



ITET "Girolamo Caruso"
Alcamo - ITALY



Andragoski zavod
Ljudska Univerza
Velenje - SLOVENIA



Associazione ORSA
Palermo - ITALY



BEST
Vienna - AUSTRIA



eurêka21
Euréka 21 SARL
Paris- FRANCE



MCG Soc. Coop.
Palermo - ITALY



Erasmus+



SMM - IO3

Modul za usposabljanje 2

LOKALNI KONTEKST

Knjižica

Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union



"The European Commission support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents which reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein"



Erasmus + Programme Strategic Partnership for School
Education AGREEMENT n. 2016-1-IT02-KA201-024701
-CUP: G78F16000020006 SCHOOL MOBILITY
MANAGER – SMM www.schoolmobilitymanager.eu
Pilot School: I.T.E.T. "Girolamo Caruso" – Alcamo - Italy



ITET "Girolamo Caruso"
Alcamo - ITALY



Andragoski zavod
Ljudska Univerza
Velenje - SLOVENIA



Associazione ORSA
Palermo - ITALY



BEST
Vienna - AUSTRIA



eurêka21
Paris- FRANCE

le meilleur
de l'Europe
dans vos
projets



MCG
manager consulting group
MCG Soc. Coop.
Palermo - ITALY

UVOD

Ta dokument je vodilo za vodje šolske mobilnosti "SMM". Vključuje metodologije in orodja, ki evropskim upravljavcem mobilnosti v šolah pomagajo pri izvajanju nalog, ki jih je treba opraviti za izboljšanje kakovosti življenja študentov, dostopa do šolanja, zmanjšanja emisij onesnaževal in podnebnih sprememb. V knjižici so prikazane metodologije za oblikovanje načrta gibanja v domači šoli in merjenje učinka z metodami spremljanja. Zlasti dokument ponazarja faze postopka za pridobitev načrta nevarnosti. Vsa orodja bodo na voljo v izvorni obliki na spletni strani projekta SMM www.schoolmobilitymanager.eu.

NAČRT MOBILNOSTI ŠOLA-DOM

Načrt je treba izvajati za izboljšanje dostopnosti šol, zmanjšanje uporabe osebnih avtomobilov, zmanjšanje okoljskih učinkov onesnaževalnih emisij in podnebnih sprememb. Struktura načrta in faze sta naslednji:

Faza analize	Rezultati
Analiza ponudbe mobilnosti (analiza dostopnosti) Analiza ponudbe povpraševanja Raziskave in ciljne skupine	Baza podatkov o mobilnosti
Faza načrtovanja Opredelitev trajnostnih rešitev mobilnosti	Seznam rešitev DB Seznam dejavnosti DB
Faza izvedbe	
Izvajanje rešitve Spremljanje Posodobitev načrta	Poročilo o rezultatih spremljanja Analiza rezultatov Načrt posodobljen



ITET "Girolamo Caruso"
Alcamo - ITALY



Andragoski zavod
Ljudska Univerza
Velenje - SLOVENIA



Associazione ORSA
Palermo - ITALY



BEST
Vienna - AUSTRIA



eurêka21
Paris- FRANCE

le meilleur
de l'Europe
dans vos
projets



MCG
manager consulting group
MCG Soc. Coop.
Palermo - ITALY

FAZA ANALIZE

ANALIZA PONUDB

Analiza ponudbe (Analiza dostopnosti šole) mora zagotoviti opredelitev konteksta, ki vključuje lokacijo šole in zunanje probleme, in morajo zagotoviti informacije o dinamiki mobilnosti do šol s strani študentov in osebja.

ANALIZA POVPRŠEVANJA

Analiza ponudbe povpraševanja zajema naslednje podatke, ki jih je treba zbrati o šolski populaciji in osebju: število študentov po starosti in razredu, število učiteljev, število drugih zaposlenih, izvor gibanja, naslovi ljudi, ki prihajajo šoli vsak dan in prebivalstvo matrike izvora / destinacije.

RAZISKAVE IN SKUPINA FOCUS

Raziskave in fokusne skupine so metodologije, ki bodo omogočile analizo navad in vedenja glede premestitev prebivalstva.

Fokusna skupina je raziskovalna tehnika, katere cilj je spoznavanje odnosov med udeleženci in izražanje mnenj in mnenj o določeni temi. Udeleženci osredotočenja so zelo različni ljudje in delo moderatorja je, da te razlike razvijejo in nato najdejo pomembne odgovore / izide o temi ciljne skupine. Fokusna skupina poteka kot skupinski intervju, ki ga vodi moderator z bolj ali manj strukturirano mrežo za spodbujanje in ustvarjanje večje interakcije med udeleženci.

Kvantitativna raziskava je koristna za zagotavljanje podatkov o povprečni starosti, povprečni razdalji in času med izvorom in šolo, uporabniki avtomobilov, uporabniki motornih koles, uporabnikom javnega prevoza, povprečnim časom, stopnjo zadovoljstva, uporabnikom pešcev, povprečnim povečanjem spomladi in poleti, odhodom v eni osebi ali dva kilometra od šol.

Raziskava mora biti usmerjena tudi v ocenjevanje vpliva na okolje z izračunom emisij CO₂, ki jih učenci, družine, učitelji in drugo osebje vsak dan proizvajajo v svoji domači šoli. Da bi dobili pravilen rezultat, so podatki iz ankete: odstotek uporabe zasebnega prometnega sistema ali javnega prevoza, avtomobilov in sistemov javnega prevoza (bencin, dizel, zemeljski plin, električna energija, drugo ...).

Za uporabnike avtomobilov je treba zbrati te podatke: stopnja zadovoljstva glede na stroške premestitev, odstotek uporabnikov, ki nikoli niso poskusili javnega prevoza, za uporabnike motornih koles pa je treba zbirati podatke o varnosti pri parkiranju povečanje spomladi poleti, odstotek uporabnikov, ki nikoli niso poskusili javnega prevoza. za javni



ITET "Girolamo Caruso"
Alcamo - ITALY



Andragoski zavod
Ljudska Univerza
Velenje - SLOVENIA



Associazione ORSA
Palermo - ITALY



BEST
Vienna - AUSTRIA



Eurêka 21 SARL
Paris - FRANCE



MCG Soc. Coop.
Palermo - ITALY

prevoz je treba analizirati razdaljo, število sprememb načina (npr. avtobusno postajališče, vlak, avtobus, avtobus) in stroške.

Fokusna skupina z vsemi šolskimi akterji in zainteresiranimi je metoda kvalitativne analize za individualiziranje kritičnih vprašanj učencev, družin in učiteljev. Pomembno je, da se kvantitativna analiza ankete vključi z elementi, ki jih ni mogoče zaznati z drugimi količinskimi sredstvi.

Cilj faze analize je zagotoviti vse informacije, ki so potrebne za oblikovanje načrta potovanja v domači šoli.

FAZA NAČRTOVANJA

OPREDELITEV TRAJNOSTNIH REŠITEV MOBILNOSTI

Glavne trajnostne mobilne rešitve za izboljšanje dostopnosti šol so: pešpoti, združevanje vozil, šolski avtobus, kolesarske poti.

Za oblikovanje varne poti za pešce v domači šoli so najpomembnejši elementi, ki jih je treba upoštevati:

analizo tveganja

ustrezne ukrepe za zmanjšanje ocenjevanja prometa in omejitev hitrosti;

analiza in popis pešcev;

Analiza in popis prometnih vlakov in avtobusnih postaj;

fizični napor pešcev po analizi poti;

ocenjevanje vseh povezav z območji javnega interesa

ocena kakršne koli povezave s prostori za združevanje (igralni parki, zvočniki itd.)

odsotnost ali neprekinjenost preverjanja pločnikov

prisotnost posebnih pasov (npr. kolesarskih stez ali preferencialnih pasov), postajališč javnega prevoza, parkirišč, preverjanja obsega prometa

Varnost in krepitev povezav z javnim prevozom se ustavi

Vrednotenje možnih povezav na zasebna parkirišča / zbirališča ("VARNOSTNE POSTAJE")

Prepoznavanje in spodbujanje poti domače šole.

FAZA REALIZACIJE

IZVAJANJE REŠITVE

Po analizi je treba zagotoviti seznam rešitev. Vsaka rešitev mora biti dopolnjena s seznamom ukrepov, vključno s časom izvajanja in obveznostjo sredstev. Načrt potovanja, ki ga morajo odobriti pristojni organi, bo sestavljen v skladu z veljavno zakonodajo in mora študentu omogočiti, da prepozna, prepozna in se počuti bolj varno.



ITET "Girolamo Caruso"
Alcamo - ITALY



Andragoski zavod
Ljudska Univerza
Velenje - SLOVENIA



Associazione ORSA
Palermo - ITALY



BEST
Vienna - AUSTRIA



eurêka21
Paris- FRANCE

le meilleur
de l'Europe
dans vos
projets



MCG
manager consulting group

MCG Soc. Coop.
Palermo - ITALY

SPREMLJANJE

Vodja šolske mobilnosti mora imeti odnose z javnimi upravami, prevoznimi podjetji, ponudniki zasebne mobilnosti. Načrt je treba vsako leto spremljati in posodabljati. Cilji dejavnosti spremljanja so: merjenje učinkovitosti ukrepov, analiza razlik med napovedjo in vedenjem učencev in učiteljev, analiza sprememb v zunanjem in notranjem scenariju, ki vplivajo na modalno transportno matrico šolske populacije. Za vsak ukrep je treba določiti kontrolne kazalnike. Glavni kazalniki so: zmanjšanje emisij CO2 in prihranek časa in denarja za študente in učitelje

POSODOBITEV NAČRTA

Za optimizacijo postopka in njegovo izvedbo je treba rezultate ocenjevanja redno deliti in analizirati, da se izpeljejo smernice za dolg. Prav tako je treba zagotoviti določeno prožnost pri posodabljanju načrta, tako da se ustrezno upoštevajo novi razvojni dosežki in poglobljene analize. V nasprotnem primeru bi načrt lahko sčasoma izgubil svojo učinkovitost.