



KATALOG AKTIVNOSTI ETM 2025





KAZALO

KATALOGU AKTIVNOSTI NA POT	2
A – ORGANIZACIJA PRIREDITEV IN PREUREDITEV NA PROSTEM OB ZAPORAH ULIC IN TRGOV	3
Dan brez avtomobila	4
Začasna urbana oprema	6
Stojnice	7
Predstave, delavnice in druge prireditve	8
Razstave na prostem	8
Preureditev parkirišča v kolesarski poligon	8
B – DELAVNICE ZA STAREJŠE »OSTANIMO MOBILNI«	9
Delavnica 1: Spodbujanje aktivne mobilnosti starejših	9
Delavnica 2: Spodbujanja uporabe javnega prevoza med starejšimi	10
Delavnica 3: Urejenost javne infrastrukture in pogovor o problematičnih odsekih poti	10
C – PROMOCIJSKA KAMPANJA O JAVNEM PREVOZU	12
D – UVEDBA PREVOZOV NA KLIC ALI NOVIH LINIJ JAVNEGA PREVOZA	13
E – AKTIVNO V VRTEC ALI ŠOLO	14
Aktivno v vrtec z Belim zajčkom	14
Aktivno v osnovno šolo s Kokoško Rozi	15
Pešbus	15
Ureditev območja »Poljubi in odpelji«	16
Otroci in javni prostor in urejenost javne infrastrukture v okolici VIZ	16
F – ŠOLSKA ULICA	18
G – PARKIRNI DAN	19
H – POPRAVLJALNICA IN IZMENJEVALNICA KOLES	21
I – AKTIVNOSTI ZA MLADINO	22
Aktivacija mladih	22
Zbiranje pobud	22
Delavnice s srednješolci	23
Metode zbiranja pobud	23
Obdelava pobud	23
Odziv občine	23
J – PEŠ KAŽIPOTI	24
K – SPODBUJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	25
L – POSPRAVIMO ULICE	26



KATALOGU AKTIVNOSTI NA POT

Pred vami je katalog aktivnosti s področja trajnostne mobilnosti, pripravljen kot pomoč pri izvajanju aktivnosti v času Evropskega tedna mobilnosti.

Evropski teden mobilnosti (v nadaljevanju ETM) se odvija pod okriljem Evropske komisije že od leta 2002 in Slovenija pri njegovi izvedbi sodeluje od samega začetka. Slovenske občine se vsako leto med 16. in 22. septembrom v velikem številu pridružijo tej vseevropski kampanji. Z leti pobuda raste ne le v številkah, temveč predvsem v kvaliteti izvedenih ukrepov. Poleg promocijskih aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti lahko iz leta v leto spremljamo vse več trajnih ukrepov (to so ukrepi, ki prispevajo k lažjemu prehodu z osebnega avtomobila k bolj trajnostnim potovalnim načinom in trajno ostanejo za namen spodbujanja trajnostne mobilnosti v prostoru), kot na primer novo zgrajena ali izboljšana infrastruktura za pešce in kolesarje, nove linije javnega prevoza, izboljšana opremljenost postaj in postajališč javnega prevoza, sheme javnih koles in javnih avtomobilov, peš kažipoti, klopi, kolesarska stojala, druga urbana oprema, ukinitve in preureditve parkirnih mest, umirjanje prometa v naseljih, ipd.

Kljub vsemu je potrebno poudariti, da je Evropski teden mobilnosti promocijsko, izobraževalno, ozaveščevalna kampanja v okviru katere z različnimi aktivnostmi (t.i. mehкими ukrepi) komuniciramo drugačno rabo prostora, ki je pravična do vseh udeležencev v prostoru, ter drugačnih potovalnih navad, ki so prijaznejše do naravnega okolja in ljudi. Ključni namen kampanje Evropski teden mobilnosti je torej promocija strateških in infrastrukturnih ukrepov za trajnostno mobilnost ter izobraževanje in ozaveščanje o pomenu trajnostnih potovalnih načinov in spodbujanje spremembe potovalnih navad občanov.

Naj vam Katalog Aktivnosti služi kot podporno orodje pri vašem delu na področju trajnostne prometne politike. Vabimo vas, da si izberete aktivnosti iz kataloga, s katerimi boste kandidirali na javnem razpisu (javni razpis za sofinanciranje priprave in izvedbe aktivnosti ETM) in da poleg tega poskušate izvajati tudi čim več drugih ukrepov (ki so lahko sofinancirani iz drugih virov kot npr. Eko-sklad, AVP in ostali), s katerimi boste celovito pristopili k reševanju prometne problematike in s tem prispevali k skupnim ciljem zmanjševanja emisij iz prometa v smeri ničelnih emisij ter k človeku prijaznemu javnemu prostoru, v katerem se bo lahko varno gibal na okolju prijazen način, s čimer se spodbuja pravična raba prostora za vse udeležence.



A – ORGANIZACIJA PRIREDITEV IN PREUREDITEV NA PROSTEM OB ZAPORAH ULIC IN TRGOV

Zapora dela naselja za motorni promet

V času ETM je smiselno za motorni promet zapirati tiste dele naselja, za katere je načrtovana trajna transformacija cestnih površin (to je preurejanja sedanjih površin za vožnjo in parkiranje avtomobilov na mestnih ulicah, trgih in drugih javnih površinah v površine za pešce, kolesarje in javni prevoz v kakovosten javni prostor, ki je vsem uporabnikom prostora in je njegova uporaba varna, prijetna, pravična za vse, kar zagotavlja višjo kvaliteto življenja ljudi in dodatno prispeva k ohranjanju naravnega okolja).

Kot deli naselja se štejejo naslednja območja:

- središče naselja ali druga večja odprta površina v naselju, na kateri sedaj prevladujejo površine za motorni promet,
- ena ali več povezanih ulic izven središča naselja (npr. v stanovanjski soseski),
- okolica izobraževalne (npr. vrtca ali šole) ali druge ustanove (npr. knjižnice ali občine),
- večje število parkirnih mest za motorna vozila (najmanj 10 parkirnih mest).

V času ETM lahko občanom z urejenim, prijetnim in varnim prostorom za druženje ter aktivno mobilnost po vsakodnevnih opravkih pokažemo, kakšen bi lahko bil ta javni prostor, če ga ne bi zasedali avtomobili.

Zapore so lahko **začasnega značaja**, kadar trajajo zapore le v času ETM. V tem primeru se izbira cenovno ugodno urbano opremo in druge vrste ureditev začasnega značaja, smiselno je uporabiti odslužene elemente, ki se jim z dodelavo oz. predelavo da nova namembnost – prav povabilo občanom k skupni dodelavi in predelavi odsluženih elementov za namene uporabne urbane opreme, pa je lahko del programa s katerim popestrimo dogajanje na območju zapore. S tem, ko dosežemo vključenost občanov v oblikovanje javnega prostora, je kasneje dosti manj težav pri trajnih preureditvah. Pri začasni zapori želimo ljudem pokazati in izpostaviti potencial določenega prostora. Priporočamo postavitev točkovnih zamejitev, ki ne omejujejo prehodnosti pešcem in kolesarjem, ustavijo pa motorni promet (npr. korita z zelenjem, klopi in prostor za druženje,...). V vsakem primeru pa je potrebno poskrbeti za predhodno signalizacijo in vso potrebno varnost.

Če bo zapora in **preureditev določenega območja ostala trajna**, se temu primerno izbere tudi ustrezno vrsto ureditve glede na značaj in potrebe v prostoru. Takšna ureditev naj upošteva potrebe vseh starostnih skupin prebivalcev in funkcionalno oviranih oseb. Poleg uporabnosti naj se upošteva značaj prostora, v katerega se ureditev umešča (historična mestna jedra, novejša soseske ipd.) in potreba po vegetaciji v naseljih. Elementi preureditev so klopi oz. drugače oblikovani kotički za posedanje, zelenje (posamezne zasaditve, drevoredi ali parki različnih dimenzij), svetilke, stojala za kolesa, otroška igrala ali manjša igrišča, kipi, vodnjaki, mestni vodotoki, »pump tracki« ipd. Primer dobre prakse

Navodila in priporočila za izvedbo zapore so na voljo v priročniku »[Odprta ulica – Kako odpreti ulico za ljudi](#)« s [prilogami](#), ki ga je mogoče uporabiti za vse vrste območij, vključuje pa tudi aktivnosti komuniciranja z javnostjo in spremljanja učinkov tovrstnih ukrepov, ki so lahko kasneje dobra podlaga za komuniciranje same aktivnosti oziroma osnova za utemeljevanje nadaljnjih tovrstnih ukrepov v občini.

Spremljevalne podporne aktivnosti

Pomembno je, da površine ob zapori ne ostanejo prazne. Za celovito in občanom privlačno promocijo trajnostne mobilnosti občina pripravi program spremljevalnih podpornih aktivnosti za različne ciljne skupine. K sodelovanju in kreativni zasnovi dogodkov in preureditev naj občina povabi razna lokalna društva (npr. športna društva, kolesarska in pohodna društva, mladinske organizacije, društva bolnikov,



dijaške in študentske organizacije, lokalne gospodarske subjekte npr. kolesarske trgovine, trgovine s športno opremo), itd.

Dogodki naj bodo dostopni širši javnosti, naj komunicirajo namen transformacije cestnih površin pri čemer naj se te transformacije izkoristi za zbiranje pobud in mnenj javnosti. V nadaljevanju je opisanih nekaj možnosti.

Dan brez avtomobila

V sklopu Evropskega tedna mobilnosti 22. septembra praznujemo dan brez avtomobila. Takrat ljudi spodbujamo, da raziskujejo mesta peš, s kolesom ali z javnim prevozom. V začetnih letih kampanje so mesta pogosto zapirala večje dele mestnega središča, a so zaradi pomanjkljive komunikacije včasih naletela na odpor prebivalcev. Danes se zapore večinoma omejujejo na manjša območja, kot so ulice ob šolah in vrtcih.

Uspeh takšnih ukrepov je odvisen od podpore javnosti. Anketa v Bruslju, Barceloni, Parizu, Londonu in Varšavi je pokazala, da kar 62 % vprašanih podpira uvedbo dneva brez avtomobila enkrat na teden.

Zaprtje ulic ali delov mesta je za lokalne skupnosti velik organizacijski izziv, še posebej ob enkratnem dogodku. Pogostejše zaprtje pa ne pomeni nujno več dela – z izkušnjami lahko postane organizacija bolj učinkovita. Če tedensko zapiranje mestnih območij za motorna vozila ni vedno izvedljivo, lahko občine razmislijo **o večkratni izvedbi skozi leto** in jo povežejo z drugimi dogodki zunaj ETM.

A. Izhodišča za izvedbo aktivnosti Dan brez avtomobila

Kakšne so prednosti dni brez avtomobila?

- Manjša poraba goriva, posledično manjši stroški in znižanje emisij toplogrednih plinov,
- boljša kakovost zraka, predvsem zmanjšanje nevarnih dušikovih oksidov,
- manj hrupa (20 – 50 %),
- povečana fizična aktivnost prebivalcev in boljše zdravje,
- ekonomske prednosti zaradi nižjih zunanjih stroškov prometa, investicij v lokalno gospodarstvo in prihranki iz goriva ter mnogo drugih pozitivnih učinkov, zaradi katerih se splača,
- dodatne koristi: več socialnih interakcij, odprti javni prostori izboljšajo komunikacijo med prebivalci in kakovost bivanja.

Za koliko lahko zmanjšamo odvisnost od fosilnih goriv?

[Raziskava](#) narejena za štiri mesta (Praga, Bruselj, London, Manchester) in razširjena na urbana vozlišča v okviru TEN-T omrežja, je pokazala, da bi lahko letno privarčevali 3-5 % goriva v prometu oz. 0,4 do 1,2 litra nafte na prebivalca, če bi v večjih mestih uvedli dan brez avtomobila vsak teden. Večji bi bili seveda prihranki pri uvedbi tega ukrepa med tednom, manjši za vikend. En dan brez avtomobila bi pomenil večje prihranke goriva kot tri dni dela od doma na teden.

V Sloveniji dnevi brez avtomobila v času ETM potekajo v manjšem obsegu, vse več občin pa uvaja ukrepe, kot so zaprtje ulic ob šolah (šolska ulica), preoblikovanje parkirišč v parke (PARK(irni) dan) ter začasno zapiranje ulic za družabne dogodke. Nekatere občine za en dan zaprejo tudi prometno pomembnejše ceste, bodisi kot del ETM bodisi kot preizkus za trajno zaprtje. Mestne občine pogosto omogočajo brezplačen mestni prevoz, nekatere pa se odločijo za trajne zapore.

Dneve brez avtomobila vsak teden je mogoče izpeljati v kratkem času pri sorazmerno nizkih stroških, ukrep pa ne potrebuje gradnje infrastrukture ali zapletenih predpisov.



B. Izvedba dneva brez avtomobila v 10 korakih

22. septembra tisoče mest v Evropi in širše zapre svoje ulice za motoriziran promet in jih odpre za pešce, kolesarje in druge dejavnosti. Ljudje si želijo več dni brez avtomobila skozi celo leto!

1. Določitev območja

Dogodek lahko zajema celotno mesto ali manjša območja. Če je več območij, naj bodo povezana vsaj s pešpotmi in pločniki. Pomembno je upoštevati:

- namembnost območja (stanovanjsko, nakupovalno itd.),
- dostopnost za različne vrste prometa,
- prisotnost parkirišč in drugih prometnih ureditev.

2. Določitev časovnega okvirja

Izvedba v času delovnega dneva bo povečala zmanjšanje emisij, hrupa in porabe goriva, hkrati pa bo ljudem pokazala, da so na voljo druge možnosti za njihova dnevna potovanja. Dogodek naj se izvaja vsaj en dan (to je od ene ure pred do ene ure po običajnem delavniku). Dobra ideja so tudi vikendi ali nedelje brez avtomobila enkrat na mesec.

3. Vključevanje javnosti

Pri načrtovanju v čim večji meri vključite tudi javnost. Jasna komunikacija in vključitev predlogov javnosti bo zmanjšala število pritožb in kršitev pravil. Vztrajajte pri argumentih v prid trajnostni mobilnosti.

4. Vključevanje lokalnih deležnikov

V izvedbo dogodka vključite tudi društva, šole in vrtce, podjetja, svete stanovalcev, mladinske organizacije, druge javne zavode (zdravstveni domovi, centri za krepitev zdravja), etc. Posebno pozornost namenite tudi predstavnikom malega gospodarstva v mestu.

5. Izvedba in nadzor

Zapore naj se izvedejo v skladu z določenimi postopki za zaporo cest in območij za motorni promet. Dostop do območij brez avtomobilov je treba nadzorovati. Predlagamo vključitev mestnega redarstva, policije in drugih ustreznih lokalnih organov.

6. Zagotovitev alternative avtomobilu

Promocija mestnega javnega prevoza, ki naj zagotavlja več rednih voženj, večjo dostopnost za osebe z omejeno mobilnostjo, ugodnejše ali brezplačne vozovnice ter druge ugodnosti kot je vozovnica s popustom v kinu, bazenih itd. Odlična alternativa osebnemu avtomobilu so sistemi za izposajo koles in storitve mikromobilnosti. Primerno je vključevanje lokalnih ponudnikov izposoje koles in tovornih koles ter promocija drugih oblik mikromobilnosti.

7. Dostop za intervencijska vozila in osebe z omejitvami

Pri načrtovanju območja brez avtomobila je treba zagotoviti tudi dostope za intervencijska vozila ter za osebe z omejitvami, na način, da se za tovrstne izjeme zagotovijo ustrezne dovolilnice.

8. Zagotovitev parkirišč zunaj območja zapore

Treba je urediti in ustrezno označiti parkirišča na obrobju oziroma izven območja brez avtomobila. Parkirišča naj bodo povezana z javnim prevozom oziroma peš in kolesarsko infrastrukturo, itd. V kolikor javnega prevoza ni, naj se uredijo organizirani prevozi.



9. Komunikacija učinkov trajnostne mobilnosti

Zberite podatke o:

- porabi goriva,
- emisijah,
- vplivu na zdravje,
- ravni hrupa,
- prometu in stroških.

To pomaga prikazati prednosti dni brez avtomobila!

10. Javni prostor - za vse!

Dan brez avtomobila je odlična priložnost, da prebivalcem pokažemo, kako lahko izgleda ulica ali območje mesta brez avtomobila. To je dobra priložnost za testiranje in implementacijo trajnih rešitev. Veliko mest je že naredilo tudi ta zadnji korak – trajno zaprlo ulico, parkirišče ali del mesta!

Ob zaključku dneva brez avtomobila izvedite **evalvacijo** in ocenite njegov vpliv. Pri analizi razmislite, kdaj bi lahko ta ukrep ponovili tudi zunaj okvira ETM.

Nekaj možnih terminov za izvedbo dneva brez avtomobila izven ETM:

- 20. november – svetovni dan otroka (varne poti za otroke, igre na ulicah),
- 26. november – svetovni dan trajnostnega prometa,
- dan prižiga lučk oz. pričetek božično-novoletnih praznikov,
- drugi petek v februarju – svetovni dan zimskega kolesarjenja,
- 7. april – svetovni dan zdravja (poudarjanje koristi gibanja in čistega zraka),
- 22. april – dan Zemlje (spodbujanje okolju prijaznih prevozov),
- 5. junij – svetovni dan okolja (poudarek na zmanjšanju emisij).

Delavnice: Za učinkovito komuniciranje transformacije cestnih površin ter zbiranje pobud in mnenj javnosti je priporočljivo uporabiti gradiva nacionalnih aktivnosti ETM iz prejšnjih let. To so:

- delavnice z mladimi (izvedene skladno z gradivom »[Priporočila za delo z mladimi v okviru ETM](#)«¹),
- delavnice s starejšimi (izvedene skladno z gradivom »[Gradiva za izvedbo delavnic za starostnike v okviru ETM](#)«² in drugimi [povezanimi gradivi](#)³) ter
- evidentiranje in odstranjevanje ovir na obravnavanem območju oziroma v njegovem neposrednem zaledju (izvedeno skladno z gradivom »[Priporočila za izvedbo aktivnosti Pospravimo ulice v okviru ETM](#)«⁴ in po želji z uporabo [obešank](#)⁵),

Začasna urbana oprema: Primerov začasne urbane opreme je veliko, npr. ozelenitev ulice, postavitve privlačne urbane opreme namenjene doživljanju prostora – [povezava](#)⁶.

¹ https://www.tedenmobilnosti.si/application/files/2916/8613/9679/Priporocila_za_delo_z_mladimi.pdf

² https://www.tedenmobilnosti.si/application/files/3216/4914/9063/ETM18_01_priporocila-za-izvedbo-delavnice-3.pdf

³ <https://www.tedenmobilnosti.si/za-koordinatorje>

⁴ https://www.tedenmobilnosti.si/application/files/5716/8683/0349/Priporocila_Pospravimo_ulice.pdf

⁵ <https://www.tedenmobilnosti.si/za-koordinatorje>

⁶ <https://www.pinterest.com/pin/323907398198312875/>



Stojnice: [Stojnice](#)⁷ naj bodo označene z [obveznimi logotipi](#)⁸ Evropskega tedna mobilnosti. Vsebina stojnic je lahko povezana izključno s trajnostno mobilnostjo, lahko pa ima tudi čisto drugo vsebino, vsekakor pa mora vsaj ena stojnica vključevati vsebine promocije trajnostne mobilnosti. Če je vsebina druga, naj bo na primeren način jasno predstavljeno, s kakšnim namenom se zapira prostor za motoriziran promet in namenja kvalitetnemu javnemu prostoru za občane. Uporabi se lahko tudi večji video prikazovalnik, predvajajo se vsebine s področja trajnostne mobilnosti, zanimivi posnetki, dejstva, napovednik dogodkov, itd. V okviru stojnic so lahko organizirana različna tekmovanja, vključevanje mimoidočih v nagradne igre, kvize, itd.

Smiselno je na eni od stojnic zbirati mnenja o prometni ureditvi v kraju oz. občini ter predloge občanov za njihove spremembe. Za ta namen se lahko uporabi karta naselja ali občine, da lahko občani sami vrišejo problematične točke in zraven napišejo svoje komentarje. Lahko se tudi uporabi plakat z osnovno informacijo, na katerega mimoidoči zapisujejo svoje ideje ali jih po nareku pomaga zapisati moderator na stojnici.

Primer aktivnosti na stojnici: Izračun stroškov avtomobila

Namen: Osveščanje obiskovalcev o visokih dejanskih stroških lastništva avtomobila (gorivo, vzdrževanje, zavarovanje itd.) in s tem povezanih izpustih CO₂, ter spodbujanje k razmisleku o alternativah (javni prevoz, souporaba, aktivna mobilnost). Slovenska gospodinjstva namreč za mobilnost namenijo nadpovprečnih 17 % proračuna.

Izvedba:

1. **Priprava:** Zagotovite prenosni računalnik z dostopom do spleta ali natisnjene izhode kalkulatorja. Ključno orodje je spletni kalkulator organizacije Focus: <https://focus.si/kaj-delamo/programi/mobilnost/izracun-stroškov-avtomobila/>
2. **Aktivacija:** Povabite obiskovalce k izračunu. Vodite jih skozi korake na spletnem kalkulatorju (izbira pogona, vnos podatkov – za vsako polje so navodila).
3. **Rezultati in pogovor:** Kalkulator samodejno izračuna dnevne/mesečne/letne stroške, potreben čas dela za kritje stroškov ter letne izpuste CO₂ (prikazane s semaforjem). Razložite rezultate in spodbudite pogovor:
 - Koliko avtomobilov imajo v gospodinjstvu?
 - So presenečeni nad stroški/izpusti?
 - Katere alternative bi lahko uporabili?
4. **Nasveti za alternative:** Omenite možnosti, kot so:
 - Hoja in kolesarjenje za krajše razdalje (do 5 km).
 - Optimizacija in združevanje poti.
 - Uporaba javnega prevoza (vlak, avtobus) za daljše razdalje.
 - Souporaba avtomobila (car sharing) ali sopotništvo (carpooling).
 - Racionalnejša uporaba obstoječega avtomobila.

Ključno sporočilo: Lastništvo avtomobila je drago in obremenjuje okolje. Poznavanje dejanskih stroškov in izpustov lahko spodbudi k bolj trajnostnim potovalnim navadam.

Stojnica je tudi primerno mesto za zbiranje mnenj in predlogov, kako izboljšati zdravstveno stanje prebivalstva v občini. Zdravstveni podatki (npr. telesni fitness otrok in debelost otrok, prometne nesreče, duševno zdravje) lahko služijo kot izhodišče za pogovore o tem, kako lahko v bolj zdravim oblikovanjem prostora in prometne infrastrukture (npr. več zelenih površin, igrišč, sprehajalnih in kolesarskih stez, prostorov za vadbe na prostem, prostorov za druženje mladih ipr...) izboljšamo telesno dejavnost in duševno zdravje prebivalstva.

⁷ <https://www.etmkoper.si/festival.html>

⁸ <https://www.tedenmobilnosti.si/za-koordinatorje>



V pomoč je lahko tudi **aplikacija Nacionalnega inštituta za javno zdravje »Zdravje v občini/Zdravje v regiji«**, kjer so za vsako občino zbrani pomembnejši zdravstveni podatki.

Mnenja je potrebno ob koncu ETM nujno urediti, ovrednotiti in zbrana objaviti v občinskem glasilu ali na spletni strani občine (oz. na krajevno običajen način) skupaj s strokovnimi komentarji občine, kdaj se bodo določenih nujno potrebnih preureditev lotili.

Predstave, delavnice in druge prireditve: Za gledališke, plesne ali glasbene predstave, športne prireditve, različne delavnice ter [druge vrste prireditev](#)⁹ se lahko glede na potrebe in prostorske možnosti postavi začasni oder, ni pa nujno. Pred prireditvijo oz. ob njenem zaključku naj ima organizator kratek nagovor o pomenu Evropskega tedna mobilnosti in trajnostne mobilnosti za spreminjanje potovalnih navad in več kvalitetnega javnega prostora za občane. Program se lahko zaključi z zaključno prireditvijo kjer se podelijo nagrade, če so se v času ETM odvijala kakšna [tekmovanja](#)¹⁰ ali nagradne igre.

Razstave na prostem: Vsebina [razstave](#)¹¹ je lahko povezana izključno s trajnostno mobilnostjo, lahko pa ima čisto drugo vsebino. Če je vsebina druga, naj imajo razstavnici panoji logotip Evropskega tedna mobilnosti in naj bo na primeren način jasno predstavljeno, s kakšnim namenom se prostor, na katerem je razstava, zapira za motoriziran promet in namenja kvalitetnemu javnemu prostoru za občane oz. ali se namerava trajno preurediti. Če je predvidena trajna preureditev ulice ali trga, je na razstavnih panojih lahko npr. prikazano stanje pred motorizacijo, sedanje stanje in predvidena nova ureditev brez motornega prometa ali z ureditvijo umirjenega prometa.

Preureditev parkirišča v kolesarski poligon za otroke za učenje kolesarskih spretnosti, postavitev stojal za kolesa/kolesarnic, mizic in stolov: K sodelovanju lahko povabite lokalna kolesarska društva, kolesarske trgovine in druge ponudnike, ki bodo popestrili dogajanja na delavnicah tako za otroke kot starše npr. ponudnike zdrave prehrane in pijač (vsekakor sem ne sodijo alkoholni, energijski in sladki napitki). Ob tej priložnosti lahko za starše natisnete tudi brošure »Podprite svojega otroka športnika« in jih postavite na mizice, da si jih lahko preberejo, ko čakajo na otroke.

Preureditev parkirišča v začasni prostor za vadbo na prostem za starejše občane. Pri tem je smiselno, da je to v območju umirjenega prometa oz. v bližini narave in zelenja, saj ne želite, da bi vadeči vdihavali onesnažen zrak in trpeli hrup. Pri organizaciji vadbe se lahko povežete z lokalnimi športniki društvi ali z enoto Šole Zdravja, če obstaja tudi v vašem kraju in jih pri tem prosite za pomoč. Šola zdravja

Organizirajte **pohod ali kolesarjenje po kulturnih poteh** v vašem kraju ali pa ustvarite novo kulturno pot in jo obogatite z dogodki in presenečenji ob poti. Ustvarite stalno novo kulturno pot in tako obogatite turistično ponudbo v svojem kraju. Nekatere možnosti in ideje najdete v priročniku »[Kam me nese, prav me nese](#)«. Pri pripravi programa se lahko povežete s športnimi, kulturnimi društvi in kulturnimi ustanovami, knjižnicami, turističnim društvom, ponudniki prehrane ipd.

[Primer dobre prakse](#)¹²

⁹ <https://moc.celje.si/projekti/7261-evropski-teden-mobilnosti-v-celju>

¹⁰ <https://www.semic.si/post/551462>

¹¹ <https://www.medvode.si/post/555276>

¹² <https://www.idrija.si/objava/286920>



B – DELAVNICE ZA STAREJŠE »OSTANIMO MOBILNI«

Namen te aktivnosti je pritegniti čim več starejših občanov. Velja poudariti, da so starejši nad 65 let raznolika skupina prebivalcev, med katerimi so nekateri še zelo aktivni, drugi pa psihofizično nezmožni premagati že zelo kratke razdalje. Zato je potrebno za učinkovito upravljanje mobilnosti starejših uporabljati čim bolj pester nabor možnih spodbud, prilagojen različnim potrebam in zmožnostim starejših oseb.

Organizator oz. lokalni koordinator ETM v sodelovanju z društvi upokojencev, območnimi enotami NIJZ ali Centrom za krepitev zdravja, lokalnimi SPV-ji ipd. organizira:

- delavnico (predstavitve, koordinacija, vodenje delavnice),
- zagotovi prostor za izvedbo delavnice z manjšim prigrizkom oz. kavo (bodite za zgled in udeležencem delavnic ponudite zdrave prigrizke, po možnosti iz pridelkov iz vašega lokalnega okolja) in nesladkane pijače (idealno vodo, nesladkan ledeni čaj) in
- razpošlje (oz. na krajevno običajen način objavi) vabila dogodka; pošlje sporočilo za medije.

Priporočamo, da organizator izbere prostor, ki omogoča prihod na trajnosten način (peš, s kolesom in/ali avtobusom) ter da o tem (o možnostih prihoda peš, s kolesom – kje so parkirišča za kolesa, kje so postajališča, kateri avtobus vozi) obvestite udeležence ter jih spodbudite k uporabi le-teh načinov za prihod na delavnice.

Namen delavnic je prispevati k večji ozaveščenosti o pomenu trajnostne mobilnosti med starejšimi in jim predstaviti drugačne rešitve pri prevozu in organizaciji dnevnih poti ter koristi hoje za zdravje in dobro počutje, kot tudi širše družbene, gospodarske in okoljske koristi hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza. Jezik predstavitve naj bo poljuden s čim več primeri različnih praks in če je možno, iz domačega okolja. Nagovarjanje starostnikov naj bo primerno, spoštljivo. Predlagamo, da uporabljate besedo »starejši«, oz. »starejša oseba«.

Po uvodnem delu, kjer podate nekaj splošnih vsebin o trajnostni mobilnosti, se osredotočite na določeno temo. Če želite, lahko predstavitvi dodate podatke o [zdravju v vaši občini](http://obcine.nijz.si/Default.aspx?leto=2021)¹³, saj je to dobra iztočnica za debato o trajnostni mobilnosti, še posebej pri starejših osebah. Spodaj je opisanih nekaj aktualnih vsebin/ tem, ki jih lahko vključite v sklop delavnic ali pa delavnice kombinirate z delom na terenu. Več informacij, gradiv in pripomočkov za izvedbo delavnic najdete v [arhivu gradiv ETM iz leta 2019](https://www.tedenmobilnosti.si/gradiva/ahiv-gradiv-za-koordinatorje)¹⁴.

Delavnica 1: Spodbujanje aktivne mobilnosti starejših

Namen delavnice je predstaviti aktivne oblike mobilnosti (peš, kolo) s posebnim poudarkom na zdravju. Predstavite pozitivne lastnosti in učinke gibanja na zdravje, kako z malimi koraki prispevamo k boljšemu počutju. Spodbuditi udeležence, da razmišljajo o koristih trajnostne mobilnosti za zdravje in kako se varno gibati v prometu. S pomočjo redne telesne dejavnosti skozi celotno življenjsko obdobje lahko poskrbimo za svojo kondicijo in ohranimo mišično maso in močne kosti.

Starostniki se večinoma zavedajo pomena telesne dejavnosti za svoje zdravje, težje pa zberejo voljo, da so dejansko aktivni. Hoja je v večini primerov priporočljiva oblika telesne dejavnosti, ki jim bo pomagala, da bodo ostali dobro telesno pripravljeni in da njihovo zdravje z leti ne bo še bolj pešalo. Spodbuditi jih želimo, da hojo prepoznajo kot način druženja in kakovostnega preživljanja prostega časa s svojimi otroki in vnuki.

Predstavite jim npr. dnevnik gibanja; ustvarijo lahko svoj dnevnik (npr. po tednih, saj si lahko tako beležijo kaj so naredili vsak dan posebej za svoje telo in zdravje). Dnevnik lahko služi kot motivacija vsakemu posamezniku. Tistim, ki bodo izpolnili dnevnik v celoti, lahko po zaključku npr. tedna, naredite

¹³ <http://obcine.nijz.si/Default.aspx?leto=2021>

¹⁴ <https://www.tedenmobilnosti.si/gradiva/ahiv-gradiv-za-koordinatorje>



zaključni dan in podelite priznanja, simbolne nagrade za aktiven teden, ipd. Osnutek dnevnika gibanja je na voljo v [arhivu gradiv za koordinatorje za ETM 2020](#)¹⁵.

Organizira se lahko delavnico, kjer se predstavi informacije o osnovnem pregledu tehnične brezhibnosti kolesa, o osnovah varne vožnje s kolesom (start, pravilno zaviranje, sestop s kolesa, ovire na vozišču, vožnja po različnih podlagah).

Starejše se lahko seznani z električnimi kolesi, saj električno kolo vsakemu kolesarju (mladem ali staremu) bistveno podaljša in olajša doseg končnega cilja ter minimizira napor pri vzponih. Predstavi se različne tipe električnih koles, predstavi prednosti takega načina mobilnosti in podobno. Na delavnici udeleženci opravijo testne vožnje z električnimi kolesi.

Delavnica 2: Spodbujanja uporabe javnega prevoza med starejšimi

Nepoznavanje uporabe javnega prevoza je lahko vzrok, da se ga starejši ne poslužujejo.

Namen delavnice je seznani starejše s prednostmi uporabe javnega prevoza in demonstrirati pridobitev brezplačne vozovnice za javni prevoz ter pogovor o alternativnih oblikah prevoza.

Če se bo delavnica izvajala v okolju, kjer je tema o uporabi javnega prevoza aktualna, predlagamo, da izvedete naslednjo vsebino:

Kako na avtobus / vlak

Linije in vozni redi avtobusov/vlakov so se spremenili, prav tako način plačevanja voženj. Na [delavnici](#)¹⁶ se starostnikom poskuša približati uporabo javnega prevoza (kje dobiti informacije o voznem redu javnega prevoza, kje so postaje in postajališča javnega prevoza) in uporabo mobilnih aplikacij. Predstavi se jim tudi uporabo alternativnih oblik mobilnosti, predvsem prevoze na klic za starejše (npr. Prostofer, zavod Sopotnik, če občina to ima).

Primeren ukrep je tudi tisk voznih redov v bolj jasni in nazorni obliki (npr. večja pisava ipd.), saj vsi ne uporabljajo pametnih telefonov.

Informacije o uporabi javnega prevoza in branju voznih redov ter lokacijah postajališč lahko pomagajo premagati odpor ali strah pred neznanim. Predlagamo, da se organizator poveže z lokalnim avtobusnim prevoznikom in / ali Slovenskimi železnicami in jih povabi na delavnico, da oni predstavijo zgoraj omenjene vsebine.

Organizator naj prisotne na delavnici vpraša, ali se kdo poslužuje javnega prevoza in ali bi bil pripravljen deliti svoje izkušnje z ostalimi sokrajani kot nekakšen tutor. Če da, se dogovorite za skupni »izlet« z javnim prevozom, morda na kavico v sosednji kraj ali ogled kakšne znamenitosti, sprehod v naravo ipd. Tutor naj da napotke o zbirnem mestu. Dobite se kakšnih 20 minut pred odhodom avtobusa/ vlaka (odvisno od števila udeležencev), da bo dovolj časa za zbiranje in branje voznih redov ter nakup vozovnice za tiste, ki si letnih brezplačnih vozovnic še niso priskrbeli.

Delavnica 3: Urejenost javne infrastrukture in pogovor o problematičnih odsekih poti

Namen [delavnice](#)¹⁷ je, da se z udeleženci pogovorimo o urejenosti peš in kolesarskih poti z vidika varnosti in udobnosti ter ugotovimo, kateri so problematični odseki na njihovih poteh.

Cilj delavnice je, da udeleženci oblikujejo predlog izboljšav in jih naslovijo na občino.

¹⁵ <https://www.sptm.si/evropski-teden-mobilnosti/gradiva/arhiv-gradiv-za-koordinatorje>

¹⁶ <https://www.kocevje.si/objava/289095>

¹⁷ <http://www.razkrizje.si/wp-content/uploads/2021/10/VPRA%C5%A0ALNIK-JAVNA-INFRASTRUKTURA.pdf>



Pomembno je, da so občani vključeni v družbo. S tem, ko na delavnici dobijo besedo, lahko upravljavec pridobi podatke o dejanskih problemih na terenu, starejši pa dobijo občutek koristnosti in vključenosti. Po možnosti se taka delavnica vsaj delno izvede na terenu. Identificirajo se potrebe starejših in gibalno oviranih po varnih in prijetnih vsakodnevnih poteh ter po morebitnih dodatnih zelenih površinah in urbani opreми ob peš in kolesarskih poteh ter na postajališčih javnega prevoza.

Primeri vprašanj o varnosti v prometu, iskanju problematičnih odsekov površin za pešce / kolesarje ter o urejenosti peš in kolesarskih poti, stanovanjskih ulicah in parkiriščih v njihovem naselju:

- Kje na vaših vsakodnevnih poteh se ne počutite varno? Zakaj?
- Kje na vaši poti pogrešate oprijemala / ograjo, klančine, primerna stojala za kolesa, boljše osvetlitev, senco, klopi, zelenico, drevo, pitnike vode? Kje bi uredili klančino? Kje zasadili novo drevo? Uredili novo zelenico? Postavili klopco? Kje v svojem naselju pogrešate zelene površine?
- Koliko je do vašega najbližjega postajališča javnega prevoza (časovno in razdalja)? Ali je postajališče dostopno za invalidske vozičke in otroške vozičke?
- Je postajališče za javni prevoz opremljeno? Pogrešate nadstrešek, klopco, koš za smeti, razsvetljavo, vozni red?
- Varnost in vremenske razmere: kaj bi potrebovali, da bi šli na pot tudi v slabših vremenskih razmerah (v dežju, snegu, poledici)?
- Kateri predeli se vam zdijo lepo urejeni in bi se po njih lahko zgledovali?

Pomembno je, da se ob koncu delavnice ali zbiranju predlogov, le te tudi pregleda, ovrednoti in predstavi v občinskem glasilu in lokalni oglasni deski. Pri čemer je pomembno da se občina do predlogov opredeli in poda jasne namere potencialnih preureditev/ureditev v prostoru, ki so bile spodbujene preko te akcije.

Tematika izvedenih dogodkov ni strogo določena in je odvisna od kreativnih idej organizatorja oz. izvajalca oziroma od potreb v lokalnem okolju. Priporočamo vam, da se prijavljene občine medsebojno povežete pri organizaciji ali pa vsaj usklajujete na regijski ravni.

V sodelovanju z lokalnimi društvi / zdravstvenimi domovi lahko organizator znotraj delavnice organizira različne aktivnosti npr. meritve krvnega tlaka, teste hoje, pripravi program telovadbe ali izbere drug dan za pohode, ogled kraja ipd. Poveže naj se z deležniki v svojem lokalnem okolju in skupaj načrtuje aktivnosti, pri čemer naj bo na dogodku jasno izpostavljen pomen trajnostne mobilnosti.



C - PROMOCIJSKA KAMPANJA O JAVNEM PREVOZU

Ena od ovir na poti k večji uporabi javnega prevoza je tudi nezadostna informiranost njegovih potencialnih uporabnikov. To oviro pomaga premostiti promocijska kampanja.

Namen kampanje je ponuditi občanom ključne informacije o javnem prevozu v občini, jih s tem ozvesti o njegovem obstoju in spodbuditi uporabo javnega prevoza.

Ukrep 1: Izdelava zloženke

Ena od priporočljivih oblik kampanje je [zloženska](#)¹⁸, ki se jo razdeli med vsa gospodinjstva v občini. Zloženska naj obsega ključne informacije o javnem prevozu na izbranem območju: zemljevid linij in postajališč, režim plačevanja, cene enkratnih in terminskih vozovnic, spletne povezave do vozniških redov, informacije o navezavi na druge potovalne načine (npr. sistem izposoje koles, P+R, možnost prevoza koles na avtobusih in vlaku, prevozi na klic, sopotništvo, taksi, druge oblike mikromobilnosti) in podobno. V zloženci je smiselno navesti tudi prednosti uporabe javnega prevoza v primerjavi z avtomobilom. Pri tem se je treba nasloniti tudi na glavne ovire, ki ljudi odvračajo od uporabe javnega prevoza. Vse to mora biti predstavljeno jedrnat, sporočilno, vizualno privlačno, motivacijsko v pozitivnem tonu.

Cilj je, da se vsebino zloženke postavi tudi na občinsko spletno stran na vidno mesto (po možnosti na prvo stran). V večjih občinah je kampanjo smiselno izvesti na ravni izbrane četrtne skupnosti ali stanovanjske soseske, v kateri je prepoznan največji potencial za spremembo potovalnih navad. Kampanjo je mogoče zastaviti tudi ciljno, npr. za aktivno prebivalstvo (in ne le za šolarje in upokoјence).

Ukrep 2: Kratki filmi in drugi video materiali (vlog, story, igran video,...)

Kampanjo je mogoče oblikovati tudi na druge načine, na primer prek kratkih filmčkov in drugih video materialov (vlog, story, [film](#)¹⁹, [igran video](#)²⁰²¹...), ki na izvirni in duhoviti način prikažejo prednosti uporabe javnega prevoza ter njihova promocija prek družbenih omrežij. V kampanjo je smiselno vključiti tudi prepoznavne obraze v občini, saj je znano, da zgledi vlečejo. Župan naj se, na primer, na delo vozi z javnim prevozom, s čimer bo k temu lažje in bolj prepričljivo spodbudil tudi občane. Podobno velja tudi za mestno, oziroma občinsko upravo.

Ukrep 3: Delavnica ali natečaj »Kako doživljam javni prevoz«

Dobrodošle so tudi različne [delavnice ali natečaji](#)²² na katerih lahko občani izrazijo svoje mnenje o stanju glede javnega prevoza in pripadajoče infrastrukture. Svetujemo organizacijo terenske delavnice ali ogleda "Kako doživljam javni prevoz" v okviru katere lahko občani na različne načine (fotografije, video posnetki, zvočni posnetki, risbe, lirika, proza, igra, ...) izrazijo svoje občutke, sentimente in odnos do javnega potniškega prometa oz. infrastrukture. Sledi naj razprava o izdelkih, in zakaj so občutja takšna kot so. Izdelki se lahko tudi razstavijo. Namen delavnice je sprožiti zanimivo razpravo na to tematiko.

Izvedba delavnice je smiselna, če javni prevoz v občini dosega minimalne standarde (npr. zadovoljiva frekvenca voženj, vsaj osnovno omrežje linij, označena avtobusna postajališča). V nasprotnem primeru je smiselno najprej poskrbeti za sistemske in infrastrukturne ukrepe, po potrebi v dialogu z upravljavcem (Ministrstvom za okolje, podnebje in energijo ali občina v primeru mestnega potniškega prometa) in prevozniki.

¹⁸ <http://www.razkrije.si/wp-content/uploads/2021/10/ZGIBANKA-JPP.pdf>

¹⁹ <https://www.mojaobcina.si/bled/razpisi/javni-natecaj-za-najbolj-kreativen-kratek-film-o-trajnostni-mobilnosti-na-bledu.html>

²⁰ <https://www.youtube.com/watch?v=u1YSR9WjIIs>

²¹ <https://www.youtube.com/watch?v=34XDd2GULDs>

²² <https://putspace.eu/>



D – UVEDBA PREVOZOV NA KLIC ALI NOVIH LINIJ JAVNEGA PREVOZA

Na redkeje poseljenih območjih, kjer ni storitev javnega prevoza ali je ponudba močno okrnjena, predlagamo uvedbo prevozov na klic ali novih linij javnega prevoza, z namenom izboljšati dostopnost do javnega prevoza v lokalni skupnosti.

V skladu z Zakonom o prevozi v cestnem prometu lahko lokalna skupnost izvaja in financira prevoze na klic ali novih linij javnega prevoza. Lokalna skupnost na svojem območju podeli koncesijo ali pa prevoze organizira v okviru lokalne gospodarske javne službe.

Za uvedbo **prevozov na klic** mora lokalna skupnost predhodno pridobiti dovoljenje organa JPP oziroma Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. Prevozi se lahko izvajajo na različne načine. V primeru bolj klasičnega pristopa se izvajajo po vnaprej določenem voznem redu, vendar le ob predhodni najavi s strani potencialnega potnika. Možni pa so tudi povsem prilagodljivi prevozi, kjer se tako čas, kot relacija vožnje oblikujeta glede na prevozno potrebo potnika. Možne pa so tudi vmesne rešitve med prvo in drugo navedeno možnostjo. Ključno za uspešno delovanje prevozov na klic je učinkovit klicni center, ki ga lahko organizira prevoznik ali lokalna skupnost.

Cilj je, da so prevozi na klic ali nove linije javnega prevoza integrirani z drugimi oblikami javnega prevoza, priporočljivo je izhodišče teh prevozov na osrednji železniški in avtobusni postaji ali drugem primernem prometnem vozlišču ali postajališču. S temi prevozi tako rešujemo problem tako imenovanega »zadnjega kilometra«, to je povezave med pomembnejšimi železniškimi in/ali avtobusnimi postajališči s končnimi cilji potnikov. Priporočamo vključitev teh prevozov v sistem enotne vozovnice. Možno bi bilo tudi povezati šolske prevoze s prevozi na klic, obe storitvi bi lahko bili tudi predmet enotnega naročila oziroma koncesijske pogodbe. Uporabo osnovnošolskih prevozov, ki se izvajajo kot posebni linijski prevozi, bi občina lahko v soglasju s prevoznikom omogočila tudi drugim uporabnikom. V primeru omejenih prostih kapacitet bi bila smiselna predhodna najava.

V času Evropskega tedna mobilnosti lahko lokalna skupnost te prevoze testno uvede, da preveri povpraševanje, lahko pa akcijo tudi nadgradi v trajen ukrep. Prevoz je smiselno izvajati dlje, kot en teden, saj je potrebno za spremembo potovalnih navad daljše časovno obdobje (vsaj nekaj mesecev do eno leto). Zato predlagamo, da se s prevozi začne kot najava ETM v začetku septembra, ko se začne pouk in se vzpostavljajo potovalne navade dijakov in kasneje v oktobru tudi študentov.

Primer: Občina Dobropolje²³

V ETM 2021 je občina zaradi ponovnega odprtja kočevske proge uvedla poskusno lokalno avtobusno linijo, v katero je bila vključena večina vasi občine oziroma 22 od 24 vasi, kar je praktično pomenilo večino prebivalcev občine. Avtobusna linija je potnike pripeljala in odpeljala v času prihoda vlaka, ki je šel v Ljubljano ali z nje. Linijska povezava, je bila vzpostavljena od druge polovice septembra do konca septembra 2021. Čeprav se je ETM 2021 izvajal v razmeroma neugodnem terminu, ko se še ni začelo študijsko leto in je veliko ljudi delalo »na daljavo« zaradi epidemije, se je število potnikov na lokalnem avtobusu stalno povečevalo. Občina je oglaševala novo linijo preko lokalnega časopisa, družabnih omrežij in radijskih oddaj in pošiljanjem tiskanih obvestil z voznim redom v vsa gospodinjstva v občini. Občina je trenutno v postopku uvedbe redne lokalne avtobusne linije.

²³ <https://www.dobropolje.si/objava/536308>



E – AKTIVNO V VRTEC ALI ŠOLO

Aktivna pot v vrtec ali šolo pomeni, da gredo otroci v šolo in/ali iz šole peš, s kolesom, rolerji, long boardom, skirojem ali drugo obliko mikromobilnosti. Pomembna je za zdravje, samostojnost in socialni razvoj otrok, saj zagotavlja minimalno priporočeno količino fizične aktivnosti in spodbuja vzgojo o prometni varnosti ter trajnostnem razvoju. Otroci, ki hodijo v šolo [peš ali s kolesom](#)²⁴ (ali drugo obliko mikromobilnosti), so bolj telesno pripravljeni kot tisti, ki se vozijo. Dokazano je, da se taki otroci tudi sicer več gibljejo, nimajo težav s previsokim telesnim indeksom in med drugim lažje sledijo pouku.

Delež otrok, ki v šolo prihajajo na aktiven način je v nekaj desetletjih drastično upadel, hkrati se zmanjšuje tudi skupna količina gibanja med otroki, še vedno je prisoten problem debelosti in drugih bolezni, povezanih s spremenjenim življenjskim slogom. Zato je za populacijo osnovnošolskih otrok izrednega pomena, da pridobijo dobre navade tudi na področju trajnostne mobilnosti. Otroci so danes tudi manj samostojni in manj časa preživijo zunaj, kot so pred nekaj desetletji.

Poleg tega ima aktivna pot v šolo ali vrtec prednosti tudi za vse ostale, saj zmanjšuje prometno gnečo okrog šol in vrtcev ter s tem povečuje prometno varnost in zmanjšuje motorni promet in s tem prispeva tudi k čistejšemu in bolj zdravemu okolju.

S tem namenom imajo lahko občine in šole svoje lokalne promotorje trajnostne mobilnosti na posameznih šolah oziroma eno osebo, ki aktivno kroži po vseh šolah v občini. Ključna naloga koordinatorja je vključevanje aktivnosti trajnostne mobilnosti v redni kurikulum vzgojno izobraževalnih zavodov kot promocija trajnostne mobilnosti med učenci in učitelji in vodstvom šole kot npr. izvajanje projektov kot so Beli zajček, Kokoška Rozi, Pešbus, Bicivlak, oziroma drugih podobnih projektov s katerimi na igriv način približujemo in spodbujamo k aktivni poti v šolo. Z namenom spremembe potovalnih navad otrok naj se aktivnosti izvajajo daljše časovno obdobje oziroma **vsaj en teden**.

Aktivno v vrtec z Belim zajčkom

V okviru projekta »Trajnostna mobilnost v vrtcih in osnovnih šolah« je bila za vrtce v Sloveniji pripravljena igra za spodbujanje trajnostne mobilnosti – »Beli zajček«. Koncept igre je prevzet po istoimenski igri, ki jo je pripravilo mesto München.

Igra se že izvaja v velikem številu vrtcev po Sloveniji, otroci, njihovi starši in vzgojiteljice so jo sprejeli z navdušenjem. Še več, vzgojiteljice je spodbudila, da na to temo pripravljajo peš izlete, dramatizacije pravljice o belem zajčku, tekmovanje med skupinami in druge aktivnosti, ki pozitivno spodbujajo hojo in kolesarjenje v vrtec. Igro v vrtcu lahko nadaljujete, si jo prilagodite po vaši meri ali jo šele na novo uvedete in tako otrokom (in odraslim) skozi igro predstavite prednosti trajnostne mobilnosti.

Z aktivnostmi projekta želimo strokovne sodelavce v izobraževalnih ustanovah spodbuditi k širjenju in izvajanju trajnostne mobilnosti. V vrtcih za to poskrbi igra Beli zajček ter priročnik »[Trajnostna mobilnost – priročnik za vzgojitelje v vrtcih](#)²⁵«, dosegljiv tudi v spletni obliki in na voljo za širšo uporabo.

Z igro želimo prispevati k spreminjanju potovalnih navad in posledično k zmanjševanju motoriziranega prometa v okolici vrtca. Želimo prispevati k zmanjšanju obremenitev na okolje ter spodbujati gibanje otrok.

S pomočjo igre Beli zajček se tematika trajnostne mobilnosti v vrtce prenese prek zgodbe o belem zajčku, katerega kožušček je umazan zaradi izpušnih plinov avtomobilov. Cilj igre je očistiti zajčkov kožušček, to pa lahko otroci naredijo z vsakim okolju prijaznim in varnim načinom prihoda v vrtec. Pri tem se za okolju prijazno potovanje šteje pešačenje, kolesarjenje, vožnja z javnim potniškim prometom (avtobus ali vlak) in kombinirano potovanje (začetni del poti se opravi z avtomobilom, zaključni del pa

²⁴ <https://www.mojabocina.si/miren-kostanjevica/novice/evropski-teden-mobilnosti-etm-2021.html>

²⁵ https://sptm.si/download_file/252/279



peš, in sicer tako, da se vozilo parkira vsaj 200 metrov od šole). Igra vključuje dejavnosti s področij gibanja, jezika in umetnosti, torej temeljnih področij, ki so del kurikuluma za vrtce.

Namen igre je otroke in njihove starše spodbuditi, da prihajajo v vrtec na čim bolj trajnosten način: peš, s kolesom, s skirojem, z rolerji, z avtobusom, z vlakom.

Igra je namenjena starejšim skupinam v vrtcih 3–6 let in stimulira:

- trajnostne mobilnostne navade,
- prometno varnost,
- čistejše okolje,
- gibanje (motorične sposobnosti, zdravje),
- jezikovno dejavnost (pripovedovanje, opisovanje),
- umetniško dejavnost (ročne spretnosti, priprava razstave).

Kot občina lahko spodbudite vrtce, ki igre še ne izvajajo, da se o njej pozanimajo. Več informacij o izvedbi igre, material za izvedbo, šablone in zloženke pridobite na spletni strani na projektu [Trajnostna mobilnost v vrtcih in šolah](#)²⁶. Vrtce seznanite s projektom in jih vzpodbudite, da izvajajo aktivnosti trajnostne mobilnosti in spodbujajo starše in otroke k trajnostnemu prihodu v vrtec. Za sodelujoče vrtce priskrbite praktične nagrade, naredite promocijsko kampanjo, organizirajte obisk belega zajčka ali priredite gledališko predstavo na temo trajnostne mobilnosti, ipd.

Aktivno v osnovno šolo s Kokoško Rozi

Z aktivnostjo Kokoška Rozi spodbujamo uporabo sredstev trajnostne mobilnosti v vsakodnevni potovalni navadah učencev osnovnih šol. Obenem jih vzgajamo in izobražujemo v aktivne in odgovorne državljane, ki se bodo zavedali pomena in prednosti uporabe trajnostnih potovalnih sredstev za potrebe ohranjanja kakovosti okolja in krepitve lastnega zdravja. Z aktivnostjo bomo spodbudili gibanje otrok, v okolici šol zmanjšali motoriziran promet in s tem zagotovili varnejši in čistejši prostor za naše najmlajše.

Namen aktivnosti Kokoška Rozi je spodbuditi osnovnošolce, da v šolo prihajajo na trajnosten način (peš, s kolesom, s skiroji, z javnimi prevoznimi sredstvi ...) – izmed naštetih predvsem spodbujati hojo. Namen treh iger, ki so del koncepta Kokoške Rozi, je spodbuditi, da učenci razmišljajo, se izobražujejo oz. so aktivni v smeri trajnostne mobilnosti tudi po izvedeni eno ali dvotedenski aktivnosti. Cilj aktivnosti Gremo peš s Kokoško Rozi je sprememba potovalnih navad osnovnošolcev v smeri trajnostne mobilnosti, zmanjšanje motoriziranega prometa v okolici šol, zmanjševanje okoljskih obremenitev, spodbujanje gibanja otrok, krepitev zdravja otrok.

Kot občina lahko spodbudite šole, ki igre še ne izvajajo, da se o njej pozanimajo. Več informacij o izvedbi igre, material za izvedbo, šablone in zloženke pridobite na spletni strani pri projektu [Trajnostna mobilnost v vrtcih in šolah](#)²⁷. Osnovne šole seznanite s projektom in jih vzpodbudite, da izvajajo aktivnosti trajnostne mobilnosti in spodbujajo starše in otroke k trajnostnemu prihodu v šolo. Za sodelujoče šole priskrbite praktične nagrade, naredite promocijsko kampanjo, organizirajte zabaven dogodek ali gledališko predstavo na temo trajnostne mobilnosti, ipd.

Pešbus

Za osnovnošolske otroke, ki so premajhni, da bi v šolo hodili samostojno, organiziramo pešbus. Pešbus je skupina šolskih otrok, ki gredo v šolo in /ali iz šole skupaj peš, po vnaprej določeni poti in ob dogovorjenem času, v spremstvu odraslih. Pešbusu se otroci pridružijo, ali ga zapustijo na dogovorjenih točkah – postajah. Taka navada je razširjena tudi drugod po svetu. V Veliki Britaniji in Združenih državah Amerike kot 'walking bus', v Italiji in Švici pa kot 'pedibus'. Pešbus se v Sloveniji od leta 2015 izvaja s podporo Ministrstva za zdravje RS, v obdobju med 2022-2025 v okviru programa [Aktivno v šolo in zdravo](#)

²⁶ <https://www.sptm.si/praksa/projekti/2021/04/trajnostna-mobilnost-v-vrtcih-osnovnih-solah>

²⁷ <https://www.sptm.si/praksa/projekti/2021/04/trajnostna-mobilnost-v-vrtcih-osnovnih-solah>



[mesto](#) kot del prizadevanj Dober tek Slovenija za več gibanja in bolj zdravo prehrano. Vse več šol se vključuje v organizacijo spremljane oblike prihoda v šolo v obliki Pešbusa. Mnogo šol začne tako, da organizirano pot v šolo prične izvajati v času Evropskega tedna mobilnosti, v nekaterih šolah tak način prihoda šolo postane stalnica. .

Prednost Pešbusa je v tem, da otroci pridobijo dodatno možnost, da je njihova pot v šolo aktivna, tudi če jim sicer starši to težje zagotovijo. S tem se več gibajo, več so zunaj, lažje razvijejo socialne veščine in samostojnost, bolje pa se seveda tudi znajdejo v prometu, kar prispeva k njihovi varnosti.

Sodelovanje prostovoljcev pri vodenju Pešbusa je lahko tudi odlična priložnost za medgeneracijsko povezovanje vseh starostnih skupin iz lokalnega okolja s šolo. Občine imajo vse več stroškov tudi z organizacijo in delovanjem šolskih prevozov, tudi kjer to ne bi bilo nujno zaradi same razdalje. Varno pot otrok v šolo je mogoče v določenih primerih zagotoviti tudi s Pešbusom, s čimer si lahko tudi občina dolgoročno zmanjšuje stroške. Čisto nazadnje pa imajo od tega nekaj koristi tudi starši, saj tako pridobijo nekaj dragocenega časa, ki ga lahko preživijo na aktiven način v družbi svojih otrok.

Za pripravo Pešbusa je potrebno izvesti nekaj pripravljalnih aktivnosti, saj pri najmlajših udeležencih v prometu prihoda v šolo ne moremo prepustiti naključju. Treba je pripraviti gradiva za starše in otroke, preveriti varnost šolskih poti in načrtovati proge s postajami in voznimi redi ter jih označiti tudi na terenu. Za spremljanje otrok je treba poiskati prostovoljce ali najeti zunanje sodelavce (npr. študente pedagoške smeri oz. ostale primerne izvajalce) in jih usposobiti, usposobiti in ozavestiti pa je treba tudi učitelje. Pred izvedbo je treba zbrati prijave in seznam otrok sproti vzdrževati ter koordinirati spremljevalce Pešbusa in komunicirati s starši. Dobro je, če se izvede tudi anketa o načinu prihoda otrok v šolo. Za pripravo in izvajanje Pešbusa vam priporočamo uporabo [podpornih gradiv](#)²⁸ in materialov (table, vozovnice, nalepke itd.) iz programa [Aktivno v šolo in zdravo mesto](#)²⁹ ter udeležbo na Usposabljanju za izvajanje Pešbusa in Bicivlaka, ki se izvajajo v okviru programa.

Uvedba Pešbusa lahko zelo dobrodošla popestritev aktivnosti Evropskega tedna mobilnosti, ki se ne omeji na en teden, ampak se lahko izvaja vse leto. Z uvedbo [Pešbusa](#)³⁰ damo šolarjem [dober zgled](#)³¹, da je trajnostna mobilnost zabavna, priročna in zdrava, da torej res ni nobene potrebe, da jih vedno in povsod vozijo starši z avtomobilom.

[Primer dobre prakse.](#)

Ureditev območja »Poljubi in odpelji«

Za otroke, ki jih starši vseeno pripeljejo v šolo, lahko organizirate aktivnosti »Poljubi in odpelji«. Postaje Poljubi in odpelji v tujini poznajo pod imenom Kiss and Ride. Gre za postaje, kjer lahko starši, ki so otroke primorani voziti v šolo, varno odložijo svoje otroke, ti pa nato pot do šole nadaljujejo peš. Če bi želeli preizkusiti ukrep tudi v občini, lahko zaprosite za table za označevanje postaj Poljubi in odpelji prek e-naslova info@aktivnovsolo.si

Primeri iz prakse

V okviru programa Aktivno v šolo in zdravo mesto so postaje Poljubi in odpelji uspešno zaživele v okviru načrtovanja šolskih poti na Bledu in lokalnega načrta hodljivosti v Luciji. Postaje so vzpostavili tudi v Škofji Loki, Postojni, Novi gorici, Slovenj Gradcu in Novem mestu.

V tujini je ukrep znan pod imenom "Kiss & Ride". V nekaterih šolah imajo na teh mestih organizirana tudi dežurstva, kjer odrasli pomagajo otrokom izstopiti iz avtomobila, tako da vozniku ni potrebno zapustiti vozila in se lahko hitro odpelje dalje.

Otroci in javni prostor in urejenost javne infrastrukture v okolici VIZ

²⁸ <http://www.aktivnovsolo.si/gradiva/>

²⁹ <http://www.aktivnovsolo.si>

³⁰ <https://www.aktivnovsolo.si/intervju-andrejka-fajmut-v-crni-na-koroskem-vsak-petek-na-pesbus/>

³¹ <https://ipop.si/2020/09/10/pesbus-in-bicivlak-v-crni-na-koroskem/>



Otroci so pomembna ciljna skupina za spreminjanje potovalnih navad celotne družbe, saj si navade pridobimo oz. so nam privzgojene v zgodnjem otroštvu. Zagotavljanje varnega in privlačnega javnega prostora za otroke predstavlja pridobitev za celo mesto in za vse uporabnike. [Delavnice z otroki](#)³² omogočajo, da odločevalci in prebivalci spremenijo način dožemanja javnega prostora in olajšajo diskusijo glede novih prometnih in prostorskih ureditev.

Namen delavnic z otroki je [identifikacija kvalitetnih prostorov](#)³³, ki jih lahko preuredimo v javni prostor, ter opredelitev načina vzpostavitve in ureditve javnih prostorov po željah in potrebah otrok. V ospredju je iskanje varnih in privlačnih rešitev urejanja javnega prostora, ki je na koncu dostopen in privlačen za vse.

Delavnice z otroki organiziramo s sprehodi in beleženjem, kako otroci doživljajo obstoječe rešitve, kje vidijo težave in nevarnosti in kaj jim je všeč. Izhodišče sprehoda je lahko ulica ali trg, ki je zaprt za motoriziran promet in kjer jim na primeren način razložimo, zakaj je pomembno, da namenjamo prostor v mestih pešcem in kolesarjem in omejujemo prostor avtomobilom. Na podlagi zbranih podatkov lahko organiziramo delavnice o tem, kako bi otroci želeli, da je prostor urejen v prihodnje, kaj je potrebno spremeniti, kaj dodati in kaj odvzeti. Otroci lahko veliko prispevajo tudi k razvoju širše vizije razvoja prostora, saj bodo rešitve, ki jih načrtujemo zdaj, najbolj vplivale na njihovo uporabo prostora.

Organiziramo lahko tudi delavnico »otroci za otroke« kjer šolarji ali vrtčevski otroci iz obstoječih materialov po principu ponovne uporabe izdelajo urbano opremo po meri in željah otrok, za zaprt del mesta, lokalni park ali začasno zaprto šolsko pot.

Zelo dobrodošla je aktivna vključenost občine v izvedbo, v kolikor je med pobudami na delavnici mogoče vsaj kakšno realizirati, ali obljubiti realizacijo (in jo izvesti do konca šolskega leta) se s tem mladim da jasno sporočilo, da je sprememba mogoča, da jih nekdo posluša in da se aktivno državljanstvo izplača!

³² <https://old.delo.si/novice/okolje/parkirisca-za-vse-ne-za-avtomobile-350379.html>

³³ https://gibaj.sevnica.si/images/etm_2021_smesko_kisko.pdf



F – ŠOLSKA ULICA

Ukrep pomeni, da se v času prihoda in odhoda v šolo cesto pred šolo, ali izbrano cesto v okolici šole, zapre za avtomobilski promet ali pa se tega zelo omeji in upočasni. Na tak način se onemogoči dostop do šolske stavbe z osebnim avtomobilom, otrokom pa se omogoči varen in udoben samostojen dostop do šole. Hkrati se s tem ukrepom ozavešča uporabnike prostora in udeležence v prometu o pomenu prostora v okolici šole za otroke, z umikom avtomobilov otroci pridobijo varen prostor za druženje pred šolo.

Pogosta težava šol je, da je prostor pred šolo v jutranji in popoldanski konici prepoln prometa – avtomobilov, ki pripeljejo otroke v šolo. Najbolj izpostavljeni nevarnostnim cestnega prometa so otroci, tisti, ki samostojno hodijo in kolesarijo v šolo in tisti, ki bi si to želeli, pa jim starši tega ne dovolijo, ker jih skrbi za njihovo varnost. Zgoščen promet v neposredni okolici šole otroke na cesti fizično ogroža, močno pa onesnažuje tudi zrak, ki ga dihamo.

Aktivnosti omejevanja in umirjanja motornega prometa, se skladno z določbami 21. člena ZCes-1, kot tehnične rešitve lahko uporabljajo tudi različne teksture vozne površine, v kombinaciji z barvnim oblikovanjem. Rešitev je predvsem sprejemljiva na tistih površinah, kjer se izvajajo ukrepi omejevanja motornega prometa. Ker te površine dobijo povsem drug namen in je uporabi potencial tega prostora popolnoma spremenjen, se lahko tudi barvno označijo.

Cilj je, da se vožnjo avtomobilov v neposredni okolici šole omeji in otrokom omogoči kar najbolj varno pot v šolo.

Ukrep šola izvede v sodelovanju z občino tako, da se najprej ustrezno pripravi in napove spremembo prometnega režima, nato pa glede na lokalne okoliščine in dogovorjene rešitve izvede časovno omejeno, ali trajno omejitev, avtomobilskega prometa. Izvedba s fizičnimi ovirami in ustreznimi znaki omeji promet vozil v okolici šole in omogoča varen in udoben peš dostop do šole.

[Primer dobre prakse](#)³⁴.

Ukrepe zapiranja dopolnjujejo tudi postaje [Poljubi in odpelji](#)³⁵, (opis višje zgoraj).

Ukrep se lahko uvede poskusno v času ETM. Če se ukrep izkaže kot smiselno, se z izvajanjem nadaljuje tudi kasneje in se ohrani kot trajen ukrep. Pri oceni smiselnosti ukrepa se poseben poudarek nameni preverjanju mnenja otrok o rešitvi, saj so oni ključni koristniki rešitve. Ukrep je možno smiselno povezati z igro Kokoška Rozi in z izvajanjem Pešbusa. Pomembno je, da učitelji in osebje šole s svojim zgledom sodelujejo v akciji in tudi oni v času ETM v šolo prihajajo na trajnosten način (aktivno, z uporabo javnega prevoza, se medsebojno organizirajo v sopotništvo) ter so na ta način vzgled otrokom in njihovim staršem.

V času zapore je prostor pred šolo smiselno nameniti druženju otrok, šolskemu bazarju ali izvesti kulturni ali izobraževalni program, saj se tako izpostavi uporabi potencial tega prostora. Za ta namen se lahko prostor tudi preuredi, opremi z znaki, poriši ali barvno označi.

³⁴ <https://ipop.si/2021/11/12/preizkus-prometne-ureditve-v-solkanu-za-prenovo-solske-ulice/>

³⁵ https://www.youtube.com/watch?v=p7NjVS_a1Zw



G - PARKIRNI DAN

Parkirni dan je dogodek, kjer občani ter lokalne interesne skupine sodelujejo pri pripravi začasne preureditve parkirnih mest v začasne ali na daljši rok trajne javne površine. Posamezna parkirna mesta se preuredijo v začasen javni park oz. začasen javni prostor, na katerem se lahko izvaja vnaprej pripravljen program. Tovrstna dejavnost pomeni novo obliko rabe začasnih javnih površin v naseljih. Pri dejavnostih parkirnega dneva gre za prevod in prenos mednarodno ustaljene prakse »[park\(ing\) day](https://www.myparkingday.org/)»³⁶ v Slovenijo, pri čemer je potrebno upoštevati tudi načela izvirnega gibanja.

Namen parkirnega dneva je opozoriti na pomembnost od prometa osvobojenih površin in zelenega javnega prostora v mestnem okolju. Zelene javne površine prispevajo k kakovosti zunanjega zraka, zmanjševanju vročine poleti, polepšajo okolico in izboljšajo kvaliteto življenja v mestih. Cilj je pritegniti čim večje število prebivalcev k uporabi javnega prostora, ki ga sicer zasedajo avtomobili na drugačen način in k udeležbi na dogodkih, ki bodo potekali na teh površinah.

Parkirne površine se preuredi na način, da spominjajo na park, delujejo kot javni prostor in/ ali omogočajo izvedbo raznih dogodkov kot so: kulturni (razne igre – ulični teater, pevski in plesni nastopi, razstave, itd.), športni (aerobika na prostem, razne igre in tekmovanja za nagrade, itd.), javne brezplačne storitve (popravilo koles, svetovanje o zdravi prehrani, itd.), ekološke izmenjevalnice, demonstracije, itd. Možne so tudi ureditve, ki zgolj omogočajo posedanje in druženje, na primer pred šolami, v bližini trgovin ali lokalov. Preureditve so začasne narave, trajati morajo vsaj skozi celoten ETM, zaželeno pa je, da ureditve ostanejo aktivne tudi dlje časa oziroma trajno.

Namen aktivnosti je trajna realokacija parkirnih površin v javni prostor za pešce in kolesarje (bodisi s trajno zasaditvijo, trajno preureditvijo v parkirišče za kolesa, klopmi ali drugo urbano opremo, postavitvijo kioska in podobno).

Tematika izvedenih dogodkov je odvisna od kreativnih idej organizatorja oz. izvajalcev oziroma od potreb v okolju ter skladna z namenom dogodka. Dogodki naj bodo prilagojeni ciljni publiki in lokalni kulturi. V načrtovanje in izvedbo je treba vključevati lokalne interesne skupine, kot so npr. nevladne organizacije, skupine prebivalcev ali lastnike / najemnike lokalov v ulici, otroke, mlade. Na isti dan lahko zaporedno poteka več različnih dogodkov, ki so časovno prilagojeni glede na ciljne skupine, npr. lutkovna predstava, razstava v dopoldanskem času, zabavni program v popoldanskem času, itd. Aktivnost lahko vodi k preverjanju trajnih ukrepov umirjanja prometa, preoblikovanja ulice in pripravi javnosti na te spremembe.

[Primer dobre prakse](https://www.myparkingday.org/)³⁷

[Primer dobre prakse](https://www.metlika.si/post/552526)³⁸.

Kolesarska parkirišča

Vzpostavitev kolesarskih parkirišč je smiselna ob ustanovah, ki imajo težave s pomanjkanjem kolesarskih parkirišč, na primer knjižnice, kinematografi, večji zaposlovalci, upravna središča. S tem ukrepom se tudi pokaže, koliko prostora zasedejo parkirani avtomobil v primerjavi s parkiranimi kolesi. Kolesarska stojala se lahko postavi tudi pred šole, da imajo šolarji in zaposleni v šoli možnost aktivnega prihoda v šolo.

Pogosta ovira pri spreminjanju potovalnih navad je prevelika in preveč udobna dostopnost avtomobilskih parkirišč na eni strani, in pomanjkanje parkirišč za kolesa na drugi. Hkrati ni neobičajno, da se kolesarska parkirišča namesti na pločnik ali prostor, ki je sicer namenjen pešcem, medtem ko površina, namenjena avtomobilom, ostane nespremenjena. Nadomeščanje avtomobilskih parkirišč s kolesarskimi naenkrat zmanjšuje število parkirišč za avtomobile in povečuje število parkirišč za kolesa.

³⁶ <https://www.myparkingday.org/>

³⁷ <https://www.metlika.si/post/552526>

³⁸ <https://www.facebook.com/mobilet.solkan/>



Smiselno je, da so parkirišča za kolesa povezana v nekakšno skupno stojalo, ki je primerne dimenzije za namestitve na avtomobilskem parkirišču in ga je moč preseliti. Tako lahko občina isto parkirišče uporabi na več lokacijah na ravni testiranja. V primeru, da je to uspešno, občina nato namesti stalna parkirišča za kolesa. V izbor lokacij se lahko vključi lokalno skupnost, ki določi, kje bi si želeli več parkirišč za kolesa. Predloge pa lahko vnesejo tudi ustanove, ki bi si želele zmanjšati delež prihodov z avtomobilom in povečati delež prihodov s kolesom. Za modul kolesarskih stojal se lahko izvede natečaj ali pa se ga oblikuje in izvede v sodelovanju z lokalnimi podjetniškimi inkubatorji, obrtniki. Informacije glede kolesarske infrastrukture najdete [tukaj](#)³⁹.

Zelene oaze, igrišča ali park

Parkirna mesta za avtomobile lahko nadomestimo tudi z preureditvijo le teh nazaj v zelenice, jih priključimo že obstoječim zelenicam in z njimi oblikujemo park in nanje postavimo klopce. Parkirišča v okolici blokov začasno preoblikujemo v prostor za igro in med sosedsko druženje (srečanja, pikniki, igranje družabnih iger) v popoldanskem času oz. preko vikendov. Tako se stanovalci ponovno spoznajo in zblížajo ter prepoznajo prednosti drugačne rabe parkirišč s čimer se spremeni tudi odnos stanovalcev do prostora, ki je bil prej namenjen avtomobilom.

³⁹ https://sptm.si/download_file/246/333



H – POPRAVLJALNICA IN IZMENJEVALNICA KOLES

S spodbujanjem kolesarjenja širimo krog ljudi, ki se vozijo s kolesi. Veliko ljudi od vožnje s kolesom odvrača dejstvo, da se ne njem ne počutijo udobno, kar je možno odpraviti z izbiro pravega kolesa ali samo z njegovo ustrezno nastavitvijo in npr. menjavo sedeža. Mnogi nimajo veščin za popraviljanje in vzdrževanje koles. V takih primerih lahko enostavna okvara kolesa povzroči, da se v času, ko je kolo na servisu, za vsakdanja potovanja ponovno uporablja avtomobil.

V času ETM se lahko organizira **popravljalnica in izmenjevalnica koles** ter preizkus vožnje z različnimi vrstami koles, ki deluje po načelu »učenja skozi prakso – ang. *learning by doing*«. Lokacija izvedbe aktivnosti naj bo dostopna za vse, tako se ljudje zlahka naučijo preprostejših popravil koles, preizkusijo vožnjo z raznimi vrstami koles, kolo lahko zamenjajo in se naučijo veščin vožnje s kolesom in na kaj vse je potrebno biti pozoren v prometu z vidika varnosti.

Ukrep 1: Popravljalnica koles

Organizirana **popravljalnica koles** je namenjena za enostavnejša popravila. Lahko poteka en ali več dni. Občanom ponudimo, da se naučijo popravljati svoje kolo tako, da obiščejo serviserja, ki jim pomaga pri preprostejših popravilih. Popravljalnico lahko izvedemo tudi na zaprtem parkirnem mestu, mestnem trgu ipd. Če je popravilo zahtevnejše, lahko serviser svetuje in občane napoti na najbližji servis oziroma jim posreduje nadaljnje informacije, kjer lahko kolo popravijo. Občina lahko krije npr. stroške postavitve šotora za začasno popravljalnico koles, celotne stroške servisa koles v vnaprej določenem terminu ali nudi popust na storitve pri obstoječih serviserjih.

Smiselno je angažirati lokalnega serviserja koles, lokalne kolesarske klube in športna društva, ki delujejo na področju kolesarstva, ki nato nekaj dni vodijo popravljalnico koles. Čas delovanja popravljalnice mora biti javno objavljen in dostopen vsem zainteresiranim.

[Primer dobre prakse](#)⁴⁰.

Organizirate lahko tudi šolski kolesarski servis, kjer bi z vključitvijo usposobljenega mentorja (bodisi učitelja, bodisi osebo, ki skrbi za vzdrževalna dela v šoli), lahko tak servis organizirali kot stalno dejavnost – morda v okviru krožkov ipd.

[Primer dobre prakse](#)⁴¹

Ukrep 2: Izmenjevalnica koles

Hkrati s popravljalnico koles se lahko organizira tudi **izmenjevalnica koles**, kjer si zainteresirani izmenjujejo in podarjajo kolesa, ki jih ne uporabljajo. Teden pred izvedbo izmenjevalnice vsi zainteresirani pripeljejo kolesa na dogovorjeno mesto, kjer jih pregleda serviser. Če so kolesa za izmenjavo v slabem stanju, občina priskrbi (in krije) popravila pri serviserju koles in poskrbi za njihovo brezplačno delovanje, preden se predajo v izmenjavo. Na dan dogodka se kolesa za izmenjavo oz. podarjanje »razstavi« na kraju dogodka. Občani si lahko izberejo enega od koles, ki je na voljo in ga odpeljejo. Izmenjevalnica koles je lahko samostojna aktivnost ali pa se združi s popravljalnico koles. K aktivnosti se povabi rekreativna ali profesionalna kolesarska društva, in druge nevladne organizacije, ki so aktivne na področju kolesarstva, da vodijo delavnice, izobraževanja, promocijske dogodke, nagradne igre, demonstrirajo različne tipe kolesarstva, prikažejo varno vožnjo s kolesom,...

Primer dobre prakse izvedbe aktivnosti se za več informacij lahko obrnete na občino Kočevje, Cerkno in Rečica ob Savinji.

⁴⁰ <https://www.hoce-slivnica.si/vsebina/delavnica-prikaz-servisa-kolesa>

⁴¹ <https://mobilnost.si/programi/bajk-kuhna/>



I – AKTIVNOSTI ZA MLADINO

V okviru ETM želimo prav posebej nagovoriti mlade med 15 in 29 let in jih pritegniti k aktivnemu udejstvovanju na področju trajnostne mobilnosti. Cilj aktivnosti je spodbuditi potencial mladih za pozitivne spremembe in inovacije na področju trajnostne mobilnosti in jih pritegniti k angažiranemu aktivnemu državljanstvu.

Mladi so, glede na izkušnje mladinskih organizacij, ciljna skupina, ki se slabo odzivajo na klasične dogodke v ETM ali podobne dogodke vezane na trajnostno mobilnost. Zato je proces dela mladih v ETM zastavljen tako, da se jim ponudi take oblike izražanja stališč in pobud, ki ne zahtevajo obiska dogodka ali izpostavljanja posameznika.

Občine bodo, na osnovi pripravljenih [gradiv za izvajalce](#)⁴², spodbudile aktivacijo mladih z zbiranjem stališč, predlogov, pobud in rešitev na področju trajnostne mobilnosti. Z različnimi metodami bodo nagovorile heterogeno skupino mladih, jih spodbudila k razmisleku in iskanju rešitev ter podajanju predlogov občini. Vodstvo občine bo predloge pregledalo in prediskutiralo na dogodku ob zagonu ETM. Pomembno je, da občine omogočijo, da bo čim večji del pridobljenih pobud izveden ali vključen v nadaljnje načrtovanje prometa.

Aktivnostmi z mladimi sestavljajo naslednji koraki, ki so podrobneje predstavljeni v nadaljevanju:

- aktivacija mladih,
- zbiranje pobud,
- obdelava pobud,
- izbor pobud za izvedbo.

Aktivacija mladih

Zaradi heterogenosti skupine mladih med 15 in 29 let, bo občina uporabila različne kanale, da bo mlade nagovorila in aktivirala. Pri tem je priporočljivo najeti pomoč organizacij, ki delajo z mladimi, poznajo načine aktivacije in metode dela s to ciljno skupino (npr. regionalna stičišča, študentske organizacije, Inštitut za mladinsko politiko in p.).

Srednješolce bo nagovorila preko vodstva šol in neposrednega dela z njimi. Druge skupine mladih bo nagovorila preko dopisov ali sestankov z organizacijami in društvi, v katerih se mladih zbirajo in delujejo, na primer:

- mladinski svet,
- mladinski centri,
- študentske in dijaške organizacije,
- študentski klubi,
- športni klubi in društva,
- odredi tabornikov in skavtov,
- gasilska društva in p.

Še posebej je pomembno, da v aktivnosti skušate v največji možni meri vključiti tudi mlade s posebnimi potrebami oz. z najrazličnejšimi oviranostmi ter druge najrazličnejše ranljive skupine mladih.

Občine imajo sezname in naslove teh organizacij, pravočasen stik z njimi pa bo omogočil dovolj časa za aktivacijo in pripravo pobud mladih. Prvi stik z navedenimi organizacijami je potrebno vzpostaviti že med poletnimi počitnicami, da bi lahko organizirali glavnino aktivnosti mladih v prvih tednih septembra. Zelo primeren datum za zagon aktivnosti ali prvo obvestilo mladim je 12. avgust – mednarodni dan mladih.

Zbiranje pobud

Heterogenost ciljne skupine zahteva tudi uporabo različnih metod sodelovanja, ki bodo podrobneje predstavljene v podpornih gradivih. Predlagane so metode, ki so se v praksi pokazale kot uspešne pri določeni ciljni skupini.

⁴² https://www.sptm.si/application/files/8616/7101/9122/Priporocila_za_delo_z_mladimi.pdf



Delavnice s srednješolci

Srednješolci so enostavno dosegljiva skupina mladih v občinah s srednjo šolo. Bivše Ministrstvo za infrastrukturo je z izvajalci v projektu »Izobraževanje za trajnostno mobilnost« izvedlo vrsto delavnic na srednjih šolah po Sloveniji, na katerih so se srednješolci seznanili s trajnostno mobilnostjo, hkrati pa so podali svoj pogled na razmere v občini in podali pobude za izboljšave v prometu, ki so bile prenesene vodstvom občin. Tak format dela, ki vključuje kratko uvodno predstavitev o trajnostni mobilnosti in ji sledi delo po skupinah, v katerih srednješolci predlagajo občinam rešitve za izboljšanje razmer prometa v okolici srednje šole se je pokazal kot uspešen in učinkovit, zato ga lahko občine ponovijo kot aktivnost v ETM.

Metode zbiranja pobud

Za težje dosegljive skupine mladih so organizacije, ki delajo z njimi preskusile vrsto metod, s katerimi lahko občine zberejo pobude mladih na temo trajnostne mobilnosti. V **Knjigo želja** lahko mladi, zbrani v prej naštetih organizacijah, zapišejo svoje želje in konkretne pobude na tem področju. Zapisi so lahko podpisani ali anonimni. Podobna metoda je **Pismo županu**, v katerem se mladi s pobudami obračajo neposredno na župana. Možna oblika te metode so **razglednice**, ki jih občine razdelijo na točkah zbiranja mladih ter **nabiralniki**, v katerih se pobude zbirajo. **Natečaj** lahko občina razpiše, ko išče rešitev za konkreten izziv. Za najboljšo rešitev lahko razpiše nagrado, npr. Interrail vozovnico za železniško potovanje po Evropi. **Hekaton** in **svetovna kavarna** sta dve od številnih metod, ki jo občine lahko izpeljejo na dogodkih z mladimi, na katerih lahko zagotovijo njihovo zadostno udeležbo.

Obdelava pobud

Proces zbiranja pobud je potrebno zaključiti nekaj dni pred zaključnim dogodkom, saj občine potrebujejo čas, da pobude zberejo, uredijo po tematskih sklopih in interno prediskutirajo. Do vseh zbranih pobud se občine opredelijo glede na njihovo izvedljivost.

Če je le mogoče, naj občine predhodno zagotovijo proračunska sredstva za izvedbo najboljših pobud, saj bo v tem primeru učinek procesa največji. Še posebej je to pomembno v primeru, če se občina odloči za natečaj. Dobra rešitev je lahko tudi rezervacija sredstev za naslednje leto in načrtovanje izvedbe do naslednjega ETM.

Rezultat procesa obdelave pobud je gradivo za zaključni dogodek ter objava zbranih pobud s stališčem občine glede njihove izvedljivosti.

Odziv občine

Proces dela z mladimi v ETM občine zaključijo z dogodkom, na katerem se vodstvo občine opredeli do zbranih pobud ter skupaj z udeleženci poišče način, da se čim večji del zbranih pobud izvede oziroma zanje poišče rešitev. Primeren odziv občin na pobude mladih je zelo pomemben za gradnjo partnerstva in zaupanja mladih v tovrstne procese.

Občine lahko dogodek organizirajo kot zagonski dogodek letošnjega ETM in določene aktivnost podaljšajo čez cel teden.

Na dogodek lahko občine povabijo vse mlade preko različnih medijev obveščanja, predvsem pa nanj povabijo vse organizacije, preko katerih so zbirale pobude mladih v predhodnih tednih. Dogodek se lahko prenaša preko spletne platforme v živo za vse, ki se dogodka ne morejo ali ne želijo udeležiti.



J - PEŠ KAŽIPOTI

Postavitev [Peš kažipotov](#)⁴³ na izbranih lokacijah v kraju je ukrep, ki z navedbo porabe časa in prehojenih korakov spodbuja k hoji po opravkih. Na peš kažipotih naj bodo označene pomembne lokacije v kraju (občina, pošta, šola, postajališče JPP, trgovina, banka, lokalne znamenitosti, ipd.). Peš kažipoti se od običajnih razlikujejo v tem, da poleg smeri označujejo tudi čas hoje v minutah in število korakov do označene lokacije. Peš kažipot označuje za hojo varne in udobne poti. Na lokacijah, kjer se nahajajo kažipoti, se lahko doda tudi informativno tablo o koristi hoje za zdravje ter podatke o pozitivnih učinkih doseženega dnevnega števila korakov za človeka. S peš kažipotom se spodbuja trajno ozaveščanje lokalnega prebivalstva o pomenu hoje zato naj bo postavitev kažipota izvedena kot trajen ukrep.

Peš kažipot prebivalcem pokaže, kako blizu so pomembnejše lokacije v kraju. S tem, ko je ta informacija izražena v minutah, ljudem sporočimo, da gre za kratko pot, število potrebnih korakov pa ljudem sporoči še, kolikšen dnevni delež priporočenih korakov bodo opravili s hojo do označene lokacije. Temu poudarku naj bo namenjena tudi tabla, ki obvešča o koristnosti hoje v vsakdanjem življenju.

Priporočljivo mesto za umestitev peškažipotov so lahko tudi postaje in postajališča javnega prevoza, postajališča za izposajo mestnih koles, multimodalni centri in Park+Ride. Peškažipot lahko postane del mestne urbane opreme (del nadstrešnic avtobusnih postajališč ali infostebričkov na postajališčih).

Smiselno je, da se v pripravo – oblikovanje in izvedbo – Peš kažipotov vključi lokalno prebivalstvo in gospodarstvo. S tem zagotovimo, da se v promocijo hoje investirana sredstva vrnejo lokalnemu okolju, hkrati pa tako zagotovimo, da kažipoti izražajo lokalno identiteto.

⁴³ https://gibaj.sevnica.si/images/etm_2020_trajni_ukrepi.pdf



K – SPODBUJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Odločitev za aktivno mobilnost in uporabo javnega prevoza prinaša številne prednosti za posameznika in družbo, tako na področju zdravja, kot tudi ekonomskih učinkov, zmanjšanje obremenitev na okolje in prostor, socialni vidik in podobno.

Hoja: Organizacija dneva ali tedna »peš v službo«; delitev letakov z zemljevidom pešpoti in sprehajalnih stez v mestu s prikazom varnih točk prečkanja, peš cone, itd.; organizacija tekmovanja »peš po mestu« kjer občani zbirajo točke za vsako prehojeno pot; razna tekmovanja in kvizi za osnove in srednje šole, organizirana prostovoljna društva za pomoč in spremljanje pri hoji starejših in gibalno oviranih oseb, itd. Pri organizaciji aktivnosti lahko uporabite slogan »Gremo peš«.

Pri vzpostavitvi eksperimentalnih površin za pešce lahko tam, kjer je smiselno, vzpostavite območja z omejitvijo hitrosti do 30 km/h.

Kolesarjenje: Organizacija dneva ali tedna »s kolesom v službo«; organizacija kolesarskega zajtrka⁴⁴; organizacija raznih tekmovanj za nagrade npr. »sam svoj mojster« (občani tekmujejo v hitrosti popravila kolesa npr. zračnice, itd.); organizacija tekmovanj »sestavi si svoje kolo« (občani sestavljajo in popravljajo zavržena ali stara kolesa, ki niso več v uporabi ter jih rekonstruirajo v uporabna na inovativen in zabaven način - pripravi se razstava teh koles); učenci, dijaki in študenti tekmujejo v pisanju kratkih zgodb npr. »dogodivščine kolesarja Jake ali kolesarke Pike«. Organizirajo se javni dogodki na prostem, stojnice za promocijo kolesarjenja, predstavitev električnih koles, demonstracije predelave koles v električna, varna vožnja otrok na kolesu, razni kvizi in nagradne igre za mimoidoče, itd. Izvajalec lahko organizira tudi kolesarski izlet (za občane, zaposlene na občini ali drugih javnih ustanovah občine).

Smiselno je organizirati delavnice na katerih bi se že mladi kolesarji učili osnov tehnik vožnje in obnašanja kolesa na različnih podlagah. Za učenje so najprimernejši kolesarski spretnostni poligoni ali kolesarski poligon (pump track) kjer se otrok nauči osnovnega položaja na kolesu, pravilnega zavijanja ter predvsem vožnje po neravnem terenu. Delavnice so lahko namenjene tudi odraslim osebam.

Aktivnosti je potrebno oglaševati in sporočiti javnosti kdaj poteka in kaj se bo dogajalo na dogodkih. Z dejavnostmi se lahko seznani tudi panožne športne zveze (vse odbore Kolesarske zveze Slovenije in Komisijo za turno kolesarstvo pri Planinski zvezi Slovenije), ki lahko veliko pripomorejo k dobri izvedbi aktivnosti. Organizator dogodkov naj torej k sodelovanju povabi lokalne [kolesarske klube in društva](#), da jim nudijo podporo in pomoč pri načrtovanju vsebin in pri sami organizaciji dogodkov.

[Dobra praksa](#)⁴⁵

Javni prevoz: Organizacija dneva ali tedna »z javnim prevozom v službo«; organizacija raznih prireditev in nagradnih iger na postajah in postajališčih; promocija javnega prevoza na spletni strani občine (npr. ustvarjen nov zavihek »Kako do nas« z voznimi redi, grafična ponazoritev postajališč na karti, navedba prevoznikov, posodobitev informacijskih tabel, itd.); priprava popustov in/ali posebnih nagrad za uporabnike javnega prevoza; razna tekmovanja srednjih in osnovnih šol na temo »javni potniški prevoz nekoč in danes«, itd.

Tematika izvedenih dogodkov ni strogo določena in je odvisna od kreativnih idej organizatorja oz. izvajalcev oziroma od potreb v okolju.

Aktivnosti lahko izvede tudi več občin skupaj kot organizacijo izleta za vodstvo lastne ali več občinskih uprav sosednjih občin katerega namen je izpostaviti izzive urejenosti prometne infrastrukture za trajnostno mobilnost tako na občinski kot regionalni ravni (s kolesom po na pogostih dnevnih migracijskih poteh, pohod po kočljivih odsekih v občini, pregled dostopnosti oddaljenih mestnih območij do JPP, ogled dobrih praks med občinami, povezovanje kolesarskih poti, povezovanje avtobusnih linij, povezovanje sistemov za izposajo koles...).

⁴⁴ <https://www.mojabocina.si/bled/dogodki/kolesarski-zajtrk-ob-evropskem-tednu-mobilnosti.html>

⁴⁵ <https://zalec.si/wp-content/uploads/2021/08/ETM-2021-Obvestilo-o-projektu-trajnostno-v-sluzbo.pdf>



L – POSPRAVIMO ULICE

Aktivna mobilnost je v slovenskih naseljih ena od najustreznejših za opravljanje dnevnih poti, saj so razdalje kratke. Hojo in kolesarjenje je zato smiselno čim bolj spodbujati, kar pa lahko naredimo le takrat, ko je infrastruktura za pešce in kolesarje kakovostna, sklenjena, prijetna, varna in tudi drugače skladna z nacionalnimi smernicami za področje hoje in kolesarjenja. Kljub temu, da je infrastruktura za pešce in kolesarje marsikdaj primerna, pa so na njej vse prevečkrat številne ovire, ki bi jih bilo treba zaradi preglednosti, varnosti in udobnosti uporabe prestaviti na primernejše mesto ali morda odstraniti.

Vrste ovir

Ovire se lahko kategorizirajo glede na zahtevnost odstranjevanja. Kljub temu je pomembno, da se ne glede na zahtevnost evidentira vse ovire. Enostavnejše ovire se lahko odstrani takoj ali srednjeročno, odstranitev zahtevnejših ovir pa občina lahko rešuje dolgoročno, s spremembo občinskih odlokov, pri prenovi infrastrukture in podobno.

V sodelovanju z lokalnimi koordinatorji ETM so bile na Konferenci o celostnem prometnem načrtovanju identificirane najpogostejše ovire, ki se pojavljajo na površinah za pešce in kolesarje v slovenskih občinah. Te ovire so:

- napačno parkirani avtomobili,
- smetnjaki,
- nevzdrževane zelene površine, konkretno drevje in žive meje,
- oglaševanje v javnem prostoru,
- dostavna vozila.

Akcija »Pospravimo ulice.« letos naslavlja predvsem teh pet vrst ovir, občani in občine pa so vabljeni, da naslovijo tudi druge ovire, s katerimi se soočajo.

Evidentiranje ovir

Evidentiranje ovir se primarno opravi s pobudo občanom in deležnikom (ustanove, podjetja, četrtne skupnosti in p.), da občino obvestijo o ovirah, s katerimi se dnevno srečujejo na svojih poteh. Občina na začetku ETM organizira zbiranje pobud v okviru enega izmed dogodkov, preostale pobude pa lahko zbira preko e-pošte, spletnega orodja ali z dopisom občini (prek navadne pošte). Poleg navedenega lahko občina ovire evidentira tudi sama.

Odstranjevanje ovir

Občina zbrane pozive meščanov pregleda, se opredeli do ovir in pripravi akcijski načrt za njihovo odstranitev. Kratkoročno rešljive ovire občina odstrani v času ETM, srednjeročno rešljive ovire do konca tekočega leta. Dolgoročno rešljive ovire, ki pogosto zahtevajo sistemske spremembe, pa občina odstrani do, idealno, ETM-ja naslednjega leta.

Še v času trenutnega ETM občina organizira terenski ogled z deležniki, ki so pristojni in/ali odgovorni za odstranitev kratkoročno in srednjeročno odstranljivih ovir (npr. občinske službe, policija in redarstvo, komunala, društva) in njihove predloge za odstranitev ovir vključi v akcijski načrt. Za reševanje dolgoročno odstranljivih ovir pa občina v tekočem ETM skliče prvi sestanek pristojnih in/ali odgovornih deležnikov.

Občina na zaključnem dogodku ETM tekočega leta občanom predstavi rezultate kampanje in načrte za odpravljanje preostalih ovir ter poskrbi za objavo na svojih običajnih komunikacijskih kanalih.

Gradiva za izvedbo aktivnosti

Za vse občine, ki bodo sodelovale v aktivnosti »Pospravimo ulice«, bodo pripravljena naslednja gradiva:

- argumenti za kampanjo,
- predlog procesnih korakov za izvedbo aktivnosti,
- podporna gradiva:
 - vsebine za komunikacijo z občani (kot npr. dopis, poziv, anketni obrazec),
 - navodila za kategorizacijo ovir,



REPUBLIKA SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

- priporočila za reševanje ovir (s primeri rešitev in dobrih praks kot npr. nabor rešitev, letaki, plakati; del gradiv bo predpripravljen za tisk),
- navodila za poročanje o izvedbi aktivnosti.