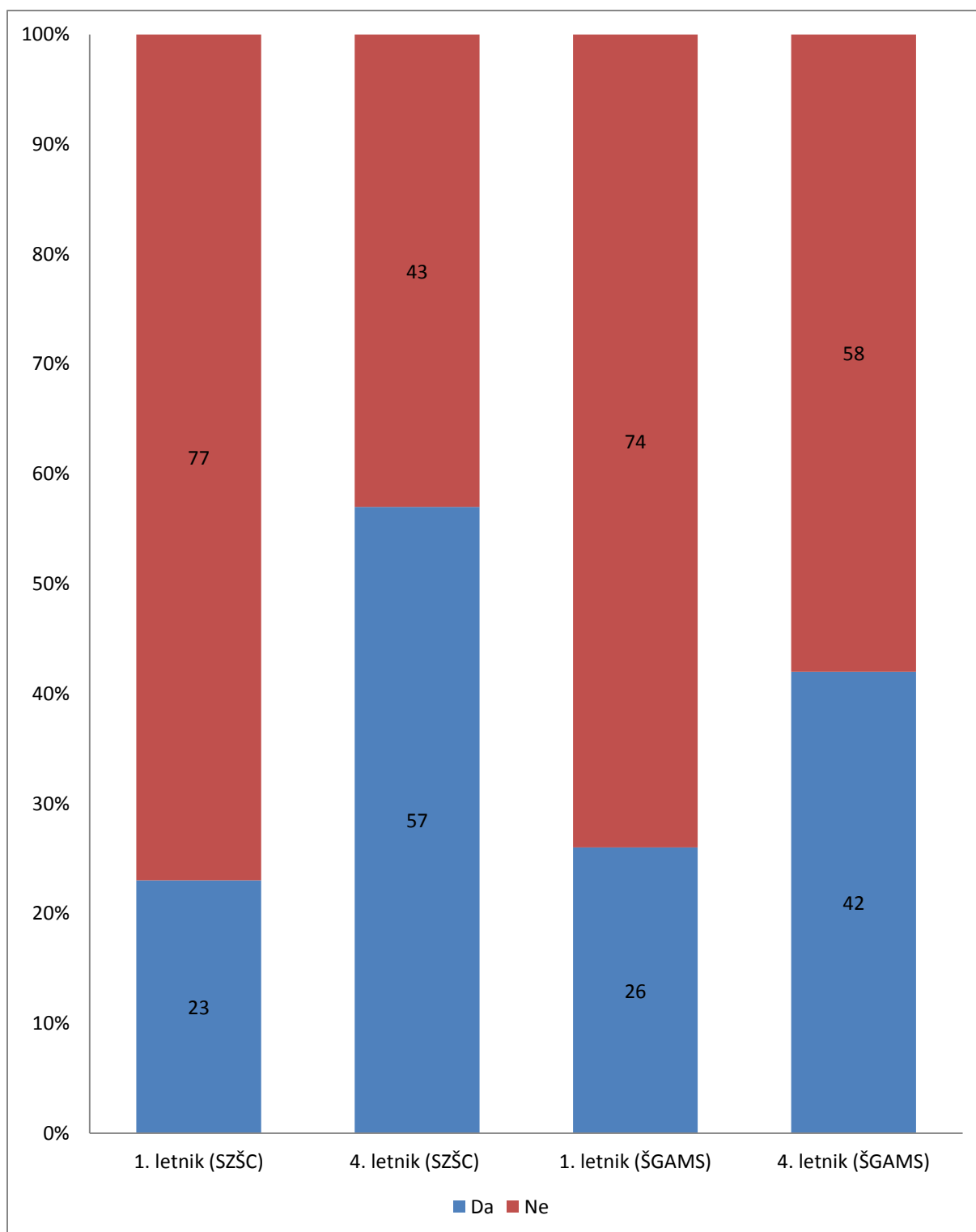
Tabela 18: Ste kdaj primerjali stroške individualnega ter javnega prevoza za vašo vsakodnevno mobilnost iz domačega kraja do šole? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANOTNA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	4	13	10	43	14	26	12	41	10	43	22	42
b)	26	87	13	57	39	74	17	59	13	57	30	58

Legenda:

a) Da

b) Ne



Graf 9: Ste kdaj primerjali stroške individualnega ter javnega prevoza za vašo vsakodnevno mobilnost iz domačega kraja do šole?

Več kot 70 % dijakov 1. letnika SZŠC in ŠGAMS ter več kot 40 % dijakov 4. letnika SZŠC in ŠGAMS niso primerjali cen javnega in individualnega prevoza.

10. Kateri stroški so po vašem mnenju nižji, individualni ali javni?**Tabela 19: Kateri stroški so po vašem mnenju nižji, individualni ali javni? (SZŠC)**

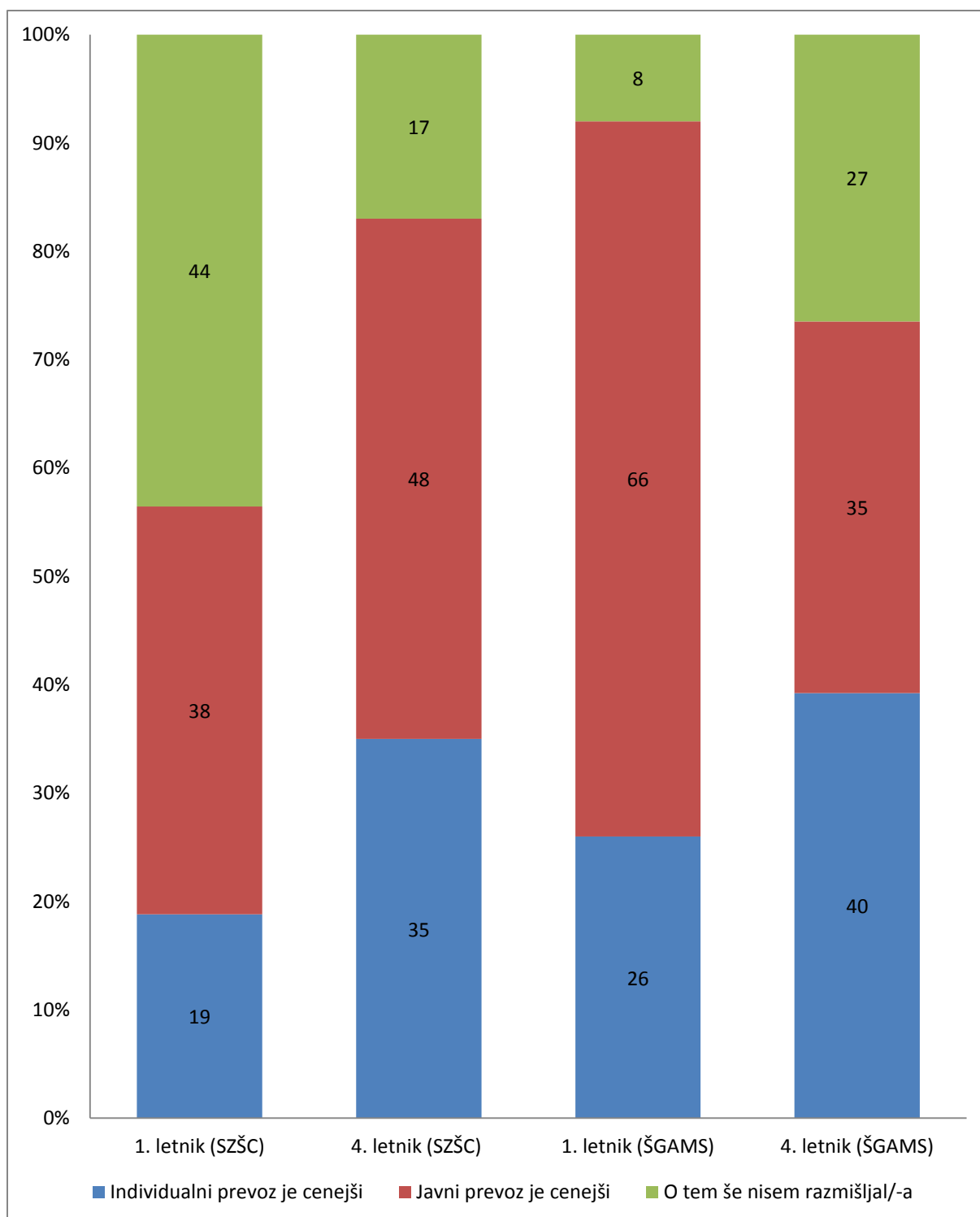
	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJA (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	6	15	6	24	12	19	13	33	6	43	19	35
b)	18	46	6	24	24	38	22	55	4	29	26	48
c)	15	38	13	52	28	44	5	13	4	29	9	17

Tabela 20: Kateri stroški so po vašem mnenju nižji, individualni ali javni? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	11	37	3	13	14	26	12	41	9	39	21	40
b)	16	53	19	83	35	66	10	34	8	35	18	35
c)	3	10	1	4	4	8	7	24	7	30	14	27

Legenda:

- a) Individualni prevoz je cenejši
- b) Javni prevoz je cenejši
- c) O tem še nisem razmišljal/-a



Graf 10: Kateri stroški so po vašem mnenju nižji, individualni ali javni?

Za večino dijakov 1. in 4. letnika SZŠC in ŠGAMS je javni prevoz cenejši kot individualni.

11. Če je javni prevoz po vašem mnenju za vas cenejši kot individualni, ali vseeno koristite individualni prevoz, pojasnite razloge za vašo odločitev izbire prevoza.

Tabela 21: Če je javni prevoz po vašem mnenju za vas cenejši kot individualni, ali vseeno koristite individualni prevoz, pojasnite razloge za vašo odločitev izbire prevoza. (SZŠC)

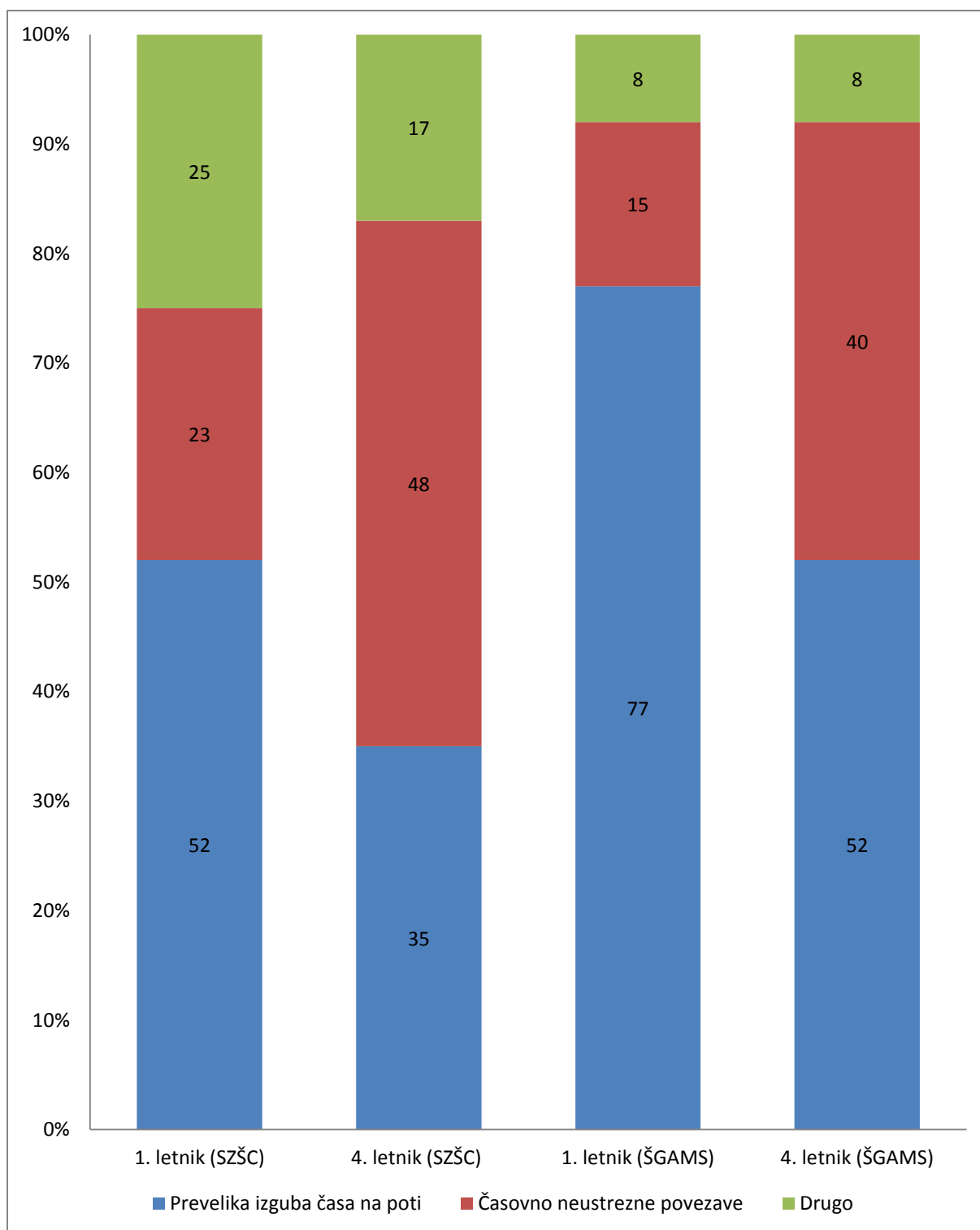
	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJA (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	27	69	6	24	33	52	16	40	3	21	19	35
b)	7	18	8	32	15	23	20	50	6	43	26	48
c)	5	17	11	44	16	25	4	10	5	36	9	17

Tabela 22: Če je javni prevoz po vašem mnenju za vas cenejši kot individualni, ali vseeno koristite individualni prevoz, pojasnite razloge za vašo odločitev izbire prevoza. (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	23	77	18	78	41	77	19	66	8	35	27	52
b)	4	13	4	17	8	15	8	28	13	57	21	40
c)	3	10	1	4	4	8	2	6,9	2	9	4	8

Legenda:

- a) Prevelika izguba časa na poti
- b) Časovno neustrezne povezave
- c) Drugo



Graf 11: Če je javni prevoz po vašem mnenju za vas cenejši kot individualni, a vseeno koristite individualni prevoz, pojasnite razloge za vašo odločitev izbire prevoza.

Večina dijakov 1. in 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS uporablja individualni prevoz kljub po njihovem mnenju cenejšim javnim prevozom zato, ker drugače izgubijo veliko časa na poti. Pod drugo so napisali, da ne uporabljajo individualnega prevoza.

12. Bi se v večji meri posluževali javnega prevoznega sredstva, če bi bili stroški slednjega nižji?

Tabela 23: Bi se v večji meri posluževali javnega prevoznega sredstva, če bi bili stroški slednjega nižji? (SZŠC)

	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJA (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	26	41	14	56	40	63	25	63	4	29	29	54
b)	2	5	1	4	3	5	5	13	6	43	11	20
c)	11	28	10	40	21	33	9	23	4	29	13	24

Tabela 24: Bi se v večji meri posluževali javnega prevoznega sredstva, če bi bili stroški slednjega nižji? (ŠGAMS)

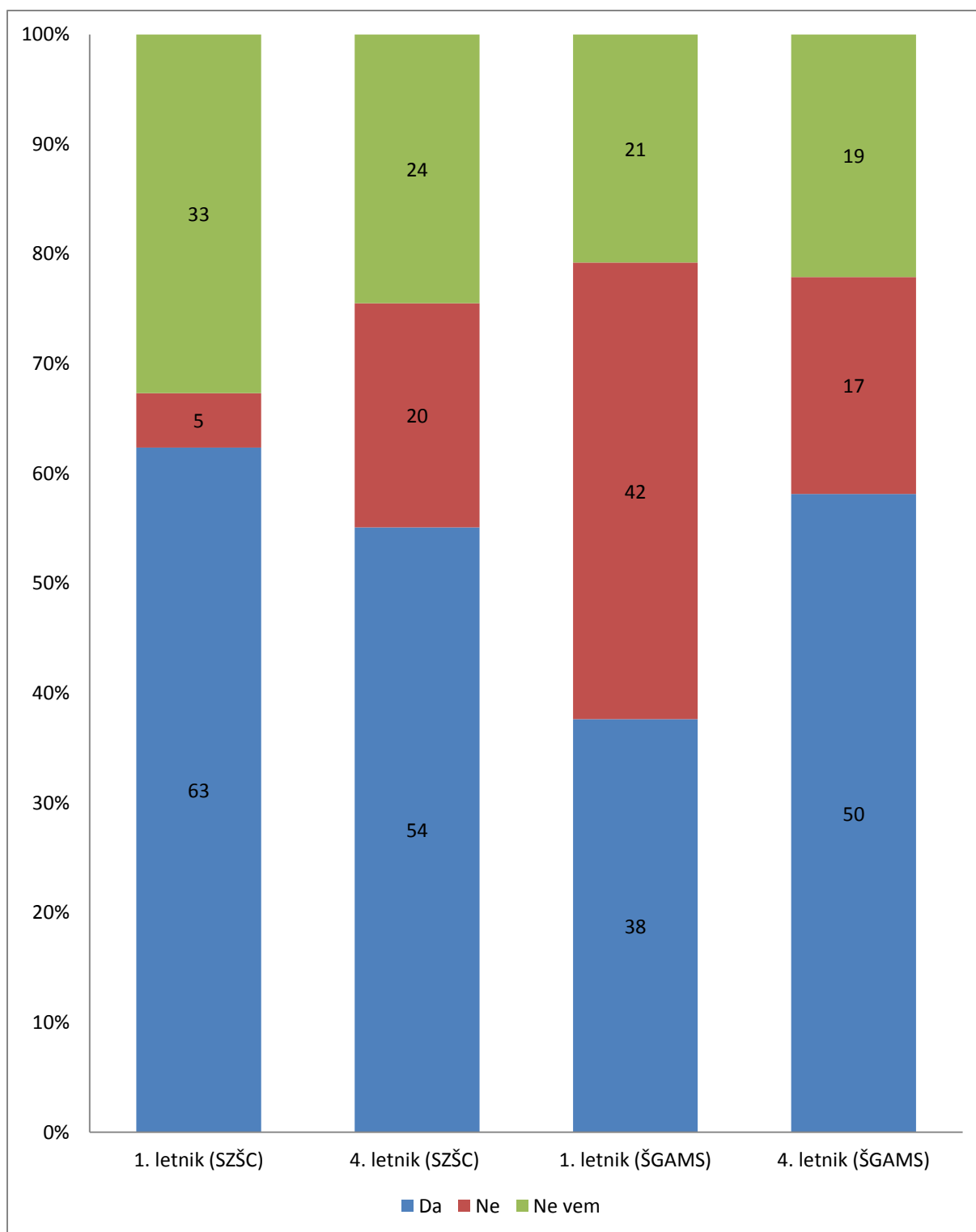
	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	12	40	8	35	20	38	20	69	13	57	26	50
b)	12	40	10	43	22	42	6	21	3	13	9	17
c)	6	20	5	22	11	21	3	10	7	30	10	19

Legenda:

a) Da

b) Ne

c) Ne vem



Graf 12: Bi se v večji meri posluževali javnega prevoznega sredstva, če bi bili stroški slednjega nižji?

Večina dijakov 1. in 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS bi se v primeru cenejših potnih stroškov posluževala javnega potniškega prometa.

13. Kako pogosto uporabljate javni prevoz?**Tabela 25: Kako pogosto uporabljate javni prevoz? (SZŠC)**

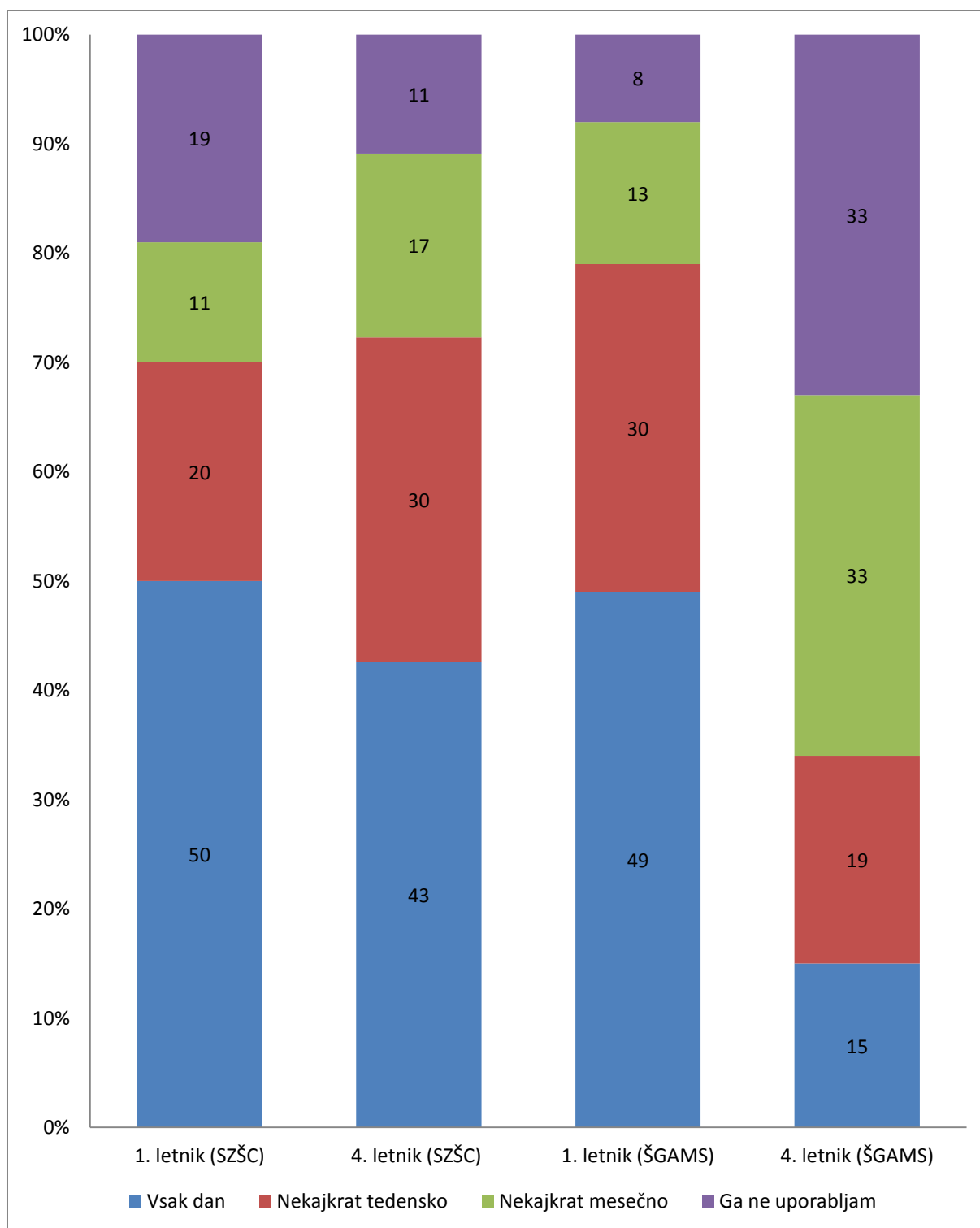
	SREDNJA ZDRAVSTEVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	20	51	12	48	32	50	21	53	2	14	23	43
b)	8	21	5	16	13	20	11	28	5	36	16	30
c)	3	8	4	16	7	11	6	15	3	21	9	17
d)	8	21	4	16	12	19	2	5	4	29	6	11

Tabela 26: Kako pogosto uporabljate javni prevoz? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	16	53	10	43	26	49	6	21	2	9	8	15
b)	11	37	5	22	16	30	5	17	5	22	10	19
c)	2	7	5	22	7	13	9	31	8	35	17	33
d)	1	3	3	13	4	8	9	31	8	35	17	33

Legenda:

- a) Vsak dan
- b) Nekajkrat tedensko
- c) Nekajkrat mesečno
- d) Ga ne uporabljam



Graf 13: Kako pogosto uporabljate javni prevoz?

Dijaki 1. letnikov SZŠC in ŠGAMS uporabljajo pogosteje (vsakodnevno) javni mestni potniški promet kot 4. letniki SZŠC in ŠGAMS.

14. Kateri so vaši vzroki za uporabo javnega potniškega prometa?**Tabela 27: Kateri so vaši vzroki za uporabo javnega potniškega prometa? (SZŠC)**

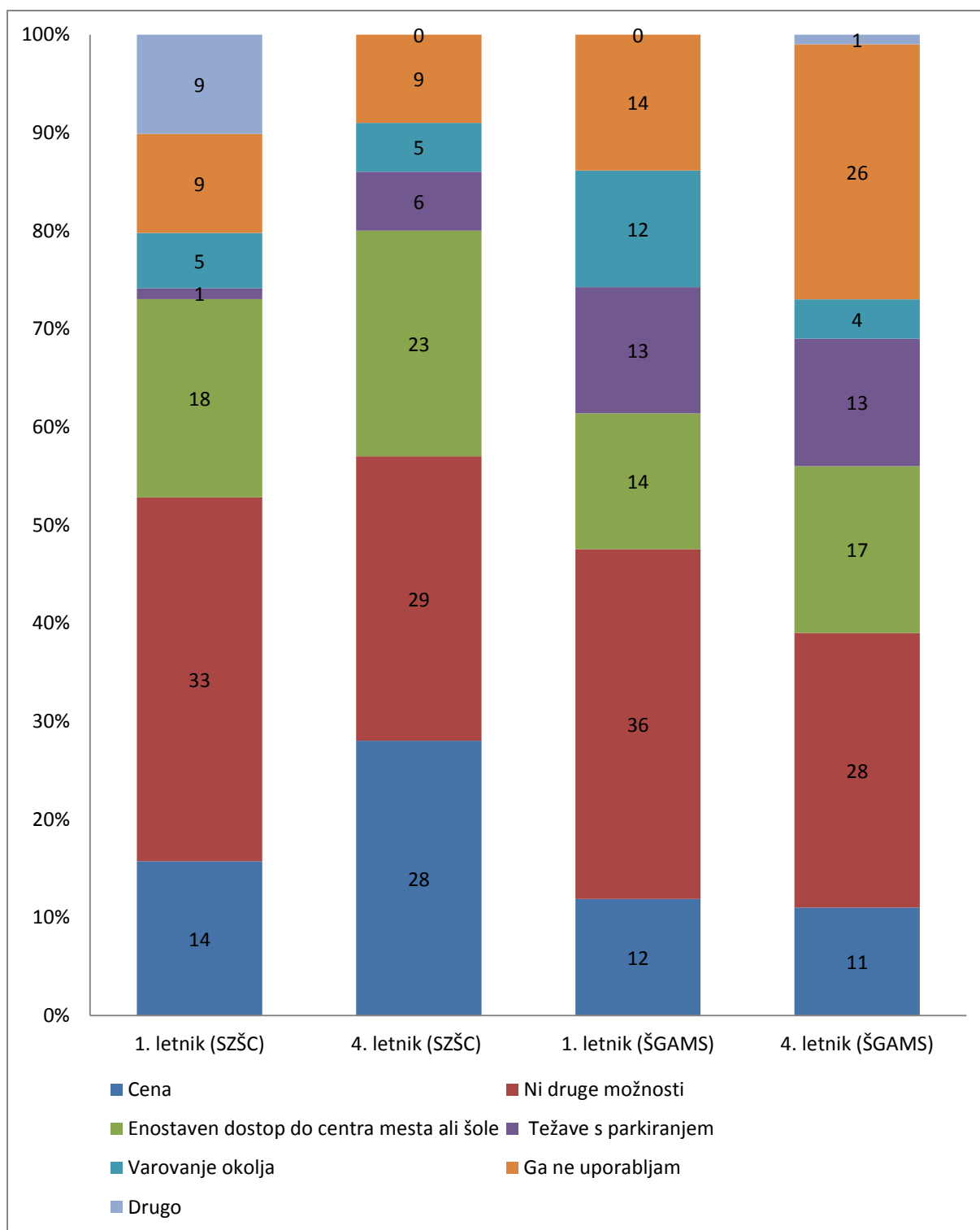
	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	6	13	6	15	12	14	12	24	15	31	27	28
b)	15	31	14	35	29	33	16	33	12	25	28	29
c)	13	27	13	33	26	18	10	20	12	25	22	23
d)	0	0	1	3	1	1	4	8	2	4	6	6
e)	2	4	2	5	4	5	3	6	2	4	5	5
f)	4	8	4	10	8	9	4	8	5	10	9	9
g)	8	17	0	0	8	9	0	0	0	0	0	0

Tabela 28: Kateri so vaši vzroki za uporabo javnega potniškega prometa? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	5	10	4	15	9	12	6	13	2	8	8	11
b)	19	37	9	35	28	36	11	24	9	35	20	28
c)	6	12	5	19	11	14	10	22	2	8	12	17
d)	9	17	1	4	10	13	6	13	3	12	9	13
e)	6	12	3	12	9	12	2	4	1	4	3	4
f)	7	13	4	15	11	14	10	22	9	35	19	26
g)	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	1

Legenda:

- a) Cena
- b) Ni druge možnosti
- c) Enostaven dostop do centra mesta ali šole
- d) Težave s parkiranjem
- e) Varovanje okolja
- f) Ga ne uporabljam
- g) Drugo



Graf 14: Kateri so vaši vzroki za uporabo javnega mestnega potniškega prometa?

Večina dijakov 1. in 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS so za vzrok uporabe javnega mestnega potniškega prometa navedli, da nimajo druge možnosti. Pod drugo so napisali, da hodijo peš.

15. Kateri so razlogi za začasno bivališče v mestu?**Tabela 29: Kateri so razlogi za začasno bivališče v mestu? (SZŠC)**

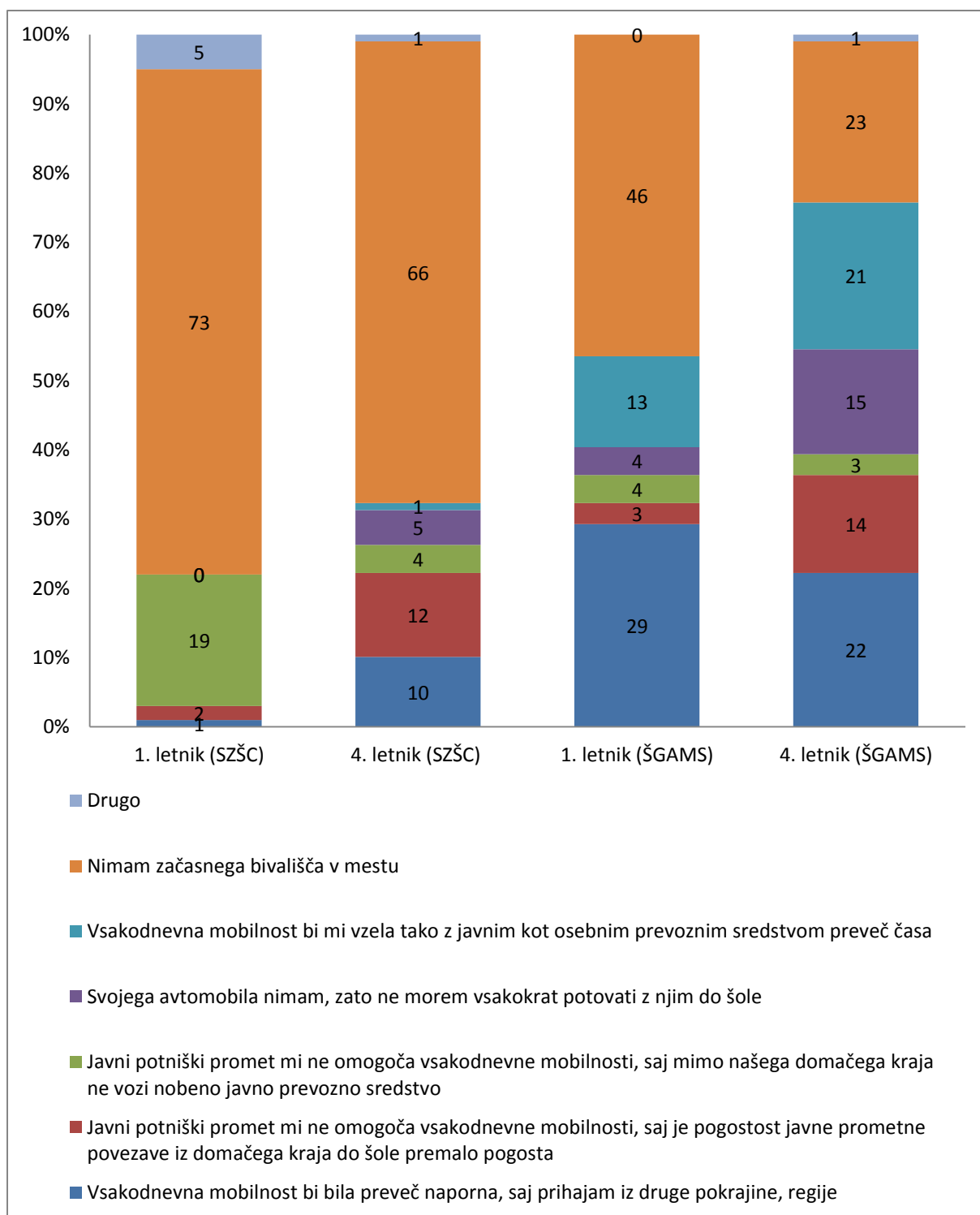
	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	1	2	0	0	1	1	7	14	1	4	8	10
b)	0	0	2	6	2	2	9	18	0	0	9	12
c)	15	29	1	3	16	19	1	2	2	7	3	4
d)	0	0	0	0	0	0	2	4	2	7	4	5
e)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	1	1
f)	32	62	31	91	63	73	29	59	22	79	51	66
g)	4	8	0	0	4	5	1	2	0	0	1	1

Tabela 30: Kateri so razlogi za začasno bivališče v mestu? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	17	37	3	14	20	29	10	19	9	26	19	22
b)	1	2	1	5	2	3	7	13	5	15	12	14
c)	2	4	1	5	3	4	1	2	2	6	3	3
d)	3	7	0	0	3	4	9	17	4	12	13	15
e)	4	9	5	23	9	13	10	19	8	24	18	21
f)	19	41	12	55	31	46	14	27	6	18	20	23
g)	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	1

Legenda:

- a) Vsakodnevna mobilnost bi bila preveč naporna, saj prihajam iz druge pokrajine, regije
- b) Javni potniški promet mi ne omogoča vsakodnevne mobilnosti, saj je pogostost javne prometne povezave iz domačega kraja do šole premalo pogosta
- c) Javni potniški promet mi ne omogoča vsakodnevne mobilnosti, saj mimo našega domačega kraja ne vozi nobeno javno prevozno sredstvo
- d) Osebno avtomobil mi ni zagotovljen, da bi lahko vsakodnevno potoval/-a do šole
- e) Vsakodnevna mobilnost bi mi vzela tako z javnim kot osebnim prevoznim sredstvom preveč časa
- f) Nimam začasnega bivališča v mestu
- g) Drugo



Graf 15: Kateri so razlogi začasno bivališče v mestu?

Večina dijakov 1. in 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS nima začasnega bivališča v mestu. Tisti, ki pa stanujejo v mestu, pa so kot razlog navedli, da bi bila vsakodnevna mobilnost prevelik napor zaradi velike oddaljenosti od mesta šolanja. Pod drugo so dijaki napisali, da živijo v mestu šolanja.

16. Kako prehodite pot od začasnega bivališča do šole?**Tabela 31: Kako prehodite pot od začasnega bivališča do šole? (SZŠC)**

	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	0	0	0	0	0	0	1	2	1	3	2	3
b)	2	6	1	4	3	5	6	15	1	3	7	0
c)	5	15	4	15	9	15	2	5	2	7	4	6
d)	0	0	0	0	0	0	2	5	1	3	3	4
e)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
f)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
g)	4	12	2	8	6	10	6	15	4	13	10	14
h)	23	68	19	73	42	70	26	63	21	70	47	66
i)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Legenda:

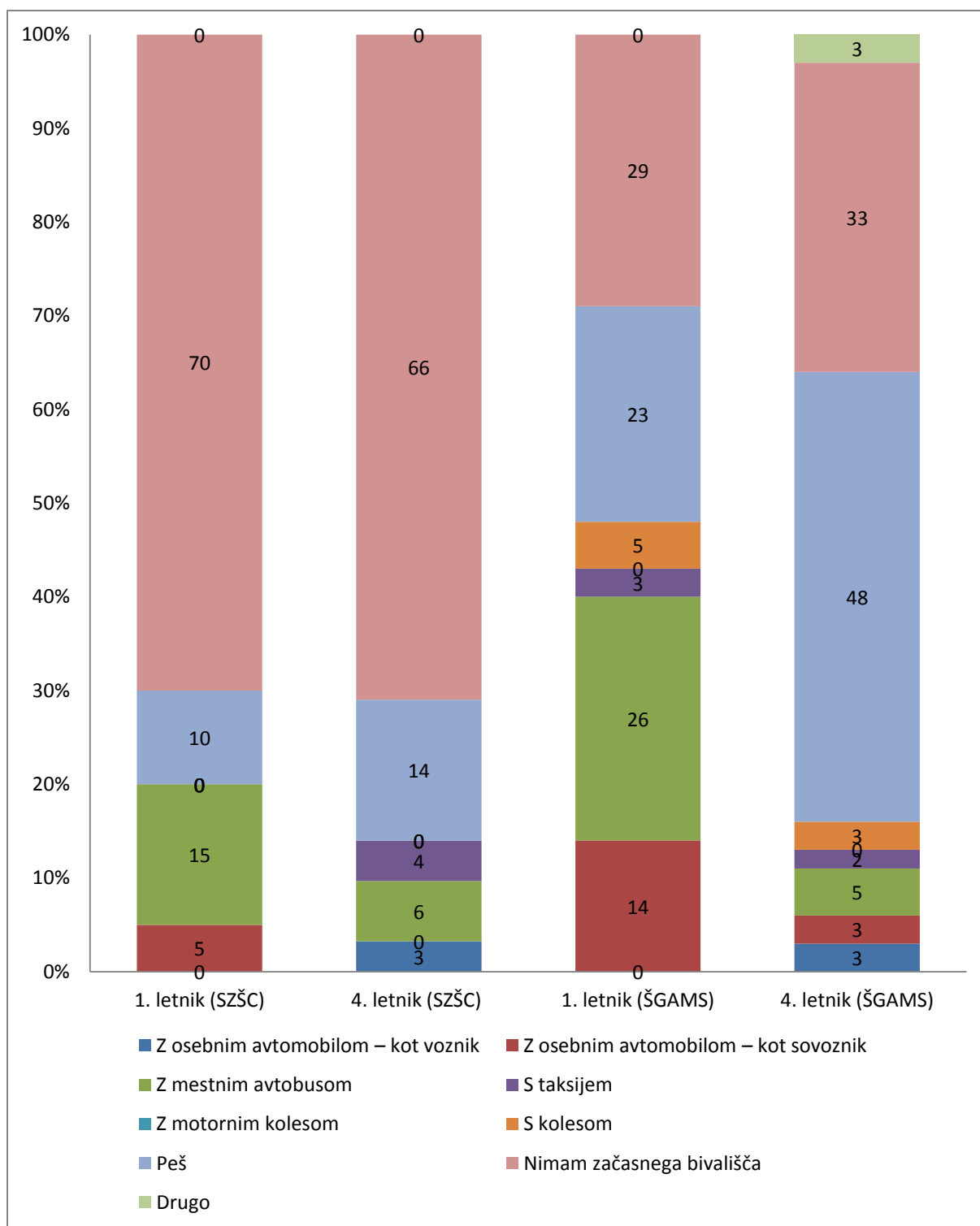
- a) Z osebnim avtomobilom – kot voznik
- b) Z osebnim avtomobilom – kot sovoznik
- c) Z mestnim avtobusom
- d) S taksijem
- e) Z motornim kolesom
- f) S kolesom
- g) Peš
- h) Nimam začasnega bivališča
- i) Drugo

Tabela 32: Kako prehodite pot od začasnega bivališča do šole? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	0	0	0	0	0	0	1	3	1	4	2	3
b)	6	13	5	17	11	14	1	3	1	4	2	3
c)	19	40	1	3	20	26	2	6	1	4	3	5
d)	2	4	0	0	2	3	1	3	0	0	1	2
e)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
f)	2	4	2	7	4	5	1	3	1	4	2	3
g)	7	15	11	37	18	23	15	44	14	52	29	48
h)	12	25	11	37	23	29	12	35	8	30	20	33
i)	0	0	0	0	0	0	1	3	1	4	2	3

Legenda:

- a) Z osebnim avtomobilom – kot voznik
- b) Z osebnim avtomobilom – kot sovoznik
- c) Z mestnim avtobusom
- d) S taksijem
- e) Z motornim kolesom
- f) S kolesom
- g) Peš
- h) Nimam začasnega bivališča
- i) Drugo



Graf 16: Kako prehodite pot od začasnega bivališča do šole?

Večina anketiranih dijakov nima začasnega bivališča v mestu. Tisti dijaki, ki pa ga imajo, pridejo od začasnega bivališča do šole v največjem odstotku z motornim kolesom in mestnim avtobusom. Pod drugo pa dijaki 4. letnika ŠGAMS niso napisali, kako prehodijo pot do šole.

17. Ste zadovoljni z voznimi redi ponujenega javnega mestnega potniškega prometa, imate zagotovljen dovolj pogost prevoz?

Tabela 33: Ste zadovoljni z voznimi redi ponujenega javnega mestnega potniškega prometa, imate zagotovljen dovolj pogost prevoz? (SZŠC)

	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJA (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	19	49	21	84	40	63	19	48	3	21	22	41
b)	10	26	2	8	12	19	11	28	10	71	21	39
c)	10	26	2	8	12	19	10	25	1	7	11	20

Tabela 34: Ste zadovoljni z voznimi redi ponujenega javnega mestnega potniškega prometa, imate zagotovljen dovolj pogost prevoz? (ŠGAMS)

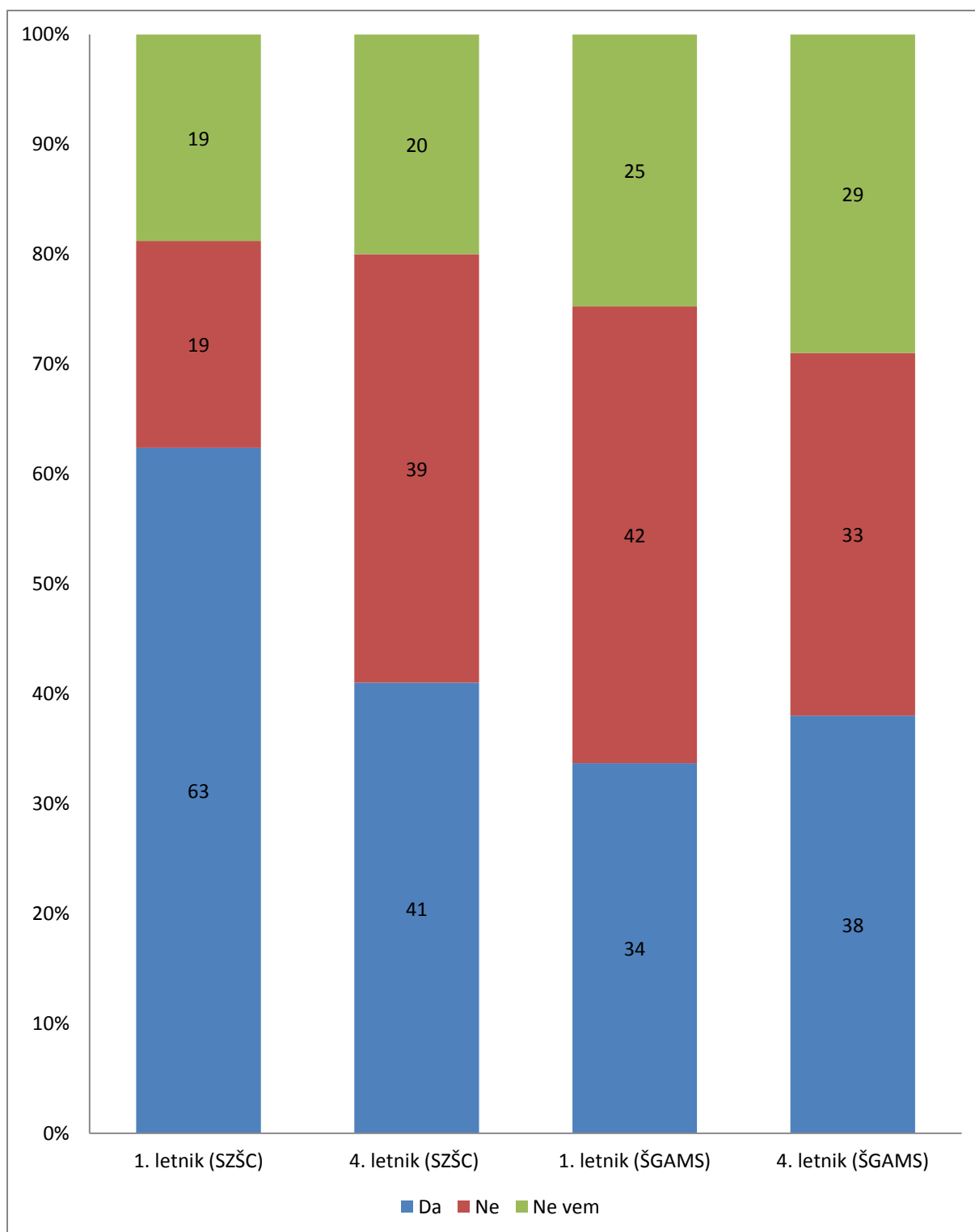
	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	15	50	3	13	18	34	11	38	9	39	20	38
b)	12	40	10	43	22	42	9	31	8	35	17	33
c)	3	10	10	43	13	25	9	31	6	26	15	29

Legenda:

a) Da

b) Ne

c) Ne vem



Graf 17: Ste zadovoljni z voznimi redi ponujenega javnega mestnega potniškega prometa, imate zagotovljen dovolj pogost prevoz?

Večina dijakov 1. in 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS je zadovoljna z voznimi redi. Malo manjša zadovoljnost se kaže v 1. letniku ŠGAMS.

18. Se vam zdi, da so stroški javnega mestnega prevoza sprejemljivi?**Tabela 35: Se vam zdi, da so stroški javnega mestnega prevoza sprejemljivi? (SZŠC)**

	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	13	33	12	48	25	39	10	25	1	7	11	20
b)	8	21	11	44	29	45	25	63	12	86	37	69
c)	18	46	2	8	20	31	5	13	1	7	6	11

Tabela 36: Se vam zdi, da so stroški javnega mestnega prevoza sprejemljivi? (ŠGAMS)

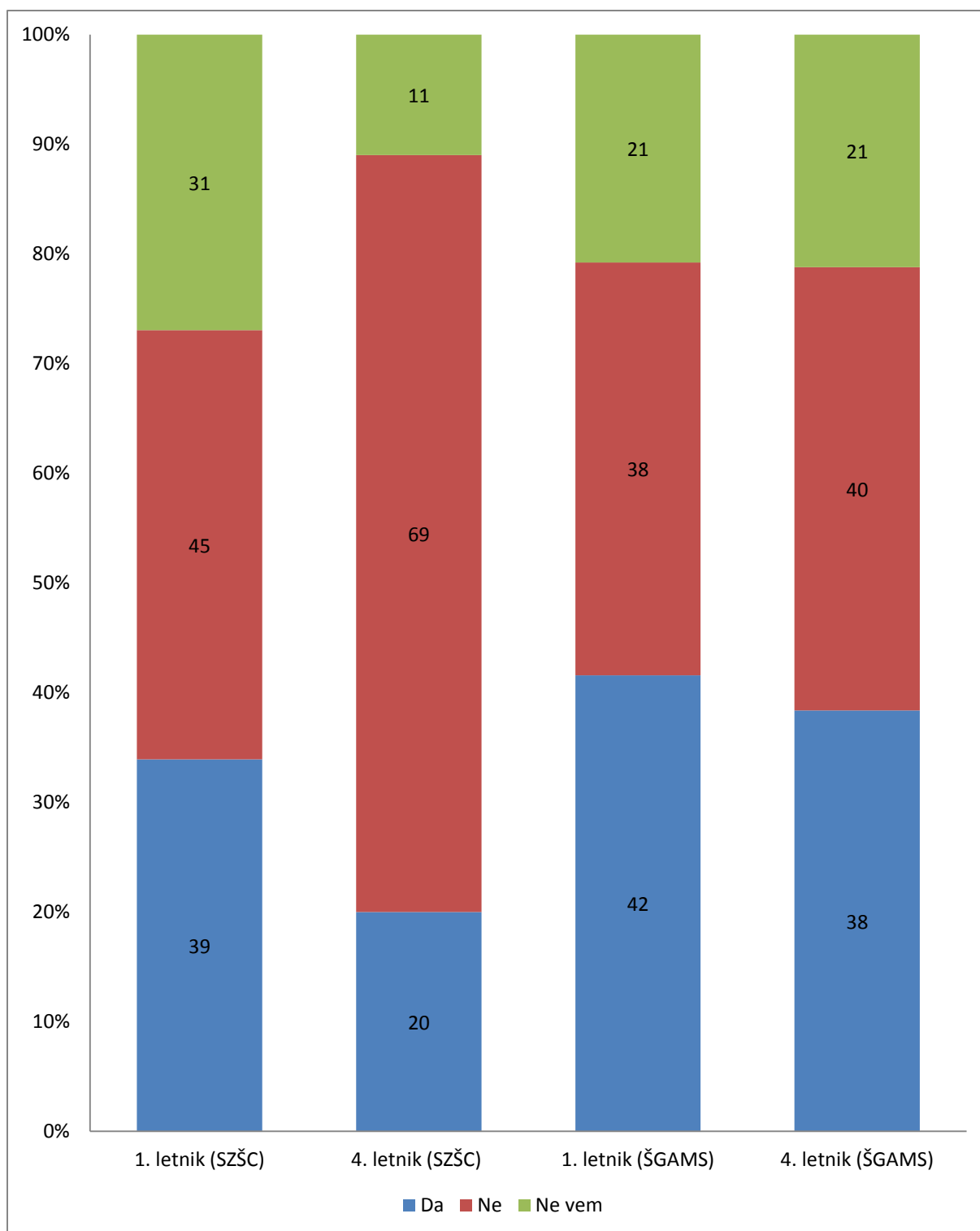
	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	16	53	6	26	22	42	11	38	9	39	20	38
b)	10	33	10	43	20	38	13	45	8	35	21	40
c)	4	13	7	30	11	21	5	17	6	26	11	21

Legenda:

a) Da

b) Ne

c) Ne vem



Graf 18: Se vam zdi, da so stroški javnega mestnega prevoza sprejemljivi?

Velik delež dijakov 1. in 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS se ne strinja oz. jim cene javnega mestnega prevoza niso sprejemljive.

19. S čim bi vi kot dijak lahko pripomogli h kakovostnejšemu zraku?**Tabela 37: S čim bi vi kot dijak lahko pripomogli h kakovostnejšemu zraku? (SZŠC)**

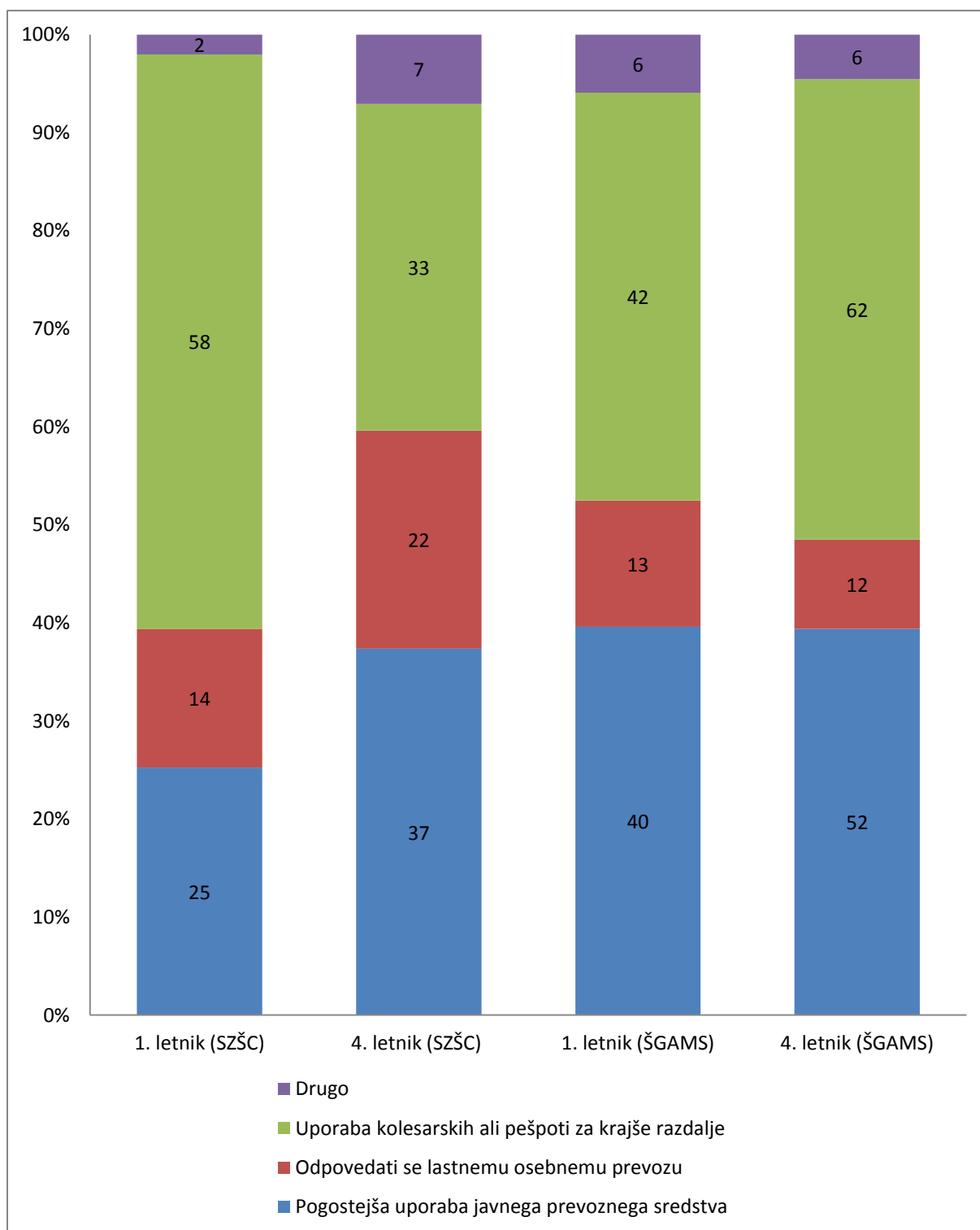
	SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	9	23	7	28	16	25	11	28	9	64	20	37
b)	4	10	5	20	9	14	10	25	2	14	12	22
c)	25	64	12	48	37	58	16	40	2	14	18	33
d)	1	3	0	0	1	2	3	8	1	7	4	7

Tabela 38: S čim bi vi kot dijak lahko pripomogli h kakovostnejšemu zraku? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	16	53	5	22	21	40	5	17	7	30	12	52
b)	4	13	3	13	7	13	2	7	4	17	6	12
c)	7	23	15	65	22	42	21	72	11	48	32	62
d)	3	10	0	0	3	6	1	3	2	9	3	6

Legenda:

- a) Pogostejša uporaba javnega prevoznega sredstva
- b) Odpovedati se lastnemu osebnemu prevozu (avtomobil, motor, kolo z motorjem)
- c) Uporaba kolesarskih ali pešpoti za krajše razdalje
- d) Drugo



Graf 19: S čim bi vi kot dijak lahko pripomogli h kakovostnejšemu zraku?

Večina dijakov (42 % – 62 %) 1. in 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS se strinja, da bi do kakovostnejšega zraka prišli z uporabo kolesarskih ali pešpoti za krajše razdalje. Velik delež dijakov se tudi strinja, da bi pripomogli k boljšemu zraku z večjo uporabo javnega potniškega prometa (25 % – 52 %). Pod drugo pa so napisali, da nimajo idej.

20. Vas starši spodbujajo k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev?**Tabela 39: Vas starši spodbujajo k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev? (SZŠC)**

	SREDNJA ZDRAVSTEVAN ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	19	49	6	24	25	39	21	53	11	79	32	59
b)	20	51	19	76	39	61	19	48	4	29	23	43

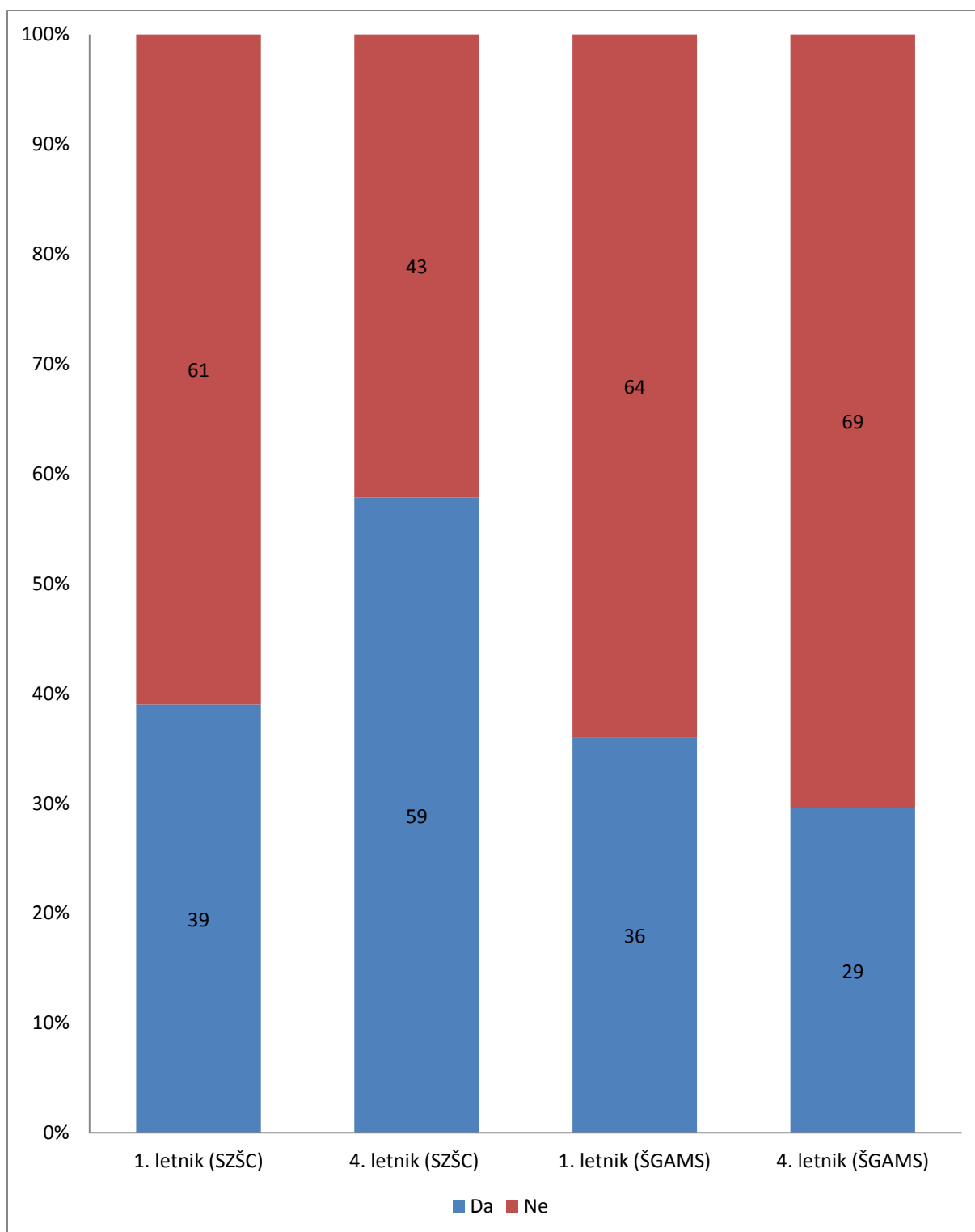
Tabela 40: Vas starši spodbujajo k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	9	30	10	43	19	36	9	31	7	30	15	29
b)	21	70	13	57	34	64	20	69	16	70	36	69

Legenda:

a) Da

b) Ne



Graf 20: Vas starši spodbujajo k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev?

Večina anketiranih dijakov opisuje, da jih starši ne spodbujajo k uporabi javnih prevoznih sredstev, izjema so dijaki 4. letnika SZŠC, saj so kar v 59 % odgovorili pritrdilno na to vprašanje.

21. Na kakšen način bi po vašem mnenju lahko šola spodbujala dijake k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev in s tem pripomogla k zmanjšanju onesnaženosti okolja?

Tabela 41: Na kakšen način bi po vašem mnenju lahko šola spodbujala dijake k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev in s tem pripomogla k zmanjšanju onesnaženosti okolja? (SZŠC)

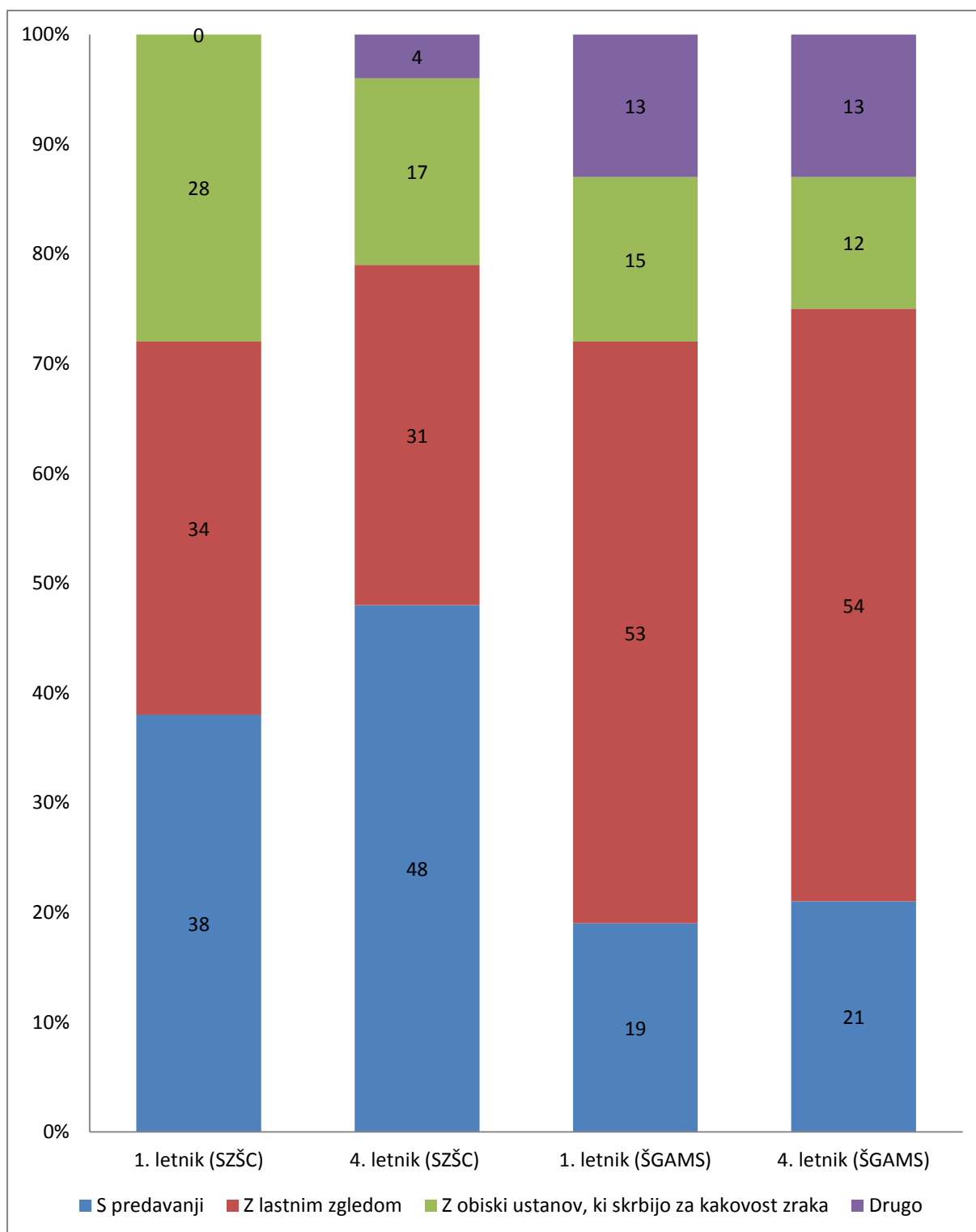
	SREDNJA ZDRAVSTEVAN ŠOLA CELJE (SZŠC)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	16	41	8	32	24	38	18	45	8	57	26	48
b)	14	36	8	32	22	34	15	38	2	14	17	31
c)	9	23	9	36	18	28	6	15	3	21	9	17
d)	0	0	0	0	0	0	1	3	1	7	2	4

Tabela 42: Na kakšen način bi po vašem mnenju lahko šola spodbujala dijake k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev in s tem pripomogla k zmanjšanju onesnaženosti okolja? (ŠGAMS)

	ŠKOFIJSKA GIMNAZIJA ANTONA MARTINA SLOMŠKA (ŠGAMS)											
	1. letnik						4. letnik					
	Ž		M		SKUPAJ		Ž		M		SKUPAJ	
	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%	Št.	%
a)	8	27	2	9	10	19	8	28	3	13	11	21
b)	13	43	15	65	28	53	14	48	14	61	28	54
c)	6	20	2	9	8	15	3	10	3	13	6	12
d)	3	10	4	17	7	13	4	17	3	13	7	13

Legenda:

- a) S predavanji
- b) Z lastnim zgledom
- c) Z obiski ustanov, ki skrbijo za kakovost zraka
- d) Drugo



Graf 21: Na kakšen način bi po vašem mnenju lahko šola spodbujala dijake k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev in s tem pripomogla k zmanjšanju onesnaženega okolja?

Večina dijakov 1. in 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS misli, da bi lahko šola spodbujala k večji uporabi javnih prevoznih sredstev z lastnim zgledom ter s predavanji. Pod drugo pa so napisali, da bi jih pritegnili z uvedbo šolskega avtobusa ali z okroglo mizo. Nekaj pa jih misli, da jih šola ne more spodbuditi za uporabo javnih prevoznih sredstev.

3.5 RAZPRAVA

Naraščanje prometa, vedno večje zahteve po mobilnosti, skrb za okolje in razvojne potrebe v prostoru zahtevajo nove pristope ter nove strategije pri planiranju infrastrukture in logistike prometa.

Vsi dijaki 1. in 4. letnika SZŠC med šolanjem živijo doma, medtem ko 85 % dijakov 1. letnika ŠGAMS in 54 % dijakov 4. letnika ŠGAMS živi doma, nekaj pa jih stanuje kot podnajemnik ali v študentskem domu. Zelo pa izstopajo dijaki 4. letnika ŠGAMS, saj so v 33 % pod drugo napisali, da živijo v dijaškem domu.

Vsi anketirani dijaki SZŠC lahko iz domačega kraja pridejo v šolo z javnim potniškim prometom, medtem ko dijaki, ki obiskujejo ŠGAMS, lahko pridejo samo v 89 % (1. letnik) in 85 % (4. letnik). Najboljše povezave nudi avtobus, tako v Celju kot v Mariboru. Pod drugo pa so navedli, da se v šolo vozijo s starši ali pa hodijo peš (1. letnik SZŠC), ali se sami pripeljejo v šolo. Da javni potniški promet, ki je dijakom na voljo v domačem kraju, nudi dovolj pogoste povezave z mestom šolanja, so v največjem odstotku (91 %) odgovorili dijaki 1. letnika SZŠC, v najmanjšem odstotku (52 %) pa dijaki 4. letnika SZŠC. Prav tako so dijaki 1. letnika ŠGAMS na isto vprašanje v večjem odstotku (77 %) odgovorili kot dijaki 4. letnika ŠGAMS (54 %).

Da so dijaki 4. letnikov obeh šol navedli, da imajo na voljo javni potniški promet do prihoda v šolo, v manjšem odstotku kot dijaki 1. letnikov navedenih šol, je verjetno posledica dejstva, da so dijaki že polnoletni in že večinoma imajo vozniški izpit, zato se lahko sami vozijo v šolo ali pa se vozijo s sošolci, zato niso niti pozorni, ali javni potniški promet nudi povezavo do šole ali ne.

Več kot polovica vseh anketiranih dijakov uporablja za vsakodnevno mobilnost do šole zgolj eno prevozno sredstvo. Dve prevozni sredstvi uporablja največ dijakov 1. letnika SZŠC (9 %), različna prevozna sredstva pa uporablja največ (4 %) dijakov 4. letnika ŠGAMS. Pod drugo so napisali, da hodijo v šolo peš.

Največ anketiranih dijakov obeh šol uporablja za dnevno mobilnost do šole avtobus. Izstopajo pa dijaki 1. letnika ŠGAMS, saj so kar v 55 % napisali, da v šolo hodijo peš ali se vozijo s starši. Stroške individualnega ter javnega prevoza so v večjem odstotku primerjali dijaki 4. letnika obeh šol kot dijaki 1. letnika obeh šol. Po njihovem mnenju večina anketiranih dijakov meni, da je javni prevoz cenejši kot individualni, vendar kljub temu ga dijaki ne uporabljajo zaradi časovno neustreznih povezav ter prevelike izgube časa. Dijaki bi se kljub temu, če bi bili stroški javnega prevoza nižji, le-tega posluževali samo 50 % do 63 %. Izjema so dijaki 1. letnika ŠGAMS, ki bi se javnega prevoza posluževali le v 38 %.

Dijaki so kot vzroke za uporabo javnega potniškega prometa navedli v največjem odstotku to, da nimajo druge možnosti prihoda v šolo, nato so navedli kot vzrok enostaven dostop do centra mesta ali šole ter na tretjem mestu ceno.

Tisti dijaki, ki imajo začasno bivališče v mestu šolanja, so v največjem odstotku navedli, da bi bila vsakodnevna mobilnost za njih preveč naporna, saj prihajajo iz druge pokrajine ali regije.

Takšnih odgovorov je bilo več pri dijakih ŠGAMS kot pri dijakih SZŠC. Tisti dijaki, ki imajo začasno bivališče v mestu, kjer se šolajo, do šole v največjem odstotku prihajajo peš.

Večina anketiranih dijakov obeh šol je zadovoljna z voznimi redi. Pri tem izstopajo dijaki 1. letnika SZŠC, saj so kar v 63 % na to vprašanje odgovorili pritrdilno, najmanj zadovoljni pa so dijaki 1. letnika ŠGAMS, saj so samo v 43 % zadovoljni z voznimi redi javnega mestnega potniškega prometa. Če pogledamo odgovore dijakov obeh šol, se vidi, da so dijaki SZŠC bolj zadovoljni s ponujenim javnim mestnim potniškim prometom kot dijaki ŠGAMS.

Večini dijakov se zdi, da stroški javnega mestnega prevoza niso sprejemljivi. Večji delež je med dijaki 4. letnikov SZŠC in ŠGAMS kot med dijaki 1. letnikov omenjenih šol.

Dijaki menijo, da bi lahko pripomogli h kakovostnejšemu zraku v največjem odstotku z uporabo kolesarskih poti ali pešpoti za krajše razdalje. Tako so odgovorili v največjem odstotku (62 %) dijaki 4. letnika ŠGAMS, najmanj (33 %) pa dijaki 4. letnika SZŠC. Kot drugi najpogostejši razlog pa so navedli pogostejšo uporabo javnih prevoznih sredstev, v največjem odstotku (52 %) dijaki 4. letnika ŠGAMS, v najmanjšem odstotku (25 %) pa dijaki 1. letnika SZŠC. Če pogledamo obe šoli skupaj, je dijakov, ki bi uporabili kolesarske poti, ali pešpoti, ali pogosteje javni prevoz, večje na ŠGAMS kot na SZŠC.

Pomembno vlogo pri uporabi javnih prevoznih sredstev imajo ponavadi starši, saj so zgled svojim otrokom. Če sami uporabljajo javni prevoz, lahko v največji meri pozitivno vplivajo na stališča svojih otrok in na uporabo le-tega. Odgovori dijakov kažejo, da jih starši spodbujajo k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev, in sicer med dijaki 4. letnika SZŠC (59 %), najmanj pa med dijaki 1. letnika ŠGAMS (36 %). Če pogledamo obe šoli skupaj, je več pritrdilnih odgovorov na to vprašanje pri dijakih SZŠC.

Po mnenju dijakov bi lahko šola spodbujala dijake k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev s predavanji, takšnega mnenja je več dijakov SZŠC kot dijakov ŠGAMS, ter z lastnim zgledom, kjer izstopajo dijaki ŠGAMS, saj so podali takšen odgovor kar v 53 % oz. v 54 %. Dijaki SZŠC pa samo v 34 % oz. 31 %. Dijaki obeh šol bi si želeli obiskati tudi ustanove, ki skrbijo za kakovost zraka. Takšnih odgovorov je bilo več pri dijakih SZŠC. Pod drugo pa so dijaki napisali, da bi si želeli okroglih miz na s temo in uporabe šolskega avtobusa.

Nekaj dijakov je kot prevozno sredstvo do šole napisalo uporabo koles. To je zelo pohvalno, saj se dijaki zavedajo, da uporaba koles ne vpliva samo pozitivno na okolje, ker ni izpušnih plinov, ampak ima tudi pozitiven učinek na zdravje posameznika, tako pri telesni aktivnosti kot vdihovanju svežega zraka. Po drugi strani pa je potrebno zagotoviti tudi kolesarske poti, ki morajo biti varne, tako za kolesarje kot pešce. Raziskava (Medmrežje 4), ki so jo naredili v Mariboru, z naslovom Kolesarska mobilnost dijakov Srednje prometne šole Maribor je pokazala, da je kolesarskih stez oz. poti v samem Mariboru in okolici veliko premalo. Večina kolesarskih poti je razmetanih, po različnih delih mesta in nekatere niso niti približno varne. Mestna občina Maribor bi lahko bolje označila te poti s prometnimi znaki, raznimi informacijskimi tablam, da bi se kolesarji lahko seznanili, kje se lahko varno peljejo in pridejo do cilja v najkrajšem možnem času. V današnjem času se večina ljudi odloči, da bodo prehodili razdaljo do svojega cilja, saj se počutijo bolj varne, ker imajo v samem jedru Maribora lepo urejene pločnike samo za pešce, ki tako niso ogroženi od avtomobilov in javnega prevoza.

Organizirati bi morali sestanke, kjer bi meščani lahko predlagali svoje rešitve in povedali, kje vidijo problem. Tako bi lahko veliko težav uspešno rešili.

Smiselno bi bilo narediti podobno raziskavo v Mestni občini Celje, da bi ugotovili, kakšno je stališče vodstva do te problematike oz. kako ali na kakšne načine bi bilo smiselno spodbujati mladino pri uporabi javnih prevoznih sredstev ali uporabi kolesarskih poti.

4 ZAKLJUČNI DEL

4.1 UGOTOVITVE

V nadaljevanju sledijo ugotovitve na osnovi postavljenih hipotez. Hipoteze pa sva vrednotili na podlagi izpolnjenih anketnih vprašalnikov. Zastavili sva si tri hipoteze, in sicer:

1. hipoteza: Delež tistih dijakov, ki so oddaljeni od šolskih središč oziroma prihajajo iz drugih krajev, zaradi česar posledično dnevno migrirajo, je večji kot delež dijakov, ki prihajajo iz kraja šolskega središča.

Delež dijakov, ki so oddaljeni od šole in ne živijo v kraju šolanja je, pri dijakih 1. in 4. letnika Srednje zdravstvene šole Celje 100 %. Pri dijakih Škofijske gimnazije Antona Martina Slomška Maribor pa je delež v 1. letniku 85 %, pri dijakih 4. letnika pa 54 %. Ker je delež dijakov, ki so oddaljeni od šolskih središč oziroma prihajajo iz drugih krajev, večji, je hipoteza potrjena.

2. hipoteza: Več kot polovica anketiranih dijakov 1. in 4. letnika Srednje zdravstvene šole Celje in Škofijske gimnazije Antona Martina Slomška Maribor meni, da je javni prevoz cenejši od individualnega prevoza.

Da je javni prevoz cenejši od individualnega prevoza so dijaki 1. letnika Srednje zdravstvene šole Celje odgovorili v 38 %, dijaki 4. letnika pa v 48 %. Dijaki 1. letnika Škofijske gimnazije Antona Martina Slomška so na isto vprašanje odgovorili v 66 %, 4. letnika pa v 35 %. Iz teh podatkov je razvidno, da so samo dijaki 1. letnika Škofijske gimnazije Antona Martina Slomška Maribor v več kot polovici odstotkov odgovorili, da je javni prevoz cenejši od individualnega, zato hipoteza ni potrjena.

3. hipoteza: Več kot tri četrtine anketiranih dijakov 1. in 4. letnika Srednje zdravstvene šole Celje in Škofijske gimnazije Antona Martina Slomška Maribor dnevno uporablja javni potniški prevoz.

Dijaki 1. letnika Srednje zdravstvene šole Celje uporabljajo javni mestni potniški promet v 50 %, dijaki 4. letnika pa v 43 %, medtem ko dijaki 1. letnika Škofijske gimnazije Antona Martina Slomška Maribor v 49 % in dijaki 4. letnika v 15 %. Iz teh podatkov je razvidno, da anketirani dijaki na obeh šolah uporabljajo javni mestni potniški promet vsak dan v 50 % ali manj, zato hipoteza ni potrjena.

4.2 ZAKLJUČEK

V naslovu raziskovalne naloge je omenjena mobilnost, pri čemer ločimo več pomenov mobilnosti, saj je že sam pojem precej širok. Prav tako razlikujemo več tipov mobilnosti, a nama se je zdelo najpomembneje opredeliti mobilnost z geografskega vidika, pri čemer mobilnost pomeni premagovanje razdalj v prostoru s strani posameznika ali skupine ljudi, pri tem pa se njegovo/njihovo stalno prebivališče ne spreminja. Vzorce mobilnosti so temeljito spremenili avtomobili, ki so postajali splošno dostopni in se je prostorski domet vozačev močno povečal.

V raziskovalni nalogi sva spoznali, da se že nekaj časa kaže trend upadanja uporabe javnih prevoznih sredstev. Prav tako pa ne gre zanemariti dejstva, da je za večino Slovencev storitev javnega potniškega prevoza namenjena le nepolnoletnim učencem in revežem, ki si ne morejo privoščiti osebnega avtomobila. Na ugled javnega prevoza poleg frekvence vpliva tudi relativna hitrost prevoza v primerjavi z osebnim prometom. Ugotovljena je namreč tesna povezanost med hitrostjo javnega prevoza in stopnjo njegove uporabe.

Prebivalstvo bi bilo potrebno spodbujati k večji uporabi storitev javnega potniškega prevoza. Večjo uporabo javnega prevoza lahko dosežemo s posegi na področju individualnega kot javnega prevoza. Zmanjšanje privlačnosti prevoza z osebnim avtomobilom lahko dosežemo s fizičnim omejevanjem prevoza in s posrednimi ukrepi vplivanja na trg. Privlačnost javnega potniškega prevoza je potrebno povečati z izboljšanjem kakovosti storitev, s financiranjem teh storitev in z razčlenitvijo storitev javnega prevoza potnikov.

Žal je javni potniški prevoz v Sloveniji zelo nefleksibilen. Vozni red vlakov velja za vse delovne dni, medtem ko imajo ob sobotah in nedeljah ter ob praznikih nekoliko spremenjen vozni red, saj je pogostost prevozov manjša. Obstoječi sistem avtobusnih prevozov v mestih po Sloveniji še posebej odraža veliko mero nefleksibilnosti in neodzivnosti na življenjski stil in potrebe tistih skupin, ki v največji meri uporabljajo javni potniški promet, tj. mladostnikov (šolarjev in študentov) ter upokojencev. Uporaba javnega potniškega prometa je odvisna med drugim tudi od cene vozovnic.

Ker se je v zadnjih letih število osebnih avtomobilov znatno povečalo, se je dvignila tudi raven individualne mobilnosti. Do slednjega je prišlo predvsem zaradi izboljšane cestne infrastrukture, ki omogoča hitro ter udobno gibanje. Posledično pa smo s svojo vsakodnevno mobilnostjo žal primaknili velik delež k onesnaženosti zraka ter okoljevarstvenim problemom.

Kadar govorimo o prometu, predvsem o prometu v mestih, vsekakor pomislimo tudi na parkirna mesta. Teh v mestih namreč vedno primanjkuje. Večina ljudi nasprotuje gradnji prevelikega števila parkirnih prostorov v mestnih središčih, katere učinek je izpodbijanje prizadevanja za izboljšanje javnega prevoza. Več parkirnih mest je na razpolago, v večji meri bodo ljudje uporabljali individualna prevozna sredstva.

Da bi živeli v bolj čistem okolju je potrebno, da se zavedamo, da lahko sami kot posamezniki naredimo največ. K čistejšemu okolju pa prispeva tudi manjša uporaba osebnih avtomobilov

in posledično večja uporaba javnega prevoznega sredstva. Res je, da človek velikokrat nima možnosti dostopa do javnega prevoznega sredstva, zato je potrebno, da bi družba kot celota spremenila odnos do javnega prevoza.

Naša šola je vključena v projekt Eko šola, kjer se dijaki pogovarjamo tudi o tej problematiki, tako da smo o tem osveščeni in gledamo na ta problem dolgoročno. Šola bi lahko organizirala dneve mobilnosti, kjer bi se pridružili še Policija in druge ustanove, ki so posredno ali neposredno vključene v to problematiko. Poudarek bi lahko bil tudi na razvoju v smislu oblikovanja oz. vzpostavitve »varnih poti« v šolo, kjer misliva na pešpoti in kolesarske poti.

Ob izdelavi raziskovalne naloge sva uživali, veliko sva se tudi naučili in poglobili svoje znanje oz. razgledanost.

5 PRILOGE

Priloga 1: Anketni vprašalnik o mobilnosti dijakov v šolo

Anketni vprašalnik o mobilnosti dijakov v šolo

Pozdravljeni! Sva Manuela in Tina iz Srednje zdravstvene šole Celje ter raziskujeva mobilnost dijakov srednjih šol. S tem anketnim vprašalnikom želiva izvedeti, kakšno prevozno sredstvo uporabljajo dijaki glede na starost in ali so osveščeni o onesnaževanju, ki ga povzroča promet. **Pri vsakem vprašanju je možen samo en odgovor, razen tam, kjer je to posebej označeno.**

Datum izpolnjevanja anketnega vprašalnika: _____

Šola (napišite): _____

Spol: a) M b) Ž

1. Starost

- a) do 15 let
- b) 15-16 let
- c) 16-17 let
- d) 17-18 let
- e) 18 let in več

2. Letnik šolanja

- a) 1. letnik
- b) 4. letnik

3. Kraj bivališča med šolanjem

- a) Doma
- b) Podnajemnik
- c) Študentski dom
- d) Drugo (napišite): _____

4. Bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo z javnim potniškim prevozom?

- a) Da
- b) Ne

5. S katerim javnim potniškim prevozom bi lahko dnevno potovali iz domačega kraja v šolo? (možnih je več odgovorov)

- a) Avtobus
- b) Vlaku
- c) Taksu
- d) Drugo (napišite): _____

6. Ali nudi javni potniški promet, ki vam je na voljo v domačem kraju, dovolj pogoste povezave z mestom, kjer se šolate?

- a) Da
- b) Ne

7. Ali za vsakodnevno mobilnost do šole uporabite zgolj eno prevozno sredstvo ali je potrebno prestopanje na drugo prevozno sredstvo?

- a) Uporabim zgolj eno prevozno sredstvo
- b) Uporabim eno prevozno sredstvo, a je vseeno potrebno prestopanje (npr. iz avtobusa na avtobus)
- c) Uporabim različni prevozni sredstvi (npr. iz vlaka na avtobus)
- d) Uporabim več različnih prevoznih sredstev (npr. iz osebne avtomobila na vlak, nato še na avtobus)
- e) Drugo (napišite): _____

8. Katero prevozno sredstvo uporabljate za dnevno mobilnost do šole ter pojasnite razloge, zakaj uporabljate izbrano prevozno sredstvo?

- a) Avtobus, razlog (napišite): _____
- b) Vlak, razlog (napišite): _____
- c) Taksi, razlog (napišite): _____
- d) Drugo (napišite): _____

9. Ste kdaj primerjali stroške individualnega ter javnega prevoza za vašo vsakodnevno mobilnost iz domačega kraja do šole?

- a) Da
- b) Ne

10. Kateri stroški so po vašem mnenju nižji, individualni ali javni?

- a) Individualni prevoz je cenejši
- b) Javni prevoz je cenejši
- c) O tem še nisem razmišljal/-a

11. Če je javni prevoz po vašem mnenju za vas cenejši kot individualni, ali vseeno uporabljate individualni prevoz, pojasnite razloge za vašo odločitev izbire prevoza.

- a) Prevelika izguba časa na poti
- b) Časovno neustrezne povezave
- c) Drugo (vpišite razloge): _____

12. Bi se v večji meri posluževali javnega prevoznega sredstva, če bi bili stroški slednjega nižji?

- a) Da
- b) Ne
- c) Ne vem

13. Kako pogosto uporabljate javni mestni potniški promet?

- a) Vsak dan
- b) Nekajkrat tedensko
- c) Nekajkrat mesečno
- d) Ga ne uporabljam

14. Kateri so vaši vzroki za uporabo javnega mestnega potniškega prometa? (možnih je več odgovorov)

- a) Cena
- b) Ni druge možnosti
- c) Enostaven dostop do centra mesta ali šole
- d) Težave s parkiranjem
- e) Varovanje okolja
- f) Ga ne uporabljam
- g) Drugo (napišite): _____

15. Kateri so razlogi za začasno bivališče v mestu? (možnih je več odgovorov)

- a) Vsakodnevna mobilnost bi bila preveč naporna, saj prihajam iz druge pokrajine, regije
- b) Javni potniški promet mi ne omogoča vsakodnevne mobilnosti, saj je pogostost javne prometne povezave iz domačega kraja do šole premalo pogosta
- c) Javni potniški promet mi ne omogoča vsakodnevne mobilnosti, saj mimo našega domačega kraja ne vozi nobeno javno prevozno sredstvo
- d) Svojega avtomobila nimam, zato ne morem vsakodnevno potovati z njim do šole
- e) vsakodnevna mobilnost bi mi vzela tako z javnim kot osebnim prevoznim sredstvom preveč časa
- f) nimam začasnega bivališča v mestu
- g) drugo (napišite): _____

16. Kako prehodite pot od začasnega bivališča do šole? (možnih je več odgovorov)

- a) Z osebnim avtomobilom – kot voznik
- b) Z osebnim avtomobilom – kot sovoznik
- c) Z mestnim avtobusom
- d) S taksijem
- e) Z motornim kolesom
- f) S kolesom
- g) Peš
- h) Nimam začasnega bivališča
- i) Drugo (napišite): _____

17. Ste zadovoljni z voznimi redi ponujenega javnega mestnega potniškega prometa, imate zagotovljen dovolj pogost prevoz?

- a) Da
- b) Ne
- c) Ne vem

18. Se vam zdi, da so stroški javnega mestnega prevoza sprejemljivi?

- a) Da
- b) Ne
- c) Ne vem

19. S čim bi vi kot dijak lahko pripomogli h kakovostnejšemu zraku?

- a) Pogostejša uporaba javnega prevoznega sredstva
- b) Odpovedati se lastnemu osebnemu prevozu (avtomobil, motor, motorno kolo)
- c) Uporaba kolesarskih poti ali pešpoti za krajše razdalje
- d) Drugo (napišite): _____

20. Vas starši spodbujajo k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev?

- a) Da
- b) Ne

21. Na kakšen način bi po vašem mnenju lahko šola spodbujala dijake k čim večji uporabi javnih prevoznih sredstev in s tem pripomogla k zmanjšanju onesnaženosti okolja?

- a) S predavanji
- b) Z lastnim zgledom
- c) Z obiski ustanov, ki skrbijo za kakovost zraka
- d) Drugo (napišite): _____

Najlepša hvala, da ste si vzeli čas in izpolnili anketni vprašalnik.

6 VIRI IN LITERATURA

Bole, D. in Gabrovec, M. (2009). *Dnevna mobilnost v Sloveniji*. Ljubljana: Založba ZRC.

Jakomin, L., Medeot, M., Zelenika, R. (2002). Tehnologija prometa in transportni sistemi. Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož, Portorož.

Jusufranić, I. (1998). *Prevoz putnika u gradovima*. Sarajevo: Fakultet za samobraćaj i komunikacije.

Kolenc, J. (1998). Organizacija in tehnologija cestnega prometa. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.

Mezghanani, M. (2005). From public transport to integrated mobility. Pridobljeno 12. 11. 2011, iz <http://www.transportlearning.net/docs/MoM>
FromPT to Integration ENG.pdf. Public Transport International, Bruselj: UITP.

Pelc, S. (2010). Izbrana poglavja iz prometne geografije. Univerzitetni učbenik. Celje: Fakulteta za logistiko. Pridobljeno 12. 11. 2011, iz http://fl.uni-mb.si/attachments/140_Ucbenik_PG%20UNI_09.pdf.

Pepevnik, A. (2003). Tehnologija prevoza potnikov. Maribor, samozaložba.

Rozman, I. (2009). *Univerza v Mariboru*. Univerza v Mariboru, Maribor.

Sever, D. (2001). Tehnologija javnega potniškega cestnega prometa. Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, študijski program Promet.

Medmrežja

Medmrežje 1: *Slovar slovenskega knjižnega jezika*. Institut za slovenski jezik Frana Ramovša ZRC SAZU. Pridobljeno 3. 11. 2011, iz http://bos.zrc-sazu.si/cgi/a03.exe?name=sskj_testa&expression=dostopnost&hs=1.

Medmrežje 2: Focus: Predlog za revitalizacijo javnega potniškega prometa v Sloveniji. Pridobljeno 12. 11. 2011, iz http://www.focus.si/files/revitalizacija_javni%20prevoz_Vlacic_05032009_final.pdf.

Medmrežje 3: Focus: društvo za sonaravni razvoj. Pridobljeno 12. 11. 2011, iz <http://www.focus.si/index.php?node>.

Medmrežje 4: Kolesarska mobilnost dijakov srednje prometne šole Maribor. (2011). Mladi za napredek Maribora. Maribor. Pridobljeno 12. 3. 2011, iz http://www.zpm-mb.si/attachments/sl/740/Kolesarska_mobilnost_dijakov_Srednje_prometne_sole_Maribor.pdf

IZJAVA*

Mentor PETER ČEPIN TOVORNIK, v skladu z 2. in 17. členom Pravilnika raziskovalne dejavnosti »Mladi za Celje« Mestne občine Celje, zagotavljam, da je v raziskovalni nalogi z naslovom **MOBILNOST DIJAKOV V ŠOLO**, kateri avtorici sta: **TINA MASTEN, MANUELA PETEK**

- besedilo v tiskani in elektronski obliki istovetno,
- pri raziskovanju uporabljeno gradivo navedeno v seznamu uporabljene literature,
- da je za objavo fotografij v nalogi pridobljeno avtorjevo(-ičino) dovoljenje in je hranjeno v šolskem arhivu,
- da sme Osrednja knjižnica Celje objaviti raziskovalno nalogo v polnem besedilu na spletnih portalih z navedbo, da je nastala v okviru projekta Mladi za Celje,
- da je raziskovalno nalogo dovoljeno uporabiti za izobraževalne in raziskovalne namene s povzemanjem misli, idej, konceptov oziroma besedil iz naloge ob upoštevanju avtorstva in korektnem citiranju,
- da smo seznanjeni z razpisni pogoji projekta Mladi za Celje.

Celje, 15. 3. 2012



Srednja zdravstvena šola Celje

Podpis mentorja

Podpis odgovorne osebe

* Pojasnilo

V skladu z 2. in 17. členom Pravilnika raziskovalne dejavnosti »Mladi za Celje« Mestne občine Celje je potrebno podpisano izjavo mentorja(-ice) in odgovorne osebe šole uvezati v izvod za knjižnico, dovoljenje za objavo avtorja(-ice) fotografskega gradiva, katerega ni avtor(-ica) raziskovalne naloge, pa hrani šola v svojem arhivu.