



Ali naj bi prihodnost pripadala mladim? Ne ostanite le pri lepih besedah. Začnite z ukrepi že danes, da bi spremenili način, kako se vaše mesto ali kraj razvijata s prihodnjimi rodovi.

- 1** Preverite, koliko stane otroka vožnja z javnim prevozom. Imajo otroci resnično prednost? Do katere starosti se lahko otroci vozijo brezplačno?
- 2** Preverite podatke o prometnih nezgodah v svojem mestu ali kraju, v katerih so bili žrtve otroci. Ali pa v času od rojstva svojega prvega otroka, če je starejši od desetih let.
- 3** Skušajte dobiti podatke o skupni dolžini ulic, na katerih je hitrost dovolj omejena, da motorni promet ne ogroža otrok (30 km/h).
- 4** Zberite splošne podatke o gibanju otrok.
- 5** Poiščite koga, ki vam bo razkazal najpomembnejše spletne strani.
- 6** Pišite vsem šolam v svojem mestu ali kraju in jim pošljite izvod te knjižice. Če želijo skupaj z vami pomagati pri ustvarjanju primernih razmer za otroke, da bi se lahko neodvisno gibal, se z njimi sestanite.
- 7** Pozanimajte se glede vseh že obstoječih dejavnosti, ki bi lahko vključile tudi vaše mesto ali kraj (glej str. 51).
- 8** Izberite člana svoje ekipe, ki bo odgovoren za "pot v šolo". Za prvo nalogo naj med učenci izvede anketo (glej str. 21 in 58).
- 9** Izberite člana svoje ekipe, ki bo odgovoren za "otroke in mobilnost", in naj skliče ustanovitveni sestanek delovne skupine, v kateri naj bodo: oddelek za urbanizem, inštitut za varnost v prometu, oddelek za šolstvo in šole, združenja staršev, predstavniki mladih (mladinska gibanja, mladinski centri itd.), zdravstveni sektor in prostovoljci (glej str. 21).
- 10** Odločite se za ustanovitev otroškega parlamenta in parlamenta mladih.



URAD ZA URADNE PUBLIKACIJE
EVROPSKIH SKUPNOSTI

L-2985 Luksemburg



Otroci v gibanju



Otroci v gibanju

Otroci v gibanju

Izvirnik: Kids on the move

Evropska komisija, Generalni direktorat za okolje (<http://europa.eu.int/comm/environment/>)

Prevedel Samo Kuščer, Ljubljanska kolesarska mreža (www.ljudmila.org/lkm)

Lektoriranje: Vlada Republike Slovenije, Generalni sekretariat, Služba za prevajanje in lektoriranje

Natisnila Tiskarna Pleško, Ljubljana

Naklada 2000 izvodov

Izdalo in založilo Ministrstvo za okolje, prostor in energijo (www.gov.si/mop/)

Ljubljana, september 2004

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

316.346.3-053.2:656.1

OTROCI v gibanju / [prevedel Samo Kuščer]. - Ljubljana :
Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, 2004

Prevod dela: Kids on the move

ISBN 961-6392-25-5

215362816

Urad za uradne publikacije Evropskih skupnosti jo je prvič objavil v angleščini pod naslovom Kids on the move leta 2002.

© Evropske skupnosti 2002

slovenski prevod: © Ljubljanska kolesarska mreža 2004

Za prevod je v celoti odgovorna Ljubljanska kolesarska mreža.

Ministrstvo za okolje, prostor in energijo se zahvaljuje Samu Kuščerju za sodelovanje.



Otroci v gibanju



EVROPSKA KOMISIJA

Generalni direktorat
za okolje



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PROSTOR IN ENERGIJO



Margot **WALLSTRÖM**

*evropska komisarka
za okolje*

Predgovor

Če ste politik v lokalni skupnosti, ravnatelj ali eden od staršev ali ste le zaskrbljeni zaradi spreminjanja okolja ali pa vas skrbi, kako je z giblјivostjo in zdravjem 90 milijonov otrok v Evropi, je ta knjiga primerna za vas.

Z otroki si delimo nebo, veter in vodo. Tako kakor odrasli tudi otroci trpijo zaradi onesnaženega zraka, ki ga dihamo, in vode, ki jo pijemo. Toda otroci niso le "majhni odrasli". Pogosto so občutljivejši za onesnaženo okolje, še posebej v revnih mestnih okoljih, zato tudi plačajo višjo ceno za netrajnostni razvoj.

Toda otroci niso le nedolžne žrtve današnjih razmer. V njih lahko vidimo še neizkoriščene možnosti za ustvarjanje boljšega in bolj zdravega okolja. Iz lastnih izkušenj lahko potrdim, da so lahko otroci zelo močan dejavnik v korist okolja.

Čeprav so bile pripravljene številne mednarodne deklaracije in podpisane številne konvencije, navadno otroci in mladi ne sodelujejo dejavno pri načrtovanju in odločanju. Le malo možnosti imajo, da bi vplivali na sedanost ali razvoj v prihodnosti. Z drugimi besedami - odrasli imamo velikansko odgovornost, ki jo moramo jemati veliko resneje kakor doslej.

V tej knjižici najdete opise, kako so lokalne oblasti ali šole ukrepale, da so se bolj zavedle giblјivosti otrok in njihovih okoljskih potreb. Ponekod so obrnili škodljivo težnjo zadnjega desetletja, v katerem se je število otrok, ki v šolo hodijo peš ali kolesarijo, hudo zmanjšalo. Upam, da se boste lahko iz zgledov česa naučili.

Brošurica še posebej poudarja pobudo, ki sem jo uresničila skupaj z drugimi, ki jih je to zanimalo, pred nekaj leti: vsakoletni dogodek "evropski dan brez avtomobila", ki vsakega 22. septembra poteka v številnih evropskih mestih. Otrokom se na ta dan ponuja priložnost, da se učijo ter hkrati sodelujejo pri razpravi o zmanjševanju škodljivih učinkov enega najnevarnejših pojavov v njihovem življenju - motornega prometa. Otroci ta dan še posebej uživajo, ker se lahko res brezskrbno giblјejo po mestu, ne da bi morali stalno misliti na nevarnost motornega prometa.

Verjamem, da moramo ustvariti okolje, prijazno do otrok. Otroci so prihodnji skrbniki okolja. V prihodnosti bodo oni odločali. Kar je dobro za naše otroke, je dobro za družbo in Zemljo.



KAZALO

1



OTROCI IN MLADI V URBANEM OKOLJU

Treba se je zavedati, da velika večina otrok živi v strnjenih naseljih. V mestih in tudi v manjših naseljih so jim na voljo številne možnosti za samouresničevanje. Mladi opravijo 15 in 20 odstotkov vseh poti.

In kljub temu je vse prepogosto očitno, da so bila naša mesta zgrajena, ne da bi kaj dosti mislili na otroke in mlade. Javni prostori in prevozna sredstva, ki so jih načrtovali zdravi odrasli pretežno za druge zdrave odrasle, ne upoštevajo posebnih potreb otrok, prav tako pa ne potreb drugih "manjšin". Zaradi tega otroci ne morejo ustrezno izraziti svoje samostojnosti in se težje razvijajo, njihovo življenje pa ni tako polno.

Uničevanje okolja je v mestih še posebej izrazito, saj sta onesnaženost zraka in zvočna onesnaženost že dosegli raven, ki vzbuja skrb. Danes se zavedamo, da otroci niso le pomanjšani odrasli: za slabe učinke onesnaženosti so občutljivejši od odraslih. Lokalne uprave bi morale vsekakor upajati čim več dejavnosti, ki bi pomagale povrniti kakovost okolja.

Stran 10

2



KAJ LAHKO STORIMO?

Kako lahko upoštevamo otroke? Ali nismo morda v slepi ulici? Ali si je sploh mogoče zamisliti okolje po meri otrok? Dejansko imajo načrtovalci in izvoljeni predstavniki na voljo veliko možnosti ter kopico postopkov, kako se zadeve lotiti.

Seveda tu mislimo predvsem na pot v šolo, dnevne poti, prevoze velikega števila otrok in jasno določene končne cilje. Obstajajo izdelani načrti, ki jih lahko uporabite, in številni uspešni zgledi konkretne izvedbe.

Ne smemo pa pozabiti, da velika večina poti, ki jo opravijo otroci, ni neposredno povezana s šolo (obšolske dejavnosti, šport, rekreacija, obiski, igre itd.).

Stran 20

3



NEKAJ ZGLEDOV

Primeri v tem poglavju lepo prikazujejo, kako lahko ravnajo mestne uprave, če želijo okolje prirediti tako, da je čim primernejše za otroke.

To lahko zajema sodelovanje mladih pri mestnem načrtovanju, da bo urejeno tako, da bodo imeli prednost otroci. Podjetja za javni potniški promet lahko uporabljajo internet, da bi prepričala otroke, naj bolj uporabljajo javna prevozna sredstva, ali pa lahko priredijo urjenje, ki pouči otroke, kako čim bolje uporabiti mrežo javnega prevoza. Policija lahko na krajevni ravni v resničnem okolju opravlja poskuse - z vozniki motornih vozil kot poskusnimi zajčki. Če pa je zaželen čim večja inovativnost, lahko vprašamo tudi otroke ...

Stran 38

4

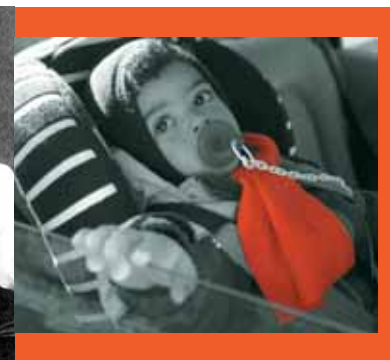


VIRI IN NADALJNJE INFORMACIJE

Vse polno je združenj (mest in naselij, občanov itd.), ki skrbijo za varstvo pravic otroka in vam lahko pomagajo.

V tem poglavju boste tudi izvedeli za številne publikacije, plošče CD-ROM in spletne strani, na katerih boste našli razloge in zamisli, s katerimi boste lahko učinkovito in hitro napredovali pri vzpostavljanju trajnostnega razvoja v svojem okolju.

Stran 50





UVOD

KAKŠNE PRAVICE ZA NAŠE OTROKE?

Kaj menite o ustreznosti skrbi za igrala za otroke v mestih in manjših naseljih v primerjavi s pozornostjo, ki jo mestne uprave posvečajo javnim parkiriščem? In kaj menite o pravici otrok do svobodnega gibanja in dostopa do krajev, kjer se lahko družabno in kulturno razvijejo in kjer se lahko učijo? Ali obstaja kaj takega, kot je pravica otroka do samostojnega gibanja? In kakšno težo dajemo takim pravicam v svetu, ki je praviloma urejen po meri odraslih, ki se želijo vedno peljati z avtomobilom?

Nekatere stvari se razumejo same po sebi: vsi se zavedamo dolžnosti, da otroke varujemo pred nasiljem, spolnimi zlorabami in izkoriščanjem v gospodarstvu. Povsem naravno je, da imamo za temeljno varovanje otrokove moralne, umske in fizične neokrnjenosti proti posameznikom, ki imajo "moč", da lahko prizadenejo otroka. Prav tako je razumljivo, da morajo imeti otroci zagotovljeno na primer pravico do šolanja. Konvencija Združenih narodov o otrokovih pravicah, ki so jo sprejeli leta 1989, je živ dokaz za soglasje o številnih temeljnih pravicah. Žal pa pravice do gibanja ni med njimi.

A če pustimo ob strani te temeljne pravice, kaj naj si mislimo o "moči", ki jo izrablja odrasli svet, da kot z buldožerjem uveljavlja svoje prednosti in zahteve na račun pričakovanj, pa tudi zdravja in zadovoljstva naših otrok?

Neko soboto leta 1997 je bil v Veliki Britaniji osemletni Darren žrtev prometne nezgode, ko se je s kolesom peljal na obisk k prijatelju. Šele pod pritiskom protestov aktivistov, ki so skušali pomagati užaloščenim staršem, je voznikova zavarovalnica popustila in nehala zagovarjati "voznikove pravice" na sodišču.

Katere pravice?

Pravico, da predpostavimo vnaprejšnjo malomarnost staršev, ki so "brezbrižno" tako majhnega otroka pustili, da gre po svetu sam, s kolesom in brez čelade. Če ne bomo pazili, bodo starši krivi pred zakonom kakor moralno, da niso poskrbeli za spremstvo, ker so dopustili, da se je otrok peljal s prevoznim sredstvom, ki velja za "neprimerno", in ker ga niso opremili z varnostnimi pripomočki. Na drugi strani pa voznikovi nepazljivosti ali "raztresenosti" nihče ne namenja pozornosti, prav tako pa tudi ne pomanjkanju infrastrukture, prijazne do kolesarjev ali ovir za zmanjševanje hitrosti. Okolje je tako, kakršno je, in otroci pač nimajo sreče, če se jim kaj zgodi. Po taki logiki bodo vsi pešci kmalu morali nositi čelade, kolesarji pa težke oklepe.

Kako pa je v vašem mestu ali kraju? Koliko otrok je vsako leto udeleženi v prometnih nezgodah? Koliko otrok se zaradi nevarnosti prometa ne more prosto gibati ali se igrati?



*"Moramo preurediti mesta po meri otrok;
zamisliti si moramo, kako bi jih gledali z višine
110 cm"*

Walter Veltroni, rimski župan



1. POGLAVJE

OTROCI IN MLADI V URBANEM OKOLJU

V državah Evropske zveze živi 70 do 80 odstotkov prebivalcev v urbanih okoljih. 70 do 80 odstotkov otrok bo torej v svoji okolici imelo prave razmere za osebno izpolnitev ali pa jih ne bo imelo - odvisno od tega, ali so načrtovalci nanje mislili ali ne.

Mesta in kraji so seveda odlično okolje, v katerem se lahko otroci razvijejo, saj tam lahko najdejo večino storitev in ustanov, ki skrbijo za njihove potrebe in želje. Po drugi strani se zdijo naselja sovražna do otrok in mladih, saj pogosto čutijo, da jim prostor in nekateri načini prevoza niso dostopni, ker so ustvarjeni in prirejeni za odrasle in osebni avtomobil.

"Mladi: petina prebivalstva, ki je pri gibanju odvisna od pešačenja, kolesarjenja, javnega prevoza ali taksi službe svojih staršev."

NUJNE ZADEVE

Otrok in odraščajočih do 18. leta je malo nad 21 % prebivalstva Evropske zveze, delež v različnih državah pa niha med 15 in 24 %. Če štejemo vse mlade do konca srednjega šolanja, ki se bolj ali manj ujema s starostjo za pridobivanje voznškega izpita, lahko sklepamo - če seveda ne štejemo odraslih, ki se ne vozijo z avtomobilom - da je petina prebivalstva Evrope povsem odvisna od pešačenja, kolesarjenja ali javnega prevoza ... ali prevoza v avtomobilu staršev.

Navade, ki se oblikujejo v otroštvu, navadno ostanejo v odrasli dobi. Ker so se v otroštvu navadili, da je gibanje povezano z avtomobilom in da ima v prostoru avtomobil prednost, bodo ti državljani v prihodnosti povsem naravno videli avtomobil kot naravno sredstvo, ki določa prostor in gibanje.

In vendar se ne moremo izogniti temu, da je pravica do gibanja otrok in mladih problem. Ljudje se po mestu in v naseljih gibljejo zato, da pridejo do dobrin in storitev, da se družijo, da se udeležujejo kulturnih in drugih prireditev ali se šolajo, kako



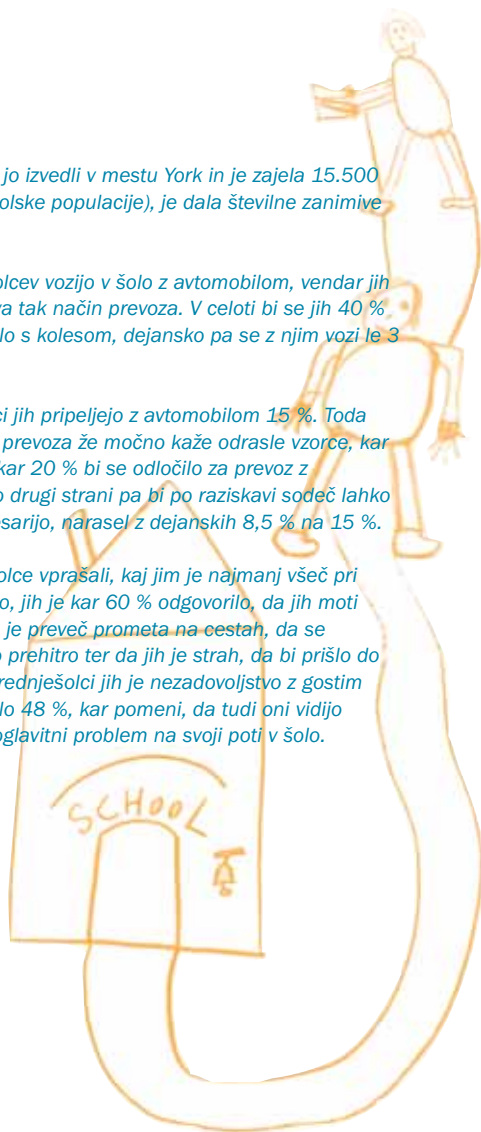
Pot v šolo

Raziskava, ki so jo izvedli v mestu York in je zajela 15.500 šolarjev (66 % šolske populacije), je dala številne zanimive izsledke.

34 % osnovnošolcev vozijo v šolo z avtomobilom, vendar jih le 15 % odobrava tak način prevoza. V celoti bi se jih 40 % želelo voziti v šolo s kolesom, dejansko pa se z njim vozi le 3 % otrok.

Med srednješolci jih pripeljejo z avtomobilom 15 %. Toda njihov odnos do prevoza že močno kaže odrasle vzorce, kar zadeva udobje: kar 20 % bi se odločilo za prevoz z avtomobilom. Po drugi strani pa bi po raziskavi sodeč lahko del tistih, ki kolesarijo, narasel z dejanskih 8,5 % na 15 %.

Ko so osnovnošolce vprašali, kaj jim je najmanj všeč pri njihovi poti v šolo, jih je kar 60 % odgovorilo, da jih moti predvsem to, da je preveč prometa na cestah, da se avtomobili vozijo prehitro ter da jih je strah, da bi prišlo do nezgode. Med srednješolci jih je nezadovoljstvo z gostim prometom izrazilo 48 %, kar pomeni, da tudi oni vidijo avtomobil kot poglavitni problem na svoji poti v šolo.



'Štiri desetine potovanj je povezanih s šolo.'

drugače izobražujejo, se ukvarjajo z umetniškim izražanjem itd. Dostop do mesta je za mlade še toliko pomembnejši, če upoštevamo, da naj bi bili nosilci gospodarske in siceršnje prihodnosti naše družbe. Če želimo oblikovati odrasle, ki bodo kar se da dejavni pri gradnji te prihodnosti, jim moramo omogočiti kar se da enostaven dostop do mogočih ustvarjalcev njihovega življenja.

Otroci in mladi se pogosto srečujejo z urbanim okoljem, ki se le malo posveča njihovim potrebam po gibanju. V mestih, kjer je največ možnosti za raznolike dejavnosti, so možnosti za dostop do njih omejene s prevozno politiko, ki jo narekujejo potrebe, navade in zmožnosti odraslih, ali natančneje, odraslih, ki vozijo avtomobile.

OTROCI IN MLADI ODRASLI V GIBANJU

Pri 15 do 20 % vseh potovanj so udeleženi otroci in mladi (stari 5-8 let). Ta odstotek približno ustreza deležu otrok in mladih v celotnem prebivalstvu.

Med tednom je sedem potovanj od desetih povezanih s šolo. Če prištejemo še konec tedna in praznike, je šolskih potovanj približno ravno toliko kakor rekreativnih (velja ocena, da se dve tretjini otrok ukvarjata z obšolskimi dejavnostmi) ali

"zasebnih" potovanj (obiski zdravnikov, družinski obiski itd.) - štiri od desetih.

Vse pogosteje pa otroka spremlja eden od odraslih ali ga pelje z avtomobilom.

V Veliki Britaniji na primer gre v starostni skupini 5-10 let le en otrok od devetih sam v šolo, pred desetimi leti pa je bilo razmerje eden od petih.

Po ugotovitvah britanskega ministrstva za promet, lokalno upravo in regije k jutranji prometni gneči prispeva prevoz otrok v šolo z avtomobilom skoraj za 20 %.

Raziskava med francoskimi ženskami, starimi od 25 do 49 let, je pokazala, da 46 % mater navadno pelje svoje otroke v šolo z avtomobilom, čeprav je pri 74 % šola oddaljena manj kakor 5 km. Med temi pa jih je tri desetine odgovorilo, da bi brez težav lahko dobile sprejemljivo drugo možnost, če same ne bi mogle peljati otroka ali če ga ne bi mogel peljati kdo drugi.

V Luksemburgu so ugotovili, da je 9,5 % vseh poti odraslih "spremljanje". Nobenega dvoma ni, da so med "spremljanimi" v veliki večini otroci, saj okoli tri četrtine spremljanja odpade na odrasle, stare med 25 in 44 let, torej v starševskih letih.



DRŽAVLJANI, KI JIH SKRBI OKOLJE

Evropejci so prepričani, da bi morali za okolje skrbeti pretežno na krajevni in mestni ravni: 29 % jih meni, da gre za odgovornost lokalne oblasti, 22 % jih to skrb nalaga državi, 10 % regiji, 7 % evropski vladi in 24 % mednarodni skupnosti.

Med leti 1995 in 1999 pa je med Evropejci opazno padlo zaupanje v zmožnosti javne uprave, da bi učinkovito ukrepala za zaščito okolja.

Istočasno pa prebivalci Evrope, še posebej pa prebivalci večjih naselij in mest, vse močneje izražajo svojo skrb glede stanja okolja ter stanja v prihodnosti.

Med desetimi razlogi za skrb glede okolja sta dva tesno povezana z urbanim okoljem: količina motornega prometa in kakovost zraka. Hrup je "še le" na petem mestu, takoj za odlaganjem smeti in uničevanjem žive narave.

Kakovost zraka, ki je leta 1995 med Evropejci zasedala peto mesto med razlogi za skrb, je leta 1999 skočila na prvo mesto.

OGROŽENI OTROCI

Evropejci se za svoje zdravje bojijo takoj za nasiljem (prvo 66 % odgovorov, drugo 79 %). Na seznamu enajstih strahov je okolje na petem mestu (45 % odgovorov).

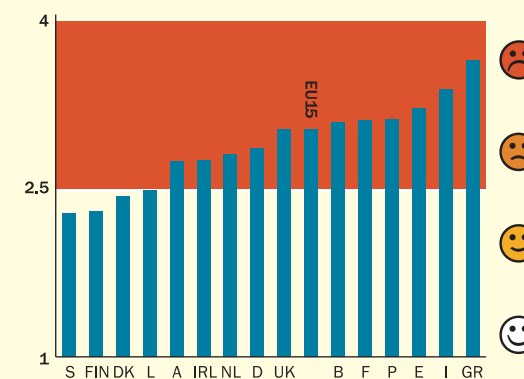
Splošno je sprejeto, da onesnaženi zrak lahko resno škoduje zdravju, vse bolj pa se krepi prepričanje, da je tudi hrup neprijeten in nevaren.

Glede na to, da so otroci občutljivejši za onesnaženje kakor odrasli in da zaradi hitre rasti toliko bolj potrebujejo čist zrak, je razumljivo, da se skrbi Evropejcev glede okolja in zdravja še toliko močneje izrazijo, kadar gre za otroke.

Danes si težko predstavljamo, da bi kdo zanikal, da je onesnaženi zrak škodljiv in javnost - čeprav ponekod razmeroma počasi in previdno - je vse bolj naklonjena ukrepom za zagotavljanje boljšega zdravja, tudi če pomenijo spremembe navad pri gibanju. Poleg zdravega razuma pa so tudi povsem ekonomski razlogi za ukrepanje: v Švici so na oddelku za promet in energijo ministrstva za okolje izračunali, da samo onesnaženje zaradi osebnih avtomobilov povzroči za 83 evrov zdravstvenih stroškov na prebivalca letno. Te ocene potrjujejo dolgoletne študije v ZDA kakor v Evropi (zunanj

Diagram 1.1

Problemi urbanega okolja



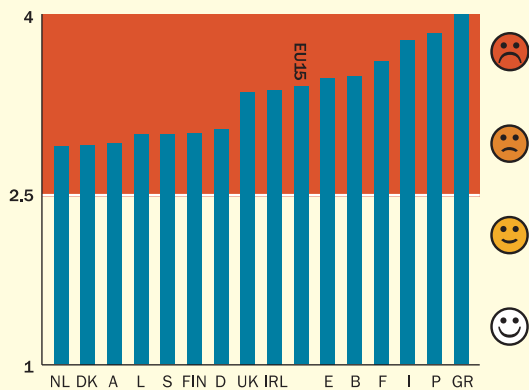
Vir: Eurobarometer 1999 (51.1).

Vas skrbijo problemi urbanega okolja?

Nevtralna vrednost za to vprašanje s štirimi mogočimi odgovori je 2,5, kar ustreza odgovoru "skrbijo, a ne preveč". V vseh državah, vključenih v raziskavo, je prebivalstvo precej dobro seznanjeno vsaj z obstojem problemov in jim ni vseeno, kako se odzivajo javne oblasti.

Diagram 1.2

Onesnaženje zraka



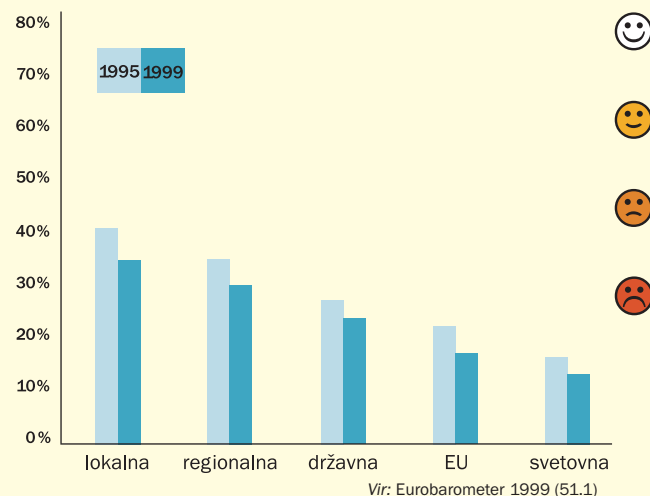
Vir: Eurobarometer 1999 (51.1).

Vas skrbi onesnaženje zraka?

Nevtralna vrednost za to vprašanje s štirimi mogočimi odgovori je 2,5, kar ustreza odgovoru "skrbijo, a ne preveč". V vseh državah, vključenih v raziskavo, je prebivalstvo precej dobro seznanjeno vsaj z obstojem problemov in jim ni vseeno, kako se odzivajo javne oblasti.

Diagram 1.3

Lahko bi delale bolje



Vir: Eurobarometer 1999 (51.1)

Ali javne oblasti uvajajo učinkovite ukrepe za varovanje okolja?

Sodeč po raziskavi, oblast na nobeni ravni ni učinkovita pri obvarovanju okolja. Skrb Evropejcev se večja, kar se vidi pri izražanju večje nezadovoljnosti leta 1999 kakor leta 1995.

stroški prometa) in so verjetno celo prenizke: kljub temu da nekatere strupene snovi, ki jih lahko pripišemo prometu, povzročajo raka, ne upoštevajo na primer stroškov rakavih obolenj. Povezavo med gostoto prometa in pogostostjo raka pri otrocih so pokazali v študiji v ZDA leta 1989; ugotovili so, da je verjetnost levkemije trikrat večja pri otroku, ki živi v okolju s prometom 10.000 avtomobilov na dan kakor pri otroku s 100 avtomobili na dan - navedeno v *Gesundheitsrisiko Auto*.

Otroške bolezni

Čim globlje prodiramo z znanstvenimi raziskavami, tem bolj naraščajo naše skrbi v zvezi z zdravjem. Pri gibanju postopno odkrivamo vse več težav, ki ogrožajo zdravje in dobro počutje otrok.

Pretirana debelost danes ogroža četrtno otrok v ZDA med 6. in 17. letom, kar je 1,5-krat več kakor leta 1960. Podobno je v Evropi, kjer je zdaj vsak peti otrok predebel.

Pri otrocih je debelost bolj povezana s pomanjkanjem gibanja in ne toliko s slabimi prehrabnimi navadami. Prizadetim kratkoročno povzroči psihosocialne težave, dolgoročno pa je podlaga ne le za debelost v odraslem obdobju,



Vključevanje telesnega gibanja v vsakodnevna opravila že v otroštvu je najboljšše zagotovilo, da bomo tudi v odraslem obdobju dovolj telesno dejavni.

temveč tudi številne resne s tem povezane težave (srčna in žilna obolenja, hormonska neravnotežja, težave s sklepi itd.).

Poleg debelosti imajo številni otroci težave, povezane z debelostjo in slabšim razvojem zaradi premalo gibanja. To lahko ima resne posledice za njihovo telo, pa tudi njihovo samozavest.

Čeprav se lahko giblamo pri športnih in rekreacijskih dejavnostih, ni zanemarljivo gibanje, povezano s potovalnimi navadami, pridobljenimi v otroštvu. Povsem je že sprejeto, da je vključevanje telesnega gibanja v vsakodnevna opravila že v otroštvu najboljšje zagotovilo, da bomo tudi v odraslem obdobju dovolj telesno dejavni. Povedano drugače, sedanja težnja, da otroke vedno vozimo, popolnoma nasprotuje zagotavljanju zdravega življenja.

Dihalne težave

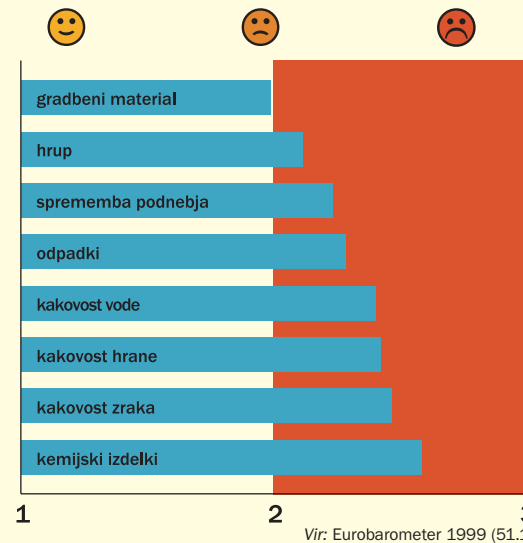
Otroci, ki jih redno vozijo, so v avtomobilu izpostavljeni večjim koncentracijam onesnaževala, kot v okoliskem zraku, saj se na prostem razredčijo in razpustijo hitreje kot v zaprtem avtomobilu.

Raziskave med odraslimi so pokazale, da pešci in kolesarji - tudi če upoštevamo več vdihanega zraka zaradi hitrega gibanja - v celoti sprejmejo vase manj strupenih snovi iz izpušnih plinov, poleg tega niso izpostavljeni nekaterim izpuhom, ki prihajajo neposredno iz predela motorja (ne iz izpušne cevi) in se zbirajo v kabini za potnike. Pešci in kolesarji so zaradi gibanja v splošnem bolj zdravi in že zato manj občutljivi za strupene pline.

Vsakodnevno gibanje, kakor je na primer pešačenje ali kolesarjenje, lahko koristi številnim otrokom, ki trpijo za boleznimi dihal, povezanimi neposredno z onesnaženjem ozračja zaradi prometa. Kakor ugotavlja Svetovna zdravstvena organizacija (WHO), onesnaženost zraka povzroči v Evropi vsako leto dodatnih 25 milijonov obolenj nižjega dihalnega sistema. Dušikov dioksid (NO₂) poveča kašljanje in oteženo dihanje, ozon (O₃) pa zmanjšuje zmogljivost pljuč, še posebej pri mladih in še toliko bolj pri otrocih. Mikroskopski delci zmanjšujejo zmogljivost pljuč in so neposredno povezani z dihalnimi obolenji, kakršni sta bronhitis in astma. Astma prizadeva okoli 20 % mladostnikov, raziskava v Veliki Britaniji pa je pokazala, da se je stopnja obolevnosti med letoma 1974 in 1986 podvojila. Število odraslih, ki v Veliki Britaniji

Diagram 1.4

Tveganje za zdravje



Do kolikšne mere menite, da lahko naslednji pojavi škodijo vašemu zdravju v prihodnosti?

Nevtralna točka za to vprašanje s tremi mogočimi odgovori je 2 in ustreza odgovoru "srednje". Evropejci so skoraj enako zaskrbljeni zaradi vse slabše kakovosti zraka kot zaradi kemijskega onesnaženja in kriz, ki so se v zadnjih letih pojavljale v kmetijstvu in živilski industriji.

Preglednica 1.1

Največje povprečne vrednosti koncentracij onesnaževal, ki jih vdihnejo kolesarji in avtomobilisti v eni uri na enaki poti v enakem času.

	kolesarji ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	avtomobilisti ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
ogljikov monoksid (CO)	2 670	6 730
dušikov dioksid (NO_2)	156	277
benzen	23	138
toluen	72	373
ksilen	46	193

Vir: Izpostavljenost kolesarjev, voznikov, in pešcev onesnaževanju povezanim s prometom v Van Wijnen/ Verhoeff/ Henk/ Van Bruggen, 1995 (Int. Arch. Occup. Environ. Health 67: 187-193).

Ta študija poleg številnih drugih kaže, da so voznik in potniki v avtomobilu izpostavljeni velikim stopnjam onesnaženosti. Tudi če upoštevamo napor (kolesar v povprečju vdihne od dva- do trikrat več zraka kakor avtomobilist), je kolesar na boljšem, še posebej, ker ga gibanje utrdi in je odpornejši proti onesnaženosti.

V Veliki Britaniji kampanja proti astmi spodbuja bolnike z astmo, da pritiskajo na svoje izvoljene predstavnike, naj se zavzamejo za boljšo kakovost zraka, da bi si s tem zavarovali zdravje.

obiščejo zdravnika zaradi težav, povezanih z astmo, se je med letoma 1971 in 1991 potrojilo.

Duševni razvoj in ravnesje

Duševno zdravje je nadvse pomembno. Številni mladi ljudje trpijo za motnjami v duševnem zdravju, ki so bile jasno določene in diagnosticirane (napetost, depresija itd.). Duševne motnje lahko povzročijo jemanje drog, fizična dejavnost pa uspešno preprečuje take težave. Glede na raziskave je lahko fizična dejavnost sama po sebi enako uspešna kakor prihiatrična pomoč (Physical Activity and Behavioral Medicine, James F. Sallis, Neville Owen, Sage Publications, 1999). To si lahko pojasnimo s tem, da vpliva na našo samopodobo, samozavest in občutek, da smo kaj dosegli - vse to pa vpliva na uspeh v šoli in vedenje v družbi.

➔ Otroci v gibanju

Dejstvo, da starši otroke redno spremljajo v šolo in k drugim dejavnostim tja do srede najstniških let, in to praviloma z avtomobilom, zelo resno vpliva na psihomotorični razvoj otrok:

- Otroci ostajajo odvisni od staršev, kar jim otežuje, da bi postali samostojni, hkrati pa se teže prilagajajo novim razmeram.
- Otroci so prikrajšani za številne možnosti druženja (redno druženje z drugimi otroki, s katerimi lahko navežejo stike, resno zblíževanje z drugimi starši, odkrivanje okolja itd). To slabo vpliva na njihov psihosocialni razvoj.
- Ko so otroci zaprti v avtomobilu, postanejo apatični, pešata jim pozornost in živahnost; zmanjšana dejavnost pa vpliva tudi na zmožnost koncentracije in splošno razpoloženje, kar naprej vpliva na uspeh v šoli. Raziskave so pokazale povezanost med učinkovitostjo pri delu med ljudmi, ki se vozijo v službo z avtomobilom, in tistimi, ki prikolesarijo. V Veliki Britaniji je ministrstvo za promet, lokalno samoupravo in regije naročilo raziskavo o povezavi med kognitivnimi sposobnostmi in načinom prevoza. V avtomobilu so otroci izpostavljeni stresu, ki ga doživlja voznik. Zelo majhni otroci doživljajo dražljaje, ki so zanje prehitri: dražljajev ne morejo tako hitro



"Ne moremo se kar sprijazniti s tem, da morajo med poletnim onesnaženjem zraka otroci ostati v stanovanjih, medtem ko lahko avtomobili prosto zapustijo garaže"

Ekin Deligöz, poslanec v Bundestagu

predelati, lahko postanejo živčni in frustrirani in lahko celo izgubijo zaupanje v svoje sposobnosti.

➡ Igranje zunaj

Še preden otrok doseže starost, pri kateri se pojavi vprašanje vsakodnevnega prevoza, lahko osebni avtomobil močno vpliva na njegov psihološki in psihosocialni razvoj.

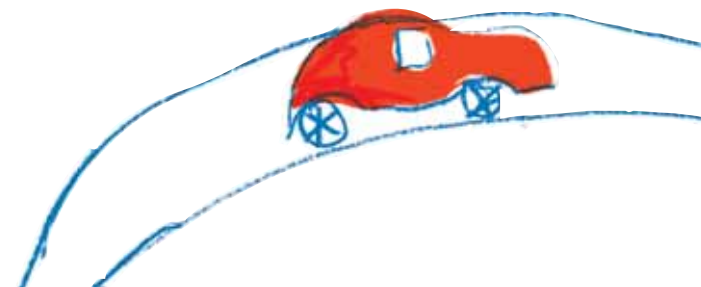
Temeljita raziskava pet let starih otrok v Zürichu je pokazala, da se otroci, ki se lahko igrajo na ulici, igrajo veliko dlje in "bolje" kakor otroci, ki morajo biti v hiši ali celo na dvorišču, ven pa lahko gredo le v spremstvu odraslega.

Raziskava je tudi ugotovila, da pri odločitvi, ali naj se otrok igra na ulici ali ne, ni pomembno, kakšni so starši ali kakšen je njihov odnos do otroka (na primer preveč zaščitniški). Glavni vpliv ima dožemanje nevarnosti, ki jih povzroča promet.

V okolju, v katerem avtomobil ne prevladuje (kjer so na primer postavljene ovire za umirjanje prometa ali so pločniki dovolj široki za igro otrok), otroci povsem izkoristijo možnosti za fizično in psihosocialno dejavnost, ki jo omogoča igra. Otroci z igro

ustvarjajo zveze, sklepajo prijateljstva, se naučijo, kako rešiti spore itd. Študija, narejena v Zürichu, je pokazala, da imajo otroci, ki se igrajo na ulici, več prijateljev, podobno pa njihovi starši spoznajo več ljudi. Že samo to, da se otroci igrajo na ulici, je dovolj, in sociološke spremenljivke ter značaji otrok in staršev niso pomembni.





Pomen prometa za življenje petletnega otroka

Poglobljena študija skupine petletnih otrok v Zürichu se je osredotočila na omejitve, ki prizadenejo otroke na "neprimernih" ulicah, kjer je promet motnja in nevarnost za otroke, ki se tam igrajo. (Glej National Research Programme, Cities and Transport št. 70, Lebensräume für Kinder" /življenjski prostori za otroke/)

Na diagramu 1.5 vidimo delež petletnih otrok, ki se v svoji soseski redno igrajo po eno uro, med eno uro in dvema urama ter več kakor dve uri, v družbi ali sami. 50 % tistih, ki živijo na "neustreznih" ulici, se nikoli ne igra zunaj; po drugi strani pa se več kakor 50 % tistih, ki živijo na "primernih" ulici, igra več kakor dve uri v svoji soseski. Neskladje med skupinama kaže na to, da ni mogoče vedno računati na starše, ki bodo otroka spremljali (50 % otrok nikoli ne gre ven), če pa imajo starši čas, ga nimajo veliko (samo 10 % igranja traja več kakor dve uri). Vse to pomeni, da z gradnjo novih igrišč ne bomo odpravili negativnega učinka prevlade avtomobila na ulici. Poleg tega je povsem jasna povezava med pogostostjo in trajanjem igranja zunaj glede na vrsto ulice ter pogostostjo stikov in vplivov, ki krepijo družabne izkušnje (igranje v velikih skupinah, obiskovanje drugih otrok, spoznavanje drugih odraslih in pogovarjanje z

njimi, sprejemanje nadzora drugih odraslih za posamezne dejavnosti). Ugotovljeno je bilo tudi, da imajo tudi starši otrok, ki manj hodijo ven, manj stikov z drugimi starši, kar lahko pomeni, da bodo imeli težave pri zagotavljanju varstva za svojega otroka.

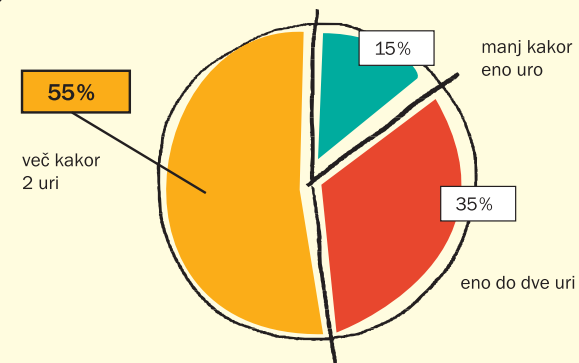
Na diagramu 1.6 vidimo vrste dejavnosti in iger pri otrocih, ki navadno obiskujejo samo igrišča, ter pri otrocih, ki se igrajo tudi na ulici. Očitno je, da imajo slednji več in bogatejše izkušnje.

Diagram 1.5

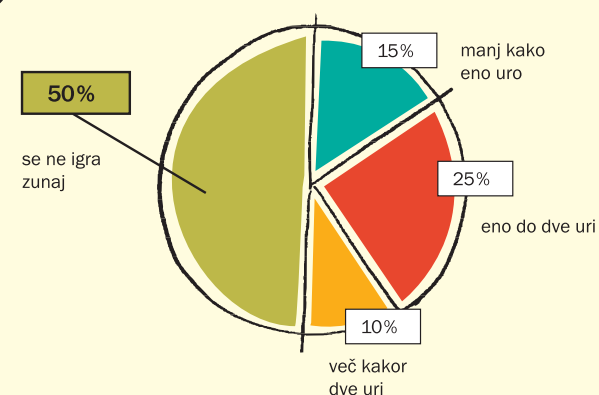
Delež otrok (v družbi staršev ali samih), ki se v svoji soseski redno igrajo po eno uro, med eno uro in dvema urama ter več kakor dve uri.



"primerna" ulica za otroke, k se igrajo

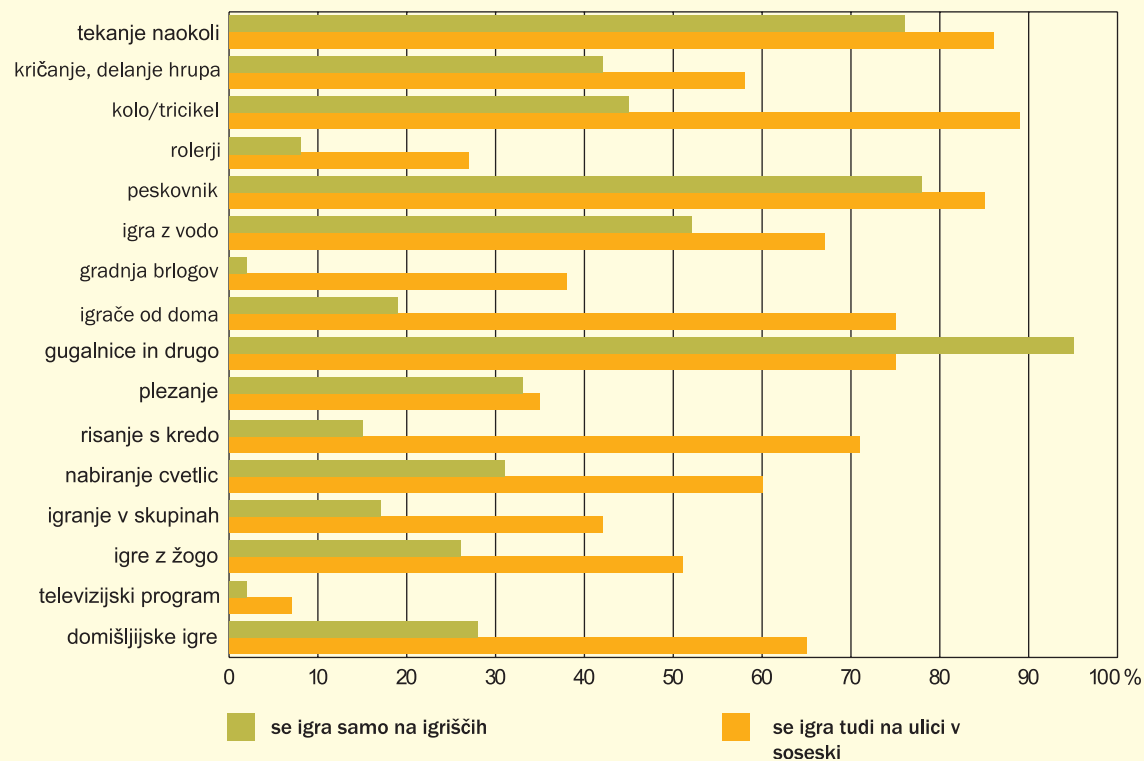


"neprimerna" ulica za otroke, k se igrajo



**Diagram 1.6****Otroci, mlajši od pet let, pri igri v Zürichu**

Različne vrste igranja in dejavnosti, ki so jih navedli otroci, ki se igrajo le na igriščih, ter otroci, ki se igrajo tudi na ulici.

**Hrup - oblika onesnaževanja**

V Evropski uniji je bilo ocenjeno, da je 80 milijonov državljanov v svojem domačem okolju izpostavljenih ravnem hrupa nad 65 decibelov, t.j. stopnjo jakosti zvoka, ki je nesprejemljiva in lahko škoduje zdravju, 170 milijonov državljanov pa je izpostavljenih ravnem hrupa, ki pomeni jasen vir motenj in gre nedvomno na živce (Stanje okolja v Evropi, Dobriska ocena in Zelena knjiga Evropske komisije iz leta 1996). Promet po cestah povzroča del tega hrupa. Na Nizozemskem, na primer, 27% prebivalstva trpi dejanske motnje zaradi hrupa cestnega prometa in obstaja nevarnost, da bo ta odstotek še večji z naraščanjem prometa, ki je napovedljiv, če bodo gibanja do leta 2030 ostala nespremenjena (Internoise 2001, Nijland, RIVM). Meritve, opravljene na Švedskem (Hygge), so pokazale, da je po pripovedovanju učiteljev in učencev hrup drugi največji onesnaževalec okolja.

Hrup vpliva na otroke in mladino. Ugotovljeno dejstvo je, da izpostavljenost kroničnemu hrupu upočasni hitrost, s katero se mlajši otroci lahko učijo brati (Internoise 2001, Hygge). Hrup povzroča tudi motnje pri spanju, te motnje pa nato vplivajo na šolski uspeh. Hrup v razredu negativno vpliva na obseg koncentracije in ustno komuniciranje učencev. Številne raziskave predpostavljajo, da hrup, ki ga otroci utrpijo v svojem okolju, povečuje njihov krvni tlak, vendar tovrstne posledice še niso bile globlje proučene. Številni mladostniki, izpostavljeni nasilnemu hrupu v okolju, lahko razvijejo tudi vedenjske motnje.

Nižje hitrosti in manjši prometni tokovi pomembno vplivajo na kakovost okolja, saj je kotalni hrup glavna oblika obremenitev s hrupom, ki ga povzročajo vozila v mestih in krajih.

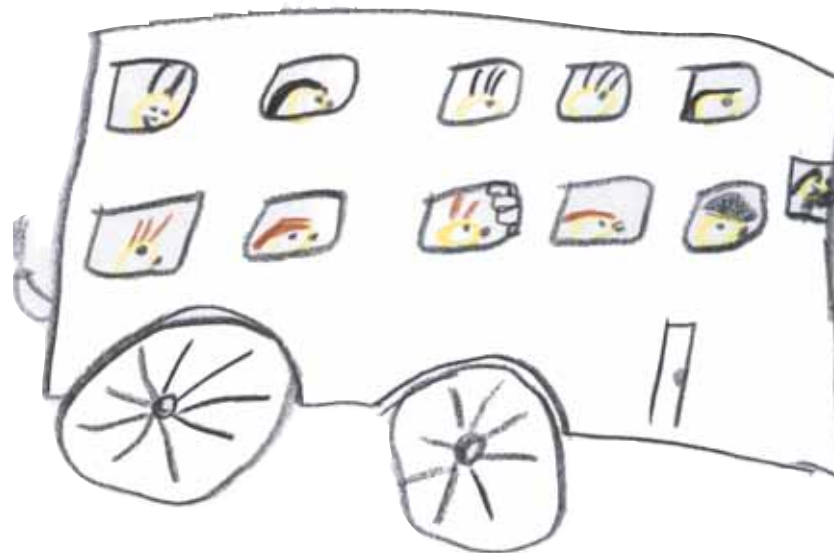




2. POGLAVJE

KAJ LAHKO STORIMO?

Nanizane ugotovitve ne dokazujejo le, kako pomembno je urbano okolje kot življenjski prostor za otroke in mlade, kažejo tudi na neprimernost ureditve prostora s stališča možnosti za gibanje. Mladim slabšamo možnosti, da bi postali neodvisni, ogroženo pa je tudi njihovo zdravje. Prevlada avtomobila v mestu ogroža celo možnosti za igranje, ki je osnova za njihov psihosocialni razvoj.



Neustreznost mest za potrebe mladih pa ni nekaj nespremenljivega. Ni treba, da je mesto otroku neprijazno okolje. Še zdaleč ne! V številnih mestih in krajih z novo razporeditvijo prostora, ki je na voljo osebnim avtomobilom - seveda v smiselnih in gospodarnih mejah - na novo oblikujejo mestno okolje za mlade, odrasle in starejše občane (glej 3. in 4. poglavje). V Veliki Britaniji je le v nekaj letih (1995/96 in 2000/01) izvajanja programa delež šolskih otrok, starih od 6 do 11 let, ki jih vozijo z avtomobilom, padlo s 37 na 36 %, delež otrok v starostni skupini med 11. in 16. letom pa celo z 21 na 19 %.

Gotovo lahko pri ukrepih, ki izboljšujejo stanje prevoza v šolo, računamo tudi na podporo javnih občil. Če se pri vprašanjih v zvezi z mobilnostjo in okoljem osredotočimo predvsem na otroke in mladostnike, se znebimo tudi nasprotovanja pri posameznih skupinah. Otroci gotovo ne bodo nasprotovali, prav tako tudi ne njihovi starši, in le

malokatera politična skupina si bo drznila napasti program, ki se trudi razširiti pravice otrok.

Na naslednjih straneh je zarisana vsebina za program dejavnosti, ki predstavlja mobilnost na podlagi načela "dovoljeno za otroke", hkrati pa tudi pregled vsega, kar je mogoče storiti s prometno strategijo, da bi otrokom in mladostnikom omogočili gibanje in prijetno bivanje v mestih in drugih naseljih. Med predlaganimi zamislimi bo vsakdo lahko našel kaj, kar mu bo pomagalo, da preoblikuje mesto po potrebah otrok.

Od tega poglavja naprej si bomo ogledali vrsto konkretnjših zgledov, ki bodo še jasneje prikazali iznajdljivost nekaterih mest, pogosto s pomočjo otrok. Pri teh zgledih bo postalo jasno, koliko je sodelovanje otrok in mladih merilo za uspeh - pri dejanskih spremembah kakor v medijih.

Tabela 2.1

Programska zasnova otrokom prijazne mobilnosti.

1 NAČELNE ODLOČITVE

1 Politično sprejetje realnosti

problema: gibanje otrok je kakovostni dejavnik za otroke kakor za odrasle, torej dejavnik, ki bo določal privlačnost in konkurenčnost vašega mesta.

➡ Taka načelna izjava ne bo le dobro odjeknila v medijih in pri vseh prizadetih, temveč bo zaigrala na prave strune pri velikem delu politikov.

2 Politična zavezanost:

kot oprijemljiv dokaz sprejetja problema lahko vaše mesto (ali kraj) postavi glavne cilje (zmanjšanje števila prometnih žrtev na polovico, uveljavljanje načinov prevoza v šolo, ki so koristni za otroke itd.), se pridruži klubu dejavnih mest in krajev, postavi večstrankarski svet za to problematiko.

➡ Sestavljanje teh začetnih splošnih dejavnosti pripravi ogrožje za konkretne dejavnosti in olajša njihovo izvedbo.

2 UKREPI OGROŽJA

3 Formalizacija dejavnosti: da bi zagotovili pravilno dojetje problemov, pričakovanj ter kar se da učinkovitega ravnanja skladno s cilji sprejete politike, je najboljši način splošna raziskava, ki zajame učence na vseh šolah; pri taki raziskavi ne odkrijemo le, kako je z mobilnostjo otrok na poti v šolo (kar pomeni 40 % vseh potovanj), temveč tudi zaradi drugih razlogov.

➡ Velikopotezna raziskava se hkrati loti treh ciljnih skupin: otrok, šolskega osebja in staršev. S tem se tudi poveča raven dojetja, hkrati pa se vzpostavi bazen dobre volje, iz katerega lahko pozneje črpate..

4 Zgradba: da bi zagotovili dolgoročno usklajevanje različnih dejavnosti, je zaželeno ne le postaviti nekoga, da vse skupaj vodi, temveč tudi ustanoviti forum, ki bo redno združeval vse akterje.

➡ Čeprav je lahko taka zgradba sprva videti nerodna, je to

najboljši način, da izkoristimo vso energijo, ki lahko prispeva k uspehu velikega in dolgoročnega projekta.

Merjenje učinkov: Če hočemo meriti uspešnost dosežkov ali prilagoditi program, moramo sproti spremljati potek (glej na primer projekt kazalnikov trajnostnega razvoja).

➡ Program ocenjevanja dosežkov lahko deluje kot spodbuda, ki zagotavlja večjo udeležbo pri programu dejavnosti, saj so mladi naravno nagnjeni k tekmovalnosti.

3 DEJAVNOSTI

5 Načrtovanje v mestu: Posebni ukrepi v neposredni bližini šol ter v njihovi sosesčini (območja s hitrostno omejitvijo 30 km/h, prepoved prehodnega prometa), sprememba infrastrukture na glavnih cestah.

➡ Tovrstni pristop z "bistvenimi ukrepi" hkrati koristi več javnim ciljnim skupinam (varnost za otroke in odrasle, kakovost bivanja za vse



Nagrada za vas ...

prebivalce v soseski, boljši dostop do trgovin in podjetij itd.)

6 a. Izvedba medšolskega

tekmovanja (na primer na temo načrta mobilnosti za učence ali učitelje itd.).

➡ zvedba tekmovanja zahteva energijo, vendar spodbudi druge, da vas posnemajo, in ... vedno nekdo zmaga!

6 b. Sodelovanje pri sedanjih

dogodkih (dan brez avtomobila 22. septembra, dan hoje v šolo v začetku oktobra, dnevi varnosti v cestnem prometu itd.).

➡ Sedanji dogodki so navadno že tako dobro pripravljeni, da se jim je lahko pridružiti. Skupaj dobimo vire, podporo, izkušnje drugih ter pokritost v medijih.

6 c. Izvedba poskusnega projekta

(starši naj pripeljejo otroke v šolo tako, da skupaj kolesarijo, peš-avtobus itd.).

➡ S temi majhnimi ciljnim projekti je mogoče doseči zelo dobro

učinkovitost in si nabrati izkušnje, ki jih je potem lažje razvijati na širši ravni.

6 d. Udeležba na obstoječih tekmovanjih (teme: pot v šolo, šola in okolje itd.).

➡ Stroški energije so minimalni in lahko vključujejo, na primer, samo podporo šoli, ki se udeležuje nacionalnega tekmovanja.



Pojmovna vsebina programa mobilnosti, ki temelji na načelu "dovoljeno za otroke"

Namen te preglednice je prikazati različne ravni, na katere se mora usmeriti pozornost in da dejavnosti postavi v temeljno ogrodje.

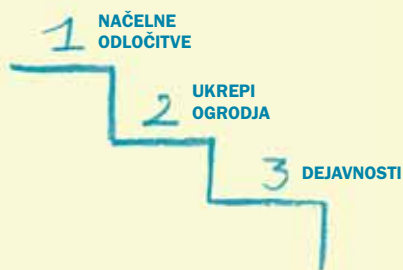
Ko se lotimo programa dejavnosti, se lahko zgodi, da se takoj lotimo posameznih dejavnosti, potem pa šele na poti ugotovimo posamezne podrobnosti in načelne odločitve.

Na začetku ni nujno, da imamo zelo strukturiran in na vseh ravneh popolnoma razvit program. Pogosto se zgodi, da imamo na voljo le vire in energijo za začetek dejavnosti samo s podporo prostovoljcev. Z nekaj osnovnimi koraki pa lahko pripravimo podlago še za druge vidike, tako da lahko poskus utemeljimo s političnimi in strukturnimi okviri.

Na primer peš-avtobus. Delo prostovoljcev bo bistveno uspešnejše, če dobi dejavnost legitimnost z odločitvijo na ravni občinskega sveta ali sveta krajevne skupnosti in s postavitvijo odgovorne osebe, ki je po funkciji zainteresirana za uspeh projekta. Dejavnost na obeh straneh bo odprla veliko vrat in marsikoga prepričala, hkrati pa deluje kot znak priznanja, ki še naprej spodbuja prostovoljce.

Ta dodatni trud bo ustvaril okvir za konkretno dejavnost in ji tako dal večji smisel. Če odstranimo vtis osamljenosti, bo projekt tekel bolj gladko, še

posebej če gre za dolgotrajne priprave in dolgotrajno uvajanje. Sodelovanje na tekmovanju ali že obstoječem dogodku pa priskrbi prav take prednosti, ki jih povezujemo z že postavljenim ogrodjem.



Preglednica 2.2

Če je pri urejanju prometa nesoglasje med potrebami kolesarjev/pešcev/potnikov javnega prevoza in avtomobilistov, komu bi morali zagotoviti prednostno obravnavo?

	+ 	+ 	+ 
Belgija	77.8	86.7	74.3
Danska	86	87	78.6
Nemčija	72.1	81.1	85.1
Grčija	71.5	85.4	85.7
Španija	66.3	88.9	90.5
Francija	69.2	81.2	75.8
Irska	68.3	75.4	67
Italija	78.4	89.5	89.5
Luksemburg	71.1	82.1	84.8
Nizozemska	86.6	85.5	84.9
Portugalska	54.8	86.4	90.1
Velika Britanija	75	86.8	82.6
Evropa (12)	73.1	85.1	83.8

Prednost: +  = kolesarji +  = pešci +  = javni promet

Vir: Eurobarometer 1991.
(raziskava ne vključuje Avstrije, Finske in Švedske)

Glavne pobude pri reševanju problemov, povezanih z motornim prometom

Okoli 24 % Evropejcev še vedno verjame, da je treba zgraditi še več cestne infrastrukture, da bi rešili težave s prometom. (V Sloveniji je to prepričanje še veliko bolj razširjeno.) Po drugi strani pa enak delež Evropejcev meni, da je treba uvesti ostre omejitve glede parkiranja v mestnih središčih, 42 % pa jih meni, da bi morali močno omejiti promet osebnih avtomobilov. Vse to govori v prid zahtevam po izboljšavah treh drugih možnosti namesto avtomobila: javnega prometa, hoje in kolesarjenja.

Preglednica 2.3

Kaj bi po vašem mnenju najučinkoviteje rešilo okoljske probleme, povezane s prometom v naseljih:

➔ izboljšanje javnega prometa	68.3 %
➔ ureditev več območij za pešce	45.7 %
➔ močna omejitev prometa avtomobilov	42.2 %
➔ več kolesarskih pasov in stez	32 %
➔ temeljito zmanjšanje možnosti parkiranja v središču mesta	24.1 %
➔ več pomembnih cest v urbanem okolju	23.8 %

Table 2.4

Kako ocenjujete delo javne uprave glede urejanja prometa?

	zadovoljivo	preveč naklonjeno avtomobilom	preveč nenaklonjeno avtomobilom
Belgija	21.5	53	25.5
Danska	44.9	35.4	19.7
Nemčija	22.5	49.3	28.1
Grčija	21.9	54.3	23.8
Španija	28.4	50.6	21
Francija	32.5	47.1	17.7
Irska	36.2	48.3	15.5
Italija	16	56.7	27.3
Luksemburg	33.2	48	18.8
Nizozemska	30.2	43.7	26.1
Portugalska	36.3	46.2	17.5
Velika Britanija	29.7	49.4	20.9
Evropa (12)	26.9	49.5	23.6

URBANO OKOLJE, KI TEMELJI NA NAČELIH "DOVOLJENO ZA OTROKE"

Sedem Evropejcev od desetih meni, da so problemi v zvezi z okoljem in nadzorom onesnaževanja zelo resni, dobra polovica pa verjame, da moramo močno spremeniti način življenja in razvoja družbe, če naj se ustavi propadanje okolja.

Mesto, ki skrbi za blaginjo otrok, hkrati poskrbi tudi za želje drugih prebivalcev po zdravem in prijetnem bivanju. Kar nekaj lokalnih uprav je že pokazalo, kako je mogoče ustreči potrebam prometa le do tiste mere, ko ne onemogoči uveljavljanja pravice do čistega okolja. V večini primerov starši čakajo na ukrepe, ki bi omogočali njihovim otrokom, da bi

se varno igrali v mestu, šele potem so jim pripravljeni pustiti, da sami potujejo naokoli, še posebej v šolo.

Da bi učinkoviteje rešili okoljske probleme, povezane s prometom v mestih, moramo vpeljati kombinacijo spodbudnih in omejevalnih ukrepov (kar se navadno imenuje sistem "korenčka in palice"). Najbolje je torej izdelati program za postopno uveljavljanje ukrepov, kakršni so: spodbujanje večjega spoštovanja infrastrukture za pešce, kolesarje in javni potniški promet s povečanjem policijske dejavnosti; nova uporaba urbanega prostora, predvsem z zmanjšanjem prostora, namenjenega parkiranju, in povečanjem

prostora za pešce; pospešitev javnega prometa z omejevanjem prostora, namenjenega avtomobilom, in oblikovanjem območij, posebej namenjenih javnemu prometu; spodbujanje hitrejše menjave parkiranih avtomobilov v nakupovalnih območjih z ustreznim plačilnim sistemom itd.

Seveda je treba biti izjemno previden pri sporočanju vsebine in pomena javnosti. Ta komunikacijska naloga je ključna, čeprav je splošno znano, da po izsledkih številnih raziskav javnost od vseh ukrepov, ki naj bi izboljšali kakovost bivanja, najnestrpneje pričakuje boljši javni promet, več in boljšo kolesarsko



infrastrukturo in omejitve za osebni motorni promet (glej Eurobarometer).

Omejitve hitrosti

Avtomobili so za naše otroke veliko nevarnejši kot vse oblike nasilja skupaj. Trije otroci umrejo na cesti za vsako žrtev drugega nasilja. V razvitih državah je kar 41 % smrti otrok do 14. leta starosti posledica prometnih nezgod; v dveh tretjinah primerov gre za otroka na kolesu ali peš, v eni tretjini primerov pa za potnika v avtu. Smrti zaradi drugih oblik nasilja je 14 %.

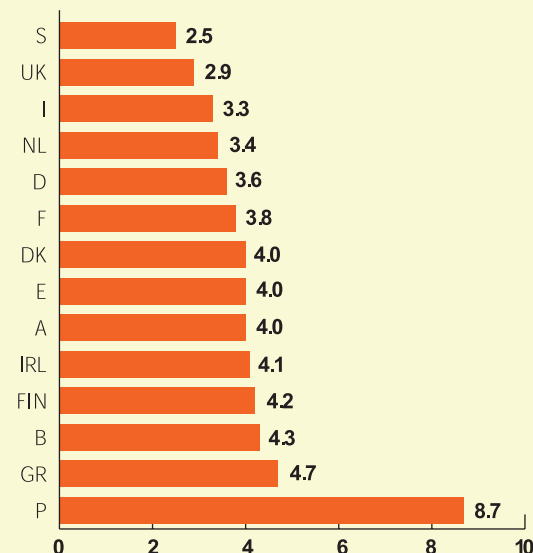
Resnost poškodb in možnost smrtnega izida se močno povečujeta z naraščajočo hitrostjo pri trku. V mestih in okoljih, kjer je hitrost omejena na 30 km/h, razen na večjih cestah, so ugotovili od 20 do 80 % manj nezgod s pešci in kolesarji ter manj usodne posledice. Če zmanjšamo največjo dovoljeno hitrost, zmanjšamo resnost poškodb pri vseh žrtvah prometnih nezgod, pozitivne posledice pa so veliko večje kakor pri enostranskih ukrepih, kakršen je na primer obvezna čelada samo za kolesarje.

Na noben način ni mogoče trditi, da izboljšanje varnosti zaradi manjše dovoljene hitrosti kakor koli

Diagram 2.1

Otroci, stari med enim letom in 14 leti, ki v Evropski zvezi umrejo za posledicami prometnih nezgod

(umrlih otrok/100.000/leto)



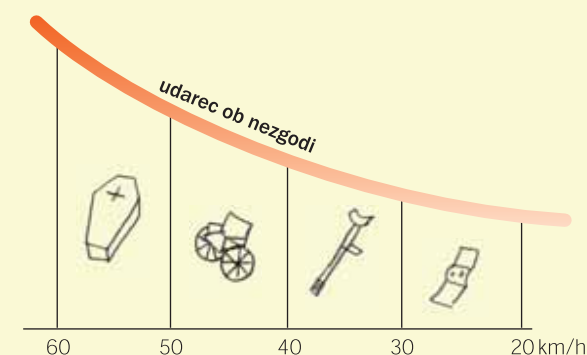
Vir: otroci, stari med enim letom in 14 leti, ki umrejo za posledicami prometnih nezgod (Child Deaths by Injury in Rich Nations, 10 strani) (UNICEF).

Prometne nezgode so poglavitni vzrok smrti pri otrocih. Na vsake tri otroke, ki umrejo v prometnih nezgodah, enega ubijejo v drugačnih nasilnih okoliščinah. Med kolesarji in pešci prevladujejo fantje. Število žrtev se med njimi zmanjšuje, kar pa je vsaj delno posledica tega, da so otroci manj izpostavljeni, ker jih vse več prevažajo v avtu. Ta navidezni "napredek" pa se kaže kot hud davek glede kakovosti bivanja (izguba samostojnosti, slabšanje telesnega in duševnega zdravja). Treba je radikalno spremeniti politiko prometa in varnosti.



Diagram 2.2

Povezava med hitrostjo in resnostjo nezgode



Hitrost udarca je naraščajoče povezana s tveganjem, ki mu je izpostavljena žrtev. Zmanjšanje hitrosti je torej najboljši način za zagotavljanje večji varnosti.

Najstniki in mopedi

Mopedi so priljubljeno vozilo številnih najstnikov od 14. leta naprej, še posebej v bolj južnih deželah. Mladi mopede zelo cenijo in to prevozno sredstvo se zdi idealno, saj je cenejše od avtomobila, na daljše razdalje pa ustrežnejše od kolesa.

Toda mopedi, še posebej tisti z dvotaktnim motorjem, močno onesnažujejo (drobni delci, benzen, hlapljive organske spojine).

Poleg tega je za mopediste statistika glede prometne varnosti zelo slaba. Ta način prevoza je veliko nevarnejši od kolesarjenja, ne glede na to, katero državo obravnavamo. Leta 2000 je bilo v Italiji, kjer mopedi najbolj uporabljajo, 45.000 nezgod s 45.000 poškodovanimi (45 % jih je bilo mlajših od 20 let) in 574 mrtvih (od teh je bilo 30 % mlajših od 20 let).

Tako stanje je gotovo posledica velike hitrosti, ki jo mopedi dosežejo, ter dejstvo, da je mopede mogoče voziti brez resnejšega učenja varne vožnje.

nasprotuje "potrebam" motornega prometa: zmanjšanje hitrosti nikakor ne vpliva na dostopnost do delov mesta in se le komaj zaznavno pozna pri povprečni hitrosti vožnje. Promet v mestu se pogosto ustavi ali upočasni pri parkiranju in iskanju parkirnega prostora, semaforjih, upoštevanju prednosti drugih vozil itd. V Gradcu, kjer so hitrost omejili na 30 km/h (razen najpomembnejših prometnih žil, kjer je dovoljena hitrost do 50 km/h), so med pripravami na izvedbo načrta zmanjšanja hitrosti ugotovili, da bo vozilo po uvedbi hitrostne omejitve na povprečni vožnji, ki traja 15 minut, potrebovalo le dodatno minuto. Ta argument so uspešno uporabili pri ozaveščevalni kampanji pred novo ureditvijo. Spremembo so vpeljali kar čez noč, tik pred začetkom šole, dosegli pa je niso z namestitvami drage opreme - razen prometnih znakov in talnih oznak -, temveč z radarskim nadzorom ter obsežno propagandno kampanjo.

Dokazano je, da omejitev hitrosti in umirjanje prometa ugodno vplivata na trgovanje v mestu, saj spodbujata prebivalce, da nakupujejo bliže domu (kakor je vidno v Strasbourgu in kakor je pokazala študija 38 naselij, ki jo je opravil Deutsches Institut für Urbanistik). Otroku lahko zaupamo

nakupe, obisk pošte, dvig popravljene naprave na servisu in podobno, če je zagotovljena zadostna varnost. Vsa ta opravila pa dajejo otroku občutek odgovornosti in krepijo njegovo samozavest.

Zmanjševanje količine prometa

Promet je mogoče količinsko omejiti predvsem s preusmerjanjem avtomobilov na glavne prometnice in s prepovedjo vožnje po stanovanjskih okoliših, mestnih središčih in v bližini šol.

Z zaprtjem cest in uvedbo obročev za promet lahko zelo povečamo varnost otrok v gibanju ali med igro. Promet avtomobilov lahko bolj ali manj omejimo na lokalni promet, ki ga je manj in je počasnejši od prehodnega prometa.

Količino prometa je najbolje zmanjšati v velikem obsegu kot del celovitega načrta prometnih tokov. Omejitve pa je mogoče poskusno vpeljati tudi zgolj v omejenem obsegu. Tako lahko na primer ulice, ki vodijo do šol, zapremo zjutraj in popoldne, da preprečimo gnečo, ki bi jo povzročili avtomobili staršev (z možnostjo parkiranja v bližnjih ulicah, če je potrebno), lahko pa bi v tem času tudi uvedli enosmerni promet. Lahko bi prepovedali motorni promet ob določenih urah ali ob določenih dnevih



ali celo ob določenih daljših obdobjih (na primer med šolskimi počitnicami), da bi se lahko v tem času otroci na ulicah igrali ali kolesarili, tekali in se rolali.

Mreže za otroke

➔ Javni promet

Marsikaj je mogoče storiti, da bi javni potniški promet naredili privlačen za starše z otroki ali otroke same ali mladostnike in odrasčajoče.

Nujna je vpeljava vozil z nizkimi podi, v katera majhni otroci ali starši z vozički lažje vstopajo, hkrati pa so primernejša tudi za številne druge potnike - starejše, fizično onemogle, potnike s težko prtljago, bolne, slabovidne itd. Podobno velja za podzemno železnico (dvigala, tekoče stopnice, klančine za vozičke). Vse, kar prispeva k udobnosti za potnike, je še toliko pomembnejše za otroke (zavetje, primerna razsvetljava, pogostost voženj, primerne garderobe, nadzor itd.). Ob vseh teh tehničnih zahtevah pa ne smemo pozabiti na pomembnost ustrezne komunikacije.

Otroci in starši z otroki se morajo počutiti zaželeni, dobrodošli in upoštevani.

Komunikacija je lahko zelo raznovrstna.

Najpreprostejša je na primer v obliki javnih voznih redov, nameščenih v šolah. Vlagati je treba tudi v obveščanje, namenjeno mladim, potnike pa je treba spodbujati, da dajejo prednost otrokom in staršem z otroki. Nekatera avtobusna podjetja zjutraj in popoldne ali na posameznih progah prevažajo s prirejenimi in pisanimi avtobusi.

Predvsem pa je treba zagotoviti dovolj privlačne cene za prevoze otrok. Otroci bi morali potovati brezplačno vsaj do starosti, ko se lahko vozijo brez spremstva. Razmisliti je treba tudi o možnosti, da bi otroci brezplačno potovali vse do začetka srednjega šolanja, torej do starosti okoli 14 ali 15 let. V tej starosti otroci začnejo obiskovati šolo zunaj svojega bivalnega okolja in torej uporabljajo mesečne vozovnice, s katerimi lahko potujejo tudi na zunajšolske dejavnosti. Uprava bruseljskega okrožja je pravkar sprejela tovrstne ukrepe.

➔ Površine za pešce, bivalno in igralno okolje

Osnovni način premikanja je za vse nas hoja. Celo v mestih se kar precej ljudi giblje naokoli pretežno peš, če le lahko večji del svojih potreb opravijo v svoji soseski. Navadno hoja pomeni od 25 do 30 % vseh premikov v urbanem okolju, odvisno seveda od velikosti mesta ali kraja, njegove oblike in



Notranjost avtobusa, ki je oblikovana in opremljena po meri otrok



Kolesarnica na železniški, avtobusni ali tramvajski postaji

... in vendarle še vedno ostane dovolj časa za domačo nalogo: propagandni spot za dunajski javni potniški promet





Če želimo videti ulico z otrokove perspektive, se moramo spustiti na kolena. Ko si visok le en meter, je vidno polje precej drugačno: otrokov pogled ne sme naleteti na nobeno oviro (parkiranje bliže kakor pet metrov od prehoda za pešce mora biti na primer prepovedano).

Slika velikosti avtomobila v primerjavi s pet ali šest let starim otrokom



zgradbe ter od vloge, ki jo ima v naselju kolesarjenje.

Pogosto so otroci "čisti" pešci, ko obiskujejo ustanove, ki so zelo tesno vtkane v urbano strukturo: predvsem izobraževalne, športne in kulturne ustanove. Njihovo življenje je pretežno naravnano na njihovo neposredno sosese, kjer so doma tudi njihovi sošolci in prijatelji in kjer so pomembnejše trgovine, kakor jih lahko pošiljajo starši.

Če pogledamo na promet skozi oči otroka, smo lahko presenečeni. Šele ko opustimo svoj odrasli pogled in se postavimo na stališče otroka, lahko dojamemo, do kolikšne mere so naša mesta polna pasti zanje.

Potem bomo šele razumeli, zakaj se je treba sistematično posvetiti: prepovedi parkiranja več metrov stran od prehoda za pešce; postavitvi otokov sredi ceste, ki omogočajo dvostopenjsko prečkanje; postavitvi semaforjev, ki jih lahko upravljajo pešci, ter upoštevanje otrok pri programiranju semaforjev; širitvi pločnikov ne le na križiščih, temveč tudi na prometnih točkah, na primer na avtobusnih postajališčih; znižanju robnikov pločnikov na križiščih (ne le za vozičke,

temveč tudi za otroke, ki bi morda kolesarili po pločniku); postavitvi ulične opreme stran od površin za pešce in odstranitvi znakov, namenjenih avtomobilskemu prometu, s pločnikov; zagotovitvi varnih površin za hojo pešcev na obeh straneh ceste; zagotovitvi udobnega tlakovanja, dobro vzdrževanega in brez kotanjic, v katerih se lahko nabirajo luže; namestitvi naprav in opreme, ki preprečujejo nedovoljeno parkiranje in dovoz dostavnih vozil - če ni poskrbljeno za ustrezen nadzor itd.

Pločniki so namenjeni hoji, a so prav tako pomembni tudi za igro in druženje. Je širina pločnika v razmerju s širino ulice? Ali so kje tudi posebej široke površine ali miniaturni javni trgi, ki povezujejo ulice? So bili sprejeti ukrepi za umirjanje prometa, tako da se lahko otroci igrajo in kolesarijo, ne da bi bili v nevarnosti?

Ne smemo seveda pozabiti na kotalke, rolke, rolerje in skiroje, ki so nekje med načinom prevoza in igračo. Čeprav so rolerji zelo priljubljeni med otroki in mladimi, so na cesti skorajda izrinjeni in celo na avtobuse pogosto nimajo dostopa. A ko bo tlak dovolj urejen in bodo prirejene kolesarske steze, lahko rolanje postane resen način prevoza, morda komu celo nadomesti kolesarjenje.



🔄 Kolesarjenje

Otroci zelo radi kolesarijo - v igri ali zares. Kolo je po eni strani odlična igrača, po drugi pa je orodje za doseganje neodvisnosti in razvijanje psihomotoričnih in fizičnih sposobnosti.

Prometni zakoni navadno dovoljujejo otrokom le nad določeno starostjo, da se vozijo po cesti, mlajši otroci pa morajo kolesariti po pločniku. Tako stanje je treba upoštevati pri oblikovanju pločnikov, še posebej v bližini šol in rekreacijskih središč.

Na ravni soseske zmanjšanje hitrosti in gostote prometa ter prostora za parkiranje avtomobilov takoj pozitivno vpliva na razrast kolesarskih iger in spodbuja kolesarjenje po bližnji okolici.

Na mestni ravni je kolesarjenje dovoljeno in spodbujano na glavnih cestah in kolesarskih poteh. Najbolj logično bi bilo, da bi imele vse pomembnejše ceste kolesarske površine, hkrati pa bi uredili ločene mreže "mirnih" kolesarskih stez, speljanih pretežno po manjših ulicah skozi mirnejše soseske: tako je na primer v Kölnu.

Treba se je zavedati, da so mladi kolesarji najbolj izpostavljeni nevarnostim. Ti "volčji mladiči" imajo lastnosti, ki jih posadijo nekam na sredino med

"zajce" in "želve": pogosto imajo energijo in hitrost prvih, a spretnost vožnje drugih - pa brez njihovih izkušenj. Po statističnih podatkih sodeč so večina kolesarskih prometnih žrtev fantje, ki so bolj raztreseni od deklet in se raje postavljajo. Kolesarske površine morajo biti torej čim bolj prilagojene "volčjim mladičem", še posebej tam, kjer je veliko mladih kolesarjev.



Postavljanje prednosti na glavo. V Belgiji (in drugod po Evropi) mora po cestnoprometnih predpisih avtomobilist dati prednost pešcu, ki želi prečkati cesto na označenem prehodu. Tako postane pločnik "nepretrgan", kar je nekoč veljalo za cestišče in avtomobilski promet. Ta ukrep še dodatno potrdi to, da je v Belgiji v nezgodi voznik avtomobila iz načelnih razlogov spoznan za odgovornega za smrt ali poškodbe pešca ali kolesarja. Jemanje prednosti avtomobilom in dajanje prednosti pešcem in kolesarjem poznajo tudi drugod, na primer pri uvajanju enosmernih prometnih tokov za avtomobile in hkrati dvosmernih za kolesarje ter uvajanju hitrostnih omejitev z mejo 30 km/h. Ti zgledi odstranjevanja uradnih ovir so oprijemljiv kazalnik temeljnega zasuka v korist tako imenovanih "mehkih" oblik prometa.



'Več kakor polovica vseh staršev, ki peljejo otroke v šolo, se potem vrne naravnost domov.'



V vašem mestu ali kraju ne bi smelo biti nobene točke, na kateri je bivanje oteženo otrokom, staršem z otroškimi vozički (in številnim drugim z omejenimi sposobnostmi gibanja).



Kolesarjenje je kot oblika prevoza zelo primerno za dekleta, saj jim daje občutek samostojnosti, svobode in varnosti. Na cesti so deklice previdnejše od dečkov.

Poleg pozornosti, ki jo je treba posvečati kolesarskim površinam, je nujno treba vpeljati tudi program za učenje varnega kolesarjenja. Učenje varne vožnje s kolesom je zapleten cilj, ki zahteva večleten program. Najučinkovitejši in najbolj smiseln način učenja je seveda v šoli.

Varnost kolesarja je v prvi vrsti odvisna od sposobnosti znati se v zapletenih razmerah, ki se pojavijo v prometu, tehnično obvladovanje kolesa in samozavest. Samozavest je zelo pomembna: strah (podobno pa tudi drznost) je slab učitelj in plašen kolesar in kolesarka bosta le težko previdna, saj bodo njune misli premlevala vse drugo, razen varne in previdne vožnje, in bosta le težko pazila na promet in okolico. V Avstriji, kjer tri četrtine otrok med 10. in 12. leti dela kolesarski izpit v organizaciji policije - kar je nedvomno dokaz za ljubezen do kolesarjenja v otroštvu - se 62 % tistih, ki so delali izpit, "počuti kar varne"; med preostalimi je delež 52 %.

Varnost kolesarja je tudi močno odvisna od poznavanja in razumevanja pravil prednosti v prometu. Po študiji, ki so jo opravili v Avstriji (na Tehniški univerzi na Dunaju ter na prometnem inštitutu), je prav v tem ena glavnih nevarnosti (to velja tudi za odrasle). Med učenjem kolesarjenja je

za otroke zelo pomembno, da se naučijo teh pravil in jih prenesejo v prakso. To nas privede do oznak na cesti in prometnih znakov, ki morajo vselej zelo jasno kazati prednost. Kazalo bi celo razmisliti o spremembi pravil, saj se je na primer v Veliki Britaniji izkazalo, da so talne oznake veliko vidnejše in razumljivejše od obcestnih znakov.

Treba je poudariti, da je treba potem, ko otroci usvojijo teoretično znanje in tehnično obvladajo kolo, prakso speljati na ulicah, ne na poligonih. V Luksemburgu že več let uspešno tako poučujejo.

Le redko se dovolj upošteva potreba po izučitvi dovolj učiteljev. Ob tem lahko omenimo Valonijo, kjer so ustanovili Valonsko šolo za inštruktorje kolesarjenja (Ecole wallonne de moniteurs de vélo).

V Yorku, ki ima 175.000 prebivalcev, honorarno dela 12 inštruktorjev, kar ustreza strošku za dva inštruktorja s polno zaposlitvijo. Inštruktorji imajo 5- do 6-tedenski tečaj. Posamezen inštruktor potem ob pomoči enega ali dveh staršev poučuje do šest otrok. Starši rade volje plačajo po okoli 15 evrov, včasih tudi več let zapored, če je potrebno, da se dobre prometne navade temeljito "usedejo". Pred nedavnim so tudi v Yorku vpeljali tečaje dobre vožnje za družine.



Stop! Območje za pešce, otroci se igrajo.

Ulica in kraji za srečevanje in igro

Ulice redno zapiramo za promet, da lahko na njih potekajo različne prireditve. Zakaj ne bi torej zapirali ulic zato, da bi se otroci lahko na njih igrali ob koncu tedna ali med poletnimi počitnicami? Ponekod (na primer v Belgiji) imajo tako uredbo celo zapisano v prometnem zakonu.

V mirnejših stanovanjskih soseskah pa se lahko ulice preoblikujejo tako, da umirjajo promet in onemogočajo hitro vožnjo. Promet in parkiranje sta še naprej dovoljena, vendar imata podrejeno vlogo do potreb pešcev in predvsem otrok, ki se igrajo. To je izrecno upoštevano v nizozemskem, britanskem in belgijskem prometnem zakonu.

Drugod v naseljih, na točkah, ki pogosto povezujejo različne soseske, nima nobenega

smisla, da jih spreminjamo v parkirišča. Morale bi ostati nenatrpane in uporabne, še posebej kot prostori, kjer se otroci lahko igrajo.

Raziskava med učenci v Yorku je pokazala, da se več kakor 20 % nezgod, ki jih prijavijo otroci na poti v šolo, zgodi kar pred šolo.



POT V ŠOLO

Neodvisnost v gibanju za šolske otroke kot del programa

Otroci zahtevajo večjo neodvisnost in so s tem dinamični prenašalci, ki lahko sporočilo prenesejo staršem.

Otroci se radi vključijo v projekte, povezane z okoljem, veliko pa pridobijo tudi z udeležbo pri mobilnostnem projektu, osredotočenem na njihovo šolo. Pri preučevanju težav s prevozom v šolo in iskanju mogočih rešitev, sodelovanju pri organizaciji informacijskih dni ter dajanju informacij staršem so deležni ne le umskih vaj, temveč se tudi resno pripravljajo, kako bodo postali aktivni državljani.

Dobro zamišljen in navdušujoč projekt bo veliko pridobil s sodelovanjem staršev, ki lahko pomagajo s prostovoljnimi deli med pripravo in izvedbo projekta. Starši so lahko tudi odlični vmesni člen do preostalega prebivalstva.

Organizacija prevoza v šolo je vsekakor zapletena (glej risbo na str. 34-35). Najboljše je izkoristiti in usmeriti zanimanje in energijo staršev in otrok, ki želijo sodelovati, tako da nastavimo osebo,

odgovorno za prevoz v šolo v nekem okolišu. To je tudi najboljše izhodišče pri pridobivanju sredstev za dolgoročne osnovne dejavnosti.

V Veliki Britaniji pri oblikovanju politike mobilnosti šolskih otrok sodelujejo mestne uprave, publikacije in posamezniki, odgovorni za pot otrok v šolo. V mestu York so šli še dlje: v poglobljeno raziskavo, ki je zajela 15.000 otrok, so vložili 15 tisoč evrov. S tem so ne le položili temelje za sistematično dejavnost, temveč so tudi pokazali, kolikšen pomen dajejo otrokom in mladim.

Varnost v bližini šole

Okolica šole je za starše in otroke zelo pomembna pri prihodu. Prav tu se vzpostavi občutek o tem, kako varen je otrok na poti v šolo.

Vsekakor je nadvse pomembno povečati varnost pred šolo. Varnost lahko precej izboljša prisotnost odgovornih oseb, ki nadzirajo promet na začetku in koncu šolskega dneva. Prisotnost teh oseb pa še ne pomeni, da se ni treba resno posvetiti ustrezni infrastrukturi in zmanjšanju hitrosti ter gostoti prometa.

Poleg oblikovanja širokih pločnikov, na katerih parkiranje ni dovoljeno, postavitev semaforjev in



Otroci laže in varneje prečkajo ceste, če je prehod dvostopenjski. Take prehode bi morali uvesti povsod na dostopih do šole. S tem bi koristili tudi starejšim in pešcem z omejenimi sposobnostmi gibanja.

otočkov sredi ceste, ki omogočajo dvostopenjsko prečkanje, je treba odstraniti tudi nevarnost zaradi avtomobilov staršev, ki pripeljejo ali odpeljejo otroke. Če je mogoče otroke pripeljati in odpeljati pri drugem vhodu ali na dovozu, ki ga varujejo pomični količki, je najbolje sploh onemogočiti ustavljanje pred šolo. Če je mogoče poskrbeti za privoz in odvoz otrok v sosednji ulici, bo to bistveno zmanjšalo gnečo pred vhodom v šolo, privoz otrok z avtomobilov pa ne bo več videti kot nekaj nujnega in najboljšega.

V šolo peš ... ali z rolerji

Hoja je dobra možnost za otroke, ki živijo 1 do 2 km daleč od šole.

Danes je že veliko primerov tako imenovanega "peš-avtobusa": otroke pripeljejo in poberejo peš. Tako pot v šolo so izbrali starši v Veliki Britaniji, ideja pa se širi tudi drugam.

Tovrstna pobuda se lahko začne hitro izvajati, saj ne zahteva nobene nove infrastrukture na dostopih v šolo. To preprosto sodelovanje staršev pri zagotavljanju varnosti otrok zahteva pravzaprav le nekaj prostega časa staršev. Šoli ni treba storiti drugega, kakor da omogoča staršem, da se

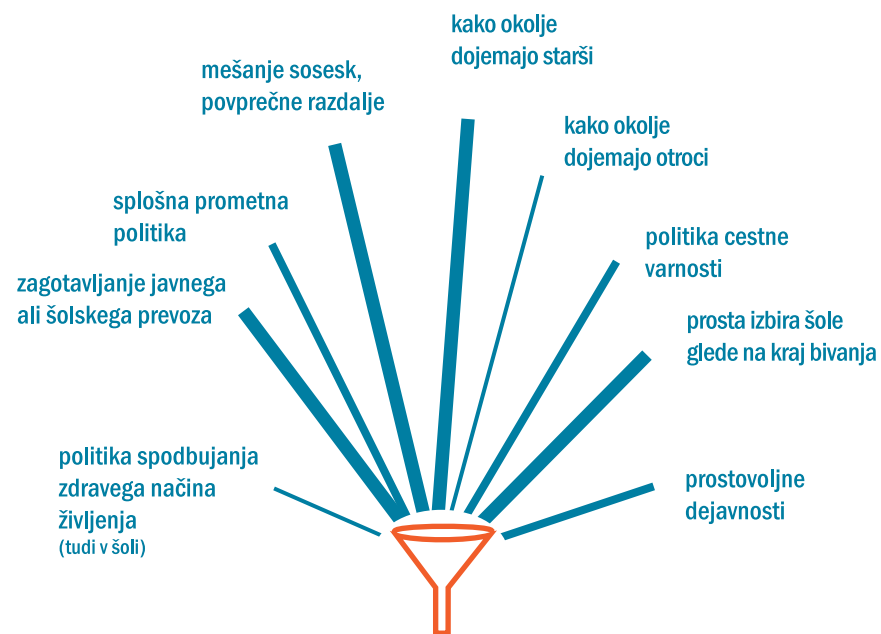
sestajajo in si razdelijo dela po sistemu kroženja. Nemotena dejavnost peš-avtobusa je zagotovljena tudi s tem, da je na voljo nujna telefonska številka ali številka mobilnega telefona, tako da je vedno mogoče najti druge prostovoljce, če pride do nepredvidenega zapleta.

Seveda je mogoče uvesti razne "dodatke": voziček za šolske torbe, ki ga lahko otroci na primer okrasijo kot žival, fluorescentna oblačila, dodatna policijska pomoč na križiščih, ki so težko premostljiva s skupino otrok. In zakaj si ne bi omislili "peš-avtobusa" na rolerjih in s fluorescentnimi šolskimi nahrbtniki?

Odstranjevanje ovir za kolo

Spremljanje otrok na kolesih v šolo (nekateri to imenujejo kolesarski avtobus) je otrokom zelo všeč. Tak način poti v šolo je zelo učinkovit, potrebuje pa organiziranost. Kakor pri peš-avtobusu moramo tudi zagotoviti stalnost delovanja. Manj staršev, ki sami kolesarijo, lahko hitro postavi omejitve. Od staršev, ki sami nimajo izkušenj s kolesarjenjem, lahko pričakujemo nekaj strahu, ker si ne znajo predstavljati takega prevoza. Kolo je tudi strošek, za katerega starši želijo zagotovilo, da bo ustrezno varovano proti kraji.

Otrokom, ki se želijo udeležiti spremljanega kolesarjenja, je treba zagotoviti primerno učenje varne vožnje. Šola mora zagotoviti primerno nadzorovan in po možnosti pokrit prostor za parkiranje koles. Lahko uredijo tudi omarice za shranjevanje čelad, pelerin in druge dodatne opreme. Šola lahko poskrbi za shranjevanje učbenikov v šolski stavbi. Ko je sistem vzpostavljen, je pametno razmisliti o aktivni podpori policije, po možnosti na kolesih. To bi pomirilo marsikatero starše, vožnja bi dobila status "uradnosti", vozniki avtomobilov, ki bi srečevali kolono otrok na kolesih, pa bi postali previdnejši.



POT V ŠOLO

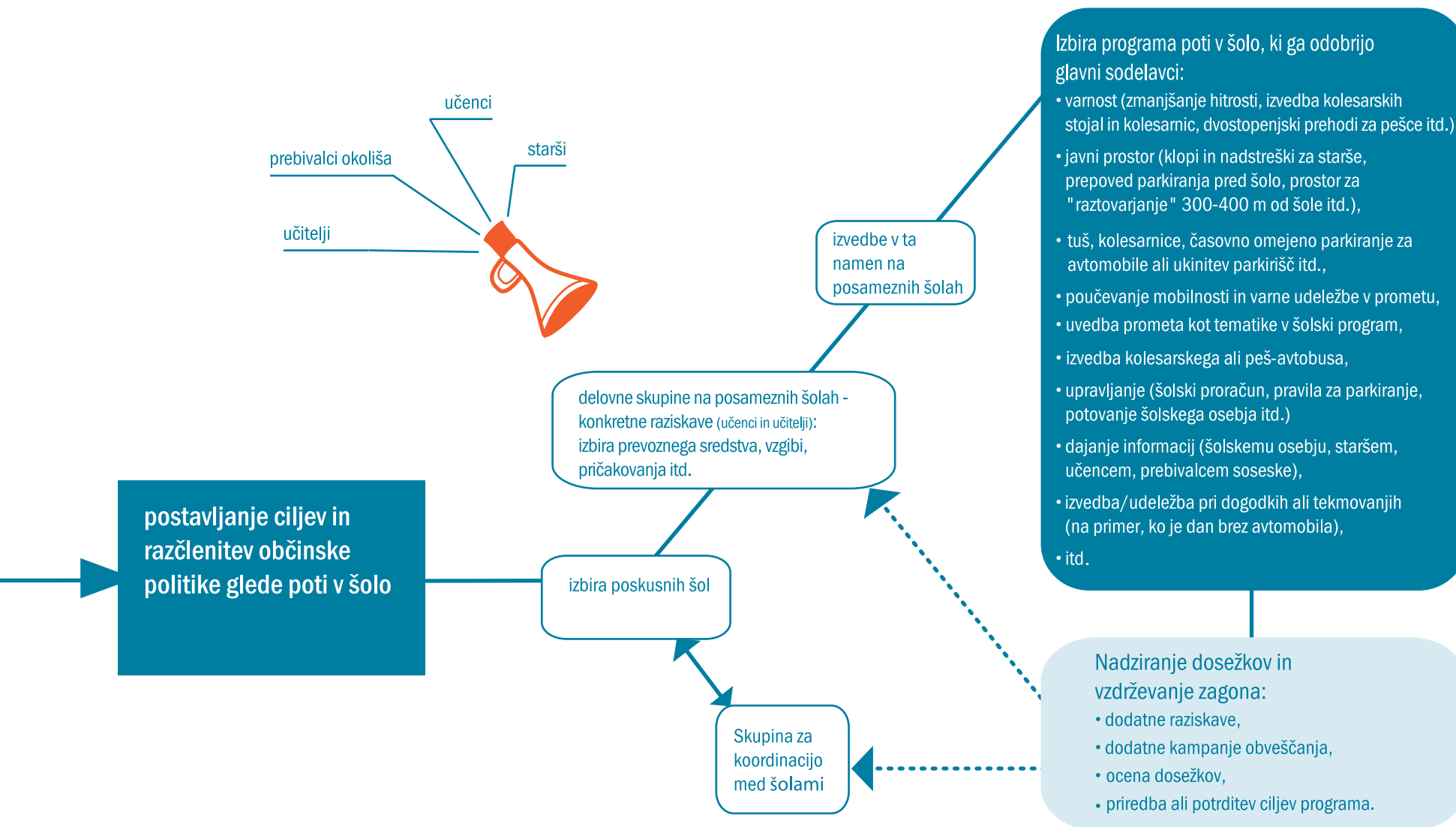


oseba, ki je na občinski ravni odgovorna za pot v šolo

delovna skupina za pot v šolo na občinski ravni

* Nadzor nad potmi v šolo: glej skupne evropske kazalce (poglavje Koristne informacije)

Vir: povzeto po 'Poti v šolo - strategije in načrti'



Počasi! Približuješ se moji šoli!

Cena nadzorovanja otrok na poti v šolo in domov

Poglavitni razlog za spremljanje otrok v šolo je zagotavljanje njihove varnosti. Toda kakšna je družbena cena take "usluge", ki jo vsiljuje tveganje zaradi motornega prometa? Navedli bomo nekaj zgledov, da bi lahko ugotovili, katere storitve ponujajo posamezniki, ki si želijo izničiti možnost nevarnosti prometa. V avstrijskem kraju z 9000 prebivalci so izračunali, da spremljanje otroka pomeni približno dve uri na teden na otroka do otrokovega 13. ali 14. leta. V Veliki Britaniji je bila družbena cena okoli milijardo 356 milijonov spremljevalnih ur leta 1990 med 15 in 25 milijardami evrov. V Švici so na podlagi 40 do 60 milijonov spremljevalnih ur in ob upoštevanju, da jih le polovica temelji na dojemanju prežee nevarnosti, izračunali, da je družbena cena spremljevalne storitve istega reda velikosti kakor cena zastojev motornega prometa. Čeprav je treba številke še preveriti, so dovolj dobra ocena, da se lahko zamislimo. Seveda tudi dodajo skupni družbeni ceni motornega prometa.

Viri: Institutionelle Hindernisse in Fuss und Veloverkehr (Swiss Federal Research Programme No 41 - Transport and Environment).



Zagotavljanje privlačnega javnega prevoza

Ni dvoma, da javni prevoz danes ni prilagojen šolskim otrokom. Treba si je odgovoriti na ta vprašanja: So postajališča dobro opremljena z nadstreški? So prehodi popolnoma varni? So postajališča primerno postavljena glede na šolo? So proge prilagojene šoli? So avtobusi prirejeni tudi povsem majhnim otrokom, da se ne počutijo izgubljeni v množici odraslih? Ali je treba poskrbeti za poseben nadzor na začetku in koncu šolskega dne, da ne bi prišlo do preprirov in fizičnega nasilja? Ali imajo postajališča stojala za kolesa?

V posameznih primerih lahko močno pripomore uvedba posebnih šolskih avtobusov na začetku in koncu šolskega dne ter posebnih prog do ustanov, ki so pomembne za šolarje.

Treba se je tudi posvetiti vprašanju stroškov. Nakup mesečnih vozovnic za več otrok lahko močno obremenjuje nekatere družine (družine samohranilk, velike družine, družine z manjšimi dohodki). Ali je cena mesečne ali sezone vozovnice dovolj privlačna? Kako je s prevozi med počitnicami?

Zmanjševanje uporabe avtomobila

Ukrepi, ki so namenjeni popularizaciji "mehkih" načinov gibanja (hoje, kolesarjenja, uporabe javnih prevozov), navadno niso povsem uspešni, če niso hkrati povezani z mogočimi omejitvami uporabe osebnega avtomobila kot sredstva za prevoz otrok v šolo. Seveda ni mogoče vpeljati vsega naenkrat, razen če obstaja jasna politična volja skupaj z dovolj človeških in finančnih sredstev za tovrstni projekt. Zato se je zadeve najbolje lotiti po načrtu, po katerem se vpeljejo spremembe postopno, v polletnih ali enoletnih presledkih.

Tak urnik je nadvse priporočljiv, če želimo dobro obveščati in pripraviti stanje, da bo prehod čim uspešnejši in bo čim manj nasprotovanja zaradi omejevalnih ukrepov za avtomobiliste.

Omejevalni ukrepi so lahko raznovrstni - od preproste prepovedi ustavljanja v neposredni bližini šole do popolne zapore ulice z možnostjo, da starši otroke odložijo na označenih krajih v sosednjih ulicah, do uvedbe plačanega parkiranja v pripravi na popolno prepoved parkiranja avtomobilov v okolici šole.



Souporaba avtomobila

Včasih se zgodi, da otroka pripeljejo v šolo z avtomobilom, ker drugi načini niso izvedljivi ali niso praktični (prevelika razdalja za pešačenje ali kolesarjenje, pomanjkanje kolesarskih stez, nobene možnosti, da bi organizirali "kolesarski avtobus", ni učinkovitega javnega prevoza itd.). Z anketo je mogoče hitro ugotoviti, katera gospodinjstva imajo tako potrebo. Šola lahko potem staršem piše in jim priporoči souporabo avtomobilov glede na to, da živijo v isti sosesčini. Starši, ki so se pripravljene tako povezati, se lahko potem dogovorijo, kako si deliti naloge in stroške. Šola ravna modro, če pri organizaciji souporabe avtomobilov pomaga, saj s tem lažje zagovarja omejitve za avtomobile.

Souporaba avtomobilov lahko temelji tudi na vožnji s taksijem, še posebej večjih taksijev s šestimi ali osmimi sedeži. Starši so v tem primeru povsem razbremenjeni pri prevozu otrok v šolo, morajo pa seveda za storitev plačati. Če se s taksi službo dogovarja šola in je prevozov dovolj veliko, je mogoča ugodna cena. Če upoštevamo prihranek časa in možnost, da se sploh znebimo družinskega avtomobila, je strošek za štiri ali pet družin že kar sprejemljiv.

Ponekod uvajajo tudi združenja souporabnikov avtomobilov. Souporabniki so lastniki ali najemniki istih avtomobilov, ki jih najemajo po potrebi. Uporaba teh avtomobilov za prevoz otrok iz več družin je lahko še posebej ugodna.







3. POGLAVJE

NEKAJ ZGLEDOV

Kar precej krajev in mest je že dobilo navdih od otrok in mladostnikov, ki lahko veliko pripomorejo k razjasnjevanju zgledov. Škoda bi bilo torej spregledati mreže, ki se počasi pletejo in seveda pomenijo še posebej bogat splet komunikacij.

Izbira tem in primerov, o katerih pišemo v tem poglavju, vam lahko koristijo pri odločitvi, katero "mešanico" boste upoštevali pri svojem programu - saj ne gre pozabiti, da boste dolgoročno najboljše izkoristili posamezno idejo, če se lotite celotnega svežnja usklajenih ukrepov, ki ob izvedbi drug drugega dopolnjujejo.

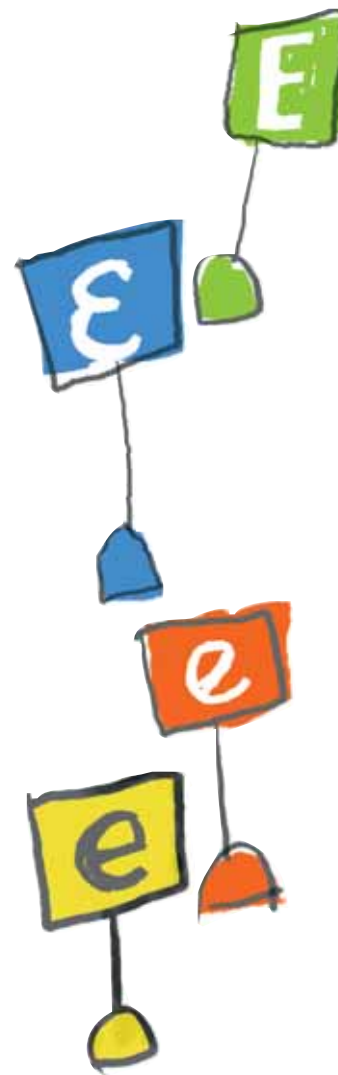
Ko boste oblikovali strategijo, ki bo upoštevala otroke in mladostnike pri politiki mobilnosti, je najboljša, da hkrati delujete na teh štirih strateških izhodiščih (ko je le priložnost, pa jih združite):

E = (EDUCATION) IZOBRAŽEVANJE = izobraževanje/obveščanje

E = (ENGINEERING) OKOLJSKO IN PROSTORSKO NAČRTOVANJE = urejanje prostora/načrtovanje gradnje

E = (ENCOURAGEMENT) SPODBUJANJE = spodbuda/pozitivno ločevanje

E = (ENFORCEMENT) UVELJAVLJANJE = nadzor/urejanje



PRISLUHNIMO OTROKOM IN MLADIM

Skupščine za otroke in mlade

Če želimo otroke vključiti v postopke odločanja, lahko to storimo še kako drugače, ne le z raziskavami. Eden simbolno zelo učinkovit način, da otroke naučimo državljanstva in prisluhnemo njihovim pogledom, je ustanovitev otroškega parlamenta in parlamenta mladih. Ti posvetovalni "organi" imajo stalnost in urejenost, ki sodelovanju daje življenjsko razsežnost.

Mestni otroški parlamenti so v Helsinkih, v Lilleu in Londonu (kjer so sklep o gibanju otrok naslovili neposredno na premiera ...). Na Švedskem je otroški parlament na državni ravni. V Italiji se je na prvem zboru "nacionalnega kongresa otrok in mladih" leta 1994 v Bologni zbralo več kakor 300 udeležencev, sprejeli pa so med drugim sklepe o zmanjšanju hitrosti v mestih, infrastrukturo za kolesarje in pločnike brez avtomobilov ter jih poslali odgovornim politikom.

Sodelovanje pri načrtovanju

V Leipzigu v Nemčiji otroci neposredno sodelujejo pri postopkih načrtovanja mestne prometne infrastrukture.

V Empoliju v Italiji strategija razvoja v mestu temelji na načelih trajnostnega razvoja, potrebah mladih in kakovosti bivanja. Še posebej je poudarjeno sodelovanje otrok in mladih, ko se premlevajo teme, kot so javne površine, temeljna izobraževalna vprašanja, gradnja razstavnega središča za mlade in središča za dejavnosti mladih, prav tako pa tudi vprašanja prihodnjega razvoja in upravljanja mesta. Organizacijske zadeve obravnavajo v mreži majhnih poskusnih laboratorijev (treh v osnovnih in srednjih šolah, po enem v vsaki visokošolski ustanovi, enem v okolju zunajšolskih dejavnosti in enem s starši). Vezi med meščani in upravo so se poglobile in meščani si jemljejo pravico do sodelovanja pri projektih. Meščani in še posebej mladi so občutno prispevali h kakovosti izvedbe in posameznih podrobnosti ter tako presegli način, ki bi temeljil zgolj na tehničnih in kvantitativnih merilih. In eno glavnih ulic so na podlagi takega načrtovanja že spremenili v bivalno okolje z zmanjšanim pretokom prometa...

Informacije:

Comune di Ercolano, Assessorato Urbanistica,
Tel. (39) 571 75 79 40;
cittasostenibili@minori.it

Raziskave po internetu

Raziskava, kakršno so izvedli v mestu York, ko so zajeli skoraj vse šolarje, seveda daje zelo popolne in zanesljive izsledke (glej str. 12). Raziskava po internetu ne more biti enakovredna, ima pa svoje prednosti: poteka ves čas in jo je enostavno dopolnjevati, kadar koli je mogoče izluščiti delne izsledke, vprašalnik pa je mogoče sestaviti iz več delov - enim delom, namenjenim statistični obdelavi, drugim pa za zapisovanje mnenj, pogledov itd.

Ambiciozni projekt Mlada transmreža (National Children's Bureau (NCB) v Veliki Britaniji) so pripravljali več kakor tri leta. Da bi izdelali državno zbirko podatkov, spodbuja otroke, da se udeležijo računalniške raziskave in na spletnih straneh objavijo mnenja o načinu prevoza v šolo. Raziskava zajema tudi učitelje kot ciljno skupino. Izsledke raziskav je mogoče videti na spletu, tako da lahko urbanisti podatke vedno uporabijo pri svojem delu. Na spletnih straneh je tudi nekaj iger, povezanih z gibanjem. Igra Zamišljajte si London, ki jo podpira kraljevi sklad, spodbuja k prispevanju zamisli o prometu v glavnem mestu. Z "ogljikovim računalom" si lahko kolesarji

"In nazadnje, želimo si imeti možnost, da odločamo o stvareh, ki nas zadevajo"

(končni stavek končnega sklepa, sprejetega na prvem državnem kongresu otrok in mladih v Bologni leta 1994).

izračunajo, koliko so s prevoženimi kilometri s kolesi prihranili pri plinih, ki povzročajo učinek tople grede.

Še na širši ravni je NCB nedavno pognal referendum v 12 jezikih, ki je namenjen otrokom, mladim in šolarjem po vsej Evropi (Netd@ys2001).

V Berlinu so se zadeve lotili drugače: na spletnih straneh, namenjenih otrokom in mladim, so ustvarili umetni Berlin, otroci pa lahko sami odločajo, kakšne dejavnosti naj se vključijo, kako se premikajo po spletnih straneh in kakšne izboljšave so zaželele s stališča mladih.

Informacije:

splet: <http://www.youngtransnet.org.uk>;
www.youngtransnet.org.uk/netdays2001



"Laž!"

Otroci kličejo občino na zagovor!

Otroci imajo sposobnost prepričevanja, o kateri lahko odrasli le sanjajo. Imajo nekakšno "privzeto pravico", da ne hodijo okoli vrele kaše, temveč preidejo naravnost do jedra. Tako je romunski uradnik doživel hladen tuš skupine 10 do 15 let starih otrok, ki so bili pripravljeni storiti kar koli, da bi uresničili svoje okoljevarstvene cilje ...

Kaj so pravzaprav želeli? Povedano preprosto: dober javni prevoz, infrastrukturo za pešce in kolesarje, možnost igranja na ulici, javne prostore, na katerih ni dovoljeno parkiranje avtomobila, okolje, v katerem jim starši ne bi viseli za vratom vsakokrat, ko bi stopili iz stanovanja. Toliko idej, ki so se kristalizirale okoli "izvirnega greha" občine: namere, da mirno ulico ob šoli spremeni v štiripasovno prometno žilo, ne da bi poskrbela za kolesarje, pešcem pa bi vzela del širine pločnika.

Kar se je začelo kot nedolžna zahteva zelo določenih želja, se je končalo kot akcija, v kateri so mladi izkazali spodbudo in zavzetost, ki se je ne bi sramovali odrasli aktivisti. Za svoje cilje so znali pritegniti celo starše in učitelje! Z le nekaj logistične podpore dveh nevladnih organizacij so mladi razvili svoje analize, svoja lastna vprašanja o prometnih in okoljevarstvenih problemih ter svoje lastne organizacijske, sodelovalne, komunikacijske in ocenjevalne strategije.

Pismo, ki so ga otroci napisali na temo tega znamenitega projekta, je pri naslovniku ležalo več tednov, ne da bi kdo odgovoril nanj. Potem so se lepega dne naši mladi zeleni aktivisti odločili in so navalili na mestno hišo. Načelnik urbanističnega oddelka, nevajen dialoga in z zadoščenjem, da otroci niso bili dogovorjeni za sestanek, jih je najprej skušal odsloviti. Toda kaj lahko stori nekaj ubogih uradnikov, soočenih s 15 otroki, ki tiho čakajo na odgovor? Da so se jih znebili, so jim uradniki zagotovili, da bodo dobili odgovor prihodnje popoldne.

Otroci so prišli na dogovorjeni zmenek in spoznali, da se uradnik ni držal dogovora. Hitro so se domenili, da se naslednjega dne ob isti uri zberejo pred njegovim domom. Gospod je prestrašen izza zaklenjenih vrat telefoniral policiji ..., ki se je krepko zabavala, ko je ugotovila, v kakšno reševalno akcijo so bili poklicani. Mimoidoči so se ustavljali, da bi videli, kaj se dogaja. Mediji so bili obveščeni. Na pločniku se je razvila razprava in načelnik urbanističnega oddelka je popustil: načrte bodo spremenili!

Toda otroci so nadaljevali in postavljali druga vprašanja. Zakaj zidajo garaže za šolo? Odgovor: od naslednjega meseca dalje ne bo več novih garaž ... Otroci: "Ali lahko torej na garaže, če se bodo vendarle pojavile, napišemo

'ilegalno'? In ali jih lahko damo porušiti? Moj brat pozna nekaj rušiteljev ... In kaj je z avtomobili, ki parkirajo na pločniku pred šolo? Ali lahko po njih hodimo, ker nedovoljeno parkirajo? In zakaj ne kaznujete policista, ki nič ne ukrene? ..."

Kmalu zatem so otroci iz neke druge šole pisali županu. Že naslednji dan se je na šoli pojavil uradnik iz mestne uprave in začel pogovor s šolarji!

Informacije: e-naslov: office@ccn.ro, spletna stran: www.ccn.ro

"V mestu
brez avtomobila!"



DNEVI BREZ AVTOMOBILA

Evropski dan brez avtomobila, 22. september

Konec leta 2001 se je okoli 30 evropskih držav odločilo, da s pomočjo lokalnih uprav podpre ta dogodek.

Na dan brez avtomobila, za katerega je dala pobudo evropska komisarka za okolje Margot Wallström na podlagi izkušenj iz francoskih in italijanskih mest, zadnji dve leti okoli tisoč mest in krajev del svojega prostora nameni okolju prijaznim oblikam prevoza. Ta dan, ki ga javnost močno podpira (zadovoljstvo izraža čez 80 %), pomeni priložnost, da se preveri in razpravlja o možnostih prevoza, ki niso povezane z osebnim avtomobilom.



Hkrati pa lahko mestne in občinske uprave dobijo odličen občutek, kako bi občani sprejeli nove dovozne ceste, prometne načrte, nove avtobusne proge in kolesarske steze, zmanjšanje števila parkirnih mest itd.

Treba je omeniti, da so lokalne uprave porabile ta dan tudi za najavo stalnih sprememb v smeri trajnostnega prometa. Kar nekaj mest je ob tej priložnosti posebej poudarilo poti, ki jih opravijo otroci.

V Larissi, grškem mestu s 150 tisoč prebivalci, ki se močno zavzema za dan brez avtomobila, so velik del svojega programa dejavnosti za 22. september posvetili otrokom.

Otroci in mladi so bili med glavnimi cilji propagandne kampanje, med katero so razdelili 25.000 informativnih brošur. Na velikanski loteriji je bilo otrokom razdeljenih 400 novih koles, 20 koles pa so posebej namenili telesno prizadetim otrokom. V njihovo podporo so izvedli vožnjo po mestu, med teden dni trajajočim festivalom, osredotočenim na kolo, pa so dali v uporabo 10 km novih kolesarskih stez in okoli 750 novih kolesarskih stojal.

V načrtovanje in pripravo dneva brez avtomobila so se množično vključile šole. In posledica? Zvečer 22. septembra so otroci izvedli zanimiv protest z geslom "Kaj pa preostalih 364 dni?" ...

Mestna uprava se ni zadovoljila le s pripravami na dan brez avtomobila čez leto dni, temveč se je lotila "nedelj brez avtomobila". Med septembrom 2000 in septembrom 2001 so imeli že tri take nedelje. Ena je bila v celoti posvečena temi Otroci in okolje.

Informacije:

e-naslov: dhmlar1@larissa-dimos.gr

splet: <http://www.22september.org>

"Dan B" v Montrealu

V Quebecu je Vélo Québec glavna organizacija, ki se ukvarja z uveljavljanjem kolesarjenja, znana po letni prireditvi "Montreal Island Tour", na kateri se že skoraj dvajset let vsako leto zbere desetisoče kolesarjev. Dogodek je kmalu postal tako pomemben, da je Vélo Québec ustanovil ločeno organizacijo Montreal Island Tour, ki se ukvarja le s prirejanjem te ture in podobnih dogodkov.

Pred desetimi leti so organizirali nov velik dogodek - "Children Tour" -, namenjen izključno otrokom, starim od 6 do 12 let: starši ne smejo sodelovati!



Dogodek je neverjetno uspešen, saj vsako leto sodeluje med 8 in 10 tisoč mladih kolesarjev.

Montreal Island Tour ima pomembno vlogo, saj spodbuja osnovnošolske otroke, da v šolo kolesarijo. Trenutno se le okoli 4 % otrok v šolo vozi s kolesom, čeprav jih 66 % kolesari za zabavo. Večina šol celo odvrača otroke od kolesarjenja!

"Dan B", kakor so ta dogodek poimenovali, je zelo privlačen za medije, privabi cel kup močnih sponzorjev, sodeluje pa tudi več ministrov in vladnih agencij ter seveda mesto Montreal. V organizacijo dogodka so vpleteni učitelji, starši in otroci. Da bi bolj pritegnili šole, organizatorji uporabljajo povezave, ki so se razvile pri organizaciji Children Tour.

Dan B se odvija v okviru Montreal Bicycle Party ves teden, posvečen kolesarjenju v mestih, ki se začne s Children Tour (zadnja nedelja maja) in se konča z Island Tour (prvo nedeljo junija). Prvi dan B so poskusno izvedli leta 2000. Bil je neverjetno uspešen, čeprav so bili takrat usmerjeni le na podjetja. Dogodek je leta 2001 že vključil osnovne šole pri uveljavljanju kolesa kot prevoznega sredstva.

Dan B je danes eden najpomembnejših datumov na koledarju šolskih dejavnosti v okraju Montreal. Skupaj z učitelji in pedagoškimi svetovalci se pripravlja tudi kolesarski program, ki ga lahko uporabljajo učitelji. V šoli je dan B izvrstna priložnost, da ves maj pripravljajo dejavnosti na temo kolesa in vsega, kar je z njim povezano, kar lahko močno poveča zavest otrok o okolju prijaznejši obliki gibanja. V podjetjih pa je cilj bolj razširjena uporaba kolesa pri prevozu na delo.

Informacije:

splet: <http://www.ve1o.qc.ca>

Bimbimbici - otroci na kolesih osvajajo mesto

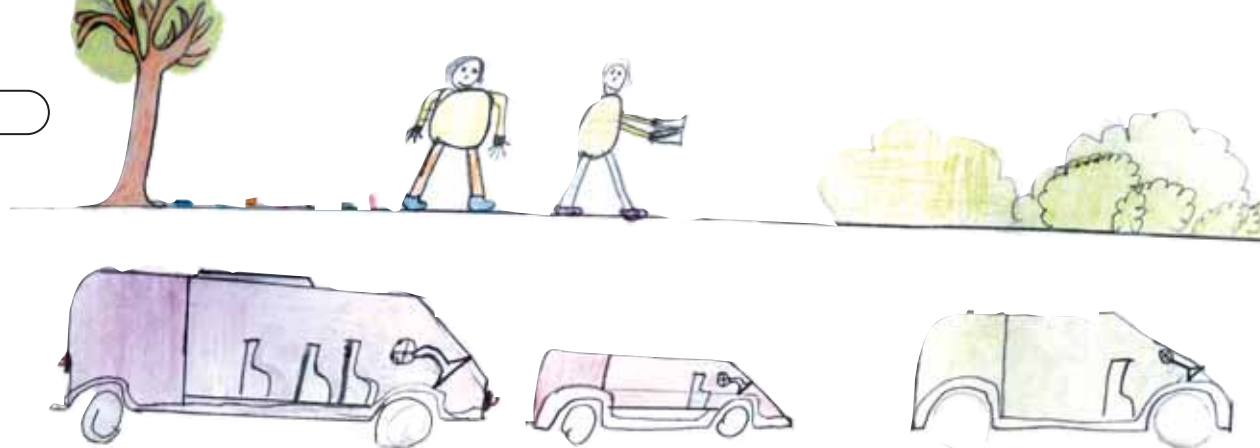
V Italiji že od leta 1996 poznajo nedelje brez avtomobila. Leta 2001 so 10. junija v okoli 150 mestih v nekaterih delih prepovedali vožnjo z avtomobilom. Med njimi so bili Rim, Bologna, Neapelj in Palermo.

Toda učitelji so trajnostno mobilnost šele pred nekaj leti začeli obravnavati kot nekaj, kar je mogoče poučevati. Pri tem je pomembno vlogo ozaveščanja odigralo združenje Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB).

Od leta 2000 FIAB prireja nov državni dogodek, ki se imenuje Bimbimbici. Namenjen je otrokom, starim od 3 do 11 let, ki so najbolj dovzetni za sporočila, ki jih ta dogodek prinaša. Leta 2001 je bila tema dogodka "Varnost na poti v šolo" (navdihnjena z "varno potjo v šolo", ki jo uveljavlja Sustrans v Veliki Britaniji).

Pri tem dogodku je sodelovalo približno 40 občin, med njimi Rim, Neapelj, Bologna in Ferrara. Gre za dolgo vožnjo po mestu, praviloma na majsko nedeljo, neodvisno od "tradicionalnih" nedelj brez avtomobila. Leta 2001 se je enajst občin odločilo, da same izpeljejo dogodek, s tem da so se naslonili na strokovno pomoč članov FIAB. Dogodek sta podprla tudi minister za okolje ter državna agencija za zaščito okolja (ANPA).

Konkretna vožnja s kolesom je dobra priložnost za marsikoga, da spet sede na kolo. Poleg "kolesarske zabave" pa Bimbimbici pomeni priložnost za učitelje in učence, da se udeležijo projekta, s katerim si krepijo zavedanje o pomenu drugačnih načinov prevoza. V nekaterih mestih so se odločili, da to vsebino vključijo v učni program in ga tudi finančno podprejo. Drugje prirejajo 10-urne tečaje zunaj šolskega časa. V štirih šolah pa gre za 90 ur programa, vključenega v redni pouk!



Bimbibici že postaja tradicionalni dogodek in vse več mest ga sprejema za svojega.

Informacije:

e-naslov: info@fiab-onlus.it

PARKIRIŠČA SPODAJ, OTROCI ZGORAJ

Če hočemo zmanjšati gostoto prometa, moramo neizbežno zapreti ulice, da preprečimo pretočni promet. Je pa zelo nenavadno, da bi kar na hitro ukinili cesto (in s tem parkiranje), da bi celotni javni prostor namenili igri, sprostitvi in zelenju, še posebej v središču mesta, kjer ni veliko trgovin, ki bi upravičile večje površine za pešce.

V Barceloni je kar nekaj novih javnih prostorov, ki so bili včasih navadne ulice. Parkiranje je mogoče le pod zemljo, v garažah poslovnih ali bivalnih stavb. Avtomobilom je dovoljen le dovoz do vhodov v garaže, sicer pa je prostor namenjen kolesarjem in pešcem. Pridobljeno je veliko prostora, predvsem za otroke, ki se spet lahko igrajo v soseski.

NAČRTUJTE ZA PEŠCE, POSEBEJ NA DOSTOPIH DO ŠOL

V Ercolanu v Italiji izvajajo program "Spreminjajmo mesto, da bo primerno za otroke" z dvema glavnima ciljema: izboljšati stanje za otroke, ki hodijo peš, tako da jim uredijo "mrežo varnih poti" povsod, kjer je veliko otrok, ob teh poteh pa poskrbeti za zelene (mikro) prostore za igro in sprostitev.

V projekt so vključeni tudi prodajalci, posebej v neposredni bližini šol, kjer se odvija del družabnega in čustvenega življenja otrok.

V okviru strateškega načrta so narejeni predlogi, kako počasi preurediti mesto s kombinacijo simbolično močnih ukrepov (spreminjanje ulic v območja za pešce, območja, namenjena igri, kjer imajo pešci absolutno prednost in je največja dovoljena hitrost 10 km/h, nova prometna ureditev na dostopih do šol, omejitev hitrosti na 30 km/h na sekundarnih ulicah) in mikroukrepov (kakovostjo materiala, razsvetljava, oznakami, zelenjem, ulično opremo) po vsem mestu, kadar in kjer se uvaža sprememba.

Seveda sodelujejo pri projektu tudi otroci: ko so razposlali vprašalnik 1500 osnovnošolcem, so

ugotovili, da otroci čutijo, da jih imajo za manj pomembne od avtomobilov ... Prav te male učence so potem poprosili za mnenje o šolskih stavbah kot del izobraževalnega projekta o arhitekturi in zelenih površinah.

Informacije:

Tel. (39) 817 88 12 19; izsledki kolokvija z naslovom "Azioni per città a misura di bambini"

JAVNI PREVOZ SNUBI MLADE

V Essnu v Nemčiji se podjetje za javni potniški promet EVAG trudi privabiti mlade in jih obdržati kot redne potnike.

EVAG je predlagal, naj šolski razredi z otroki v starostni skupini od 12 do 14 let posvojijo avtobuse. Računajo, da bi s tem lahko zmanjšali vandalizem. Vsekakor seznanjanje in identifikacija z javnim prevozom lahko vplivata na dožemanje javnega prevoza kot prevoza, ki ustreza mladim. So prednosti pri posvojitvi avtobusa (fotografije in imena učencev v avtobusu, vožnja na šolske izlete s posvojenim avtobusom, "zabave" za "rojstni dan" avtobusa, delavnice o vzdrževanju avtobusa itd.), so pa tudi dolžnosti (razdeljevanje daril potnikom na posebne dneve, na primer na rojstni dan avtobusa ali kadar se izboljša urnik itd.).



Pripravili pa so tudi spletne strani za otroke, starejše od 15 let. Cilj ni le obveščati mlade o storitvah javnega prometa, temveč tudi izvedeti, kakšno mnenje imajo o mobilnosti. Na straneh so označeni za mlade priljubljeni kraji s podatki o tem, kako je mogoče priti do njih z javnim prevozom, osebnim željam prirejen vozni red in informacije o nočnih vožnjah, vabilo diskoteke s popusti za uporabnike javnega prevoza, izvlečki iz revij, "vreča presenečenj" (s klikom na gumb se prikaže naključno izbrana informacija o nenavadnem kraju ali dogodku), vprašalnik in povezave do drugih nekomercialnih spletnih strani.

Informacije:

e-naslov: guido.mueller@ils.nrw.de

SPOZNAVANJE JAVNEGA PREVOZA PRECEJ PRED VOZNIŠKIM IZPITOM

V Hamburgu so druge možnosti namesto osebnega avtomobila tema v izobraževalnem procesu v šoli kakor tudi poskusi na "kraju samem". Otroke spodbujajo, da odkrivajo in preizkušajo javni prevoz na raziskovalnih pohodih ali izletih, kjer se naučijo, kaj pomeni potovati samostojno.

Vsako leto okoli 70 % hamburških otrok, starih od 9 do 13 let, sodeluje pri takem programu. Med 14. in 16. letom se bodo učenci spoznavali z mobilnostjo, ob tem pa bodo uporabljali priročnik, ki sta ga skupno izdala mestni oddelek za šolstvo in podjetje za javni potniški promet. Prometa se lotevajo pri več šolskih predmetih: zemljepisu, naravoslovju, politiki, verski vzgoji, filozofiji. Ob koncu srednje šole se učenci spet spoprimejo s temo mobilnosti z raziskovalnimi projekti o splošnih temah kot na primer "potovanje blizu in daleč" ali "vizija prihodnosti".

Informacije:

e-naslov: gunter.bleyer@bsjb.hamburg.de,
splet: www.hamburger-bildungsserver.de/verkehrserz/

Z JAVNIM PREVOZOM (SKORAJ) BREZPLAČNO

Bolj ali manj je splošno sprejeto, da imajo študentje in šolarji sezonske vozovnice po znižani ceni. Sezonske karte pa marsikdo vidi kot nepotreben strošek (zato otroke vozijo v šolo z avtomobilom), lahko pa je ovira tudi sama cena

vozovnice, še posebej pri družinah z več otroki ali revnejših družinah (nezaposlenost, ločitev in s tem večji pritisk na družinski proračun, nižji prihodki).

Da bi še dlje znižali "prag dostopnosti", tako da bi vsi otroci in mladi imeli sezonske karte, mesto Bonn načrtuje, da bi kar vse šole "skupinsko" nakupile sezonske karte, kar bi pomenilo, da bi lahko bila cena enkrat cenejša od običajne cene za študentsko sezonsko vozovnico.

AVTOBUSI + TAKSIJI = JAVNI PROMET

Nič ni bolj naravnega kakor sodelovanje med javnim potniškim prevozom na eni strani in taksijski na drugi, da bi zagotovili varnost pri prevozu mladih tudi ponoči in zgodaj zjutraj.

Zamisel se je porodila ob spoznanju, da je smotrnejše na manj obiskanih progah končati prevoze bolj zgodaj (v Salzburgu na primer ob 23.30). S ponudbo nadomestnih souporabljenih taksijev (ali taksibusov), ki vozijo z določenih začetnih točk, potniki pa lahko izstopajo in vstopajo, kjer želijo, je mogoče vzpostaviti storitev, ki ni nič dražja, za uporabnike pa je koristnejša. Dodatni strošek (cena za vožnjo je okoli 2,5 evra) odtehta boljša storitev (prožnost, varnost, vožnje



do pol dveh zjutraj med tednom in treh na "dneve za zabavo" ...).

Tak sistem - s številnimi različicami, ki so odvisne od krajevnih razmer (velikost in oblika mesta) - poznajo v številnih mestih predvsem v Avstriji in Nemčiji.

Informacije:

[Salzburger Stadtwerke \(Verkehr\) and UITP](#)

ENKRAT POSKUSI IN SI OSVOJEN

Navadno si ne predstavljamo, da bi starši otroke vozili v jasli s kolesom. In vendar je tudi tu mogoče doseči napredek. Tako so ugotovili na primer v mestni upravi v Odenseju na Danskem.

Odense je za kolesarje izjemno prijazno mesto, v katerem se več kakor 60 % šolarjev vozi s kolesom. Številka je še toliko bolj zanimiva, če upoštevamo, da je treba po danskem zakonu pot vsakega šolarja v šolo oceniti tudi varnostno. To pomeni, da je Odense dobro opremljen s kolesarskimi potmi in je promet dovolj dobro urejen, da je dovolj varno tudi za najmlajše na kolesih. To izkušnjo so po pobratenju šol uporabili tudi v Yorku v Angliji. Mladi angleški šolarji so potem, ko so spoznali slasti

neodvisnosti na dveh kolesih, pognali kampanjo za pravico do vožnje v šolo s kolesom!

Mestna uprava v Odenseju je za prevoz majhnih otrok dala na voljo deset brezplačnih prikolic za kolesa. Namen je bil, da lahko starši ta način prevoza preizkusijo, preden se odločijo za razmeroma velik strošek z nakupom prikolice, ki pa ponuja veliko možnosti pri prevozu kakor za rekreacijo. Tretjina jasli v mestu se je vključila v akcijo. Več mesecev je sodelovalo nič manj kakor 3000 otrok in njihovih staršev. Druga kampanja, ki jo je treba omeniti, je "Fun Family Cycling", ki skuša vplesti starše skozi njihove otroke, in maskota "Cycle Duckie" (Donald Duck na kolesu), ki nekaterim otrokom neznansko veliko pomeni.

V Odenseju se tudi dejavno ukvarjajo z mladimi odraslimi (starimi od 17 do 25 let) z geslom Življenjski slog, ki je z različnimi gesli usmerjena na oba spola.

Informacije:

[Troels Andersen](#)

[e-naslov: TA@odense.dk](mailto:TA@odense.dk)

ULICA KOT VADBIŠČE

Kar zadeva vajo, je treba poudariti, da je edini učinkoviti način dejavnega učenja vožnja na ulici in ne na posebej prirejenih prostorih za vadbo.

V Veliki Britaniji so ugotovili, da se otrok navzame veliko škodljivih navad, če se nauči kolesariti v parku, kjer prav nič ne ustreza realnim razmeram (širina ceste, celovitost razmer in vrsta premikov motornih vozil, položaj in čitljivost znakov, prisotnost raznovrstnih vozil, pešcev itd.).

Vsako leto v Rumstu v Belgiji policija organizira tečaje, na katerih 12 in 13 let stare otroke učijo spretnosti kolesarjenja. Od sredine 1980. let naprej praktični del tečaja poteka na ulicah v resničnem prometu.

Razmeroma mirno sosese, pa vendar tako, v kateri se lahko nadebudni kolesarji srečajo z vrsto značilnih prometnih razmer, za ves dan spremenijo v "učno območje". Policija povabi k sodelovanju prebivalce sosese in starše šolarjev ter uradnike iz mestne uprave. Na vhodih v sosese postavijo znake, ki opozarjajo voznike na nekoliko spremenjene razmere. Na več krajih spremenijo ali priredijo prometne znake in označbe na cesti, da bi ustvarili čim bolj poučne razmere (križišča z



različnimi prednostmi, enosmerne ulice, razen za kolesarje ali brez nje, kolesarske pasove itd.); seveda prebivalcem tega predela vnaprej sporočijo, kakšne bodo spremembe.

Hkrati preverjajo veščine in znanje. Otroci dobijo na začetku le skopo navodilo, naj se vozijo naokoli mimo nadzornih točk in naj se vrnejo na začetek, ko bo zapiskala sirena za konec vožnje. V bližini teh točk otroci dobijo navodila "presenečenja" (drži se leve na križišču, zapelji v ulico, ki je morda enosmerna v nasprotno smer, vozi ob parkiranih avtomobilih - ob tem mora kolesar paziti na dovolj veliko razdaljo, če voznik odpre vrata itd.). Poleg tega neopazno ves čas opazujejo dogajanje dodatni inšpektorji, prikriti mladim kolesarjem.

Ni redko, da preskus, pri katerem kdo od kolesarjev ni uspešen, potrjuje kakovost projekta. Pogosto se zgodi, da je neuspešnost posledica neprilagojene velikosti kolesa otroku (okvir previsok, zavorna ročica predaleč od krmila za majhne ročice) - kar je lahko opozorilo staršem, da kolo ni igrača, temveč orodje, ki mora biti prilagojeno otroku.

Informacije:

K. Vanderlinden, Rumst police force,
Markt 1, B-2840 Rumst
Tel. (32) 38 88 00 67

KOLESARSKA REVOLUCIJA ZA MLADE PRISELJENCE

V Tilburgu na Nizozemskem je Center za tuje ženske (Centrum voor Buitenslandse Vrouwen) organiziral program za učenje kolesarjenja posebej za deklice iz priseljskih družin. Ti otroci so pogosto "prikrajšani" za neodvisno gibanje, kolo pa lahko igra pomembno vlogo pri krepitvi njihove neodvisnosti ali celo doseganju emancipiranosti.

Glavne značilnosti te skupine so družbena krhkost (priseljske družine ali celo begunci imajo zelo malo sredstev, še posebej kar zadeva prevoz), pomanjkanje fizične dejavnosti in zato težave pri obvladanju kolesa in izrazita težnja staršev, da svoje hčere obdržijo pretežno v ženskem okolju.

Delo centra v veliki meri sloni na izkušnjah, ki so jih imeli pri pomoči priseljskim dečkom, ki sicer niso tako družbeno omejeni kakor deklice, s

kolesom pa prav tako nimajo izkušenj, ker ta oblika prevoza ni del njihove kulture.

Informacije:

Centrum Buitenlandse Vrouwen Tilburg,
Tel. (31-13) 535 90 43,
e-naslov: avdkloof@planet.nl

PEŠ-AVTOBUS IN KOLESARSKI AVTOBUS

V Grenoblu v Franciji je bila osnovna šola v predmestju izbrana za poskus pri šolskem prevozu, ki so ga oblikovali po vzoru varnih poti v šolo, ki jih je sprožil Sustrans v Veliki Britaniji.

V razmeroma prijaznem okolju (ravnina, majhne razdalje, ne pretiran promet, varno okolje) se je skoraj 50 % otrok, ki so živeli manj kakor 400 m daleč od šole, in skoraj 80 % otrok, ki so živeli manj kakor 900 m daleč od šole, vozilo v šolo z avtomobilom! Glavni razlog, ki ga navajajo starši, zakaj ne spremljajo otrok v šolo peš ali s kolesom, je dodaten čas, ki bi ga to zahtevalo. Vendar so meritve pokazale, da v resnici traja enako dolgo, ne glede na to, kateri način potovanja izberejo starši. Raziskava med starši je tudi pokazala, da so starši otroke vozili tudi potem, ko so bili že večji, in to ne zaradi strahu pred nevarnostjo

prometa ali morda pomanjkanja varnosti pred napadom.

Naštejmo le nekaj preprostih ukrepov, ki so pripomogli k spremembi navad: prepoved parkiranja manj kakor 50 m od šole, urejeno parkiranje koles, tečaj v šoli in propagandna kampanja za starše, vpeljava "kolesarskega avtobusa" in peš "avtobusa". Vozniki avtomobilov so se navadili, da se morajo v neposredni bližini šole vesti bolj disciplinirano in gledajo pozitivno na dodatne ukrepe za večjo varnost. Rezultat je zanimiv, saj se je v dveh letih uporaba avtomobila prepolovila, na ta račun pa so narasla predvsem potovanja s kolesom.

Peš-avtobus ali kolesarski avtobus sta le sodobna oblika nekdanje procesije šolarjev na poti v šolo, s tem da so danes v spremstvu staršev. Šola pomaga staršem, ki živijo v isti soseski, da se sestanejo in organizirajo vse potrebno za stalno spremstvo otrok, ki čakajo na določenih točkah. Glede na način potovanja in število šolarjev je za spremstvo potreben eden od staršev ali več staršev. Zahvaljujoč mobilnim telefonom je mogoče pravočasno obvestiti starše, če otroka na ta dan zaradi bolezni ne bo ali če bo zamudil in se bo priključil morebitni poznejši skupini. Šola mora biti

seveda vedno pripravljena na pomoč, če se kdaj nepredvideno zgodi, da eden od staršev ne more opraviti svoje dolžnosti, nadomestila pa ne more najti.

Informacije:

projekt 'Alternativement vôtre', Metro Rhône-Alpes,
e-naslov: david.djigaouri@la-metro.org;
splet: www.saferoutestoschools.org.uk

TRIJE AVTOMOBILI MANJ - PROSTORA ZA 52 KOLES

V Leicestru so s primerjalnim poskusom na treh šolah, ki so se odločile za različne načine zagotavljanja parkirnih prostorov za kolesa, ugotovili, kako privlačna je možnost parkiranja na ulici:

- Prostor je na voljo: parkirni prostori za kolesa morajo nadomestiti parkirne prostore za avtomobile, treba pa jih je zagotavljati glede na rastočo potrebo; nikoli se ne sme jemati prostor pešcem, ker bi s tem v javnost poslali slabo sporočilo o "tekmovalnosti" med različnimi oblikami mehkega gibanja; če skušamo najti prostor za kolesa na šolski zemlji, se največkrat izkaže, da je to zelo težko.

- Parkiranje na ulici je zelo vidno in deluje "propagandno".
- Šolsko parkirišče za kolesa lahko ob drugih časih uporabljajo tudi drugi kolesarji, kar ne bi bilo mogoče, če bi bilo parkirišče na šolskem zemljišču.
- Parkirišče je mogoče postaviti tako, da ga lahko nadzoruje na primer tajnica iz svoje pisarne ali pa da je vidno iz več učilnic, priporočljiva pa je tudi namestitev kamere; če so stojala za kolesa nameščena na šolskem zemljišču, so razlogi za zaprt prostor, v katerega je mogoč dostop le z dovoljenjem, še močnejši. Taka postavitve je za uporabnike sicer manj udobna, lahko pa prepreči vandalizem.
- Kolesarska stojala naj bodo v obliki obrnjene črke U ter naj imajo zaščitno streho.
- Zamisli je treba obdelati z dejavnim sodelovanjem učencev in zagovornikov kolesarjenja (starši, učitelji ali drugi člani šolskega kolektiva), vsekakor pa mora projekt pregledati tudi strokovnjak, da ne bi prišlo do napak pri izbiri ali postavitvi opreme.



Pri najuspešnejši leicesterski šoli so zelo hitro zaznali več kolesarjev, odstotek se je povečal z nič na 10 % šolarjev, ki so kolesarili v šolo, potem ko so namesto treh parkirnih prostorov za avtomobile namestili pokrito kolesarnico za 52 koles.

Informacije:

Leicester City Council

e-naslov: slads001@leicester.gov.uk

splet: www.saferoutestoschools.org.uk

AVTOMOBILISTI KOT SPREMSTVO

V šoli v Waingel Copse blizu Readinga v Veliki Britaniji nihče ne more reči, da starši, ki vozijo otroke v šolo z avtomobilom, pridobijo čas ali udobnost. Veljajo celo trije ukrepi, ki naj bi odvrčali otroke, da bi prihajali v šolo z avtomobilom:

- Vse otroke spodbujajo in vabijo, da zaradi zdravstvenih in varnostnih razlogov pridejo v šolo peš.
- Parkirni prostor, na katerem lahko starši odložijo otroke, je okoli 400 m stran od šole; tako avtomobilisti niso v nadlogo ne prebivalcem, ki živijo blizu šole, ne šolarjem.

- Starši, ki se vendarle odločijo, da otroke peljejo v šolo z avtomobilom, morajo na izhodu iz parkirišča čakati 15 minut, da se jim odpre zapornica. To je dovolj časa, da ne ovirajo vseh drugih otrok.

Informacije:

Waingel Copse School, Wokingham District Council

Tel. (44-118) 974 63 04;

splet: www.saferoutestoschool.org.uk

NAJ UČITELJI PLAČAJO!

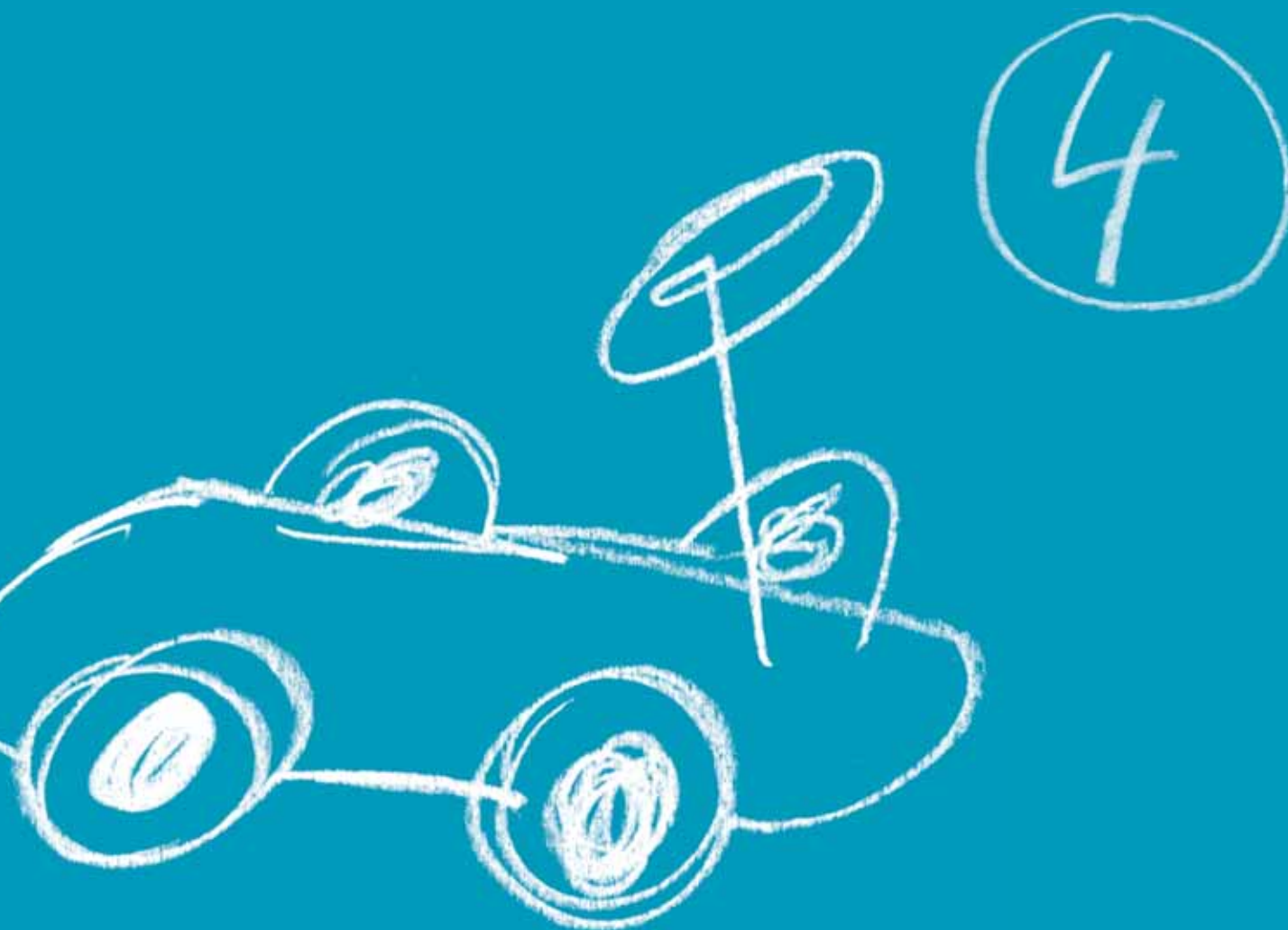
Ali si je mogoče predstavljati, da bi podjetje, ki se ukvarja z nujno pomočjo za avtomobile, podprlo tekmovanje zato, da se zmanjša uporaba osebnega avtomobila? Je! Angleški RAC Motoring Services je glavni sponzor izziva zelenih poti (Green Routes Challenge). Skupine otrok, včasih starih le 14 let, pripravijo projekte o mobilnosti za svoje šole. Dobijo osnovno dokumentacijo, da lahko začnejo, potem pa morajo črpati iz svoje lastne domišljije.

V šolskem letu 1998/99 je prva nagrada znašala več kakor 6000 evrov. Na severu Škotske sta dva šolarja (pravzaprav njuna šola) dobila tolažilno nagrado 1500 evrov za nekoliko nenavadno zamisel. Odkrila sta, da se učitelji v njuno šolo zelo veliko vozijo z avtomobilom, ne glede na to, ali živijo

v kraju samem ali zunaj njega. Tekmovalca sta potem vplivala na šolo, da je uvedla parkirne ure, izkupiček iz parkirnin pa sta namenila za predstavitev drugih načinov prevoza (uvedbo pokritih kolesarnic, klopi in zaščitne strehe za starše, ki čakajo otroke, postavitve znakov, izboljšanje dostopa do enega od šolskih vhodov).

Informacije:

splet: <http://www.rac.co.uk>



4. POGLAVJE

KORISTNE INFORMACIJE

Naslovi za stike in spletne strani



European Sustainable Cities and Towns Campaign

Potem ko so leta 1992 države Evropske zveze v Riu sprejele Agendo 21, je bila leta 1994 v Aalborgu sprožena pobuda za evropska trajnostna mesta in kraje, od takrat pa se je pobudi pridružilo več kot 1200 občin. V pobudo je vključenih precej velikih krajevnih skupnosti.

Rue de Treves 49-51
B-1040 Brussels
tel.: (32) 22 30 53 51
e-naslov: campaign.office@skynet.be
splet: <http://www.sustainable-cities.org>

Car-Free Cities/ACCESS

Car-Free Cities (mesta brez avtomobilov) je mreža mest in krajev, ki si izmenjavajo izkušnje in informacije o politiki mobilnosti s predstavljanjem drugih možnosti namesto avtomobila. CFC

razvija več usmeritev (ena od njih je kolesarstvo) in redno pripravlja seminarje.

C/o Eurocities
Square de Meeus 18
B-1050 Brussels
tel.: (32) 25 52 08 74
e-naslov: cfc@eurocities.org
splet: <http://www.eurocities.org>

Healthy Cities (World Health Organisation)

V mreži Zdravih mest pod pokroviteljstvom Svetovne zdravstvene organizacije (WHO) je 43 članov, več kakor 1000 občin pa je včlanjenih v državne mreže v različnih evropskih državah.

Dr. Agis Tsouros
Who Regional Office for Europe
Healthy Cities & Urban Governance
Centre for Urban Health
tel.: (45) 39 17 15 09
e-naslov: ats@who.dk

Claire Mitcham
Who Regional Office for Europe
Urban planning and transport
tel.: (35) 39 17 14 60
e-naslov: cmi@who.dk
splet: <http://www.who.dk/healthy-cities>

Francesca Racioppi
WHO
European Center for Environment and Health
Rome Office
tel.: (39) 64 87 75 45
e-naslov: frr@who.it
splet: <http://www.euro.who.int/transport>

Cities for cyclists

Ta evropski klub sestavlja 31 občin, ki so zavezane k dejavni politiki uveljavljanja kolesarjenja.

C/o Dansk Cyclist Forbund
Romersgade 7
DK-1362 Copenhagen K
Tel.: (45) 33 32 31 21
e-naslov: cfc@dcf.dk
splet: <http://www.cities-for-cyclists.org>

The Climate Alliance of European Cities

V zvezi evropskih mest za podnebje je več kakor 900 občin (48 milijonov prebivalcev), ki so naredili načrte, kako se bojevati proti spremembam podnebja z močnejšimi ukrepi, kakor jih je sprejela mednarodna skupnost: namenili so se zmanjšati proizvodnjo CO2 za 50 % in ne le 8 %, kakor predvideva Evropska zveza. Zveza evropskih mest je sestavila katalog ukrepov za trajnostni razvoj ter kazalnike.

Galvanistrasse 28
D-60486 Frankfurt-am-Main
tel.: (49) 71 71 39 21
e-naslov: info@klimabuendnis.org
splet: <http://www.klimabuendnis.org>

Euronet – European Children's Network

Eno od načel, na katerih sloni Euronet, pravi, da "imajo otroci pravico, da lokalne, regionalne in državne oblasti ter evropske in mednarodne ustanove upoštevajo njihove potrebe in interese kot prednostne". Euronet je zveza mrež in organizacij, ki se potegujejo za pravice otrok, kakor so zapisane v Konvenciji Združenih narodov o otrokovih pravicah. Zaradi dejavnosti Euroneta amsterdamska pogodba iz leta 1997 prvič izrecno omenja otroke.

Place du Luxembourg 1
B-1050 Brussels
tel.: (32) 2 512 45 00/512 78 51
e-naslov: savechildbru@skynet.be
splet: <http://www.europeanchildrensnetwork.org/>

ECF – European Cyclist Federation

ECF je federacija organizacij, ki se ukvarjajo s predstavljanjem kolesarjenja. Pogosto članice objavljajo svoja dela in pripravljajo svoje programe treningov. Poleg tega vam lahko ECF prikrbi

podrobnosti o krajevnih organizacijah ali vas napotijo na mesta in kraje, ki že imajo izkušnje s predstavljanjem kolesarjenja v javnosti, še posebej pri otrocih in starejših.

Rue de Londres 15/3
B-1050 Brussels
tel.: (32 2) 512 98 27
e-naslov: ecf_brussels@compuserve.com
splet: <http://www.ecf.com>

European Federation of Asthma and Allergy Associations

splet: <http://www.efanet.org>

Energie-Cités, European association of local authorities for a sustainable energy policy at local level

Brussels Office
Rue Paul-Emile Janson 29
B-1050 Brussels
tel.: (32) 25 44 09 21
e-naslov: energie-cites.bxl@euronet.be
splet: <http://www.energie-cites.org>

European parents Association

la, rue du Champs de Mars
B-1050 Brussels
tel.: (32) 25 14 05 99
e-naslov: infos@epa.be

splet: <http://www.epa-parents.org>

FEVR – European Federation of Road Traffic Victims

P.O. Box 2080
CH-1211 Geneva 2 Dépôt
e-naslov: fevr@worldcom.ch

ETSC – European Transport Safety Council

Rue du Cornet 34
B-1040 Brussels
tel.: (32 2) 322 230 41 06
e-naslov: info@etsc.be
splet: <http://www.etsc.be>

European Youth Forum

Evropski mladinski forum je federacija državnih mladinskih zvez - ne le članic Evropske zveze, temveč večine evropskih držav.

Rue Joseph II, 120
B-1000 Brussels
tel.: (32 2) 230 64 90
faks: (32 2) 230 21 23
e-naslov: youthforum@youthforum.org
splet: <http://www.youthforum.org>

IPA – International Association for the Child's Right to play

splet: <http://www.ipaworld.org>

ISDE – International Society of Doctors for the Environment

ISDE je skupnost 400 državnih zvez zdravnikov za okolje (35.000 posameznih članov). Mednarodna organizacija in njeni člani se trudijo javnosti, zdravnikom in politikom dati informacije o raznih povezavah med okoljem in zdravjem (onesnaženost ozračja, hrup, kemijsko onesnaženje, spremembe podnebja itd.)

Le Chateau
CH-1374 Corcelles-sur-Chavornay
tel.: (41 24) 441 56 50
faks: (41 24) 441 56 51
e-naslov: info@isde.org
splet: <http://www.isde.org>

INCHES – International Network on Children's Health, Environment and Safety

Marie Louise Bistrup
e-naslov: marie.bistrup@get2net.dk
Peter van den Hazel
e-naslov: pvdhazl@inter.nl.net

splet:
<http://childhouse.uio.no/childwatch/inches/inches.htm/>

International Union of Public Transport (IUPT)

Vse državne federacije po vsej Evropi so članice tega združenja.

Rue Sainte Marie, 6
B-1080 Brussels
tel.: (32 2) 673 61 00
faks: (32 2) 660 10 72
splet: <http://www.uitp.com>

Transport and Environment

Federacija za promet in okolje združuje zveze, ki si želijo spodbujati varovanje okolja s trajnostno prometno politiko.

Boulevard de Waterloo 34
B-1000 Brussels
tel.: (32 2) 502 99 09
e-naslov: info@t-e.nu
splet: <http://www.t-e.nu>

Research Center Childhood and society

Raziskovalni center za otroštvo in družbo trenutno pripravlja gradivo o vključevanju otrok v načrtovanje v mestih.

splet:
<http://www.ndo.be/kinds/index.htm>

European Child Friendly Cities Network

Nieuwenlaan 63
 B-1860 Meise
 tel.: (32) 22 72 07 50
 splet: <http://www.ecfn.org>

Spletna mesta, ki jih je postavila Evropska zveza

ali pa na njeno pobudo ali s podporo generalnega direktorata za okolje ali promet in energijo pri Evropski komisiji:



Environment for young Europeans

splet:
http://europa.eu.int/comm/environment/youth/index_en.html

Zgledi dobrega upravljanja mestnega okolja in upoštevanje trajnostnega načela:

splet:
<http://www.europa.eu.int/comm/urban>

Cordis

Raziskovalni projekti: Community Research and Development Information Service

splet: <http://www.cordis.lu>

ELTIS

European Local Transport Information Service:

splet: <http://www.eltis.org>

EPOMM

European Platform On Mobility Management:

splet: <http://www.epommweb.org>

LEDA

Pravni in upravni ukrepi za trajnostni promet v mestih

Internet: <http://www.leda.org>

Evropski kazalniki za krajevno uveljavljen trajnostni pristop

splet: <http://www.sustainable-cities.org/indicators/>

S kazalniki, ki jih je razvila skupina strokovnjakov za urbano okolje pri Evropski komisiji v sodelovanju s predstavniki krajevnih oblasti, bi morale biti mogoče ugotoviti napredek na

krajevni ravni glede trajnostne ureditve. Sveženj kazalnikov posebej pokriva promet, zlasti prevoz v šolo (kazalnik B.6).

Starši se o tem, ali otrokom pustijo, da gredo v šolo s kolesom ali peš, odločijo glede na svoje doživetje prometne in osebne varnosti. Taka odločitev tudi neposredno vpliva na okolje. Raziskave morajo meriti, ne le kakšna je odločitev staršev, temveč tudi, zakaj je taka. To je lahko osnova za mogoče spremembe. Statistične podatke je treba zbrati na podlagi večletnih raziskav.

Opomba: V povezavi z raziskovalnim programom Tapestry gre za več različnih usmeritev s poudarkom na vprašalnikih, ki so posebej sestavljeni za otroke in se bistveno razlikujejo od vprašalnikov za odrasle.

Za nadaljnje informacije se obrnite na:
 Andrew Cook at the University of Westminster, London
 e-naslov: cookaj@westminster.ac.uk

MOST — Projekt za razvoj in oceno upravnih strategij za mobilnost, pri katerem sodeluje več kakor 30 partnerjev s približno 20 primeri.

Provider — Raziskovalni projekt o upravljanju mobilnosti v šolah in vključevanju tega predmeta v učni načrt (Italija, Nemčija, Francija, Romunija, Velika Britanija, Portugalska in Avstrija).

Tapestry — Raziskovalni projekt, ki skuša čim boljše organizirati informativne kampanje in komunikacijske projekte, da bi spodbujal izbiro trajnostnih oblik prometa. Raziskava je razvejana v tri niti: predstavljanje drugih možnosti namesto avtomobila, oglaševanje javnega prevoza in poudarjanje zdravstvenih in okoljskih tem.

splet: <http://www.eu-tapestry.org>

LIFE — Financial Instrument for the Environment:

splet:
<http://www.europa.eu.int/comm/life/home.htm>

Druge spletne strani



www.research.dtlr.gov.uk/research/index.htm:

Informacije o raziskavah, ki jih financira britansko ministrstvo za promet, ukvarjajo pa se s povezavami med načinom prihoda otrok v šolo in razvojem njihovih kognitivnih sposobnosti.

www.whi.org.uk/home.asp:

Informacije o raziskavah, ki jih sponzorira britanska Walking your Way to Health Initiative na univerzah Oxford Brookes in Loughborough.

World Health Organisation:

Programa Svetovne zdravstvene organizacije (WHO) predstavlja uvajanje dejavnosti, ki lahko izboljšajo zdravje otrok s sprejetjem prometnih

politik, ki spodbujajo hojo in kolesarjenje v povezavi z javnim prevozom. Programa, ki se imenujeta Promet, okolje in zdravje ter Zdravje otrok in okolje, nadzira Evropski center za okolje in zdravje, ki je del regionalne pisarne WHO za Evropo.

Listina o prometu, okolju in zdravju:

splet:
<http://www.who.dk/London99/tran-sport.htm>

Deklaracija, sprejeta na tretji ministrski konferenci o okolju in zdravju (1999):

splet:
<http://www.who.dk/london99/Welc-omeE.htm>

Pregled znanstvenih dokazov o učinkih prometa na zdravje (2000):

splet:
<http://www.who.dk/document/e72015.pdf>

Stroški za javno zdravstvo zaradi onesnaženosti ozračja, ki jo povzroča promet (Avstrija, Francija in Švica):

splet:
<http://www.who.dk/London99/tran-sport04.htm>

Priporočila glede hrupa:

splet:
<http://www.who.int/peh/noise/guidelines2.html>
Vrsta člankov s skupnim naslovom Promet, okolje in zdravje v Evropi: dokazi, pobude in zgledi.

splet: <http://www.who.dk/healthy-cities/transport>

www.kids-and-bikes.de

S te strani (v nemščini) lahko na svojo stran prenesete izobraževalni program o kolesarjenju za otroke.

Ljubljanska kolesarska mreža

Društvo za spodbujanje kolesarjenja in trajnostnega prometa

splet: <http://www.ljudmila.org/lkm>

Dokumenti/zgoščenke/video posnetki



'Best practice to promote cycling and walking', zgoščenka, 1998

Na tej zgoščenki so zbrani izsledki raziskovalnega programa Adonis (generalni direktorat Evropske zveze za promet - analiza in razvoj novih vidikov glede kolesarjenja in pešačenja namesto vožnje z avtomobilom na kratke razdalje). Dognanja so utemeljena s številnimi zgledi ukrepov v mnogih evropskih mestih in krajih. Poročilo je na voljo tudi na papirju.

Danish Road Directorate
Niels Juels Gade 13
PO Box 1569
DK-1020 Copenhagen K
tel.: (45) 33 93 33 38
e-naslov: vd@vd.dk

'Car-free Cities', zgoščenka

Glej seznam naslovov (pod "Car-Free Cities") (prim. zgornji naslov)

'Mobirom', zgoščenka

Interaktivna igra, ki seznanja otroke in mlade z mobilnostjo (angleško, dansko in nemško)

Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM)
& Austria Mobility Research (AMOR),
Graz (Austria)

Tel.: (43 316) 81 04 51 20
e-naslov: pilz@fgm-amor.at
splet: <http://www.fgm-amor.at>

'Energy Kids on their Way to School', zgoščenka

Šest razburljivih fotografskih poročil, ki združujejo pustolovščino, prijateljstvo in samostojnost na poti v šolo, skupaj s podrobnimi informacijami o raznovrstnih projektih (angleško, nemško in italijansko).

(prim. zgornji naslov)

'Velo-city 2001', zgoščenka

Ta izdaja konference Evropske kolesarske federacije (ECF), ki poteka dvakrat letno, se osredotoči na pet glavnih tem, med njimi "otroke in mobilnost" ter "zdravje in dobro počutje".

Velo-city Conference 2001
Conference Secretariat
C/o Meeting Makers
Jordanhil Campus
76 Southbrae Drive
Glasgow G13 1PP
Velika Britanija
e-naslov:
velo_city@meetingmakers.co.uk
splet: <http://www.velo-city2001.org>

"The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities", 1997 (druga izdaja, 504 strani) ISBN 04-719-6993-1

To delo oriše načela trajnostnega prometa, si ogleda različne zadeve, povezane s prometom, ki vplivajo na okolje, družbo, gospodarstvo itd., preuči ovire na poti do razvoja trajnostnega prometa in zasnov upravljanja mobilnosti, opiše strategije za razvoj trga

in uveljavljanje kolesa ter prikaže številne zglede, kako se te strategije uresničujejo v praksi.

'A League Table of Child Deaths by Injury in Rich Nations', 2001 (25 pp.)

To poročilo o smrti otrok v razvitih državah poudarja resnost nezgod v cestnem prometu ter razlike med različnimi državami (od 2,5 smrtnih primerov na 100.000 otrok, starih od enega leta do 14 let, na Švedskem ter 8,7 na Portugalskem).

Unicef Innocenti Research Center
Piazza SS. Annunziata 12
I-50122 Firenze
tel.: (39) 552 03 30
e-naslov: florence.orders@unicef.org
splet: <http://www.unicef-icdc.org>

"European Car-Free Day - 22 September", video (4 minute)

European Commission
Directorate-General for the Environment
Information Centre
B-1049 Brussels
faks: (32 2) 299 61 98
e-naslov: env-pubs@cec.eu.int

'Greenways', video (8 min.)

Ta videoposnetek prikazuje mrežo evropskih "zelenih poti". Oriše razvoj in značilnosti mreže, ki skrbi za infrastrukturo za nemotorizirano gibanje.

European Commission
Directorate-General for the Environment
Information Centre
B-1049 Brussels
faks: (32 2) 299 61 98
e-naslov: env-pubs@cec.eu.int

Ta študija dopolnjuje prejšnje študije in pokaže veliko slabše stanje, kot so mislili zadnja leta, 2000 (povzetek, 28 strani)

Ta študija dopolnjuje prejšnje študije in pride do spoznanj, ki kažejo na precej slabše stanje, kakor so mislili zadnja leta. Obravnava 15 tedanjih članic Evropske zveze ter Norveško in Švico. Za leto 1995 so bili zunanji stroški prometa, če ne štejemo stroškov zastojev, 530 milijard evrov (7,8 % BDP), od česar je 91,5 % mogoče pripisati cestnemu prometu potnikov in blaga. K temu je treba prišteti 128 milijard evrov stroškov zaradi zastojev, ki jih je mogoče pripisati izključno cestnemu prometu (1,9 % BDP).

Communauté des chemins de fer européens/
Community of European Railways (CCFE/CER)

tel.: (32 2) 525 90 70
faks: (32 2) 512 52 31
e-naslov: guy.hoedts@cer.be
splet: <http://www.cer.be>

'STAG Report'

Poročilo svetovalne skupine za pot v šolo (School Travel Advisory Group) pregleda razvoj poti v šolo v Angliji (podobno poročilo je narejeno tudi za Škotsko) ter vse sprejete ukrepe. Ugotovili so padec števila poti z avtomobilom v šolo in iz nje med leti 1995 in 1996 ter 2000 in 2001.

splet: [splet: \[http://www.local_transport.dtlr.gov.uk/schoolt_ravel/index.htm\]\(http://www.local_transport.dtlr.gov.uk/schoolt_ravel/index.htm\)](http://www.local_transport.dtlr.gov.uk/schoolt_ravel/index.htm)

'A safer Journey to School' (28 strani)

Ta brošura je namenjena učiteljem in staršem. Založilo jo je The Transport 2000 Trust.

The Impact Centre
12-18 Hoxton Street
London N1 6NG
Velika Britanija
tel.: (44-20) 76 13 07 43
e-naslov: stp@transport2000.demon.co.uk

Razpečuje Ministrstvo za izobrazbo in zaposlovanje.
faks: (44-845) 603 33 60

"School Travel - Strategies and plans - A best practice guide for local authorities", 1999 (70 strani)

Ta dokument jasno ponazarja, kaj vse je treba storiti pri načrtovanju občinske politike poti v šolo, na drugi strani pa povzema dejanske šolske načrte. Vsebuje številne zglede konkretnih ukrepov skupaj s praktičnimi komentarji, ki olajšajo prenos izkušenj drugam.

Ministrstvo za promet, lokalno upravo in regije (s pomočjo ministrstva za izobraževanje in zaposlovanje)
Eland House
Brassenden Place
London SW1E 5DU
Velika Britanija
tel.: (44 20) 79 44 30 00
splet: <http://www.detr.gov.uk>

"Increasing Bus Use for Journeys to School - A Guide to Best Practice within Existing Legislation", 2001 (70 strani)

Čeprav je to natančno poročilo naravnano delno na trenutno britansko zakonodajo, je v

njem veliko dobrih zgledov in inovativnih zamisli.

Ministrstvo za promet, lokalno upravo in regije (s pomočjo ministrstva za izobraževanje in zaposlovanje) (glej naslov zgoraj)

"Personal Security Issues in Pedestrian Journeys", 1999 (162 strani)

To poročilo temelji na raziskavah v sedmih različnih soseskah. Predvsem se osredotoča na dojemanje varnosti pri različnih skupinah pešcev (šolarjev, žensk/moških, priseljencev, starejših) in kako to vpliva na njihovo izbiro načina potovanja. Prikazane so tudi strategije za spodbujanje pešačenja - s poudarkom na poti v šolo, ki so jih sprejeli v nekaterih mestih in krajih (York, Edinburgh, Glasgow itd.)

Ministrstvo za promet, lokalno upravo in regije (s pomočjo ministrstva za izobraževanje in zaposlovanje) (glej naslov zgoraj)
splet: <http://www.detr.gov.uk>, www.mobility-unit.detr.gov.uk

'Grass Routes'

Spodbudo "zelenih poti" organizira in financira avtomobilsko društvo RAC, zasebna družba, ki pomaga voznikom pri tehničnih in drugih težavah. V brošurici je tudi precej kartic s seznamom vseh šolskih predmetov, v katere

je mogoče vključiti promet kot izobraževalno orodje.

RAC House
1 Forest Road
Feltham TW13 7RR
Velika Britanija
tel.: (44) 20 89 17 27 55
e-naslov: rarice@rac.co.uk

'Improving Bicycle Safety

(without making helmet use compulsory)', 1998 (16 strani)

Zelo informativna majhna brošurica razjasni vse dokaze za nošnjo čelade in proti njej. Zavzema se za tak način v prometni varnosti, ki vnaprej predvideva vzroke za nezgode, namesto da bi se ukvarjal le s posledicami. Nujno branje za vsakoogar, ki ga zanima vprašanje, ali je smiselno uvesti nošnjo čelad za kolesarje in voznike avtomobilov, in nasprotno, ali je bolje uvesti splošno zmanjšanje dovoljene hitrosti v naseljih (angl., šp., fr., slo.).
Splet: <http://www.ecf.com>

'Municipal Climate Protection Profiles', 2000 (80 pp.)

Poročilo o dejavnostih združenja evropskih mest za podnebje (Climate Alliance of European Cities)

Walking and cycling in the city – WHO Report, Series Town Planning, 1998

splet: <http://www.who.dk>

'Concern for Europe's Tomorrow', 1995

European Centre for Environment and Health (World Health Organisation) European Series, No 53

splet: <http://www.who.dk/docpub/puborder.htm>

'Transport, environment and health', 2002 (64 strani)

Brošura, delo ISDE, temelji na podatkih Svetovne zdravstvene organizacije in razumljivo navaja znanstvena dognanja o povezavi med zdravjem in prometom (angl., fr., nem., it. in okrajšana danska izdaja).

Presentation aids on the topic 'Going to school by bicycle'

Sestavlja jo knjižica za lokalne uprave, poster in zgibanka za otroke.

Fédération des usagers de la bicyclette - FUBicy (Francoska federacija uporabnikov koles)
tel.: (33) 388 75 71 90
e-naslov: velocite@fubicy.org

'Jugend & Mobilität' ('Mladi in mobilnost'), 1999 (48 strani)

Brošurica, ki jo je izdalo VCÖ, je zelo temeljita in vsebuje natančne podatke. Poudarja posebne potrebe mladih v prometu in navaja številne razloge (varnost, zdravje, družabnost, stroški), zakaj jim je treba olajšati gibanje in jim ponuditi čim več drugih možnosti namesto osebnega avtomobila. Samo v nemščini.

Verkehrsclub Österreich (VCÖ)
tel.: (43-1) 893 26 97
e-naslov: service@vcoe.at

'Mobilitätsmanagement für Schulen – Wege zur Schule neu organisieren' ('upravljanje mobilnosti za šole - novi načini, povezani s potjo v šolo'), 2001 (52 strani)

Ta odlični dokument obravnava vse poglede poti od doma do šole in daje številne inovativne zglede. Samo v nemščini.

(prim. zgornji naslov)

"Gesundheitsrisiko Auto" (avtomobil: tveganje za zdravje), 1995 (160 strani)

(160 strani) ISBN 3-92-5499-87-3. Glej zgornji naslov.

Mabuse-Verlag GmbH
Kasseler Str. 1 a
D-60486 Frankfurt-am-Main
Tel. (49-69) 70 50 53

'Lebensräume für Kinder (Življenjski prostori za otroke)

Poročilo št. 70 državnega raziskovalnega programa Mesto in promet (Švica)

"Theoretische und praktische Ansätze zur Mobilitäts- und Umwelterziehung im Kindergarten" (Teoretični in praktični pristopi k mobilnostnemu in okoljskemu izobraževanju v vrtcu) (43 strani)

Ta brošura prikaže mogočo vlogo kolesa ob drugih motoričnih vajah za majhne otroke. Vsebuje tudi splošni del o razvoju in zdravju otroka s stališča gibanja.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Bavarske
tel.: (49-89) 55 35 75
e-naslov: kontakt@adfc-bayern.de

ADFC-Pädagogisches Projekt Fahrrad
tel.: (48-89) 558 69 009
e-naslov: ppf@adfc-bayern.de

'Searching for Evidence-based Research Literature on Asthma', 1999 (8 strani)

Knjižico je izdala Državna kampanja proti astmi v Veliki Britaniji.

tel. (44-20) 77 04 22 60
splet: www.asthma.org.uk

"York School Travel Survey Report", 2000 (39 strani)

To poročilo je dober zgled, kako zbrati podatke o navadah in potrebah šolarjev. Vsebuje tudi zgled zelo temeljitega vprašalnika.

Daniel Johnson
TravelWise Officer
City of York Council
tel.: (44-1904) 55 13 28
e-naslov: DanielJohnson@york.gov.uk
splet: http://www.york.gov.uk

'Energie-Cités Info'

Še posebej sta vredni oglada priloga št. 17 *Energie-Cité Info* o kakovosti zraka (april 1999) in priloga št. 20 o evropskem dnevu brez avtomobila (V mestu brez avtomobila) (oktober 2000).

'Safe Routes to School Newsletter'

Bilten kampanje SRS v Veliki Britaniji

Sustrans Head Office
33 King Street
Bristol BS1 4DZ
Velika Britanija
tel.: (44-117) 926 88 93
e-naslov: info@sustrans.org.uk
splet: http://www.sustrans.org.uk

Evropska komisija

'EU Focus on Clean Air', 2000 (18 strani)

ISBN 92-828-4804-3 (v uradnih jezikih),
Evropska komisija

'The Air Quality Framework Directive – Clean air for Europe's cities', 1998 (18 strani)

ISBN 92-828-1600-1 (v uradnih jezikih),
Evropska komisija

Splošne informacije o obveznostih evropskih mest z več kakor 250.000 prebivalci (100.000 v nekaterih članicah): redno ocenjevanje, uvedba ukrepov ob presežanju mejnih vrednosti, objava "črnega seznama" mest in krajev, kjer kakovost zraka ni ustrezna, Evropska komisija.

'Towards a local sustainability profile: European common indicators', 2000 (11 strani)

ISBN 92-828-9493-2 (v uradnih jezikih),
Evropska komisija.

Kolesarjenje - lepša prihodnost za mesta, 2000, (slovenska izdaja 2001)

ISBN 961-90969-0-8

Ta brošura o kolesarjenju podrobno obdelava razloge za spodbujanje kolesarjenju prijazne politike in daje številne zglede, kako je bila taka politika uvedena in izpeljana.

'European Sustainable Cities'

Poročilo strokovne skupine za urbano okolje, 1996 (240 strani)

ISBN 92-828-4199-5, Evropska komisija.

Europe's Environment, the Dobris Assessment.

Copenhagen: European Environment Agency, 1995.

Future Noise Policy: European Commission Green Paper - COM(96) 540 final. Brussels: Evropska komisija, 1996.

Green Paper on the urban environment - COM(90) 218 final Brussels: Evropska komisija, 1990.

Framework for Action - COM(1998) 605 final. Bruxelles: Evropska komisija, 1998.

Generalni direktorat za okolje
B-1049 Brussels
faks: (32) 22 99 61 98
e-naslov: env-pubs@cec.eu.int

Nekaj pomembnih dogodkov



Izvedba javnih dogodkov na temo mobilnosti otrok (srečanja, ki jih pripravi ali šola ali celotno mesto, ali pa na primer dan "s kolesom v šolo" itd.) je dobro orodje za sporočanje javnosti ter izboljševanje javnega razumevanja za problematiko. Seveda lahko delujete povsem neodvisno v svojem mestu. Je pa lažje združiti moči z drugimi mesti ali sodelovati pri dogodkih, ki so že bili preizkušeni drugod.

V večini držav poznajo občasne dogodke s poudarkom na otrocih, pri katerih lahko sodelujeta vaše mesto ali kraj. Pomembne obdelane teme so prometna varnost (v Veliki Britaniji dogodek Road Safety Week), dan brez avtomobila v šoli (na primer Autofreies (Hoch)Schultag v Nemčiji), dan ali teden vožnje v službo s kolesom (za učitelje, kakor na primer na Flamskem v Belgiji, v Veliki Britaniji in na

Danskem), teden hoje v šolo (Walk to School Week v Veliki Britaniji), kolesarski teden z različnimi temami (National Bicycle Week v Veliki Britaniji), nedelje brez avtomobila (Italija), dan javnega prevoza (v Belgiji), dan za otroke na kolesih (Bimbibici v Italiji) itd.

Kako bi našli še več? Tako, da navežete stike z organizacijo v svoji državi, raznimi evropskimi ali mednarodnimi zvezami, zvezami mest in občin, inštitutom za prometno varnost v svoji državi, ministrstvom za promet ali ministrstvom za okolje itd.

V mestu brez avtomobila (mednarodni dan brez avtomobila, 22. september)

(glej str. 42)

Ta dan, ki je postal že vseevropski dogodek, ponuja izvrstno priložnost, da preizkusite možnosti, kako lahko otroci pridejo v šolo, ne da bi se zanašali na prevoz v avtomobilu s svojimi starši. Ponuja tudi možnosti za razprave in dejavnosti za otroke po vsej Evropi.

V nekaterih državah je na voljo izobraževalno gradivo, ki pomaga pri

pripravah na ta dan skupaj z učenci, ki ga odlično sprejemajo. Dogodek je priložnost za razstave in izmenjave med razredi. Otroci so povabljeni na najrazličnejše animacije: izlete "odkrivanja mesta", učenje vožnje s kolesom, razširjanje razumevanja problemov onesnaženja ali celo zasajanja drevesnih sadik na zemljiščih v središču mesta.

V evropski knjižici za lokalne uprave so napotki in informacije o tem, kako pripraviti dogodek.

Information:

www.22september.org

Walk to School (mednarodni dogodek na začetku oktobra)

Dnevi hoje v šolo se odvijajo pretežno v angleško govorečih državah. Leta 2001 so sodelovale Irska, Velika Britanija, Kanada, Avstralija, Nova Zelandija in Združene države.

Spletne strani vsebujejo:

- zglede državnih programov, zamisli in podatkov, zbranih od tu in tam;

- povezave na spletne strani s podobnimi temami;
- podatki za stike v različnih državah;
- prospekti, ki jih je mogoče potegniti k sebi;
- povezave na številne šole, ki omogočajo učencem in učiteljem, da navežejo stike in si izmenjajo zamisli in izkušnje.

Informacije:

<http://www.iwalktoschool.org>

Spodnje risbe so bile izbrane med vsemi, ki so s tekmovanja otroške risbe na "zeleni teden" leta 2001 prispele na naslov generalnega direktorata za okolje.

Direktorat se toplo zahvaljuje mladim umetnikom. To so:

Denise Aßmann, Jessica Franke, Tanja Galdipour, Kevin Löffler, Eleni Pantzartzi, Raffaele Scarlatti, There Schulz, Sofia Sironi.



avtomobil	12, 17, 18, 21, 25, 26, 28, 36, 42, 48
dan hoje v šolo	59
debelost	14
dejavnosti	22, 24, 34, 39
dogodki	42
družbeni stroški	14, 36
evropski dan brez avtomobila	42, 59
hitrost	25
hrup	13, 15, 19
igre	17, 28
internet	40, 53
javna uprava	13, 14, 24
javni prevoz in taksi	24, 27, 36, 37, 45, 46
javno mnenje	13, 24
kazalniki (trajnostni razvoj)	53
kolesarski avtobus	33, 47

kolo	24, 29, 33, 43, 46, 47, 48
komunikacije	24
mladi	5, 11
moped	26
mreže	51
načini prevoza	21, 34
naslovi	51
nezgode	25, 28, 29, 37
okolje	13
onesnaženje zraka	13, 14, 16
osebni motorni promet	21
peš-avtobus	33, 47, 59
pešci	24, 28, 29, 33, 44, 47
potovanja mladih	11, 12, 16, 21
problemi urbanega okolja	13
program za trening	29, 45, 46

promet	12, 26
proračuni	14, 36, 57
publikacije	55
rak	14
raziskave	12, 24
sodelovanje	34, 39, 40
tlakovanje in križišča	28, 29, 33
trajnostni razvoj	53
trening	29, 45, 46
umirjanje prometa	31, 44
varna infrastruktura	28, 29, 32, 33
varnost	25, 28, 29
vožnja s starši	12, 37
zdravje	14, 15
žrtve cestnega prometa	25