

Marjeta Benčina, Špela Berlot Veselko, Katja Karba in Marko Peterlin

Izobraževanje in vzgoja za trajnostno mobilnost na primeru projekta Trajnostna mobilnost v vrtcih in osnovnih šolah

Povzetek: Med letoma 2018 in 2021 se je v večini osnovnih šol in vrtcev v Sloveniji odvijal projekt Trajnostna mobilnost v vrtcih in osnovnih šolah. Medtem ko skoraj ni več otroka ali starša, ki se ne bi zavedal pomena trajnostne mobilnosti, pa je delež tistih, ki živijo po njenih načelih, še vedno majhen. V prispevku bomo uvodoma predstavili izhodišča – zakaj je izobraževanje za trajnostno mobilnost pomembno, katere probleme rešuje, kakšna je vloga vrtcev in šol pri njegovem izvajanju – in dali osnovne informacije o projektu. Opisali bomo aktivnosti in rezultate projekta ter nastala gradiva, ki zagotavljajo trajnost projekta, in njegove multiplikativne učinke. Na koncu se bomo dotaknili vloge izobraževalnih ustanov, lokalnih skupnosti, pristojnih ministrstev in drugih institucij pri zagotavljanju ustreznih pogojev za izvajanje trajnostne mobilnosti tako z zakonodajo kot z urejanjem infrastrukture.

Ključne besede: trajnostna mobilnost, potovalne navade, vrtec, osnovna šola, občine, zmanjšanje obremenitev okolja

UDK: 37.014.543.1

Iz prakse

Marjeta Benčina, univerzitetna diplomirana geografinja, Focus, društvo za sonaraven razvoj, Trubarjeva 50, SI-1000 Ljubljana, Slovenija; e-naslov: marjeta@focus.si

Špela Berlot Veselko, magistrica geografije, CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp, Trubarjeva 50, SI-1000 Ljubljana, Slovenija; e-naslov: spela.berlot@cipra.org

Katja Karba, univerzitetna diplomirana etnologinja in kulturna antropologinja, Razvojna agencija Sinergija, Kranjčeva 3, SI-9226 Moravske Toplice, Slovenija; e-naslov: katja@ra-sinergija.si

Marko Peterlin, univerzitetni diplomirani inženir arhitekture, IPoP – Inštitut za politike prostora, Tržaška 2, SI-1000 Ljubljana, Slovenija; e-naslov: marko.peterlin@ipop.si

Uvod

Cestni promet v Sloveniji je sektor z največjimi izpusti toplogrednih plinov (33 % leta 2019), ki povzročajo nevarne podnebne spremembe, in porabi 35 % končne energije. Motorni promet ima velik vpliv na onesnaženost zraka, negativno vpliva na zdravje prebivalcev v naseljih in je glavni dejavnik prometnih nesreč. Ceste in vozila zasedajo veliko prostora ter povzročajo razraščanje mest (angl. *urban sprawl*) in pozidanih območij. Vse to in še kaj prispeva k visokim družbenim stroškom prometa in znižuje kakovost bivanja (Kazalci okolja – promet 2021). Predvsem so na udaru ranljive skupine, tudi otroci. Kljub vsemu je promet sektor, ki se dotika vseh področij življenja in je nujen za zagotavljanje osnovnih standardov dostopnosti. Promet nam po eni strani koristi, po drugi pa škoduje.

Za zmanjševanje negativnih učinkov prometa je v ospredju pristop trajnostne mobilnosti. V praksi to pomeni predvsem možnost, da prebivalci kakovostno živijo tudi brez osebnih avtomobilov, saj so ustvarjeni ustrezni pogoji za hojo in kolesarjenje ter izboljšana dostopnost z javnimi prevoznimi sredstvi. Prebivalci se v tako urejenem prometu počutijo varno, manj je nesreč in poškodb, ulice in drugi javni odprti prostori v naseljih pa spet postanejo prostor srečevanja, igre in užitka ter manj prostor prevažanja in parkiranja. Tako urejen promet pripomore tudi k čistejšemu zraku, zmernejšemu hrupu in manjši porabi fosilnih virov energije (Otrin idr. 2019, str. 6).

Za premik v smeri trajnostne mobilnosti je odločilno, da jo posvojijo vse generacije in prepoznajo njeno pomembnost za zagotavljanje blaginje in kakovosti življenja. Pomemben korak v smeri doseganja ciljev trajnostne mobilnosti je tudi vzgajanje in izobraževanje otrok in mladostnikov. Poleg razumevanja teoretičnih izhodišč ima pri tem veliko vlogo tudi vsakodnevni praktični zgled izvajanja trajnostne mobilnosti. Pregled vključenosti trajnostne mobilnosti v kurikulum za vrtce in učne načrte osnovnih šol je pokazal, da je sistemsko izobraževanje o trajnostni mobilnosti pomanjkljivo oz. ga ni (Trajnostna mobilnost v procesu izobraževanja 2018, str. 25–33), zato je sodelovanje vzgojnoizobraževalnih ustanov v projektih na tem področju pomemben korak na poti k sistematični vključitvi teh vsebin v učne načrte v prihodnosti. Šole in vrtci imajo izjemno vlogo tudi v lokalni skup-

nosti. S svojim delovanjem vplivajo na skrbnike otrok, ki odločajo o načinu potovanja, in na širšo skupnost. Nenehno so v stiku z lokalnimi oblastmi, ki jim morajo zagotavljati šolske prevoze ter ustrezno infrastrukturo za hojo in kolesarjenje.

Projekt Trajnostna mobilnost v vrtcih in osnovnih šolah

Oktober 2021 se je končal vseslovenski projekt *Trajnostna mobilnost v vrtcih in osnovnih šolah*, ki je potekal od novembra 2018. Kot naročilo ministrstva za infrastrukturo ga je izvajal konzorcij partnerjev: CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp; Focus, društvo za sonaraven razvoj; IPoP – Inštitut za politike prostora; Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani in Razvojna agencija Sinergija kot vodilni partner. Projekt je delno financirala Evropska unija, in sicer iz Kohezijskega sklada. Projektne aktivnosti so potekale v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020. Namen projekta je bil ozaveščati strokovne delavce na področju izobraževanja, otroke, starše in širšo javnost o pomenu trajnostne mobilnosti. Cilj projekta je bil prispevati k zmanjšanju okoljskih obremenitev in krepitvi zdravja otrok s spremembami potovalnih navad, načrtovanjem ustrezne infrastrukture za varno pot v šolo ter zmanjševanjem motoriziranega prometa v okolici šol in vrtcev.

V projektu je sodelovalo več kot 100.000 otrok in več kot 6.000 strokovnih delavcev, vključenih je bilo skoraj 300 vrtcev in 300 osnovnih šol. Oblikovana so bila gradiva, ki pomembno prispevajo k vključevanju trajnostne mobilnosti v vrtčevske in osnovnošolske programe ter k ozaveščanju javnosti. Strokovni delavci so z izvajanjem aktivnosti sodelovali v razvojnoraziskovalnem delu projekta in ob koncu projekta prejeli potrdila o sodelovanju, ki jih je izdala Filozofska fakulteta Univerze v Ljubljani. Kot je pokazala evalvacija rezultatov, je bilo v času izvajanja projekta doseženo 7-% povečanje trajnostnih prihodov v vrtce in osnovne šole glede na izhodiščno vrednost (Zaključna evalvacija 2021).

Projekt je imel pomemben učinek tudi na lokalni ravni, kjer so se z njim poleg družin in prijateljev otrok srečali tudi predstavniki občin, policije in drugih institucij. Sklepni dogodek projekta je poleg predstavnikov šol združil še predstavnike občin, pristojnih ministrstev in izobraževalnih institucij, ki so bili seznanjeni z rezultati projekta in priporočili za nadaljnje delo na tem področju.

Aktivnosti projekta Trajnostna mobilnost v vrtcih in osnovnih šolah

Projekt se je izvajal na več ravneh. V prvi fazi so bila pripravljena različna gradiva, pomembna za izvedbo aktivnosti, med drugim gradiva za izvedbo igre ter prenovljeni priročniki za učitelje v osnovnih šolah in vzgojitelje v vrtcih. V drugi fazi je potekalo delo z vrtci in osnovnimi šolami oz. vzgojitelji in učitelji, ki je vključevalo prijave k sodelovanju, izobraževanja, pripravo in posredovanje navodil za izvedbo iger ter gradiv in materialov za vrtce in osnovne šole, stalno komunikacijo glede izvedbe aktivnosti, pregledovanje poročil vzgojiteljev oz. učiteljev ter na kon-

cu izdajanje potrdil o sodelovanju v razvojnoraziskovalnem delu projekta. V tretji fazi pa smo izvajalci projekta pripravili predloge za različne deležnike na področju trajnostne mobilnosti ter izvedli sklepni dogodek.

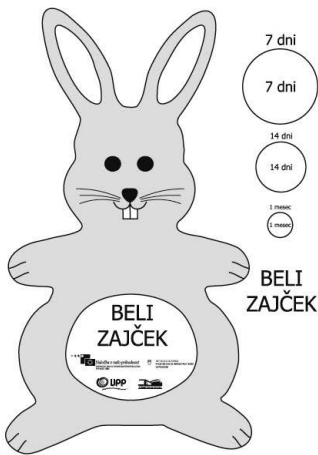
Gradiva

Za lažje delo vzgojiteljev in učiteljev sta bila prenovljena *Priročnik trajnostna mobilnost za vzgojitelje* in *Priročnik trajnostna mobilnost za učitelje v osnovnih šolah*, v izvorni obliki zasnovana že v okviru projekta IJPP – Izobraževanje, informiranje in ozaveščanje javnosti o pomenu javnega potniškega prometa (Dobimo se 2013). Dopolnjeni izdaji sta zasnovani skladno z aktualno prakso vzgoje in izobraževanja v vrtcih in osnovnih šolah ter povezani z učnim načrtom za osnovne šole oz. kurikulum za vrtce. Ponujata ključne vsebine s področja trajnostne mobilnosti ter predloge različnih učnih oblik in metod dela. Jedro priročnikov so vsebinski sklopi s primeri dejavnosti in učnih listov ter napotki za vzgojitelje oz. učitelje.

V vrtcih in prvi triadi osnovne šole, ko je stik med učitelji in starši skoraj vsakodnevno, če izvzamemo zaprtje šol in vrtcev zaradi epidemije, je za tekoče izvajanje aktivnosti z otroki pomembno obveščanje staršev o aktivnostih na primeren način. Ker so pomemben deležnik pri trajnostnih prihodih v vrtece in šole, je treba pridobiti njihovo zaupanje in podporo že na samem začetku. V pomoč učiteljem je bila oblikovana zloženka za starše z osnovnimi informacijami o projektu in pomenu trajnostne mobilnosti na vsakodnevnih poteh. Zloženka ponuja odgovore na tipične dileme in vprašanja staršev glede vsakodnevne poti v vrtec oz. šolo.

Za starše vrtčevskih otrok smo pripravili ankete, s katerimi smo zajeli njihove potovalne navade pred izvedbo igre Beli zajček in nekaj mesecev zatem. Osnovnošolski otroci so ankete izpolnjevali sami s pomočjo dnevnika. Z analizo anket smo ugotavljali učinke iger.

Beli zajček je igra, namenjena eno- ali večtedenskemu beleženju prihodov otrok v vrtec. Njen koncept je povzet po istoimenski igri, ki jo je pripravilo mesto München. Igra temelji na zgodbi o zajčku, ki ima umazan kožušček zaradi onesnaženosti zraka in zato poziva otroke, da mu ga očistijo, tako da pridejo v vrtec peš ali s kolesom. Paket igre vsebuje navodila, dopis za starše in šablono belega zajčka, ki si ga vsak otrok preriše in izreže iz lepenke. Vsakič, ko otrok pride v vrtec na trajnostni način (peš, s kolesom, poganjalčkom, skirojem, javnim prevozom), na sivega zajčka nalepi bel krogec in tako zagotovi, da je ob koncu aktivnosti zajček povsem bel. Za osnovne šole je bila v okviru projekta na novo zasnovana igra Kokoška Rozi.



Slika 1: Šablona belega zajčka, ki so jo otroci v vrtcih prerisali in izrezali

Za boljšo vidnost v prometu in kot nagrada za sodelovanje so bili vsi sodelujoči otroci opremljeni z odsevnimi telesi, kresničkami ali trakovi.

Vsa gradiva so prosto dostopna na spletni platformi za trajnostno mobilnost ministrstva za infrastrukturo z namenom, da se samostojno uporabljajo tudi po izteku projekta.

Delo z vrtci in OŠ



Slika 2: Izobraževanje koordinatorjev v Stopičah (foto: Jana Okoren)

V dveh šolskih letih (2019/20 in 2020/21) so bila predvidena tri obdobja sodelovanja, ki so trajala vsaj 12 mesecev. Vrtci in šole so lahko sodelovali eno ali več obdobj, svoje sodelovanje pa so potrdili s soglasji. Vsaka ustanova je določila koordinatorja, ki se je udeležil dvodnevnega uvodnega izobraževanja, predal gradiva in navodila preostalim strokovnim delavcem na svoji šoli oz. vrtcu, koordiniral pripravo enostavnih kartografskih prikazov okolice vrtcev in šol, sodeloval v razvojnoraziskovalnem delu projekta in ves čas komuniciral z izvajalci projekta. Naloge preostalih strokovnih delavcev, ki so bili vključeni na ravni skupine oz. razreda, pa so bile sodelovanje s starši, izvajanje iger in beleženje prihodov, izvajanje aktivnosti iz priročnika, pisanje prispevkov za štiri izdaje novičnika na nacionalni ravni, pomoč pri pripravi enostavnih kartografskih prikazov in predlogov za ureditev okolice ter organizacija obiska župana. Tako kot koordinatorji so bili tudi drugi strokovni delavci vključeni v razvojno raziskovalni del projekta, ki je potekal v sodelovanju s Filozofsko fakulteto Univerze v Ljubljani. Ta je vsem, ki so predložili ustrezna poročila in ob koncu oddali obsežno evalvacijsko poročilo z vsemi dokazili, izdala potrdila za sodelujoče z namenom vrednotenja dela strokovnih delavcev (točkovanje za napredovanje v naziv) v skladu s Pravilnikom o napredovanju zaposlenih v vzgoji in izobraževanju v nazive.

Rezultati projekta

Spremembe potovalnih navad v vrtcih

Rezultati projekta so bili evalvirani ločeno za osnovne šole in za vrtce. V tem prispevku bodo predstavljeni rezultati le za vrtce. Cilj aktivnosti je bil povečati trajnostne prihode v vrtec za 7 %. V igri Beli zajček je sodelovalo 296 vrtcev oz. kar 33.556 otrok. Igra je potekala v treh izvedbah, vendar sta se predvsem druga in tretja izvedba zaradi zamika izvajanja, ki ga je povzročila epidemija bolezni covid-19, v veliki meri prekrivali. Analiza rezultatov za vrtce je tako zajela dve obdobji, opredeljeni kot šolski leti 2019/20 in 2020/21.

Primerjava potovalnih navad otrok pred izvajanjem aktivnosti in po njem kaže, da je igra v obeh opazovanih obdobjih pozitivno vplivala tako na spremembo navad kot tudi na želje otrok glede trajnostne mobilnosti. V obdobju 2019/20, ko je v igri sodelovalo 14.408 otrok, je pred aktivnostjo z avtomobilom v vrtec prihajalo 66,0 % otrok, peš oz. s skirojem, triciklom ali poganjalčkom 26,0 %, s kolesom 5,5 %, z javnim prevozom pa le 1,8 % otrok. Po aktivnosti se je delež otrok, ki so prihajali v vrtec z avtomobilom, zmanjšal na 57,3 %, delež otrok, ki so prihajali v vrtec peš oz. s skirojem, triciklom ali poganjalčkom, se je povečal na 32,9 %, delež tistih s kolesom na 7,2 %, tistih z javnim prevozom pa je upadel na 1,7 %. Skupno se je torej delež trajnostnih prihodov v obdobju 2019/20 povečal za 8,5 odstotne točke. V obdobju 2020/21, ko je sodelovalo 19.148 otrok, je pred aktivnostjo z avtomobilom v vrtec prihajalo 68,9 % otrok, peš oz. s skirojem, triciklom ali poganjalčkom 24,1 %, s kolesom 5,4 %, z javnim prevozom pa le 0,8 % otrok. Po aktivnosti se je delež otrok, ki so prihajali v vrtec z avtomobilom, zmanjšal na 60,6 %,

delež otrok, ki so prihajali v vrtec peš oz. s skirojem, triciklom ali poganjalčkom, se je povečal na 27,9 %, delež tistih s kolesom na 7,8 %, tistih z javnim prevozom pa na 1,3 %. Skupno se je torej delež trajnostnih prihodov v obdobju 2020/21 povečal za 6,8 odstotne točke (Zaključna evalvacija 2021).

Rezultati za vrtce kažejo, da je projekt z igro Beli zajček v vrtcih dosegel železne rezultate, saj je prispeval k večjemu deležu trajnostnih prihodov v vrtce. Vsaj tako pomembno pa je tudi, da je prispeval k zmanjšanju prihodov z avtomobilom in s tem k večji prometni varnosti v okolici vrtcev, zmanjšanju onesnaženja ter zmanjšanju prometnih zastojev. In to kljub temu, da sta druga in tretja izvedba dejavnosti potekali med epidemijo, ko so se ljudje več odločali za pot z avtomobilom, ko javni prevoz več mesecev ni deloval oz. je bila njegova uporaba omejena, ministrstvo za šolstvo pa je pozivalo starše, naj otroke pripeljejo v izobraževalne ustanove z avtomobilom.

Podpora vzgojno-izobraževalnim zavodom na področju trajnostne mobilnosti

Iz poročil strokovnih delavcev na šolah in v vrtcih ter delavnice na sklepnem dogodku smo ugotovili, da je mogoče vsebine trajnostne mobilnosti brez večjih prilagoditev vključiti v skoraj vse predmete v osnovni šoli in vrtčevske programe ter tako prispevati k doseganju ciljev v učnih načrtih in kurikulu. Ob morebitni prenovi učnih načrtov in kurikula za vrtce pa bi si želeli, da bi bile vanje zajete tudi te vsebine, kar bi omogočilo sistemsko in obvezno izvajanje teh vsebin v procesu izobraževanja ter manjšo odvisnost od nekajletnih projektov, ki težko zagotavljajo stalnost. Le tak pristop, ki teh vsebin ne prepušča le »dobri volji učiteljev«, omogoča stalno in obvezno izvajanje vsebin. Sodelujoči strokovni delavci prepoznajo potrebnost motiviranja, informiranja in ozaveščanja učiteljev, saj imajo le redki posamezniki v kolektivu dobro znanje in so ozaveščeni o pomenu trajnostne mobilnosti, kar posledično vodi v premajhno vključevanje teh tem v vzgojno-izobraževalni proces. V prehodnem obdobju bi bilo tako dobrodošlo izobraževanje o tej temi v okviru seminarjev za izobraževanje učiteljev (Katis) ali podobno izobraževanje v izvedbi zunanjih strokovnjakov, kot je potekalo v okviru tega projekta. Učitelji so dobro sprejeli vsa projektna gradiva, ki so bila večinoma tiskana, in poudarili, da bi bila za učence tretje triade bolj uporabna in motivacijska elektronska gradiva. Pomembna se jim zdi tudi vzpostavitev platforme, kjer si lahko strokovni sodelavci izmenjujejo izkušnje in dobre prakse ter se medsebojno motivirajo.



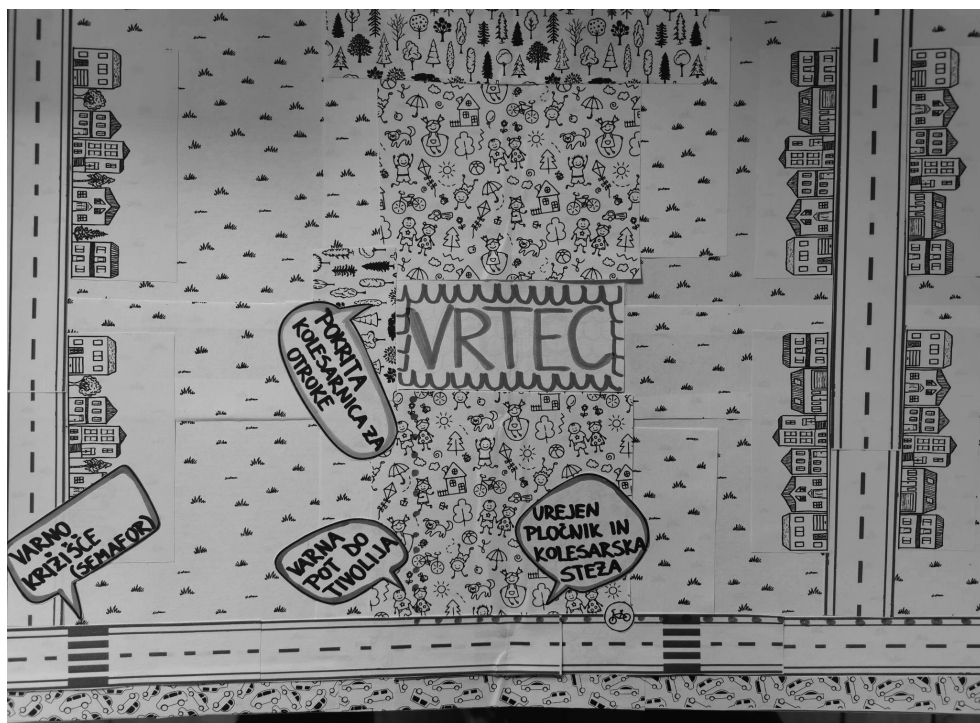
Slika 3: Izvedba igre Beli zajček v vrtcu Ciciban

Vzgoja in izobraževanje za trajnostno mobilnost terjata medresorsko povezovanje pristojnih ministrstev, to so ministrstva za šolstvo, za promet, za okolje in prostor ter za zdravje, izobraževalnih institucij ter drugih deležnikov na področju trajnostne mobilnosti, ki bi lahko z dobro strategijo in načrtom vsebinsko in finančno podprli izobraževalne institucije pri izvedbi vsebin trajnostne mobilnosti. Izvajalci smo opazili, da je komunikacija med pristojnimi institucijami na tem področju slaba ali je ni. Na ta izziv bo treba čimprej odgovoriti.

Ali so šolski okoliši in okolica vrtcev varni za hojo in kolesarjenje?

Del projekta je bil namenjen tudi hitri analizi okolice vrtcev in šol. V sodelovanju s koordinatorji na šolah in v vrtcih so bili pripravljene enostavni kartografski prikazi okolice šol in vrtcev z označenimi problematičnimi deli in predlogi za izboljšanje infrastrukture ali prometnih režimov. Pri urejanju okolice šol in vrtcev je bistvena vloga občin. Predlogi in kartografski prikazi, ki so jih učitelji pripravili skupaj z vodstvom šole, predstavniki staršev in predstavniki učencev, so bili naslovljeni na vodstva občin in so od njih terjali odziv.

Ponekod so posredovani predlogi ukrepov pripomogli k boljšemu sodelovanju med šolami in vrtci na eni strani ter občinami na drugi, drugod pa spremembe zahtevajo več časa in bolj sistemski pristop, tudi ustrezno vključevanje sveta za



Slika 5: Primer enostavnega kartografskega prikaza predloga ureditve okolice vrtca

Na sklepnem dogodku projekta so deležniki v ospredje postavili nujnost nacionalnih razpisov, namenjenih urejanju okolice vrtcev in šol ter šolskih poti za trajnostne prihode. V primeru zahtevnejših ukrepov na prometnicah bi bili lahko upravičenci pri takšnih razpisih skupaj občine ter šole oz. vrtci, pri manjših ukrepih v neposredni okolici šol in vrtcev pa bi bili lahko upravičenci tudi šole in vrtci samostojno. Urediti oz. izboljšati je treba nadzor nad stanjem šolskih poti na ravni države.

Predlogi spremembe 56. člena Zakona o osnovni šoli

Posebna aktivnost v projektu je bila posvečena tudi vrednotenju zakonodajnega okvira, ki je pomemben za pot v šolo in vrtec. Pravico do brezplačnega prevoza šolajočega se ureja 56. člen *Zakona o osnovni šoli (ZOsn)*, ki opredeljuje dva kriterija, s katerima učenec uveljavlja omenjeno pravico, in sicer kriterij razdalje in kriterij varnosti. Učencu prevoz pripada, če je razdalja med bivališčem učenca in šolo večja kot štiri kilometre, in v primeru, ko šolska pot ne omogoča varnega prihoda v šolo. V prispevku podrobneje predstavljamo vidik kriterija varnosti.

V praksi se je kot ključno orodje za urejanje okolice šol z vidika prometne

varnosti in aktivnih prihodov v šolo nedvoumno uveljavil *načrt šolskih poti*. Načrt šolskih poti se pripravi na podlagi 56. člena ZOsn, kjer občinski organ, pristojen za preventivo v cestnem prometu, presoja ogroženost varnosti učenca na poti v šolo. Ta pa varnost poti ugotavlja v povezavi s pravico do brezplačnega šolskega prevoza, in ne z namenom priprave načrta varnih šolskih poti ali spodbujanja aktivnega in trajnostnega prihoda v šolo. Obstoječa zakonska podlaga za izdelavo načrtov je šibka, saj je izdelava takšnega načrta zgolj implicitno omenjena v določbah o presoji varnosti z vidika pravice do brezplačnega prevoza v šolo – 56. člen ZOsn (Zakon o osnovni šoli 1996).

Na podlagi sodelovanja z različnimi deležniki v vzgojno-izobraževalni vertikali, lokalnimi skupnostmi in strokovno javnostjo ugotavljamo, da je ključno *okrepiti zakonodajno podlago za izdelavo načrta šolskih poti in z njim povezanih ukrepov*. Z jasnejšim poudarjanjem namena, ciljev, načina priprave in revizije v zakonodaji bi zagotovili izboljšanje in utrditev dobre prakse, ki zdaj pogosto temelji na dobri volji lokalnih svetov za preventivo in varnost v prometu in šolskih kolektivov, ter zmanjšali nevarnost njene opustitve.

Za dolgoročno odpravljanje nevarnih in manj varnih odsekov, zaznanih v načrtih šolskih poti, je treba *sistemske urediti prenos sredstev*, ki jih občine namenajo brezplačnim šolskim prevozom, v zagotavljanje varne infrastrukture, ki bo omogočala hojo in kolesarjenje v šolo. Možen ukrep je tudi odprtje systemskega finančnega vira za odpravljanje nevarnih točk na šolskih poteh oz. izboljševanje infrastrukture ali vpeljavo organizacijskih ukrepov (npr. prometni režimi), s čimer bi podprli prizadevanja občin in šol oz. vrtcev za urejanje okolišev po načelih trajnostne mobilnosti. Sočasno je treba z občinami in upravljavcem državne infrastrukture skleniti *dogovor za urejanje infrastrukture, ki je del ožjih šolskih okolišev (radij 800 metrov)*, po načelih trajnostne mobilnosti, z namenom zmanjševanja nevarnih delov šolskih poti ter izboljševanja pogojev za hojo in kolesarjenje na občinski in državni infrastrukturi.

Zakonske podlage za načrtovanje in obnavljanje vzgojno-izobraževalnih objektov po načelih trajnostne mobilnosti so še nedorečene, zato velja na tem področju v prvi fazi oblikovati usklajene smernice na podlagi razpoložljivih zakonskih aktov in pravnih virov ter že pripravljenih gradiv (npr. Priročnik za urejanje 2017), v drugi fazi pa v sodelovanju s pristojnimi ministrstvi dopolniti področno zakonodajo ter v ta namen oblikovati oz. nadgraditi tehnične specifikacije za gradnjo oz. obnovo vzgojno-izobraževalnih objektov.

Sklep

Projekt ocenjujemo kot izjemno uspešen tako z vidika števila sodelujočih osnovnih šol in vrtcev, otrok, učencev, vzgojiteljev in učiteljev kot z vidika doseženih oz. preseženih vseh načrtovanih ciljev. Glede na izjemen odziv sklepamo, da je trajnostna mobilnost našla svojo pot v vrtce in šole, in upamo lahko, da bodo v njenem duhu začeto nadaljevali tudi v prihodnje.

Glavno sporočilo ob izteku projekta vsem zainteresiranim ravnateljem, uči-

teljem in vzgojiteljem, ki bi želeli še naprej izvajati vsebine trajnostne mobilnosti na šoli, v svojih skupinah in razredih, je, naj to vsekakor storijo. Vsa potrebna gradiva, opremljena z natančnimi navodili, so na voljo na že omenjeni spletni strani ministrstva za infrastrukturo. Strokovni delavci imajo na svetovnem spletu vse več informacij o trajnostni mobilnosti, onesnaženju okolja, podnebnih spremembah in trajnostnem razvoju, ki jih bodo s pedagoškim znanjem znali primerno posredovati otrokom in učencem. Pomembno je, da se otroci in mladostniki o tem učijo skozi vse leto, ne le na primer ob evropskem tednu mobilnosti. Za več informacij pa se lahko obrnejo tudi na okoljske organizacije, izobraževalne institucije in vse na začetku našete izvajalce projekta.

Literatura in viri

- Dobimo se na postaji.* (2013). Dostopno na: <https://focus.si/projekti/dobimo-se-na-postaji/> (pridobljeno 14. 2. 2022).
- Ilc Klun, M. (2019). *Trajnostna mobilnost v OŠ – aktivnost in igra.* Interno gradivo za koordinatorje, str. 1.
- Kazalci okolja – promet.* (2021). Dostopno na: <http://kazalci.arslo.gov.si/sl teme/transport> (pridobljeno 10. 12. 2021).
- Ogrin, M. in Demšar Mitrovič, P. (ur.). (2019). *Trajnostna mobilnost. Priročnik za učitelje v osnovnih šolah.* Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo.
- Otrin, K. in Demšar Mitrovič, P. (ur.). (2019). *Trajnostna mobilnost. Priročnik za vzgojitelje v vrtcih.* Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo.
- Priročnik za urejanje šolskih okolišev po načelih trajnostne mobilnosti.* (2017). Dostopno na: <http://www.aktivnovsolo.si/wp-content/uploads/Priro%C4%8Dnik-za-urejanje-%C5%A1olskih-okoli%C5%A1ev-po-na%C4%8Delih-trajnostne-mobilnosti-HR.pdf> (pridobljeno 1. 12. 2021).
- Smernice za šolske poti.* (2016). Dostopno na: https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2016/03/smernice_%C5%A1olske_poti_AVP_2016-1.pdf (pridobljeno 1. 12. 2021).
- Trajnostna mobilnost v procesu izobraževanja.* (2018). Dostopno na: <https://e-knjige.ff.uni-lj.si/znanstvena-zalozba/catalog/download/39/94/3014-1?inline=1> (pridobljeno 10. 12. 2021).
- Zaključna evalvacija igre Beli zajček.* (2021). Dostopno na: https://www.sptm.si/application/files/7016/4371/4814/Zakljucna_analiza_Beli_zajcek_2021_Oktober.pdf (pridobljeno 14. 2. 2022).
- Zakon o organizaciji in financiranju vzgoje in izobraževanja (ZOFVI).* (1996). Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO445> (pridobljeno 1. 12. 2021).
- Zakon o osnovni šoli (ZOs).* (1996). Dostopno na: <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO448> (pridobljeno 1. 12. 2021).

Marjeta BENČINA (Focus Association for Sustainable Development, Slovenia)
Špela BERLOT VESELKO (CIPRA Slovenia, Association for Protection of the Alps, Slovenia)
Katja KARBA (Sinergija Development Agency, Slovenia)
Marko PETERLIN (IPoP – Institute for Spatial Policies, Slovenia)

EDUCATION FOR SUSTAINABLE MOBILITY IN THE CASE OF THE PROJECT SUSTAINABLE MOBILITY IN PRESCHOOL AND PRIMARY SCHOOLS

Abstract: Between 2018 and 2021, the project Sustainable Mobility in Kindergartens and Primary Schools was implemented in most primary schools and kindergartens in Slovenia. While there is almost no child or parent who is not aware of the importance of sustainable mobility, the share of those who live by its principles is still low. In the introduction, we present basic information about the project and answer the following questions: why education for sustainable mobility is important; what problems does it solve; what is the role of kindergartens and schools in its implementation. The article then describes the activities and results within the project, followed by a description of the resulting materials that ensure the sustainability of the project and its multiplicative effects. Finally, the article addresses the role of educational institutions, local communities, relevant ministries and other institutions in education for sustainable mobility and in providing appropriate conditions for its implementation, both through legislation and infrastructure regulation.

Keywords: sustainable mobility, travel patterns, kindergarten, primary school, municipalities, reducing the pressure on the environment

Email for correspondence: marjeta@focus.si