



**Priročnik za urejanje šolskih okolišev
po načelih trajnostne mobilnosti**

Priročnik za urejanje šolskih okolišev po načelu trajnostne mobilnosti

Izdal in založil: Inštitut za politike prostora, Tržaška 2, SI-1000 Ljubljana, www.ipop.si

Urednika:

Mag. **Tatjana Marn**

dr. **Adan Cerar**

Avtorji

IPoP:

mag. **Tatjana Marn** uni. dipl. geog.

Marko Peterlin u.d.i.a

dr. **Aidan Cerar** uni. dipl. soc.

CIPRA Slovenija:

Špela Berlot, dipl. geog. (un.)

ProstoRož:

Ana Grk u.d.i.a.

Alenka Korenjak u.d.i.a.

Rok Hočevar m.i.a.

Blaž Kandus u.d.i.a.

Focus:

Katjuša Šavc dipl. evr. štud. (UN)

Marjeta Benčina, uni. dipl. geog.

Lektoriranje: **Petra Očkerl**

Oblikovanje: **Mima Suhadolc**

Priročnik je nastal v okviru projekta »Trajnostna mobilnost v šoli«, ki ga izvajajo IPoP – Inštitut za politike prostora; CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp; Focus – društvo za sonaraven razvoj in KD ProstoRož, sofinancira pa Ministrstvo za okolje in prostor.

KAZALO VSEBINE

UVOD V PRIROČNIK	3
MOBILNOSTNI NAČRT	4
Opis procesa priprave mobilnostnega načrta	4
ZAKAJ TRAJNOSTNA MOBILNOST	5
ORGANIZACIJSKI UKREPI	6
Pregled organizacijskih ukrepov	6
1. Organizacijski ukrepi, ki spodbujajo uporabo javnega potniškega prometa	7
2. Organizacijski ukrepi, ki spodbujajo učinkovitejšo rabo osebnega avtomobila	8
3. Organizacijski ukrepi, ki spodbujajo uporabo aktivnih oblik mobilnosti	9
4. Predlogi izboljšanja državnih pravil in zakonov za lažje izvajanje organizacijskih ukrepov na lokalni ravni	9
PROMOCIJSKI IN IZOBRAŽEVALNI UKREPI	10
Uvod	10
Pregled promocijskih in izobraževalnih ukrepov	12
INFRASTRUKTURNI UKREPI	14
Uvod	14
Pregled infrastrukturnih ukrepov	15
1. Prometni režim	16
2. Talne označbe	18
3. Fizični ukrepi	19
POGOSTA VPRAŠANJA IN ODGOVORI	21
VIRI IN LITERATURA	24
Ostali viri	24



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

prostorož*

IPoP



CIPRA
ŽIVETI
V ALPAH

UVOD V PRIROČNIK

Leta 1990 je več kot 90 % učencev v šolo hodilo ali kolesarilo¹ [Plevnik, 2017]. Danes pride v šolo peš ali s kolesom le še približno četrtnina učencev. Za obdobje, krajše od tridesetih let, je to ogromna sprememba. Na žalost je to sprememba na slabše za vse: za učence, starše, učitelje, celotne šolske okoliše in občinske blagajne.

Pešačenje in kolesarjenje v šolo predstavlja pomemben del gibanja v vsakdanjiku otrok. Če jih v šolo vozijo starši, se otroci gibajo še manj. Aktivna pot v šolo, torej pešačenje in kolesarjenje, pozitivno vpliva na učni uspeh, koncentracijo, razvoj in samostojnosti otroka. Otroci, ki so pripeljani v šolo [tako z avtobusom kot z avtomobilom] se gibljejo manj, na poti tudi ne srečajo sošolcev, s katerimi bi gradili odnose. Prav pot v šolo in iz nje omogoči, da si otroci med seboj povedo in pokažejo, kaj jih zanima – tako v šolo pridejo vedri in pripravljeni na učenje.

Če starši otroke vozijo v šolo, zato porabijo kar veliko časa. Ker se šola začne za vse ob istem času, to povzroči gnečo avtomobilov okrog šole. Avtomobili, ki vozijo ob šoli, ogrožajo učence – več kot je avtomobilov, bolj so ogroženi. Ker so otroci bolj ogroženi, se še več staršev odloči za prevoz otrok v šolo, in tako je avtomobilov še več. Znajdemo se v začaranem krogu.

Otroci, ki pešačijo, so dober znak za cel kraj. Če lahko pešačijo otroci, lahko pešačijo vsi, saj so otroci najbolj ranljiva skupina. Če šolski okoliš izboljšamo za pešačenje otrok, omogočimo varno pešačenje tudi vsem drugim. Če pa je šolski okoliš nevaren in neprijeten za pešačenje in ga ne izboljšamo, je zelo verjetno, da bo v prihodnje pešačilo še manj ljudi, več pa se jih bo vozilo z avtomobilom. To pomeni višje stroške gospodinjstev [gorivo, več avtomobilov] in občine [drago vzdrževanje in izboljševanje infrastrukture] ter bolj onesnažen zrak, več zdravstvenih težav prebivalcev in še manj gibanja. Zato je izboljševanje šolskih okolišev za pešačenje in kolesarjenje korak, ki prispeva k višji kakovosti življenja v kraju.

Projekt Trajnostna mobilnost v šoli, v okviru katerega je nastal ta priročnik, izboljšuje pogoje za pešačenje in kolesarjenje v šolo v sodelovanju z učenci, učitelji, starši, obči-

nami in strokovnjaki. Cilj projekta je omogočiti in spodbujati urejanje šolskih okolišev tako, da so prijazni za pešce in kolesarje. V tem priročniku smo zbrali najbolj napredne in učinkovite ukrepe za povečanje deleža učencev, učiteljev in obiskovalcev šole, ki v šolo varno pešačijo in kolesarijo.

Priročnik je namenjen ravnateljem, učiteljem in zaposlenim na osnovnih šolah ter občinah. Namen priročnika je spodbuditi urejanje šolskih okolišev po načelih trajnostne mobilnosti, predvsem pa omogočiti otrokom lažje, bolj varno in bolj udobno pešačenje ter kolesarjenje v šolo. S tem namenom smo v priročniku zajeli sodobne organizacijske, promocijsko-izobraževalne in infrastrukturne ukrepe. Zaključimo z odgovori na vprašanja, na katera smo naleteli med izvajanjem projekta Trajnostna mobilnost v šoli.

¹ Plevnik A, 2017a.

[<http://www.delo.si/sobotna/z-avtom-v-solo-ker-je-najbolj-varno-pa-je-res-najbolj-varno-za-vse.html>]

MOBILNOSTNI NAČRT

Mobilnostni načrt je sklop ukrepov za promocijo trajnostnih prevoznih sredstev (hoje, kolesarjenja in JPP) ter zmanjševanja rabe osebnega avtomobila. Primeren je predvsem za večje generatorje prometa, ki je v našem primeru šola.² Šolski okoliš je zelo ustrezna enota za naslavljanje mobilnosti na lokalni ravni. Urejanje prometa na ravni šolskega okoliša pomembno vpliva tudi na celostno prometno ureditev mesta oziroma naselja.

Po Zakonu o osnovni šoli je *Šolski okoliš območje, na katerem imajo starši pravico vpisati otroka v osnovno šolo, ki ima sedež na tem območju. Šolski okoliš se določa za vsako samostojno oziroma matično osnovno šolo.*³ Šolski okoliši v mestnih območjih so razmeroma majhni, razdalje do šole pa kratke. To omogoča veliki večini otrok, da v šolo pridejo peš, ostali pa lahko uporabljajo javni promet. Starejši šolarji se lahko v šolo pripeljejo tudi s kolesom. Na podeželju so šolski okoliši večji. Otroci imajo tu zagotovljen poseben šolski prevoz, v kolikor so od šole oddaljeni več kot 4 km. Organizacija šolskih prevozov je po zakonu domena občin in predstavlja veliko finančno breme.

Mobilnostni načrt temelji na mehkih ukrepih, kot so obveščanje, izobraževanje in organizacija prihodov v šolo znotraj zmogljivosti obstoječe infrastrukture. Mehki ukrepi praviloma niso finančno zahtevni, a imajo ugodno razmerje med koristmi in stroški. Poudarek načrta je na ukrepih, s katerimi spodbujamo zaposlene na šoli in učence, ki imajo željo in možnost spreminjanja potovalnih navad, k dejanski spremembi. Mobilnostni načrt pomembno prispeva tudi k izboljšanju razmer za tiste zaposlene in šolajoče, ki v šolo že prihajajo peš, s kolesom ali javnim potniškim prometom.

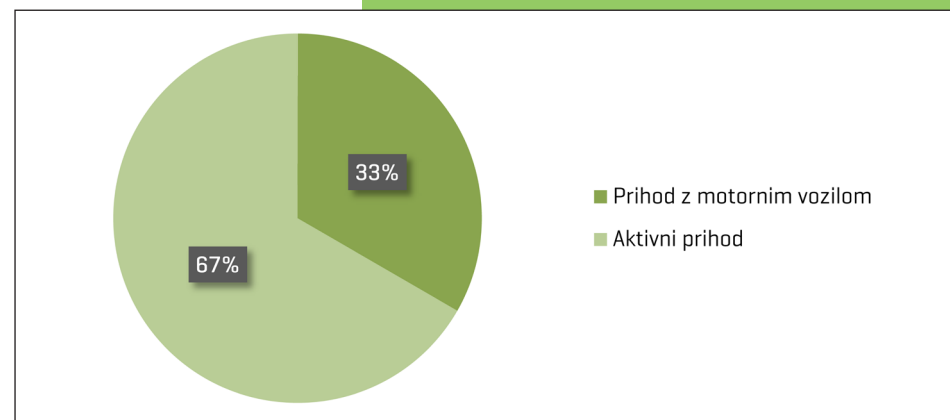
Opis procesa priprave mobilnostnega načrta

Najprej se moramo s šolskim okolišem čimbolj podrobno spoznati, predvsem pa razumeti, kako ga vidijo različni deležniki. Pomembno je sodelovanje s strokovnjaki, ki lahko pomagajo tudi pri zbiranju potrebne dokumentacije, vključno s kartografskim

gradivom. Obenem si moramo šolski okoliš ogledati skupaj z različnimi skupinami deležnikov: učenci, starši, učitelji, krajani, ... Ključno je razumevanje, kako različni deležniki sami vidijo svoj šolski okoliš, kakšni so njihovi motivi, želje, percepcije ter katera tveganja zaznavajo sami. Te podatke pridobimo z intervjuji, anketami, delavnicami in spletnimi vprašalniki. Z delavnico za učence se lahko s pomočjo metode »sprehoda z učenci« evidencira za njih varnostno problematične točke v neposredni bližini šole. Hkrati je potrebno evidentirati tudi obstoječe poti, ki jih učenci radi uporabljajo. Te podatke nato združimo s podatki o tem, kako učenci in učitelji prihajajo v šolo ter pridobljenimi podatki o različnih objektivnih indikatorjih tveganja, na primer karto prometnih nesreč v šolskem okolišu in podatki o izmerjenih prekoračitvah hitrosti. Vse to združimo v dokumentu *Analiza stanja*, ki služi kot podlaga delavnici z vsemi deležniškimi skupinami – učenci, starši, učitelji, krajani. Na delavnici analizo stanja predstavimo deležnikom, pridobimo njihov pogled na zaznane izzive, nato pa skupaj oblikujemo rešitve. Poskrbeti moramo, da udeleženci razumejo cilje, ki si jih v mobilnostnem načrtu zastavljamo ter kakšni bodo učinki oblikovanih ukrepov.

Ves čas priprave morata aktivno sodelovati šola in občina, tako pri analizi območja, oblikovanju ciljev, izvedbi delavnic kot oblikovanju ukrepov in akcijskega načrta. Šolski okoliš lahko izboljšamo le, če si za to prizadevajo vsi akterji. Hkrati pa način oblikovanja in namen vpeljanih ukrepov razumejo tako starši kot tudi lokalni prebivalci.

Slika 1: Cilj OŠ Dob – prihodi otrok leta 2022/23.



² Delno povzemamo Plevnik A, 2017b. [http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/dogodki%202016/260216/03_MN%20SI_Plevnik.pdf]

³ Zakon o osnovni šoli, 2016.

Analizi stanja sledi oblikovanje ciljev. Cilje lahko oblikujemo na različne načine. Pomembno je, da so cilji dosegljivi, a hkrati ambiciozni. Pri komunikaciji cilja nam koristi, če je oblikovan tako, da si ga hitro zapomnimo. V našem primeru smo za izhodišče vzeli podatke, kako učenci prihajajo v šolo. To smo primerjali z željo učencev – torej, kako si učenci želijo prihajati v šolo in temu smo prilagodili cilj.

V primeru zaposlenih na šoli smo cilj oblikovali glede na možnosti spremembe potovalnih navad, ki so jih zaposleni navedli v anketi. Pri zaposlenih moramo upoštevati, da so njihova bivališča bolj razpršena, vozijo se tudi iz drugih občin in regij, zato je cilj manj ambiciozen, vendar kljub temu pomemben, ne nazadnje kot zgled. Če kot šola nagovarjamo otroke in starše k spremembi potovalnih navad, je pravilno, da potovalne navade spreminjajo tudi učitelji in zaposleni na šoli.

ZAKAJ TRAJNOSTNA MOBILNOST

Ravnatelj in učitelji se bodo pri svojem delu srečali z izzivom utemeljevanja ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Spodaj smo pripravili nekaj argumentov za uvajanje načel trajnostne mobilnosti v šolskih okoliših.








- Aktivna mobilnost lahko zagotovi priporočeno mero dnevne telesne aktivnosti – vsaj pol ure dnevno. Dokazano je, da fizično aktivni otroci bolje razvijejo kognitivne funkcije in so kasneje akademsko bolj uspešni. Zaposleni, ki na delo prihajajo aktivno, manj zbolevalo in se počutijo bolje.
- Kolesarjenje in pešačenje sta najcenejši obliki mobilnosti in kot taki najbolj dostopni. Povprečno slovensko gospodinjstvo nameni za stroške povezane z avtomobilom (registracija, servisi, gorivo, parkirnine) 10,9 % letnega proračuna.⁴
- Kraji, v katerih več ljudi pešači, so bolj povezani, saj se ljudje med seboj več srečujejo in bolje poznajo. Taki kraji so tudi varnejši, saj je na ulicah več ljudi, več ljudi pa pomeni več varnosti.
- Otroci, ki v šolo pešačijo in kolesarijo, so bolj samostojni in bolj samozavestni.

⁴ Več na: SURS [<http://www.stat.si/StatWeb/File/DocSysFile/9417>].

- Kot kolesarji in pešci smo bolj pozorni na svojo okolico in lahko s svojimi opažanji pomagamo občinski upravi. Opozorimo lahko na poškodovan pločnik, pokvarjeno ulično svetilko ali nevaren odsek.
- Sopotništvo, uporaba javnega prevoza, pešačenje in kolesarjenje omogočajo komunikacijo s sosedi, sodelavci, znanci ter prijatelji. Čas, ki ga bi sicer izgubili z vožnjo z avtomobilom, lahko namenimo za kvaliteten pogovor, branje knjige ali premislek o dnevni obveznostih.
- Če se učenci srečajo na poti v šolo, si najnovejša doživetja povedo že na poti. To zmanjša raven klepetanja med prvo šolsko uro.
- Z izbiro trajnostne mobilnosti izboljšujemo kvaliteto bivalnega okolja, saj prostora ne obremenjujemo z mirujočim prometom (parkirani avtomobili), kar pomeni, da lahko prostor namenimo drugim dejavnostim. V okolici šole lahko na primer povečamo prostor za igro in šport otrok. Hkrati se kvaliteta bivalnega okolja izboljša tudi zaradi manjše obremenitve z izpušnimi plini.

Pomembno je konstantno spremljanje potovalnih navad, saj tako najlažje spremljamo stanje, uspešnost ukrepov ter približevanje zastavljenim ciljem.⁵

Preglednica 1: Primer vprašalnika za učence.

RAZRED		GREM	ŽELIM SI
Peš sam[a] ali s prijatelji			
Peš s starši ali odraslim			
S skirojem, sam[a] ali s prijatelji			
S kolesom, sam[a] ali s prijatelji			
S kolesom, v spremstvu staršev oz. odraslih			
Z avtom			
Z avtobusom			
Skupaj			

⁵ Več na: www.aktivnovsolo.si

ORGANIZACIJSKI UKREPI

Kaj so organizacijski ukrepi?

Organizacijski ukrepi so del t. i. skupine mehkih ukrepov, ki uveljavljajo koncept trajnostne mobilnosti preko novega načina upravljanja obstoječe infrastrukture in organizacijskih ter promocijskih ukrepov. Mehki ukrepi so dobra alternativa infrastrukturnim predvsem zaradi bistveno nižjih stroškov in hitrejše izvedljivosti. Z organizacijskimi ukrepi poskušamo upravljati prihode in odhode uporabnikov šole z racionalizacijo uporabe osebnega avtomobila, privlačnostjo kolesarjenja in pešačenja ter spreminjanjem potovalnih navad.⁶

Kaj je namen organizacijskih ukrepov?

Večina urbanih in podeželskih šolskih okolišev se sooča s slabo pokritostjo z javnim potniškim prometom ter infrastrukturnimi pomanjkljivostmi za pešačenje in kolesarjenje. Izjema so le večja mesta. Uvajanje mestnega potniškega prometa predstavlja veliko finančno breme za občine. Manjše število potencialnih uporabnikov, katerih bivališča so razpršena, oteži razvoj javnega prometa. Mehki ukrepi, ki jih predlagamo v tem poglavju, poskušajo zapolniti vrzel, ki jo predstavlja slabo razvit javni potniški promet, ter iz organizacijskega vidika povečati učinkovito rabo avtomobilov med zaposlenimi in starši. Namen je spodbuditi prehod na trajnejše oblike mobilnosti učencev, staršev, zaposlenih in celotne lokalne skupnosti.

Katere so prednosti in slabosti organizacijskih ukrepov?

Vseh prometnih izzivov ne moremo reševati z mehкими ukrepi, se pa z njimi lahko približamo zastavljenim ciljem z relativno nizkimi stroški, kar je glede na omejitve občinskih proračunov pomembno. Izvajanje organizacijskih ukrepov zahteva veliko vztrajnosti in inovativnosti, saj je uspešnost odvisna od sodelovanja učiteljev, učencev, staršev in obiskovalcev.

Pregled organizacijskih ukrepov

UKREP	CILJNA SKUPINA			IZVAJALEC IN/ALI POBUDNIK			PRIMERNOST UKREPA	
	Učenci	Zaposleni	Starši in obiskovalci	Šola	Občina	Država	Mestni š.o.	Podeželski š.o.
1. Organizacijski ukrepi, ki spodbujajo uporabo javnega potniškega prometa (JPP)								
Uskladitev delavnikov z voznim redom JPP		x		x		x	x	x
Priprava enostavnih in preglednih voznih redov		x	x		x		x	x
Združevanje šolskih prevozov z javnim potniškim prometom	x	x	x	x	x	x	x	x
2. Organizacijski ukrepi, ki spodbujajo učinkovitejšo rabo osebnega avtomobila								
Sopotništvo in deljenje avtomobilov		x	x	x	x		x	x
Omejevanje parkiranja v neposredni bližini šole		x	x	x	x	x	x	x
3. Organizacijski ukrepi, ki spodbujajo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti								
Vzpostavitev šolskega kolesa		x		x			x	x
Tuši, slačilnice in garderobne omarice	x	x		x			x	x
Vzpostavitev kolesarnice in parkirišča za skiroje	x	x	x	x			x	x
4. Predlogi izboljšanja državnih pravil in zakonov za lažje izvajanje organizacijskih ukrepov na lokalni ravni								

Preglednica 2: Pregled organizacijskih ukrepov

⁶ Povzemamo: Eltis (<http://www.eltis.org/glossary>).

Integracija šolskih in rednih linijskih prevozov se lahko izvede na dva načina:

Način 1: Šolarji se vozijo s posebnim linijskim prevozom, Ministrstvo za infrastrukturo [Direktorat za promet] pa izda dovoljenje, da se lahko s to linijo vozijo tudi drugi potniki. V tem primeru velja 54. Zakonski člen [ZPCP-2]. Slabost te rešitve je, da prevozniki nimajo statusa rednih linij, zato niso v voznorednih iskalnikih, nenapovedano lahko odpadejo ali spremenijo vozni red, če imajo v šoli kakšne posebne dejavnosti – na primer športni dan.

Način 2: Prevoznik po dogovoru z občino in Ministrstvom za infrastrukturo registrira šolske prevoze kot redno linijo. V tem primeru je linija vnešena v iskalnike voznih redov, prevoznik jo izvaja vsak šolski dan po objavljenem voznem redu. Slaba plat te rešitve je, da se šolam onemogoči spreminjanje šolskih prevozov [npr. športni dan]. Ta praksa je uveljavljena v občinah Grosuplje, Škofljica, Polhov Gradec, Ivančna Gorica, Vrhnika in Koper.⁸

Slika 3: Primer enostavne preglednice pri ukrepu sopotništva [Google Drive].⁸

DATUM	relacija	čas odhoda	čas prihoda	prispevek	kontakt voznika	OPOMBE
1. 9.	Stahovica - Domžale	7:30	8:15	2€	046/854-964 [Jana; učiteljica na OŠ Dob]	vsak dan
2. 9.						
3. 9.						
4. 9.						
5. 9.						
6. 9.						
7. 9.						
8. 9.						

⁸ Otrin K. v Peterlin M., Očkerl P., 2016 [<http://ipop.si/wp/wp-content/uploads/2016/10/Trajnostna-mobilnost-v-praksi.pdf>]

⁹ Primer: https://docs.google.com/spreadsheets/d/1L8VmEubv77Mp4m_3oBELdxUqp-ij50yR32p9116T-NfQ/edit?usp=sharing

2. Organizacijski ukrepi, ki spodbujajo učinkovitejšo rabo osebnega avtomobila

Povprečna zasedenost avtomobila v Sloveniji je 1,56 sedeža. S povprečno 1,75 na avto je najvišja za namen potovanja v šolo, najnižja pa za namen potovanja na delo z 1,26 potnika na avto.¹⁰ Kot ukrepe za učinkovitejšo uporabo avtomobila predlagamo:

Sopotništvo in deljenje avtomobila

Šola uvede interno platformo prevoz.org, kjer lahko zaposleni vpisujejo ponudbe prevoza ter potrebe. Šola se lahko poveže tudi z bližnjimi vrtci in drugimi javnim ustanovami. Tako se lahko zaposleni, ki živijo v istem kraju, na delovno mesto vozijo skupaj. Uvede se lahko vsakodnevne ponudbe [npr. učiteljica Jana vsak dan nudi prevoz 3 osebam na relaciji Stahovica-Domžale, in sicer ob 7.30, predviden prihod v Domžale 8.15] ali ponudbe, ki veljajo le za določen dan – glede na urnik in zaključek dela učiteljica Jana ponudi prevoz na relaciji Domžale-Stahovica posebej za določen dan. Obrazec je dostopen na spletnem strežniku [npr. Google Drive], do katerega lahko dostopajo vsi zaposleni. Za lažjo in bolj aktualno spremljanje možnosti prevoza se lahko uporabi tudi aplikacija,¹¹ s katero na brezplačen način ponudiš ali poiščeš prevoz [raven podjetja ali naselja]

Omejevanje parkiranja v neposredni bližini šole

Ukrep omejevanja parkiranja v neposredni bližini institucije je eden izmed najuspešnejših ukrepov za spreminjanje mobilnostih navad uporabnikov objekta. Razpoložljivost parkirnega prostora je eden izmed ključnih dejavnikov pri odločanju o vrsti transportnega sredstva. Pri uvajanju tovrstnega ukrepa je potrebno usklajevanje z deležniki in premišljeno postopno omejevanje ter hkrati nagrajevanje tistih, ki so na lokacijo prispeli trajnostno.

Parkiranje lahko omejimo tistim zaposlenim, ki v službo lahko prihajajo trajnostno. Omejimo ga lahko v nekaterih dneh v tednu – tako, da poskrbimo za počasen prehod na trajnostne oblike premikanja. Omejimo ga lahko za starše, da so točke za odlaganje

¹⁰ Pretnar G., 2016. [http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Kabinet_ministra/Prometne_navade_prebivalcev.pdf]

¹¹ Več na: www.comovee.com

[ang. drop off] vsaj 300 metrov oddaljene od šole. To razdaljo mora otrok sam ali skupaj s starši prepešačiti. S tem zagotovimo višjo kakovost zraka in prometno varnost v jutranji konici pred šolo.

Zgoščenost osebnih vozil v neposredni bližini šole zmanjšuje varnost šolskih poti ter ogroža tako otroke, ki izstopajo iz osebnih vozil, kot tudi otroke, ki v šolo pešačijo ali se peljejo s kolesom. Z omejevanjem parkiranja odvrčamo starše od uporabe osebnega vozila za prevoz otrok v šolo, hkrati pa zmanjšujemo možnost parkiranja osebam, za katere šola ni končna destinacija, temveč zgolj iščejo parkirni prostor.

3. Organizacijski ukrepi, ki spodbujajo uporabo aktivnih oblik mobilnosti

Vzpostavitev šolskega kolesa

Zaposleni prihajajo na delo z avtom tudi zato, ker službenih ali zasebnih popoldanskih opravkov brez avtomobila ne morejo [časovno, logistično učinkovito] opraviti. Z uvedbo šolskega kolesa omogočimo zaposlenim, da se na primer na pošto ali na podružnično šolo odpeljejo s kolesom. Prav tako zaposlenim po potrebi omogočimo uporabo šolskega kolesa za popoldanske opravke.

Tuši, slačilnice in garderobne omarice

Šola zaposlenim omogoči uporabo garderob, tušev in garderobnih omaric. Ukrepi so predstavljeni kot prednost za kolesarje, ki pridejo iz več kot 5 km oddaljenih naselij in zaradi fizične aktivnosti oziroma deževnega ali vročega vremena potrebujejo tovrstno infrastrukturo.

Vzpostavitev kolesarnice in parkirišča za skiroje

Šola preveri stanje kolesarnice in jo posodobi, tako da zagotavlja varno hrambo koles [nadstrešek, okviri za priklenitev koles], po potrebi kolesarnico tudi poveča. Vedno več otrok v šolo prihaja s skirojem, za boljšo organizacijo teh šola uredi parkirišča za skiroje.

4. Predlogi izboljšanja državnih pravil in zakonov za lažje izvajanje organizacijskih ukrepov na lokalni ravni

Proračunska postavka trajnostna mobilnost

Število občin, vključenih v Evropski teden mobilnosti, je v počasnem porastu [cca. 70 občin aktivno sodeluje],¹² prav tako se občine s trajnostno mobilnostjo srečujejo pri pripravi Celostnih prometnih strategij. Še vedno pa veliko občin ne sodeluje oziroma ne uvaja načel in ukrepov trajnostne mobilnosti. Kot prvi korak predlagamo uvedbo proračunske postavke »trajnostna mobilnost«. Sredstva s postavke so lahko namenjena:

- urgentnim infrastrukturnim ukrepom, ki jih izpostavijo prebivalci,
- promociji in izobraževanju o pešačenju in kolesarjenju,
- podpori šolam pri izvajanju Pešbusov, Bicivlakov ali drugih aktivnosti v Evropskem tednu mobilnosti.

Ureditev pristojnosti Svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu¹³

Na lokalni ravni Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPV) skrbijo za izvajanje prometne preventive in koordinacijo aktivnosti in ukrepov za večjo prometno varnost. Skladno z Zakonom o voznikih [Ur. l. 109/2010] je v 6. členu določeno, da za načrtovanje in usklajevanje nalog preventive in vzgoje v cestnem prometu na lokalni ravni samoupravne lokalne skupnosti ustanovijo svete za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki delujejo kot posvetovalno telo župana.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na lokalni ravni sestavljajo predstavniki organov in organizacij ter institucij, katerih dejavnost je usmerjena k preventivi in vzgoji v cestnem prometu. Občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu se lahko ustanovijo za območje občine ali mestne občine, lahko pa dve ali več občin ustanovi skupni svet za preventivo.

Sveti za preventivno varnost večinoma delujejo kot posvetovalno telo župana, zato mora ta prevzeti vso odgovornost za njihove odločitve. Prepoznana je bila problematika

¹² Več na: <https://www.tedenmobilnosti.si/2017/>

¹³ Povzemamo: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa [<https://www.avp-spv.si/obcinski-svet/zakonske-podlage>]

neupoštevanja argumentov šol o nevarnih poteh, čeprav so elaborati strokovnih zavodov potrdili nevarnost nekaterih poti. Predlagamo, da se zakonsko uredi pristojnosti in odgovornosti Svetov za preventivno in vzgojo v cestnem prometu.

Elaborati varnih poti

Elaborate o varnih šolskih poteh vsako leto osveži šolsko osebje. Varne poti so predstavljene učencem in staršem, dostopne so na spletnih straneh in v učilnicah. Agencija za varnost v prometu RS je izdala Smernice za šolske poti [Strah, 2016]¹⁴, ki so v pomoč pri pripravi elaboratov. Prav tako elaborat pregledajo občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Predlagamo, da se sistemsko uredi financiranje pregledovanja elaboratov s strani neodvisnih prometnovarnostnih strokovnjakov (na primer na 5 let za vsako OŠ).

Razlog je v potencialnih nesoglasjih šole, staršev in SPV pri določanju varnih in nevarnih šolskih poti. Zunanji strokovnjak bi lahko objektivno ocenil stopnjo nevarnosti, podal predloge in ukrepe za izboljšanje oziroma vpeljavo varnejših šolskih poti.

Šolski prevozi – spremljanje porabe, racionalizacija, razpisi

Tekom projekta smo prepoznali nekaj dobrih praks občin, ki so zaradi visokih izdatkov, povezanih z avtobusnimi prevozi otrok, ukrepale [Slovenj Gradec, Grosuplje, Nova Gorica]. Poudarek je bil na organizacijskih ukrepih.

V večini primerov razpis za opravljanje subvencioniranih avtobusnih prevozov za osnovnošolske otroke izvedejo šole same. Le v redkih primerih prevzamejo ta del občine. Če bi prevoze za celotno občino izvajal en prevoznik, bi lahko zaradi večjega števila prevozov dosegli nižje cene, tako pa se šole pogosto srečujejo z visokimi cenami ter razpisnimi in administrativnimi ovirami. Predlagamo, da vlogo upravljanja avtobusnih prevozov za šoloobvezne otroke opravlja izključno občina.

Predlagamo, da občine spremljajo porabo denarja za šolske prevoze in glede na potencialne infrastrukturne ali organizacijske ukrepe, ki spodbujajo pešačenje in kolesarjenje v šolo,

¹⁴ Strah, 2016. [https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/04/smernice_%C5%A1olske_poti_AVP_2016.pdf]

ocenijo v kakšnem časovnem obdobju bi se jim investicija v ukrep finančno povrnila. Na primer z ureditvijo pločnika iz vasi, oddaljene do 4 km, bi vsem šolajočim, ki danes zaradi nevarne poti v šolo uporabljajo avtobus, omogočili varno aktivno pot v šolo ter na dolgi rok zmanjšali porabo občinskega proračuna, saj prevozi na tem območju ne bi bili več potrebni.

PROMOCIJSKI IN IZOBRAŽEVALNI UKREPI

UVOD

Kaj so promocijskih ukrepi in izobraževanje?

Promocijski ukrepi so ukrepi, s katerimi trajnostno mobilnost promoviramo in zagotavljamo večje razumevanje ter poznavanje rešitev vseh deležnikov: učencev, staršev, zaposlenih, občine in širše.

Kaj je namen promocijskih ukrepov in izobraževanja?

Namen promocijskih ukrepov je povečati razumevanje pomena trajnostne mobilnosti v šoli in z izobraževanjem povečati delež aktivnih prihodov v šolo. Učencem privzgapati aktivne potovalne navade in hkrati osveščati in vzpodbujati starše, šolsko osebje in obiskovalce šole, da tudi sami izberejo trajnostne načine prihoda v šolo. S tem dajejo zgled učencem, hkrati pa z izogibanjem osebnim vozilom zmanjšujejo gostoto osebnih vozil v okolici šole in posledično vplivajo na izboljšanje varnosti šolskih poti.

Katere so prednosti in slabosti promocijskih ukrepov?

Prednost promocijskih ukrepov in izobraževanja je, da so finančno ugodni, še posebej v primerjavi z infrastrukturnimi ukrepi. Treba pa je poudariti, da zavedanje ljudi o okoljskih in prostorskih problemih prometa in prednosti aktivnega prihoda v šolo ne vodi nujno v spreminjanje mobilnostnih navad, še posebej, če okoliščine in infrastruktura tega ne omogočajo. Zato je treba promocijske ukrepe izvajati skupaj z organizacijskimi in infrastrukturnimi ukrepi in tako celostno naslavljati prehod k trajnostnim oblikam mobilnosti in k aktivnim prihodom v šolo.

Kako promovirati in izvajati sveženj promocijskih ukrepov?

Najprej je treba določiti odgovorno osebo za izvajanje promocijskega ukrepa. Če je šola ne more zagotoviti, se lahko poveže organizacijami, ki jo lahko podprejo. Nato je treba identificirati ciljne skupine, na katere želimo s promocijskimi ukrepi ali izobraževanjem vplivati. Ob določitvi ciljne skupine pa se izbere tudi primeren način promocije. Naj bo to sestanek v zbornici, posebej namenjen trajnostni mobilnosti učiteljev, ali pa organizacija zabavnega dogodka za učence ob Dnevu brez avtomobila.

Kako izbrati primerne ukrepe?

Načrtovalci mobilnostnih načrtov naj izbirajo promocijske ukrepe glede na lastnosti šolskega okoliša, kot sta dostopnost trajnostnih načinov mobilnosti ter oddaljenost kraja bivanja učencev in zaposlenih. Če je javni potniški promet znotraj šolskega okoliša slabo organiziran, naj šola raje spodbuja pešačenje, kolesarjenje in pri zaposlenih tudi sopotništvo.

Preglednica 3: Pregled promocijskih in izobraževalnih ukrepov

	CILJNA SKUPINA			IZVAJALEC IN/ALI POBUDNIK			PRIMERNOST UKREPA	
	Učenci	Zaposleni	Starši obiskovalci	Šola	Občina	Država	Mestni š.o.	Podeželski š.o.
Nabor promocijsko-izobraževalnih ukrepov glede na ciljno skupino, izvajalca in primernost ukrepa za podeželski ali mestni šolski okoliš.								
Trajnostna mobilnost v pedagoškem procesu	x			x			x	x
Izobraževanje za učitelje in starše	x	x	x	x		x	x	x
Zavihek na spletni strani »Aktivno v šolo«		x	x	x	x		x	x
Trajnostno mobilnost pri organizaciji dogodkov	x	x	x	x	x		x	x
»Zelene srede«, dan za korak, kolo in sopotništvo	x	x	x	x			x	x
Letni servis koles zaposlenih		x		x			x	x
Pešbus in Bicivlak	x		x	x	x		x	x
Prometna kača	x		x	x	x		x	x
Beli zajček	x		x	x	x		x	x
Kolesarski izpit	x			x			x	x
Uvedba prometnega dedka/babice	x			x	x		x	x
Sodelovanje otrok pri pripravi načrta varnih šolskih poti	x			x			x	x

Pregled promocijskih in izobraževalnih ukrepov

Trajnostna mobilnost v pedagoškem procesu¹⁵

Kurikulumi in učni načrti v Sloveniji ne vsebujejo vsebin trajnostne mobilnosti, niti je ne prepoznajo kot pomemben del prehoda na trajnostni način življenja. Problematiko je naslovila publikacija *Trajnostna mobilnost v pedagoškem procesu*¹⁶ in podala predloge za nadaljnje vzgojno in izobraževalno delo na tem področju. Ob zavedanju o potrebi po zgodnjem ozaveščanju in izobraževanju so avtorji pregled razumevanja in prepoznavanja pomena trajnostne mobilnosti v kurikulumih in učnih načrtih nadgradili z raziskavo med vzgojitelji in učitelji. Trajnostna mobilnost mora biti sestavni del učnega procesa v osnovnih šolah. Ideje za njeno vpeljavo lahko učitelji najdejo tudi v Priročniku za učitelje v osnovnih šolah.



Slika 4: Primer promocijskega materiala.¹⁷

Izobraževanje za učitelje in starše

Izobraževanje o trajnostni mobilnosti, kjer se naslavlja posebej učitelje in starše, na primer s seminarji za učitelje in na roditeljskih sestankih.

Zavihek na spletni strani »Aktivno v šolo«

Zavezanost trajnostni mobilnosti naj šola izkaže tudi z zavihkom na svoji spletni strani, kjer objavi seznam ukrepov in rezultatov, ki izhajajo iz njih. V kolikor ga ima, naj bo na strani objavljen tudi mobilnosti načrt, skupaj z karto varnih poti v šolo.

Trajnostna mobilnost in dogodki

Organizacija dogodkov naj sledi hierarhiji trajnostne mobilnosti. Del vabila na dogodek mora vsebovati poziv k aktivnemu prihodu na prireditev bodisi peš ali s kolesom. V vabilu naj bodo predstavljene možnosti prihoda z javnim potniškim prometom in v skrajnem primeru tudi način organizacije sopotništva.

»Zelene srede«, dan za korak, kolo in sopotništvo

Vsak mesec šola organizira npr. »Zelene srede«, dan za korak, kolo in sopotništvo. Na ta dan je celoten kolektiv spodbujen, da na delo prispe trajnostno. Šola z upoštevanjem vozniških redov avtobusov in urnikov zagotovi, da je to za učitelje sploh mogoče. Tudi starše in učence se spodbudi, da v šolo prispejo trajnostno. »Zelena sreda« se lahko izpelje v obliki nagrajevanja zaposlenih, ki na delo prihajajo trajnostno, ali pa v obliki tekmovanj, kot je akcija Pripelji srečo v službo.¹⁸

Letni servis koles zaposlenih

Šola lahko tistim uslužbencem, ki v službo prihajajo na trajnosten način, nudi brezplačen servis koles.

¹⁸ Več na: <http://www.pripeljisrecovsluzbo.si/>

¹⁵ Ogrin M., Resnik Planinc T., Ilc Klun M., Plevnik A., 2013. [<http://www.na-postaji.si/priro%C4%8Dnik/osnovne-%C5%A1ole.pdf>].

¹⁶ Ogrin M., Ilc Klun M., Resnik Planinc T., 2015

¹⁷ Vir: <https://www.cardiffstudents.com/city-life/getting-around-cardiff/>

Pešbus in Bicivlak

Pešbus in Bicivlak sta dobri praksi, kjer so otroci spremljani na poti v šolo [peš ali s kolesom]. V priročniku¹⁹ je predstavljena spremljana pot v šolo, njen namen in njene koristi. Priročnik korak za korakom vodi pri širjenju pobude, pridobivanju podpornikov in izvajanju spremljane poti v šolo, ki je bila kot aktivnost razvita v projektu Zdrav šolar²⁰. Predstavljene so ciljne skupine in ključni deležniki, dejavniki, ki vplivajo na aktivno pot v šolo v lokalnem okolju, in namigi za motiviranje potencialnih izvajalcev in akterjev. V drugem delu so podana podrobna navodila za organizacijo in izvedbo spremljane poti, ki smo jih preizkusili v pilotnih projektih. Aktivnosti zato ni treba razvijati na novo, temveč jih je treba samo prilagoditi lokalnemu okolju.

Prometna kača

Igra Prometna kača²¹ je kampanja, ki spodbuja otroke in njihove starše, ki so glavna ciljna skupina, k hoji in kolesarjenju v šolo. Kampanja obsega igro, ki jo je enostavno izvajati in jo je preizkusilo že več kot devetdeset slovenskih osnovnih šol. Poleg sodelovanja v igri se vsako udeleženo šolo spodbuja tudi, da organizira druge aktivnosti in izobražuje o prometu in mobilnosti, okolju in zdravju.

Beli zajček

Igra Beli zajček²² je sicer projekt namenjen predvsem vrtcem, vendar se dobro obnese tudi pri nižjih razredih osnovne šole. Učitelj oziroma vzgojitelj motivira otroke z zgod-bico o belem zajčku, katerega kožušček je umazan zaradi izpušnih plinov v avtomobilu ter jih povabi, da mu očistijo kožušček s tem, da v vrtec ali šolo prihajajo peš, s kolesom ali z avtobusom.

Kolesarski izpit²³

Kolesarski izpit je del učnega procesa in za vse učence obvezen, kar prepoznavamo kot dobro prakso. Kolesarski izpit je prvi izpit, ki otroku daje določeno samostojnost, pravico, da gre sam na cesto ter hkrati odgovornost za varno sodelovanje v prometu. V teoretičnem delu kolesarskega izpita bi bilo treba poudariti tudi pomen kolesarjenja za okolje in vzpodbujati učence k rabi kolesa za vsakodnevne opravke.

Uvedba prometnega dedka/babice

V neposredni bližini šol se na najbolj nevarnih odsekih organizira prisotnost prostovoljcev, ki zagotavljajo varno prečkanje cestišč. To prakso v Sloveniji že poznamo v obliki Šolske prometne službe,²⁴ ki je na cestah prisotna v začetku šolskega leta. Poznan je primer iz italijanskega mesta Bolzano,²⁵ kjer so prostovoljci prisotni vse leto, saj gre večinoma za starejše [od tod tudi ime iniciative], katerih stalna prisotnost izboljša varnost šolskih poti.

Sodelovanje otrok pri pripravi načrta varnih šolskih poti

V Smernicah za izdelavo načrtov šolskih poti²⁶, ki jo je izdala Agencija za varnost v prometu, po pregledu številnih načrtov šolskih poti ugotavljajo, da starši in šolarji načrte šolskih poti slabo poznajo. Ena izmed možnosti izboljšanja sodelovanja staršev in otrok je aplikacija LillyVal²⁷, katere namen je približati otrokom in staršem priporočene šolske poti, z možnostjo vnaprejšnjega ogleda in načrtovanja, hkrati pa opozoriti na nevarnejša mesta na šolskih poteh s priporočenim ravnanjem v konkretni situaciji, navajajo na agenciji.

23 Povzemamo: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. [<https://www.avp-rs.si/preventiva/prometna-vzgoja/programi/kolesarski-izpiti/>]

24 Povzemamo: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. [<https://www.avp-rs.si/preventiva/prometna-vzgoja/programi/zacetek-sole/solska-prometna-sluzba/>]

25 Več na: <http://www.aktivnovsolo.si/omejevanje-parkiranja-v-blizini-os-bolzano-italija/>

26 Strah R., 2016. [https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/04/smernice_%C5%A1olske_poti_AVP_2016.pdf]

27 Povzemamo: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. [<https://www.avp-rs.si/preventiva/solske-poti/ukrepi-za-vecjo-varnost-solskih-poti/lilival>]

19 Očkerl P., 2017. [<http://www.umanotera.org/wp-content/uploads/2016/04/Priro%C4%8Dnik-za-izvajanje-spremljane-poti-v-%C5%A1olo.pdf>]

20 Več na: <http://zdravsolar.si/>

21 Več na: <http://www.trafficsnakegame.eu/slovenia/>

22 Več na: https://www.tedenmobilnosti.si/2015/files/vrtci/Igra_Beli_zajcek.pdf

INFRASTRUKTURNI UKREPI

UVOD²⁸

Kaj so infrastrukturni ukrepi?

Infrastrukturni ukrepi so fizični in sistemski posegi na obstoječih prometnih površinah. S prikazanimi ukrepi lahko s sorazmerno majhnimi vložki zmanjšamo število avtomobilov ter povečamo varnost in udobje pešcev in kolesarjev v šolskem okolišju.

Slika 5: Idejna zasnova ureditve pred OŠ Poljane



Kaj je namen infrastrukturnih ukrepov?

Cestna omrežja so bila v preteklosti načrtovana za avtomobilski promet, vsi ukrepi so bili usmerjeni v večjo pretočnost, kar je pomenilo povečanje števila avtomobilov in ponavljanje istih težav – zastojev in gneče. Danes se prometne površine načrtuje tako, da se omogoča enake pogoje za vse udeležence v prometu.

Katere so prednosti infrastrukturnih ukrepov?

Infrastrukturni ukrepi so dražji od organizacijskih in promocijskih, vendar še vedno veliko cenejši od gradnje novih cest, vozniških pasov, nadvožov ipd. Prav tako so na dolgi rok cenejši od stroškov organizacije šolskih prevozov.

Kako pripraviti seznam ukrepov?

Infrastrukturni ukrepi naj bodo vrisani na pregledno karto, razdeljeni pa naj bodo po prioritetah od najenostavnejših do bolj zahtevnih. Tak dokument bo omogočal postopno izvajanje ukrepov v okviru rednih vzdrževalnih del ter umeščanje teh ukrepov v druge občinske dokumente in strategije. Slednji so pogosto pogoj za črpanje evropskih sredstev za izvedbo ukrepov s področja trajnostne mobilnosti.

Ukrepe je dobro pripraviti v sodelovanju s prostorskim načrtovalcem, ki pozna nove smernice v načrtovanju prometnih površin, in občinsko službo, pristojno za to področje. V veliko pomoč pri snovanju ukrepov so lahko priročniki za načrtovanje prometnih površin nekaterih mest.²⁹

Kako promovirati in izvajati sveženj ukrepov?

Lažje je izvajati ukrepe, ki imajo podporo odločevalcev in širše javnosti. Infrastrukturni ukrepi so praviloma v pristojnosti občine ali države, zato mora za njihovo uresničitev sodelovati več deležnikov. Ker je šola eden ključnih akterjev lokalne skupnosti, lahko pri tem odigra pomembno vlogo promotorja in povezovalca med stroko, politiko in javnostjo.

Prebivalci potrebujejo nekaj časa, da se na ukrepe navadijo. Smiselno je, da za uvedbo ukrepov, ki zmanjšujejo udobje vožnje z avtomobilom, sprva izvedemo nekaj začasnih intervencij v obliki enodnevni zapor, poslikav, postavitve urbanega pohištva ipd. Začasni

²⁸ Avtor Idejnih zasnov in kart v poglavju ProstoRož. Fotografije v poglavju so iz arhiva ProstoRož.

²⁹ Primer: Prometna politika MOL. (<https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/promet-in-mobilnost/prometna-politika-mol/>)

ukrepi lahko ob naslednji obnovi (npr. komunalne infrastrukture) postanejo del nove prometne ureditve.

Kako se odločiti kateri ukrepi so primerni?

Čeprav šolske okolije delimo na urbana in podeželska okolja ima prav vsaka šola specifične izzive, zato je priporočljivo sodelovanje s strokovnjaki, ki se glede na značilnosti okolija odločijo za najbolj smiselne ukrepe ter jih razvrstijo glede na prioritete.

Preglednica 4: Zahtevnost izvedbe in učinek posameznih infrastrukturnih ukrepov.

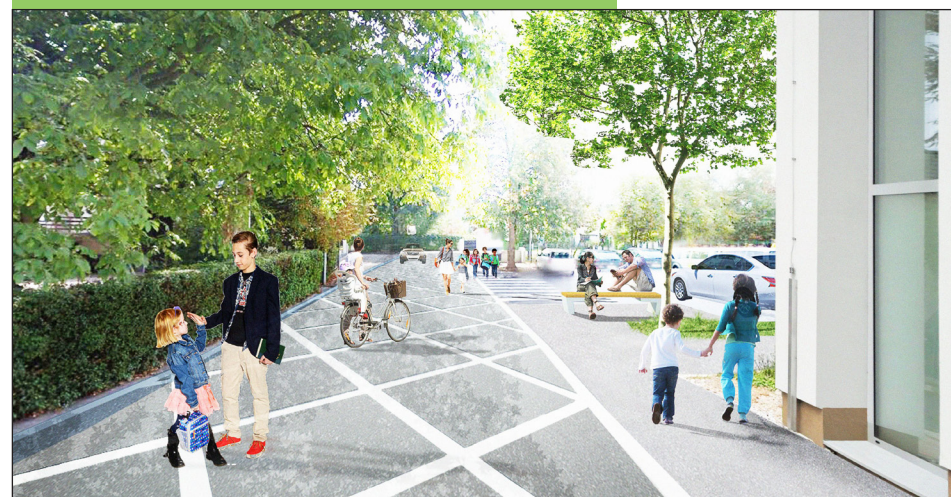
TIP UKREPA	OPIS UKREPA	ZAHTEVNOST IZVEDBE	UČINEK
PROMETNI REŽIMI	Cona 30	*	**
	Območje umirjenega prometa	*	***
	Skupen prometni prostor	**	***
	Območje za pešce	*	***
TALNE OZNAČBE	Zožanje voznih pasov in ukinjanje sredinske črte	**	**
	Oznake za souporabo cestišča in prednostno vodenje kolesarjev	*	***
	Kolesarski pasovi in oznake za kolesarje na cestišču	**	**
	Modri pasovi za pešce	**	***
	Optične in zvočne naprave za umirjanje prometa	*	*
FIZIČNI UKREPI	Fizične zožitve cestišč	***	**
	Grbine	*	**
	Križišča z manjšimi zavijalnimi radiji	***	***
	Kolesarske steze po meri kolesarjev	**	***
	Pametni semaforji	**	**

Pregled infrastrukturnih ukrepov

Karta 1: Karta infrastrukturnih ukrepov



Slika 6: Idejna zasnova nove ureditve pred OŠ Dob



1 . Prometni režim

Urejanje območij z omejevanjem motornega prometa

Cona 30

V večini evropskih držav velja v naseljih splošna omejitve hitrosti 50 km/h. Domena lokalnih skupnosti je, da to omejitev zvišajo ali znižajo. V letu 2012 je mednarodna civilna pobuda na evropsko komisijo naslovila pobudo za splošno omejitev hitrosti v vseh naseljih v EU na 30 km/h. Prvo evropsko mesto, v katerem so na ravni celotnega mesta uvedli cono 30, je bil Gradec. Tako so povečali varnost ter zmanjšali hrup in izpuste škodljivih snovi. Pri hitrosti vozila 30 km/h ob trčenju v pešca je odstotek verjetnosti za smrt pešca 5 odstotkov. Pri hitrosti 50 km/h pa verjetnost naraste na 45 odstotkov.³⁰

Območje umirjenega prometa

Območje umirjenega prometa je del ceste ali del naselja, ki je namenjeno predvsem gibanju pešcev in kot tako označeno s prometno signalizacijo. V območju umirjenega prometa imajo prednost pešci. Voznik mora biti posebno pozoren na otroke, ki jim je dovoljena igra v tem območju. V območju umirjenega prometa so prepovedane prireditve, v katerih so udeležena motorna vozila. Velja omejitev hitrosti 10 km/h.³¹

³⁰ Zagonik, S., 2012. (<http://www.mladina.si/115995/cona-30/>); Terzič, M., 2015 <https://www.dnevnik.si/1042725617/magazin/svet-vozil/obmocja-omejene-hitrosti-cona-30-samo-prometni-znak-se-zdalec-ni-dovolj-obcutek-bi-moral-bit-tak-kot-med-voznjo-po-dvoriscu>; Pobuda za omejitev hitrosti v naseljih na 30 km/h v vseh državah EU (<http://ipop.si/2012/09/20/pobuda-za-omejitev-hitrosti-na-30-kmh/>).

³¹ Zakon o pravilih cestnega prometa.

Slika 7: Območje za pešce



Skupni prometni prostor³²

V svetu vse pogosteje uporabljen ukrep skupnega prometnega prostora [ang. *shared space*] vključuje ukinjanje fizičnih ločitev med različnimi površinami, namenjenimi motornemu prometu, pešcem in kolesarjem. Namen ureditve je spodbujanje hoje, kolesarjenja, družbenega življenja, lokalnih poslovnih dejavnosti in zagotavljanje varnosti. Bistveno pravilo je, da imajo šibkejši udeleženci v prometu prednost. Pešci in kolesarji imajo prednost pred motornimi vozili in se lahko gibljejo po celotni površini ulice. Avtomobilski promet je sicer dovoljen, vendar je hitrost omejena na 10 km/h. Izravnajo se višinske razlike med pločnikom, kolesarsko stezo in voziščem. Za tlakovanje se uporabi različne vzorce in materiale ter tako avtomobilom onemogoči višje hitrosti. V uličnem prostoru so urejeni prostori za prosti čas [klopi, mize, igrala], stojala za kolesa, zelene površine z drevoredi in osvetlitev. Ureditev skupnega prometnega prostora je primerna za območja, kjer želimo motorni promet omejiti, vendar ne povsem preprečiti. V to spadajo tudi ulice ob izobraževalnih ustanovah in šolah.

Koncepta *skupnega prometnega prostora* in *območja umirjenega prometa* se delno prekrivata, vendar je pri skupnem prometnem prostoru poudarek na souporabi površine in odsotnosti prometnih znakov ter delitvi prostora glede na različne uporabnike, kar pa ni nujno lastnost vseh območij umirjenega prometa.

Ker v zakonodaji skupni prometni prostor še ni opredeljen, se ga lahko uveljavi z območjem umirjenega prometa, ki je opisan zgoraj. Tudi v tem primeru predlagamo, da nova oblika ulice vključuje izrisan barvni vzorec ali tlakovce, klopi, stojala za kolesa, ipd.

³² Prinčič P., v Peterlin M., Očkerl P., 2016. [<http://ipop.si/wp/wp-content/uploads/2016/10/Trajnostna-mobilnost-v-praksi.pdf>]

Območje za pešce

Območje za pešce je prometni prostor, kjer ima absolutno prednost pešec. Pogojno, s hitrostjo pešca je v območju dovoljena vožnja s kolesom in vozilom z dovolilnicami. V območje za pešce smejo zapeljati vozila nujnih služb: policije, medicinske pomoči, gasilska vozila, vozila za zbiranje in odvoz odpadkov, ipd. Območje za pešce je najvarnejši prostor za ranljivejše skupine udeležencev v prometu, kamor spadajo tudi otroci.

Slika 8: Skupni prometni prostor



2. Talne označbe

Izboljšanje razmer za pešce in kolesarje s talnimi označbami

Zoženje voznih pasov in ukinjanje sredinske črte

Ožji vozni pasovi v naseljih spodbudijo voznike k počasnejši vožnji. Podoben učinek dosežemo z izbrisom sredinske črte – voznik je tako primoran pozorneje spremljati dogajanje na cesti. Pri tem se poskrbi tudi za umeščanje parkirišč tako, da se umirja avtomobilski promet.

Oznake za souporabo cestišča in prednostno vodenje kolesarjev³³

Souporaba cestišča [ang. *sharrow*] je sistem vodenja kolesarjev in motornega prometa skupaj na vozišču. Poudarek je na tem, da so kolesarji enakovredni avtomobilom in lahko uporabljajo celotno površino voznega pasu. Vozniki avtomobilov jih morajo upoštevati kot enakovredne. Tako urejeni odseki so posebej označeni s talno signalizacijo, ki je sestavljena iz treh simbolov na medsebojni razdalji 10 m z osnim odmikom 1,2 m od roba cestišča. Ponavljanje označb se določi s prometno ureditvijo glede na obremenitev in vrsto ceste. Sistem souporabe cestišča je primeren za ceste, na katerih je največja dovoljena hitrost 30 km/h. Kolesarji imajo na cestah, na katerih je urejena souporaba cestišča, urejene posebne prostore za čakanje na semaforiziranih križiščih – postavljeni so pred avtomobile. Tako kolesarji speljejo pred avtomobili.

³³ Povzemamo: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. [https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2013/10/Predst_Sharrow.pdf]

Slika 9: Oznake za souporabo cestišča
Slika 10: Prednostno vodenje kolesarjev



Kolesarski pasovi in oznake za kolesarje na cestišču

Kadar omejitev hitrosti presega 30 km/h, širina pa ne omogoča zarisa vseh zelenih pasov, lahko uporabimo ukrep izbrisa sredinske črte in zaris kolesarskega pasu ali za zaris signalizacije »pozor kolesarji« na rob cestišča. Ta ukrep je primeren zlasti izven naselij, kjer je kolesarjev veliko.

Modri pasovi za pešce

Na cestah, kjer res ni možnosti za izgradnjo pločnika in kjer uporaba različnih prej naštetih režimov ni smiselna, lahko uredimo površino za pešce v ravnini vozišča. Črta, ki ločuje vozišče in pas za pešce, mora biti izvedena kot označba z zvočnim in vibracijskim učinkom. Površina za pešce je pobarvana z modro. Označba je dopustna na cestah z najvišjo dovoljeno hitrostjo 50 km/h.

Optične in zvočne naprave za umirjanje prometa³⁴

Optične in zvočne opozorilne naprave so talne označbe, ki opozarjajo voznike, da se približujejo območju omejene hitrosti. Sestavljene so iz prečnih črt, zarisanih prečno na smer vožnje. Ključno je, da so razmaki neenakomerni. Skupaj zvočni in vibracijski učinki črt vozniku dajo občutek, da vozi vedno hitreje, kljub temu, da se njegova dejanska hitrost vožnje ni spremenila. Uporabljamo jo pred nevarnimi odseki oziroma točkami ter ostrejšimi ukrepi za umirjanje hitrosti.

³⁴ Povzemamo: Tehnične specifikacije za javne ceste.

3. Fizični ukrepi

Infrastrukturni posegi za večjo prometno varnost^{32, 33}

Fizične zožitve cestišč

Širina vozišča močno vpliva na hitrost vožnje. Z zoženjem vozišča se zmanjšajo vozne hitrosti in pridobijo nove površine, ki se jih lahko nameni pešcem in kolesarjem. Zoževanje cestišča hkrati zmanjša razdaljo prečkanja vozišča, kar pomeni, da je pešec ogrožen manj časa, kot pa bi bil, če bi bilo vozišče širše. Pri določitvi minimalnih širin vozišča moramo upoštevati vozne hitrosti in različne primere srečevanja, prehitevanja oziroma vožnje mimo merodajnih vozil. Na mestu zožitev je promet lahko dvosmeren ali pa enosmeren.

Grbine

Grbine spadajo med ostrejšje ukrepe umirjanja prometa in so namenjene prisilnemu zmanjševanju hitrosti. Postavljamo jih tam, kjer želimo voznika prisiliti, da zmanjša hitrost. Učinek je odvisen od oblike klančin in medsebojnega razmaka med napravami.

³⁵ Povzemamo: Tehnične specifikacije za javne ceste.

³⁶ Povzemamo: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (<https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2012/04/UKREPI.pdf>).

Križišča z manjšimi zavijalnimi radiji

Manjši zavijalni radiji voznike motornih vozil prisilijo k zmanjšanju hitrosti in umiritvi tempa vožnje, ter hkrati skrajšajo poti, ki jih morajo ob prečkanju opraviti pešci in kolesarji.

Kolesarske steze po meri kolesarjev

Ukrep se nanaša na odstranjevanje vseh ovir na kolesarskih površinah: na reklamne panoje, neustrezno na-

meščene prometne znake, javno razsvetljavo, koše in drugo urbano opremo. Oviro za kolesarje predstavljajo tudi prečni uvozi spuščeni na nivo cestišča, ki silijo kolesarje v t. i. rodeo vožnjo. Vozniki motornih vozil v takšnih situacijah lažje odzamejo prednost kolesarjem, saj jih oblika infrastrukture spodbudi k speljevanju čez kolesarsko površino. Boljša rešitev je enakomerna višina kolesarske steze, ki voznikom motornih sporoči, da morajo biti pozorni na kolesarje.

Pogost je tudi primer zarisa kolesarskih stez na pločnik, zaradi česa zmanjka prostora za pešce. Kolesarji bi si morali deliti prostor z avtomobili in ne s pešci, ki so šibkejši udeleženci v prometu.

Pametni semaforji

To so semaforji, ki zaznajo prehitro vožnjo prihajajočega vozila. V takem primeru semafor avtomatično preklopi iz zelene na rdečo luč in avto mora ustaviti. Tak ukrep voznike, še posebej tiste, ki pot večkrat uporabljajo, prisili v počasnejšo vožnjo, pešcem pa omogoča varnejše prečkanje ceste.

Za spodbujanje kolesarjenja je bistvenega pomena tudi uvajanje prednostne signalizacije. Znak na semaforju naj se za kolesarje prižge dve sekundi prej, kot pa za voznike motornih vozil. S tem se zmanjša možnost konfliktov med kolesarji in motornimi vozili.

Semaforizirana križišča na bolj odmaknjenih lokacijah se lahko prilagajajo dejanskemu prometu. Posamezne smeri se odpirajo glede na podatke, ki jih v enoto (omara ob cestišču) pošiljajo v asfalt vgrajene zanke. Kar da gre za manj prometne stranske ceste, na prednostni cesti sveti ves čas zelena luč, dokler z bočne strani na zanko ne zapelje vozilo oziroma dokler pešec ali ko-

lesar, ki želi prečkati križišče, ne pritisne na ustrezno stikalo. Izkušnje kažejo, da v nekaterih primerih zanka ne zazna kolesarja, bodisi ker se ne postavi na ustrezno mesto [ker ni označeno] bodisi ga ne zazna iz drugih razlogov.

Slika 11: Križišča z manjšimi zavijalnimi radiji



POGOSTA VPRAŠANJA IN ODGOVORI

Kako povečati delež otrok, ki prihajajo v šolo peš?

Glavni pogoj za povečanje deleža pešačenja je zagotovitev varnih poti do šole, pri čemer se ne moremo izogniti vzpostavitvi ustrezne infrastrukture. Obenem lahko pešačenje spodbujamo tudi z iniciativami, kot je Pešbus, preko katerih otroci hitro ugotovijo, da je pešačenje v šolo zabavno. Dobro je, predvsem v dialogu s starši, poudarjati pomen aktivnega prihoda v šolo za otrokovo zdravje, splošno počutje in šolski uspeh.

Ali lahko na šoli sami organiziramo Pešbus? Se je potrebno kam prijaviti?

Pešbus lahko šola organizira povsem samostojno, vendar imajo organizacije, ki so sodelovale pri vpeljavi prakse v slovenski prostor (predvsem IPoP – Inštitut za politike prostora) že veliko izkušenj z organizacijo Pešbusa in Bicivlaka. Nudijo izobraževanja, priročnike, pa tudi brezplačne materiale za izvedbo, predvsem pa prenos izkušenj s šol, ki so aktivnost že uspešno izvedle ali jo še izvajajo. Zgledi kažejo, da organizatorji večkrat podcenjujejo organizacijo Pešbusa in Bicivlaka, kar se odraža predvsem v premajhnem številu prijavljenih učencev in premajhnem zanimanju staršev. To pa je mogoče predvideti in ustrezno nasloviti še pred organizacijo spremljane poti v šolo – Pešbusa in Bicivlaka.

Kdo sme voziti kolo?

Kolo lahko samostojno vozi na cesti le otrok, ki je star najmanj 8 let in ima pri sebi kolesarsko izkaznico, ter oseba, ki je starejša od 14 let. Otrok od 6. do 8. leta starosti in otrok do 14. leta, ki nima opravljenega kolesarskega izpita, sme voziti kolo v cestnem prometu le v spremstvu polnoletne osebe. Otrok do 6. leta starosti pa sme voziti kolo le na pešpoti ali v območju umirjenega prometa. Starostni pogoj za pridobitev pravice vožnje kolesa izpolni otrok z nastopom koledarskega leta, v katerem dopolni predpisano starost. Otroci se praviloma v petem razredu osnovne šole usposobijo za vožnjo kolesa, opravijo kolesarski izpit in dobijo kolesarsko izkaznico.

Od katere starosti naprej lahko otroci samostojno hodijo v šolo?

Otroci morajo imeti na poti v vrtec in prvi razred osnovne šole ter domov spremstvo polnoletne osebe. Spremljevalci so lahko tudi otroci, starejši od 10 let in mladoletniki oziroma mladoletnice, če to dovolijo starši oziroma skrbniki. Otroci, ki obiskujejo prvi razred osnovne šole, lahko prihajajo v območju umirjenega prometa in v območju za pešce v šolo tudi brez spremstva, če to dovolijo starši oziroma skrbniki.

Kako hitro smejo voziti kolesarji?

Tako hitro, da lahko kolesar kolo stalno obvladuje in se zlahka ustavi pred pričakovano oviro. Hitrost mora biti prilagojena drugim udeležencem v prometu (predvsem pešcem), stanju ceste, gostoti prometa, vremenskim razmeram, vidljivosti in preglednosti ceste, stanju vozila in morebitnemu tovoru. Največja dovoljena hitrost kolesarja je omejena na kolesarskih poteh in stezah na 25 km/h, v območjih umirjenega prometa in v območjih za pešce na 5 km/h, na ostalih cestah, ki jih kolesar sme uporabljati, pa lahko vozi največ tako hitro kot ostala vozila.

Kako povečati delež otrok, ki prihajajo v šolo s kolesom?

Delež otrok, ki prihajajo v šolo s kolesom, lahko povečamo tako, da jih najprej sploh navdušimo za vožnjo s kolesom in zagotovimo, da so pri vožnji s kolesom dovolj samozavestni. Bicivlak, spremljano kolesarjenje v šolo, je praksa, ki lahko otroke zgodaj vpele v kolesarjenje v šolo. Potrebno pa je zagotoviti tudi varno kolesarsko infrastrukturo na šolski poti, predvsem kolesarske steze in poti, in nenazadnje omogočiti primerno hranjena kolesa v času pouka. Na primer z varno kolesarnico in stojali, na katere lahko otroci kolesa priklenejo. Zasedenost kolesarnice ali stojal je treba spremljati, hitro se namreč zgodi, da so v pomladanskih mesecih zasedena vsa mesta predvidena za parkiranje koles, kar pomeni, da mora šola število teh mest povečati.

Kako zmanjšati stroške šolskega avtobusnega prevoza za razdalje krajše od 4 km?

Občine morajo zagotoviti šolski prevoz na poteh na območjih, ki ne ustrezajo kriterijem šolskih poti, ki jih je oblikovala Javna agencija RS za varnost prometa. Z infrastrukturnimi posegi, ki zmanjšujejo ogroženost otrok na teh poteh, kot so na primer izgradnja pločnika, razširitev bankine in ustrezna signalizacija, lahko izboljšamo varnost šolske poti do te mere, da potrebe po šolskem prevozu več ni. S tem se zmanjšajo stroški šolskega avtobusnega prevoza, ki so lahko na dolgi rok večji od investicije v infrastrukturo.

Kako omogočiti uporabo šolskega avtobusa tudi drugim udeležencem v prometu?

Integracija šolskih in rednih linijskih prevozov se lahko izvede na dva načina:

1. Šolarji se vozijo s posebnim linijskim prevozom, Ministrstvo za infrastrukturo (Direktorat za promet) pa izda dovoljenje, da se lahko s to linijo vozijo tudi drugi potniki. V tem primeru velja 54. zakonski člen [ZPCP-2]. Slabost te rešitve je, da ti prevozi nimajo statusa rednih linij, zato niso v voznorednih iskalnikih, poleg tega pa lahko tudi brez obvestila odpadejo ali se spremeni vozni red, če imajo v šoli kake posebne dejavnosti.

2. Prevoznik po dogovoru z občino in Ministrstvom za infrastrukturo registrira šolske prevoze kot redno linijo. V tem primeru je linija vnešena v voznoredne iskalnike, prevoznik pa jo mora izvajati vsak šolski dan po objavljenem voznem redu. Slaba plat takšne rešitve je, da šolam onemogoča spreminjanje šolskih prevozov (npr. na športni dan). Žal Ministrstvo za infrastrukturo ne vodi natančne evidence občin in šol, ki uveljavljajo eno ali drugo prakso združevanja posebnih in rednih linij.

Kako organizirati zaprtje ulice?

Najprej je potrebno preveriti, kdo je odgovoren za zaprtje ulice. Praviloma pa je za dovoljenje potrebno zaprositi na občini. V večjih občinah je praksa, da se za zaprtje zaprosi preko četrtne skupnosti, v katero sodi izbrana ulice, zato se je v tem primeru potrebno obrniti nanje in pridobiti njihovo podporo. Pri tem je dobro nabrati čim večjo koalicijo podpornikov, kot so občine, šole in nevladne organizacije ter institucije, kot je lokalni Svet za preventivo in vzgojo. Zaprtja ulic se pogosto izvedejo v času Evropskega tedna mobilnosti, ko imajo tudi lokalne oblasti interes, da se v občini odvijajo dogodki, ki do-

prinesejo k zmanjšanju uporabe avtomobila. To še posebej velja ob Dnevu brez avtomobila – 22. septembra. V tem primeru se je potrebno dovolj zgodaj [vsaj 4 do 6 mesecev prej] začeti pogovarjati s ključnimi akterji in jih seznaniti z namero o zaprtju ceste ter prijaviti aktivnosti, ki se bodo odvijale. Tako so dogodki umeščeni v del uradnega programa Evropskega tedna mobilnosti, ki se odvija med 16. in 22. septembrom vsako leto.

Kakšna je razlika urejanja med podeželskimi in mestnimi šolskimi okoliši?

Podeželski šolski okoliši so praviloma večji, poti potekajo med naselji, kjer so omejitve hitrosti višje, tudi do 90 km/h. Če se del prebivalstva ukvarja s kmetijstvom, je to potrebno upoštevati pri urejanju prostora. Tako je na primer pri novih prometnih ureditvah, s katerimi se omejuje motorni promet, potrebno dopustiti možnost dostopa za lokalne prebivalce in kmetijsko mehanizacijo. Morda je v večjem delu šolskega okoliša primerneje spodbujati kolesarjenje kot pa pešačenje.

Kako zagotoviti, da se infrastrukturalni posegi, ki jih predlaga mobilnostni načrt, tudi uresničijo?

Za izvedbo infrastrukturnih posegov je v prvi vrsti odgovorna občina, razen v primernih, ko gre za državne ceste. Zato je dobro z občino sodelovati že v samem procesu izdelave mobilnostnega načrta in jo prositi za mnenja in predloge. Že v začetnih fazah izdelave načrta je dobro narediti pregled iniciativ in njihovih predlagateljev ter tako identificirati potencialne podpornike [podjetja, gostince, institucije, lastnike zasebnih zemljišč]. Paziti je treba, da se odločevalcem ne predstavi prevelikega nabora infrastrukturnih ukrepov, saj lahko sveženj ukrepov tako deluje prezapleten in neizvedljiv. Mobilnostni načrt lahko vsebuje več predlogov infrastrukturnih ukrepov, občini pa se morda predstavijo le tisti, ki se načrtovalcem zdijo najpomembnejši in ki predstavljajo največjo korist za šolski okoliš. Izpostavimo lahko tudi tiste, za katerimi stoji dovolj velika koalicija podpornikov.

Kakšna naj bo omejitev hitrosti v okolici šole?

Občinskim Svetom za preventivo in vzgojo, občinskim upravam oziroma upravljalcu cest predlagamo omejitev hitrosti v okolici šole na 30 km/h. To postaja trend v večjih mestih in drugih evropskih šolskih okoliših. Omejitev je lahko terminsko opredeljena [ko je pouk, zjutraj, popoldan] ali v času, ko gredo otroci v ali iz šole. Lahko pa je stalna, odvisno, kako situacijo ocenijo strokovnjaki.

Ali mora imeti šola Načrt šolskih poti?

Da, vsaka šola naj bi imela načrt šolskih poti. Načrt pa ni le zemljevid poti in linij šolskega prevoza ter linij kolesarskega izpita, temveč tudi vzgojni dokument, kjer šola opredeli vedenje otrok na poti v šolo peš, s kolesom, sopotnikov v avtomobilu, vozačev na šolskem prevozu.

Kaj je Šolska prometna služba?

Ob začetku šole, zaželeno pa je tudi celo šolsko leto, prostovoljci iz lokalnega okolja varujejo otroke na izpostavljenih prehodih v okolici šole. Oblečeni v odsevne jopiče in opremljeni z znakom »ustavi« lahko ustavijo motorni promet, otrokom pa svetujejo, kdaj lahko varno prečkajo cestišče. Če vozniki ne ustavijo, jih čaka globa 250 evrov oziroma 3 kazenske točke. Prostovoljci morajo biti starejši od 21 let: to so lahko starši, stari starši, upokojenci, člani različnih lokalnih društev, gasilci, ... Pomembno je, da se zavežejo k dolgotrajnemu delovanju in da lokalna skupnost njihovo delovanje nagradi. Pomagajo lahko tudi pri drugih dejavnostih: kolesarskih izpitih, ekskurzijah, ... Veliko šol obuja tudi idejo, da starejši otroci [8. in 9. razred] pomagajo mlajšim čez cesto.

VIRI IN LITERATURA

- Očkerl P.**, 2017: Priročnik za izvajanje spremljane poti v šolo – pešbus in bicivlak. Ljubljana. Focus. <http://www.umanotera.org/wp-content/uploads/2016/04/Priro%C4%8Dnik-za-izvajanje-spremljane-poti-v-%C5%A1olo.pdf> [Pridobljeno 3.9.2017].
- Ogrin M., Resnik Planinc T., Ilc Klun M., Plevnik A.**, 2013: Trajnostna mobilnost. Priročnik za učitelje v osnovnih šolah. Ljubljana. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.
- Ogrin M., Ilc Klun M., Resnik Planinc T.**, 2015: Trajnostna mobilnost v procesu izobraževanja. Ljubljana. GeograFF.
- Peterlin M., Očkerl P.**, [ur.], 2016: Trajnostna mobilnost v praksi, Zbornik dobrih praks. Ljubljana. IPOP. <http://ipop.si/wp/wp-content/uploads/2016/10/Trajnostna-mobilnost-v-praksi.pdf> [Pridobljeno 3.9.2017].
- Pretnar G.**, [ur.], 2016: Priprava in izvedba ankete po gospodinjstvih o prometnih navadah prebivalcev na nivoju republike slovenije. Končno poročilo. Ljubljana. PNZ. http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Kabinet_ministra/Prometne_nava-de_prebivalcev.pdf. [Pridobljeno 3.9.2017].
- Plevnik A.**, 2017a: Z avtom v šolo, ker je najbolj varno. Pa je res najbolj varno za vse? Ljubljana. Sobotna priloga - Delo. <http://www.delo.si/sobotna/z-avtom-v-solo-ker-je-najbolj-varno-pa-je-res-najbolj-varno-za-vse.html> [1.9.2017]
- Plevnik A.**, 2017b: Mobilnostni načrt za podjetja in ustanove: izkušnje iz Slovenije. Predstavitev. http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/dogodki%202016/260216/03_MN%20SI_Plevnik.pdf [Pridobljeno 24.4.2017]
- Strah R.**, 2016: Smernice za šolske poti : smernice za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, kriteriji in pregled varnosti na šolskih poteh ter označevanje šolskih poti, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Ljubljana. AVP. https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/04/smernice_%C5%A1olske_poti_AVP_2016.pdf [Pridobljeno 3.9.2017].
- Terzič M.** (2015): Območja omejene hitrosti – cona 30: samo prometni znak še zdaleč ni dovolj, občutek bi moral biti tak kot med vožnjo po dvorišču. Dnevnik. <https://www.dnevnik.si/1042725617/magazin/svet-vozil/obmocja-omejene-hitrosti-cona-30-samo-prometni-znak-se-zdalec-ni-dovolj-obcutek-bi-moral-biti-tak-kot-med-voznjo-po-dvoriscu> [Pridobljeno 10.9.2017].
- Zagonik S.** (2012): Cona 30. Pobuda za znižanje splošne omejitve hitrosti v naseljih. Mladina. <http://www.mladina.si/115995/cona-30/> [Pridobljeno 10.6.2017].

Ostali viri

- Eltis**, <http://www.eltis.org/glossary> [Pridobljeno 3.9.2017].
- Kolesarski izpiti**, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. <https://www.avp-rs.si/preventiva/prometna-vzgoja/programi/kolesarski-izpiti/> [Pridobljeno 3.9.2017].
- Naloge in organiziranost**, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. <https://www.avp-rs.si/preventiva/obcinski-spv/naloge-in-organiziranost/> [Pridobljeno 10.9.2017].
- Naš mali avto**, Statistični urad Republike Slovenije (<http://www.stat.si/StatWeb/File/DocSysFile/9417>) [Pridobljeno 1.9.2017].
- Pobuda za omejitev hitrosti v naseljih na 30 km/h v vseh državah EU**. <http://ipop.si/2012/09/20/pobuda-za-omejitev-hitrosti-na-30-kmh/> [Pridobljeno 10.9.2017].
- Portal SPV, Zakonske podlage**, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. <https://www.avp-spv.si/obcinski-svet/zakonske-podlage> [Pridobljeno 4.9.2017].
- Sharrow**, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2013/10/Predst_Sharrow.pdf [Pridobljeno 4.9.2017].
- Šolska prometna služba**, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. <https://www.avp-rs.si/preventiva/prometna-vzgoja/programi/zacetek-sole/solska-prometna-sluzba/> [Pridobljeno 10.9.2017].
- Lilival**, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. <https://www.avp-rs.si/preventiva/solske-poti/ukrepi-za-vecjo-varnost-solskih-poti/lilival/> [Pridobljeno 10.9.2017].
- Tehnične specifikacije za javne ceste**, http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/tehnice_specifikacije_za_ceste/ [Pridobljeno 4. 9. 2017]
- Ukrepi**, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2012/04/UKREPI.pdf> [Pridobljeno 1.9.2017].
- Zakon o osnovni šoli**, <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=20063535> [Pridobljeno 4. 9. 2017]

