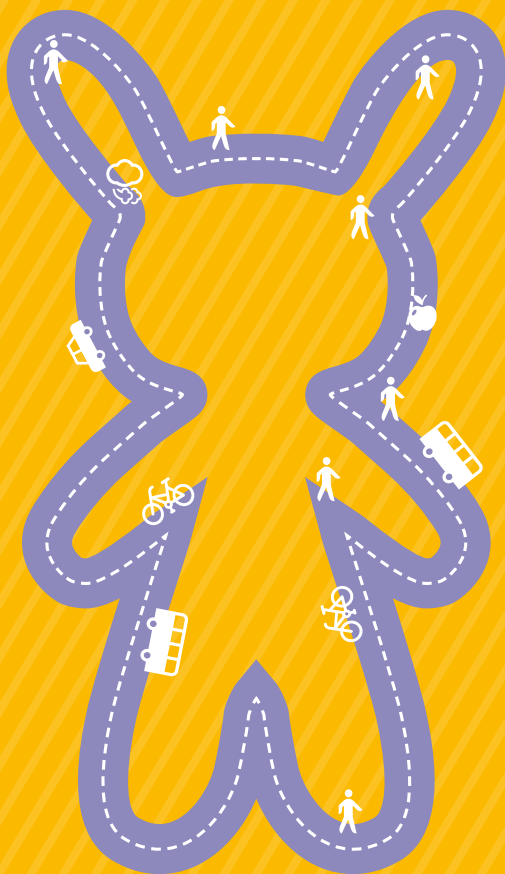


---

# Trajnostna mobilnost

Priročnik  
za vzgojitelje v vrtcih





---

# Trajnostna mobilnost

Priročnik  
za vzgojitelje v vrtcih

Vsi izrazi v tem priročniku, zapisani v moškem slovničnem spolu, se enakovredno nanašajo na moški in ženski spol. Časi za izvedbo posamezne aktivnosti so okvirni – vzgojitelj naj čas izvedbe aktivnosti prilagodi svoji skupini otrok. Aktivnosti v priročniku so namenjene otrokom v drugem starostnem obdobju (3–6 let). Idejne zasnove aktivnosti Moja pot v vrtec, Kako bi izgledala moja ulica? in Mali detektiv so povzete po priročniku društva Focus: Trajnostna mobilnost – zbirka gradiv za učitelje in učence od 1. do 4. razreda osnovne šole.

**Trajnostna mobilnost Priročnik za vzgojitelje v vrtcih, 2. spletna izdaja © Ministrstvo za infrastrukturo**

**Naročnik in založnik**

Ministrstvo za infrastrukturo, Langusova ulica 4, Ljubljana

**Avtorji**

Katarina Otrin  
Marjeta Benčina  
dr. Lidija Živčič  
dr. Tatjana Resnik Planinc  
dr. Aljaž Plevnik

**Recenzenti**

dr. Metka Špes  
dr. Katja Vintar Mally  
Silva Primon

**Urednici**

mag. Polona Demšar Mitrovič  
Marjeta Benčina

**Lektorji**

Tadej Turnšek  
Andreja Vetrlih Humar

**Oblikovna zasnova**

Rdeči oblak, Darja Brečko Poženek

**Postavitev in izvedba**

Luka Pajntar, kaloop.si

Priročnik je nastal v okviru projekta »Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti«, ukrep Trajnostna mobilnost v vrtcih in osnovnih šolah.

Projekt »Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti« delno financira Evropska unija iz Evropskega kohezijskega sklada.

Spletni priročnik najdete na spletni strani Slovenske platforme za trajnostno mobilnost (<http://sptm.si/gradiva/>).

Ljubljana, junij 2019

---

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani

[COBISS.SI-ID=300678400](https://nuk.ub.uni-lj.si/COBISS.SI-ID=300678400)

ISBN 978-961-94277-7-4 (epub)

ISBN 978-961-94277-8-1 (pdf)

# Kazalo

---

- 5** UVOD
- 6** Trajnostna mobilnost
- 9** Pojmovnik
- 11** Didaktična priporočila
- 15** PRIMERI UČNIH UR IN UČNIH LISTOV O TRAJNOSTNI MOBILNOSTI
- 17** Pravica do gibanja
- 20** Moja pot v vrtec
- 23** Avtomobili potrebujejo veliko prostora
- 26** Kako bi izgledala moja ulica?
- 33** Čisto zares z javnim potniškim prometom
- 38** Čisto zares z javnim potniškim prometom
- 40** Izdelajmo svoj avtobus ali vlak
- 42** Izdelava makete železniške postaje
- 46** Sestavi in pobarvaj svoj avtobus ali vlak
- 51** Ranljive skupine v prometu
- 56** Mali detektiv
- 59** Okolje in zdravje
- 64** Teden brez avtomobila
- 66** Onesnaženost zraka v bližini mojega vrtca
- 69** IGRA BELI ZAJČEK
- 75** VIRI IN LITERATURA
- 76** Viri fotografij



---

# Uvod

Spoštovani vzgojiteljice in vzgojitelji!

Pred vami je priročnik za trajnostno mobilnost, katerega osnovni namen je ozavestiti otroke in njihove starše o pomenu hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza v vsakdanjem življenju. Priročnik je zasnovan skladno z aktualno prakso vzgoje in izobraževanja v slovenskih vrtcih. Ponuja vam ključne vsebine s področja trajnostne mobilnosti ter predloge različnih učnih oblik in metod dela. Uvodni del priročnika nam najprej pojasni, kaj je trajnostna mobilnost, in predstavi v priročniku obravnavane vsebine. Sledi slovar z razlago temeljnih pojmov s področja trajnostne mobilnosti. Pomemben del uvoda so tudi didaktična priporočila in pregled povezave vsebin trajnostne mobilnosti s kurikulumom za vrtce. Trajnostna mobilnost je način življenja in prav je, da jo kot vrednoto predstavimo vsem otrokom

in njihovim staršem, saj se naše navade oblikujejo že v najzgodnejšem otroštvu.

Jedro priročnika predstavljajo primeri dejavnosti in učnih listov. Vsak vsebinski sklop vsebuje eno ali več dejavnosti z napotki za vzgojitelje. Slikovni material in učne liste si lahko fotokopirate ali natisnete s spletne strani Slovenske platforme za trajnostno mobilnost (<http://sptm.si> > Gradiva).

Za preglednost vsebin poskrbijo ikone za prometno načrtovanje, hojo, kolesarjenje, javni potniški promet, osebni avtomobilski promet, okolje in zdravje, ki se nahajajo ob vsakem predstavljenem vsebinskem sklopu.

Želimo si, da bi priročnik pri svojem delu čim več uporabljali in tako prispevali svoj delež k spreminjanju potovalnih navad prebivalcev Slovenije ter s tem pripomogli k izboljšanju pogojev bivanja in k trajnostnemu razvoju.

mag. Polona Demšar Mitrovič, Ministrstvo za infrastrukturo

- Priročnik je zasnovan skladno z aktualno prakso vzgoje in izobraževanja v slovenskih vrtcih. Ponuja vam ključne vsebine s področja trajnostne mobilnosti ter predloge različnih učnih oblik in metod dela.
- Želimo si, da bi priročnik pri svojem delu čim več uporabljali in tako prispevali svoj delež k spreminjanju potovalnih navad prebivalcev Slovenije ter s tem pripomogli k izboljšanju pogojev bivanja in k trajnostnemu razvoju.

# Trajnostna mobilnost

---

## Promet in mobilnost

*»Razvita država ni tista, kjer imajo revni avtomobile. Je tista, kjer bogati uporabljajo javni promet.«*

Enrique Peñalosa,  
nekdanji župan Bogote

Za vsako skupnost so promet, dostopnost in mobilnost ključni. Od vseh je odvisno učinkovito premikanje ljudi in dobrin, s tem pa tudi kakovost življenja celotne skupnosti. Dobro razvit in uravnotežen prometni sistem lahko pomembno prispeva k visoki kakovosti bivanja ter omogoča gospodarski razvoj.

Kljub temu, da je kakovostno urejen promet eden izmed osnovnih elementov kakovosti bivanja, se sodobna družba sooča s pomembno razvojno dilemo. Po eni strani želimo zagotoviti visoko raven dostopnosti in mobilnosti, po drugi strani pa se želimo izogniti njunim negativnim učinkom. Ljudje se zadnja desetletja vse bolj zavedamo negativnih vplivov prometa na okolje, zdravje in na kakovost bivanja nasploh in smo zaradi tega zaskrbljeni. Promet nam po eni strani služi, po drugi pa škoduje. Za reševanje te razvojne dileme je, podobno kot na drugih razvojnih področjih, v ospredju trajnostni pristop. Ta zadovoljuje gospodarske, socialne in okoljske potrebe družbe, medtem ko zmanjšuje neželene učinke prometa na gospodarstvo, družbo in okolje. V praksi to pomeni predvsem možnost, da prebivalci kakovostno živijo tudi brez osebnih avtomobilov, saj se izboljša dostopnost z javnimi prevoznimi sredstvi ter ustvarijo ustrezni pogoji za hojo in kolesarjenje. Prebivalci se v tako urejenem prometu počutijo varno, saj je prometna kultura na visoki ravni, manj je nesreč in poškodb, ulice in drugi javni odprti prostori v naseljih pa spet postanejo prostor srečevanja, igre in užitka ter manj prostor prevažanja in parkiranja.

Tako urejen promet prispeva tudi k čistejšemu zraku, zmernejšemu hrupu ter manjši porabi fosilnih virov energije. Trajnostni pristop k obravnavi prometa tako predstavlja eno ključnih razvojnih priložnosti sodobne družbe.

Učinkovit javni potniški promet lahko v kratkem času in z nizkimi stroški prepelje veliko število potnikov. Omogoča kakovostno dostopnost glavnih ciljev za vse skupine prebivalcev, zmanjšuje s prometom povezane težave ter izboljšuje delovanje naselij. Ima pomembno vlogo predvsem pri večjih razdaljah. Če je hoja primerna za poti do 2 km, kolesarjenje pa za poti do 5 km, se z javnim potniškim prometom na najbolj trajnosten način opravijo vse daljše poti. V primerjavi z avtomobilskim prometom je veliko manj prostorsko potraten. Avtobus, ki na cesti zasede približno toliko prostora kot trije avtomobili, v katerih je do 12 ljudi, lahko prepelje kar 50 potnikov. Zaradi vedno bolj učinkovitih vozil in uporabe alternativnih goriv so vplivi javnega potniškega prometa na okolje, še posebej če jih preračunamo na potnika, bistveno manjši kot pri osebнем avtomobilu. S stališča potnika je primernejši tudi zaradi nižjih stroškov ter stresa, povezanega z vožnjo in iskanjem prostega parkirnega mesta. Ne nazadnje pa potnikom omogoča, da kakovostno in aktivno preživijo čas potovanja z branjem ali delom, namesto da se ukvarjajo s samo vožnjo.



## Obravnavane vsebine v priročniku

Trajnostna mobilnost je široko področje in združuje več različnih znanj. Za njeno celovito razumevanje je ključno poznavanje vsebin, na kratko predstavljenih v nadaljevanju, ter njihovih medsebojnih vplivov. Posameznim tematskim poglavjem priročnika (primeri učnih ur in učni listi) so za lažjo uporabo dodane ikone, ki uporabniku povedo, katere izmed vsebin pokriva določen sklop gradiv.



### PROMETNO NAČRTOVANJE

Prometno načrtovanje pogosto razumemo kot izrazito tehnično področje, ki se ukvarja predvsem z gradnjo cest, mostov, krožišč ali železniških prog. A vse večji problemi s prometom v Sloveniji zahtevajo nadgraditev obstoječe prakse načrtovanja z uvedbo novega pristopa, ki promet ureja celostno. Slednji poleg tehničnih vidikov vključuje še strokovno okrepljeno državno in občinsko upravo, celovito financiranje prometa, vključevanje javnosti in sodelovanje sektorjev (npr. prostorskega, gospodarskega, okoljskega, zdravstvenega), pa tudi uvedbo novih metod in postopkov, kot sta na primer spremljanje in vrednotenje stanja prometa.

Celostno urejen promet ne pomeni zgolj bolje izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov države, občin, podjetij in gospodinjstev, manjših zastojev, bolj učinkovitih naložb, večjega zadovoljstva in manjšega onesnaženja. Takšna obravnava prometa prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti za uspešen razvoj, saj so v ospredje obravnave postavljeni ljudje in kakovost bivanja, promet in mobilnost pa sta obravnavana kot orodji za doseganje teh ciljev.



### HOJA

Hoja je najbolj naraven, demokratičen, zdrav in socialno pravičen način premikanja. Ne povzroča izpustov in drugih vplivov na okolje, v primerjavi z drugimi prevoznimi načini pa je prostorsko in infrastrukturno nezahtevna. Primerna je za krajše razdalje (do 2 km), kar se ujema z značilnostjo zgradbe večine naselij v Sloveniji in povprečno dolžino opravljenih poti v njih. Hoja je ključna, saj se tudi vse poti z avtomobilom in javnim prevozom začnejo in končajo z njo. Je drugi najpogostejši način premikanja v slovenskih naseljih, čeprav njen delež že desetletja upada. Pri celostnem prometnem načrtovanju je hoja tista, za katero moramo prednostno zagotoviti dobre razmere.



### KOLESARJENJE

Kolo je najsmotrnejše prevozno sredstvo za razdalje do 5 km. Je poceni in dostopno vsem socialnim skupinam, okolju prijazno in ne zaseda veliko prostora. Na večini poti v naseljih je celo najhitrejše. Vsakodnevno kolesarjenje ugodno vpliva tudi na zdravje. Zaradi pozitivnega vpliva na kakovost bivanja se je kolesarjenje v mnogih evropskih mestih uveljavilo kot enakovreden in učinkovit način opravljanja vsakodnevnih poti.

Kolo je zlasti primerno za mesta in naselja z geografskimi značilnostmi, kot jih imajo naša naselja. Tudi naša največja mesta, kot so Ljubljana, Maribor, Celje in druga, so mesta kratkih razdalj, relief je uravnan, zato ni treba premagovati večjih vzponov. Ugodne klimatske razmere omogočajo uporabo kolesa večino dni v letu. Vse bolj so v uporabi električna kolesa, ki omogočajo trajnostno mobilnost tudi manj fizično pripravljenim in na reliefno bolj razgibanih terenih. Z dvigom kolesarske kulture, izboljšanjem kolesarske infrastrukture in ozaveščanjem bi prebivalce in obiskovalce lahko spodbudili, da bi bistveno večji delež poti čez vse leto opravili s kolesom.



## JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet vključuje različne oblike prevozov: avtobusni prevoz (mestni in medkrajevni), prevoz z vlakom, ladijski prevoz, prevoz s taksijem in podobno. Kadar je učinkovit, lahko v kratkem času in z nizkimi stroški prepelje največ ljudi. Omogoča kakovostno dostopnost za vse in rešuje veliko težav v prometu.

Kakovostna ponudba temelji na zmogljivem omrežju, na prednostni obravnavi v cestnem omrežju, na novih, udobnih, zmogljivih in okolju prijaznih vozilih, na optimizaciji voznih redov ter na informacijski podpori sistema in ozaveščanju prebivalcev.



## OSEBNI AVTOMOBILSKI PROMET

Vedno bodo obstajali razlogi ali razmere, ko bo avto smiselna izbira in bo njegova uporaba brez negativnih posledic – denimo v primeru družine, ki se z električnim avtom zvečer polno naložena vrača s popoldanskih dejavnosti in tedenskega nakupa. Vedno pa bo tudi veliko primerov, ko avto ne bo učinkovita izbira in ko bo njegova uporaba draga za uporabnika in družbo.

Izkušnje kažejo, da je nesmiselno slediti rasti avtomobilskega prometa z gradnjo vedno novih cest in parkirišč. Nove ceste in parkirišča privabijo dodaten avtomobilski promet in nove površine se kmalu zapolnijo. Napredna mesta in države zato zastojev in drugih težav, ki jih povzročajo osebni avtomobili, že dolgo ne obvladujejo z nenehnim prilagajanjem infrastrukture, pač pa prilagajajo obseg in razporeditev avtomobilskega prometa prostoru.



## OKOLJE

Pritiski prometa na okolje so v zadnjih letih zaradi hitre rasti motornega prometa vse večji. Poleg povečanih koncentracij toplogrednih plinov, ki preidejo v ozračje med izgorevanjem fosilnih goriv v prometu, ter hrupa prometna infrastruktura negativno vpliva tudi na ekosisteme, degradira kakovostna kmetijska zemljišča, na katerih bi lahko rasla hrana, onesnažen zrak pa negativno vpliva na zdravje ljudi, rastlin in živali ter uničuje zunanost zgradb. Tukaj ima celostno urejanje prometa pomembno vlogo, saj podpira razvoj tistih prevoznih načinov, ki omogočajo manjšo porabo energije in prinašajo manj negativnih vplivov na okolje. Takšno urejanje spodbuja delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebni sprememb, hkrati pa omogoča hitrejši prehod v nizkoogljično družbo.



## ZDRAVJE

Motoriziran promet povzroča izpuste plinov, predvsem dušikovih oksidov, ozona ter manjših trdih delcev (PM), ki povzročajo bolezni dihal, srca in ožilja, pa tudi možganske bolezni in bolezni drugih tkiv in organov. V Evropi zaradi onesnaženosti zraka vsako leto še vedno predčasno umre 400.000 ljudi, v Sloveniji več kot 1.100. Tudi nezadostna telesna dejavnost je posledica prevelike rabe avtomobilov. Že z aktivnim načinom mobilnosti (hoja, kolesarjenje, uporaba javnega potniškega prometa) na poti v vrtec, šolo, službo in po vsakodnevnih opravkih je mogoče nekaj prispevati k upoštevanju gibalnih priporočil zdravstvene stroke, ki pravijo, da tveganje za nastanek kroničnih nenalezljivih bolezni pomembno zmanjšuje že pol ure zmerne telesne dejavnosti večino dni v tednu.

# Pojmovnik

---

## **CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE**

je strateško in ciljno usmerjeno prometno načrtovanje, s katerim se spodbuja trajnostni promet, v okviru katerega so enakovredno obravnavani vsi potovalni načini in v katerega se vključuje tudi javnost. Temelji na rezultatih analize in spremljanja stanja, vrednotenja ukrepov ter na integraciji ostalih področij načrtovanja.

## **(PROMETNA) DOSTOPNOST**

je v primeru javnega potniškega prometa prostorska ali časovna razdalja od izbranega izhodišča do postajališča javnega potniškega prometa, merjena v metrih, kilometrih ali minutah. Izhodišče je lahko naselje ali bivališče, šola, zdravstvena ustanova ali delovno mesto. Dostopnost je dejstvo, da je od/do postajališča mogoče priti v primerno kratkem času, da je povezava ustrezno urejena za posamezne, predvsem trajnostne načine dostopanja (npr. za hojo in kolesarjenje) in za posamezne skupine prebivalstva (npr. za ljudi s fizičnimi in senzornimi ovirami, za otroke, starejše, mamice z vozički).

## **DUŠIKOVI OKSIDI (NO<sub>x</sub>)**

zajemajo dušikov monoksid in dušikov dioksid. V Sloveniji je glavni vir NO<sub>x</sub> promet, pomemben vir pa je tudi energetika. Dušikovi oksidi so t. i. primarna onesnaževala, kar pomeni, da so vir fotokemičnega smoga, ki ima številne negativne vplive na okolico in na človeka. Eno- in večletna izpostavljenost koncentraciji 0,1 ppm dušikovega dioksida povzroča porast pogostnosti bronhitisa in ima negativen vpliv na delovanje pljuč pri otrocih.

## **JAVNI POTNIŠKI PROMET**

pomeni organiziran in javno dostopen

skupinski prevoz ljudi, ki poteka po vnaprej določenih relacijah, rednem voznem redu, ima določeno ceno ter služi zadovoljevanju vsakodnevnih potreb po mobilnosti. Je sistem, ki zajema prevoz potnikov, celotno organizacijo prevozov in infrastrukturo, po kateri se prevoz odvija. Splošno znani sredstvi javnega potniškega prometa sta avtobus in vlak, mednje pa štejemo tudi ladje, trajekte, tramvaje, podzemne železnice, taksije in drugo.

## **MOBILNOST**

je možnost premikanja ljudi in blaga in je odvisna od razpoložljivih potovalnih načinov.

## **OGLJIKOV DIOKSID (CO<sub>2</sub>)**

je ključni toplogredni plin, ki se v ozračje sprošča pri naravnih procesih v rastlinskem in živalskem svetu in pri kurjenju fosilnih goriv. Delno se CO<sub>2</sub> iz ozračja izloči s fotosintezo, delno pa ga iz ozračja vsrkajo oceani.

Povišano koncentracijo CO<sub>2</sub> v ozračju obravnavamo kot glavnega povzročitelja trenutnega segrevanja podnebja.

## **OZON (O<sub>3</sub>)**

je molekula treh atomov kisika. Sloj ozona je vitalni zaščitni plašč Zemlje, ki nastaja med 10 in 50 km nad njeno površino. V plasti zraka pri tleh je ozon onesnaževalec, ki nastaja ob fotokemičnih reakcijah izpušnih plinov vozil in industrije. Ozon je zdravju škodljiv, saj pušča posledice na dihalnem sistemu ljudi in živali.

## **POTNIŠKI KILOMETRI (pkm)**

so kazalec obsega in sestave potniškega prometa. Potniški kilometer je vsota zmnožkov števila potnikov in razdalj, na

katerih so se ti peljali. Primer: na relaciji Ljubljana–Litija, med katerima je 55 km razdalje, se je v letu 2010 v Litijo peljalo 50.000 potnikov, v Ljubljano pa 75.000 potnikov. Potniški kilometri za obravnavano relacijo za leto 2010 so torej 6.875.000 pkm.

### **POTOVALNE NAVADE**

so ustaljeni načini potovanja ljudi na njihovih vsakdanjih poteh, npr. v službo, šolo ali po drugih opravkih. Odvisne so od različnih dejavnikov – prostorskih, socialno-ekonomskih, upravno-političnih ipd.

### **POTOVALNI NAČIN**

je način premikanja ljudi glede na sredstvo, ki se pri tem uporablja, npr. hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, osebni motorni promet.

### **PROMET**

je premikanje oseb, vozil in blaga po prometnih poteh in z različnimi načini prevoza.

### **PROMETNO NAČRTOVANJE**

je področje načrtovanja, ki se ukvarja z delovanjem, zagotavljanjem in prostorskim umeščanjem prometne infrastrukture in storitev z namenom zagotavljanja dostopnosti in mobilnosti prebivalcev in tovara.

### **PROSTORSKO NAČRTOVANJE**

je interdisciplinarna dejavnost, s katero se na podlagi razvojnih usmeritev in ob upoštevanju javnih koristi načrtuje posege v prostor.

### **TRAJNOSTNA MOBILNOST**

je premikanje na trajnosten način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in podobno. Pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse, pri čemer je poudarek na omejevanju osebnega motornega prometa in porabe energije ter na spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov.

### **TRAJNOSTNI PROMET**

je promet s potovalnimi načini, ki imajo majhen negativen vpliv na okolje, kot so hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, odgovorna uporaba avtomobila, okolju prijazna vozila itd.

### **TRAJNOSTNI RAZVOJ**

je razvoj, ki zadovoljuje potrebe sedanjega človeškega rodu, ne da bi ogrozil možnosti prihodnjih generacij, da zadovoljijo svoje potrebe. Zanj je značilno, da teži k uravnoteženju socialne, ekonomske in okoljske komponente razvoja.

### **TRDI DELCI**

so drobni delci v zraku, ki so lahko naravnega (npr. cvetni prah, prah, morska sol, dim gozdnih požarov, meteorski prah, vulkanski pepel) ali antropogenega izvora (ustvarjajo jih deli vozil – pnevmatike, zavore ipd. oz. so posledica izpustov iz prometa, energetskih objektov, industrije, kmetijstva, individualnih kurišč), lahko pa v zraku nastajajo tudi kot sekundarna onesnaževala, tj. ob reagiranju različnih snovi. Manjši kot so, dlje v naše telo lahko prodrejo in bolj so nevarni. Največje tveganje za zdravje predstavljajo delci PM 2.5 in manjši.

### **MULTIMODALNOST**

pomeni združevanje različnih prevoznih sredstev na poti.

# Didaktična priporočila

---

Kurikulum za vrtce spodbuja vzgojitelja k pestri in raznovrstni ponudbi na vseh področjih dejavnosti, k uravnoteženi ponudbi različnih področij in dejavnosti, ki hkrati ne onemogoča poglobljenosti na določenih področjih, k oblikovanju pogojev za večje izražanje in ozaveščanje skupinskih razlik ter, med drugim, k izboljšanju informiranja in sodelovanja s starši. Zapisano podpira težnje avtorjev, da bi otroci na njim primeren način spoznali, da ljudje s svojim vsakodnevnim delovanjem in odločitvami vplivamo na naravno in družbeno okolje. Čeprav še ne morejo razumeti, da je močnejše zavedanje naše povezanosti z okoljem in poznavanje učinkov našega ravnanja na okolje bistveno tako za njihovo prihodnost kot za prihodnost celotne družbe, pa jih odrasli morda lahko spodbudimo, da naredijo vsaj nekaj majhnih korakov v zeleno smer.

Vsebine priručnika in predlogi za delo so v skladu z naslednjimi načeli uresničevanja ciljev kurikuluma za vrtce:

- načelo demokratičnosti in pluralizma (različne metode in načini dela, pester izbor vsebin in dejavnosti, fleksibilnost v prostorski in časovni organizaciji);
  - načelo odprtosti kurikuluma, avtonomnosti in strokovne odgovornosti (odprtost za uveljavljanje različnih posebnosti okolja, otrok in staršev, pestra ponudba vsebin, dejavnosti in metod, možnost dopolnitve z dejavnostmi, vsebinami in metodami po presoji vzgojitelja);
  - načelo omogočanja izbire in drugačnosti (omogočiti otrokom, da izbirajo med različnimi dejavnostmi in vsebinami glede na njihove želje, interese, sposobnosti, razpoloženje itd.);
  - načelo uravnoteženosti (sistematično razvijanje občutljivosti za probleme in zavest o različnih možnih odgovorih nanje);
  - načelo strokovne utemeljenosti kurikuluma (z vidika spoznanj znanstvenih ved, ki opredeljujejo posamezna področja dejavnosti v vrtcu, s širšega vidika spoznanj edukacijskih ved ter kulturoloških študij);
  - načelo horizontalne povezanosti (izbor tistih vsebin in metod ter načinov dela, ki upoštevajo specifičnosti predšolskega otroka in zato v največji meri omogočajo povezavo različnih področij dejavnosti v vrtcu);
  - načelo vertikalne povezanosti oz. kontinuitete (med družino in vrtcem);
  - načelo sodelovanja s starši;
  - načelo sodelovanja z okoljem (upoštevanje različnosti in možnosti uporabe naravnih in družbeno-kulturnih virov učenja v najbližjem okolju vrtca, upoštevanje naravnih in družbeno-kulturnih specifičnosti okolij, iz katerih otroci prihajajo);
  - načelo timskega načrtovanja in izvajanja predšolske vzgoje ter strokovnega izpopolnjevanja (vrtcev z drugimi vzgojno-izobraževalnimi, strokovnimi in drugimi institucijami);
  - načelo kritičnega vrednotenja (na ravni pravic in odgovornosti staršev, na ravni lokalne skupnosti);
  - načelo razvojno-procesnega pristopa (vsesplošni razvoj otroka in v tem temeljnem okviru usvajanje znanj posebnih ved, pridobivanje nekaterih osnovnih izkušenj v zvezi z najbolj splošno veljavnimi in uporabnimi idejami oz. koncepti posameznih ved, spodbujanje otrokovih lastnih strategij dojetanja, izražanja, razmišljanja);
  - načelo aktivnega učenja in zagotavljanja možnosti verbalizacije in drugih načinov izražanja (razvijanje občutljivosti in zavesti o problemih, spodbujanje in navajanje na iskanje različnih strategij in pripomočkov pri iskanju odgovorov).
- Z navedenimi poudarki v sklopu posameznega načela smo želeli predvsem osmisliti v nadaljevanju podane predloge o vključevanju vsebin, vezanih na trajnostni razvoj in trajnostno mobilnost, z vidika celostnega razvoja otroka.

## Vključevanje vsebin trajnostne mobilnosti v kurikulum za vrtce

Kurikulum za vrtce vključuje dejavnosti, ki jih uvrščamo v naslednja področja:

- gibanje,
- jezik,
- umetnost,
- družba,
- narava,
- matematika.

Znotraj posameznih področji v sedanjem kurikulumu ni predvidenih dejavnosti, ki se navezujejo na vzgojo trajnostnih potovalnih navad, razen v primeru področja gibanja, kamor je umeščeno kolesarjenje. V opisu, ki sledi, so na kratko povzeta posamezna področja kurikuluma z dodanimi predlogi, kako lahko v vsakodnevne dejavnosti vključimo tudi informiranje o trajnostni mobilnosti in predvsem javnem potniškem prometu.

### **GIBANJE**

Potrebi po gibanju in igri sta primarni otrokovi potrebi. Z gibanjem telesa je pogojeno zaznavanje okolice, prostora, časa in samega sebe. Ko začne otrok obvladovati svoje noge, roke in trup, sčasoma začenja čutiti veselje, varnost, ugodje, dobro se počuti, pridobi si samozaupanje in samozavest.

Med cilje za razvoj gibalnih sposobnosti je v kurikulum umeščena dejavnost, ki je del vzgoje za spodbujanje trajnostne mobilnosti pri otrocih, in sicer pridobivanje spretnosti vožnje s kolesom.

Za razvoj gibalnih spretnosti ter zdravih potovalnih navad je priporočljivo, da začnemo otroke že zelo zgodaj spodbujati h kolesarjenju. Otroci zelo radi kolesarijo, naj bo to v igri ali zares. Kolo je po eni strani odlična igrača, po drugi strani pa orodje za doseganje neodvisnosti in razvijanje psihomotoričnih in fizičnih sposobnosti.

### **JEZIK**

Jezikovna dejavnost v predšolskem obdobju, ki je najpomembnejše obdobje za razvoj govora, vključuje široko polje sodelovanja in komunikacije z odraslimi, otroki, seznanjanje s pisnim jezikom in (skozi doživljanje)

spoznavanje nacionalne in svetovne književnosti – lastne in tuje kulture.

Pri učenju jezika se lahko spretno poslužujemo primerov iz prometa. Otroci se tako lahko učijo jezika in absorbirajo informacije o prometu ob poslušanju vsakdanjih pogovorov in pripovedovanju literarnih besedil, ob poslušanju glasnega branja odraslih, s pripovedovanjem, opisovanjem, ob rabi jezika v domišljjskih igrah, ob šaljkah, rimah, ugankah ... Otroke naučimo več o javnem potniškem prometu in ne povečujemo (rabe) osebnega avtomobila.

### **UMETNOST**

Umetnost otroku omogoča udejanjanje ustvarjalnih potencialov, ki se kažejo že v otrokovem igrivem raziskovanju in spoznavanju sveta, ki je zanj neizčrpen vir inspiracije, motivacije in vsebin na vseh področjih dejavnosti.

Umetnost je namenjena predvsem razvijanju ustvarjalnosti in specifičnih umetniških sposobnosti, je pa lahko tudi zelo primeren neverbalni medij za seznanjenje otrok s kompleksnejšimi vsebinami, ki jim jih je drugače težje približati, saj jih je težje ubesediti, otrokovo besedišče pa v tem obdobju še skopo. Preko različnih vrst umetnosti lahko z različnimi dejavnostmi pri otrocih povečamo priljubljenost trajnostnih oblik mobilnosti, poleg tega pa razvijamo senzibilnost za nekaj, kar je dobro, pravilno, pozitivno ... Nekaj primerov dejavnosti za otroke:

- opazovanje različnih fotografij – starejših in modernih, ki prikazujejo vlake, avtobuse, postajališča, utrinke z izletov ...;
- fotografiranje prijateljev na izletu z vlakom;
- ustvarjanje zgodbe v obliki kolaža (npr. pot v vrtec: peš, s kolesom, avtobusom ali vlakom);
- zamišljanje in izvajanje animacije z raznovrstnimi lutkami in predmeti, ki ponazarjajo situacije v prometu;
- izražanje in komuniciranje pozitivnih afirmacij z gibanjem, plesom ter domišljijo;
- petje otroških pesmic na temo avtobusa, vlaka, kolesa;



- risanje domišljjskih prizorov ne temo prometa, čemur sledi pogovor ob risbah;
- vožnja z muzejskim vlakom.

## **NARAVA**

Narava je posebno področje, v okviru katerega razvijamo otrokove sposobnosti za dejavno vključevanje v obdajajoče fizično in družbeno okolje ter ustvarjanje zdravega in varnega življenjskega okolja in navad. Otrok pridobiva izkušnje, kako sam in drugi ljudje vplivajo na naravo in kako lahko dejavno prispeva k varovanju in ohranjanju naravnega okolja. Otrok spozna, da na njegovo zdravje vpliva tako okolje kot on sam.

V okviru tega področja bi bilo potrebno otroke izobraževati tudi na področju prometa oz. trajnostne mobilnosti. Žal pa v dosedanjih načrtih ni predvidenih dejavnosti in napotkov za vključevanje takih vsebin. V predšolskem obdobju si otroci izoblikujejo potovalne navade in osnovne predstave o tem, kaj je sprejemljivo in kaj ne. Pri uvajanju teh vsebin igrajo pomembno vlogo odrasli, ki s svojim zgledom in obnašanjem v prometu določajo norme, ki jih otroci »posvojijo«. V vrtce bi bilo potrebno uvesti dejavnosti, kot so:

- Starši naj prihajajo z otroki v vrtec peš, s kolesom ali javnim prevozom. Če nobena od navedenih možnosti ni izvedljiva, naj avtomobil parkirajo na parkirišču, ki je od vrtca oddaljen vsaj 200 m, in to razdaljo prehodijo. Na ta način otrok spozna, da sam veliko prispeva k varovanju okolja in svojega zdravja.
- Na izlete z otroki se tako starši kot vzgojitelji odpravijo s sredstvi javnega prevoza, med drugim tudi z muzejskim vlakom, ki dodatno prispeva k razvoju otrokove domišljije.
- Za igranje otrokom ponudimo igračke, kot so vlaki, avtobusi in kolesa.
- Preko iger in pravljič ustvarjamo pozitivno podobo trajnostnih potovalnih navad.

## **DRUŽBA**

Zaradi izpostavljenosti komercialnim vplivom in modnim trendom je potrebno otroke napeljevati h kritičnemu razmišljanju in afirmaciji njihove individualnosti (s skupnim

pogovorom o trendih pri npr. oblačenju, igračah, glasbi, kulturnih stereotipih ... in tudi avtomobilih!). Zlasti je pomembno razvijanje kritične distance do številnih reklam, s katerimi so otroci in njihovi starši dnevno zasipani.

Poleg tega vidika je vredno izpostaviti še socialne stike, ki jih navežemo s sopotniki na javnem potniškem prometu. Povezovanje z ljudmi iz lokalnih območij je pomembno za razvoj otrok; spoznavanje in pogovor s starejšimi ali mlajšimi ljudmi tako spodbuja njihovo socializacijo in tudi medgeneracijsko komunikacijo.

## **MATEMATIKA**

To področje vključuje najrazličnejše dejavnosti v vrtcih, ki otroka spodbujajo, da v igri ali vsakodnevnih opravilih pridobiva izkušnje, spretnosti in znanja o tem, kaj je veliko, kaj majhno, česa je več in česa manj, v čem so si stvari različne in v čem podobne, kaj je celota in kaj del, kakšne oblike so, kaj je notri in kaj zunaj, kaj je zdaj, prej in potem, kaj so simboli itn. Na tem področju imajo ponovno zelo pomembno vlogo odrasli, saj lahko v pogovoru mimogrede uporabljajo matematične izraze, opišejo možen način reševanja problema, štejejo. Otrok s pomočjo izkušnje spozna, da obstajata vzrok in posledica in kako sta med seboj povezana.

Za osvajanje osnovnih matematičnih pojmov lahko zelo spretno uporabljamo vsakodnevne primere iz javnega prometa ali se poslužujemo iger z igračkami, kot so vlaki in avtobusi. Odrasli najbolje pomagajo otroku do štetja, če sami čim večkrat štejejo različne stvari, uporabljajo števila v vprašanjih, ki jih zastavljajo otrokom, izkoristijo možnosti štetja pri vsakdanjih opravkih, kjer je štetje potrebno (npr. na železniški/avtobusni postaji, med vožnjo z vlakom/avtobusom), števila čim pogosteje omenjajo v vsakdanjem pogovoru z otroki (npr. deset potnikov, dve kolesi, trije vagoni, dva nahrbtnika, en moder in trije zeleni avtobusi, tri minute do prihoda avtobusa) ali ob vsakodnevni poti v vrtec ali iz njega, na izletu, med igro, na sprehodu. Za usvajanje razmerij, kot je več/manj, lahko z otrokom primerjamo, koliko ljudi (prijateljev, sorodnikov ...) se lahko pelje z enim avtobusom/vlakom/avtomobilom/kolesom, koliko prostora na ulici zasede en avtomobil in koliko kolo ipd.





---

# Primeri učnih ur in učnih listov o trajnostni mobilnosti



# Pravica do gibanja

---

## Uvod

V današnjem času starši zaradi različnih razlogov otroke vse pogosteje vozijo v vrtec z avtomobilom in vse manj prihajajo z njimi v vrtec peš ali s kolesom. Najpogostejši vzroki za to so pomanjkanje časa, dožemanje poti do vrtca kot nevarne, večja oddaljenost od vrtca in neugodne vremenske razmere. A vprašati se moramo, ali z ravnarji, s katerimi želimo svojim otrokom nuditi čim več udobja in jih zaščititi, resnično pripomoremo k njihovi

dobrobiti. Psihologi že dolgo opozarjajo na negativne vplive rabe avtomobila na psihosocialni razvoj otrok in posledično na razvoj družbe. Vsi ti vplivi so toliko bolj izraziti v urbanih območjih, kjer je gostota prometa večja. Za kaj vse prikrajšamo otroka, ko ga zapremo v avtomobil, bomo vsaj delno lahko ugotovili z dejavnostjo, ki je pred nami.



## Predstavitev teme

Prostor in lastnosti okolja vplivajo na gibanje otrok, zaznavanje okolice in socialno interakcijo. Zaznavanje (vid, tip, sluh, vonj in okus) med premikanjem v okolju poda otroku veliko pomembnih informacij. Z drugimi besedami, zaznavanje je izkušnja, v kateri otrok spoznava svoje okolje med premikanjem po njem. Psihologi ugotavljajo, da mora otrok zaznati, da se lahko giblje, obenem pa se mora gibati, da bi lahko zaznal. [1]

Rezultat zaznavanja informacij o prostoru in miselno dojetje prostora se posledično kaže v oblikovanju »osebnih mentalnih zemljevidov«. Primarne zemljevide otrok na podlagi prostorskih informacij in izkušenj vseskozi dopolnjuje. Prve izkušnje o prostoru pridobimo v otroštvu, te pa se v kasnejših obdobjih skladno s širitvijo prostora bivanja in delovanja stalno in hitro povečujejo. K temu pripomore tudi spoznavanje vse širšega kroga različnih ljudi, ki prispevajo k širjenju znanja o družbi. [2]

Neposredni stiki z značilnostmi in dejavniki okolja omogočajo otrokom, da raziskujejo, odkrivajo nove stvari ter razvijajo domišljijo. S tem širijo obzorje in hitreje ter lažje pridejo do novih spoznanj. Aktivne izkušnje z okoljem omogočajo otrokom oblikovati logično razmišljanje. Otrok zato lažje oblikuje logične sklepe iz dejstev in situacij, s katerimi se vsakodnevno srečuje. Gibanje v prostoru vključuje proces razvoja in izpopolnjevanja motoričnih sposobnosti.

Dejstvo je, da med hojo opazimo veliko več stvari, kot pa če smo zaprti v avtomobilu, ki se premika hitro. Med hojo so naši čuti izpostavljeni dražljajem iz okolja, kot so sprememba temperature, veter, zvoki, vonjave, prisotnost dežja ali snega. Takšno zaznavanje okolja pomaga otroku razumeti, da narave ni ustvaril človek, da je dinamična in da ima svoje zakonitosti. Neposreden stik z okoljem omogoča otrokom, da razvijajo prostorsko predstavo, logično sklepanje, motoriko, domišljijo, socialno vedenje in vedenje o gibanju v prometu.

Ko otroke prevažamo z avtomobilom, jih prikrajšamo za spoznavanje okolja in učenje iz njega. Več kot to: umikamo jih s pločnikov in s tem utrjujemo prilagajanje načrtovanja mest avtomobilom. Obenem z vsako vožnjo z avtomobilom prispevamo k nevarnejšemu okolju in negativnim vplivom na zdravje naših najmlajših.

Če z otroki vsaj del poti v vrtec opravimo peš, namesto da jih peljemo z avtomobilom, jim damo možnost, da bolje spoznajo svojo okolico, spodbujamo njihov razvoj ter s tem pripomoremo, da postanejo bolj samostojni in samozavestnejši. Poleg tega gojimo otrokov občutek za zaznavanje pozitivnih in negativnih dogodkov v prostoru.

### IZZIVI

Otrokom moramo omogočiti čim bolj samostojno gibanje v lastnem okolju, ki pa je zaradi prometa žal vedno bolj ogroženo. Zato je eden glavnih izzivov zmanjšanje števila poti z avtomobilom ter upoštevanje potreb najranljivejših skupin pri prostorskem načrtovanju.

### PASTI

Zaradi naraščajočega prometa so pešci, predvsem otroci, v prometu vedno bolj ogroženi – tako z vidika prometne varnosti kot z vidika onesnaženosti zraka. Otrokom je zaradi vožnje z avtomobilom odvzeta pravica do svobodnega gibanja, poleg tega pa se poveča njihova odvisnost od staršev, kar jim otežuje tudi učenje samostojnosti. Poleg tega se otroci zaradi vožnje z avtomobilom težje privajajo na sodelovanje v prometu in učijo o ustreznem ravnanju v njem.

### REŠITVE

Otroke poskušajmo čim bolj vključiti v gibanje v prostoru, s čimer bomo pokazali, da moramo pri prostorskem načrtovanju pomisliti tudi na najmlajše. Omogočiti jim moramo, da čim bolje spoznajo svojo okolico in v njej naberejo čim več izkušenj. Imejmo

v mislih, da z vsako odločitvijo, da vožnjo z avtomobilom zamenjamo z bolj trajnostnim načinom premikanja, prispevamo k manjšemu številu avtomobilov na cesti, pred vrtni in šolami ter s tem k večji varnosti otrok v prometu ter manjši onesnaženosti zraka. Otrokom je potrebno »vrniti ulice« in jim dati možnost, da odkrivajo bližnje okolje.

---

#### NADALJNJE BRANJE:

Otroci v gibanju. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo. 2004, 61 str. URL: [http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/otroci\\_v\\_gibanju.pdf](http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/otroci_v_gibanju.pdf) (citirano 3. 4. 2019)

Projekt Aktivno v šolo. Inštitut za politike prostora in partnerji projekta. 2019, URL: [www.aktivnovsolo.si](http://www.aktivnovsolo.si) (citirano 3. 4. 2019)



## Moja pot v vrtec

---

**NASLOV:**

MOJA POT V VRTEC

**ČASOVNI OKVIR:**

40 minut

**CILJ:**

Otrok z risanjem ozavesti prijetne in neprijetne dogodke ali dejstva v zvezi s prometom in okolico, ki jih vsakodnevno doživlja na svoji poti.

**PROSTORSKI OKVIR:**

igralnica

**NAPOTKI ZA VZGOJITELJE:**

Usmerjanje pozornosti na otrokovo pot v vrtec je prvi korak k predstavitvi teme »trajnostna mobilnost«. Otroku prijazna metoda je čim natančnejše risanje poti v vrtec. Pri tem pa je veliko pomembneje, da se otroci osredotočijo na risanje opazanj in doživetij na poti kot pa na sam potek poti. Risbe dajo dober vpogled v stopnjo interakcije, ki jo ima otrok s prostorom, pa tudi v otrokovo predstavo prostora.

Otroci naj dobijo nalogo, da narišejo svojo pot v vrtec na kos papirja. Risbe so odlično izhodišče za to, da se začne pogovor o temi »promet«. Otroci lahko ob obravnavanju poti v vrtec izmenjajo izkušnje s svojimi prijatelji (ali je kdo kdaj na poti doživel kaj lepega, kaj neprijetnega). Ugotoviti poskušamo povezavo posameznih izkušenj z načinom, na katerega je otrok prišel v vrtec. Z otroki se pomenimo o nevarnih točkah na poti v vrtec.

**IZTOČNICE ZA OPAZOVANJE:**

- So otroci narisali celotno pot ali so se osredotočili le na nekatere – morda pomembne – podrobnosti? So na risbo narisali sami sebe ali le okolico, ki jo opazujejo?
- Zanimivo je vedeti, kako pridejo otroci v vrtec – so kakšne razlike med risbami otrok, ki se pripeljejo v vrtec z avtomobilom, in tistimi, ki pridejo v vrtec peš, z avtobusom? Kaj na poti opazijo otroci, ki hodijo peš, in kaj tisti, ki jih pripeljejo z avtomobilom? Kakšne so razlike v zaznavanju okolice enih in drugih otrok?

## POTEK DEJAVNOSTI:



DELO VZGOJITELJA	DELO OTROKA	IZVEDBA
<p><b>UVODNI DEL</b></p> <p>Vzgojitelj vpraša otroke, kako prihajajo v vrtec, kako daleč stanujejo, kako poteka pot v vrtec, kdo jih spremlja, kaj opazujejo na poti v vrtec, kaj se spomnijo s poti v vrtec (npr. poti skozi park, ljudi in živali, ki jih srečajo na poti, stavbe, ki jih poznajo na poti, vremenske razmere, avtomobili, zaparkiran pločnik, grm, ki zelo lepo cveti in diši ...).</p> <p>Povpraša jih, ali so kdaj na poti v vrtec doživeli kaj neprijetnega/prijetnega?</p>	<p>Otrok odgovarja na zastavljena vprašanja.</p>	<p>OBLIKA DELA: skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda pogovora</p> <p>UČNI CILJ: otrok ozavesti svojo pot v vrtec in s tem tudi prijetne in neprijetne vidike poti v vrtec</p>
<p><b>GLAVNI DEL</b></p> <p>Vzgojitelj otrokom razdeli liste ter jih prosi, naj narišejo svojo pot v vrtec. Narišejo naj vse, kar se spomnijo, da so videli/doživeli na poti v vrtec. Narišejo naj tudi, kako in s kom pridejo v vrtec – peš, z avtomobilom, s kolesom ...</p>	<p>Otrok riše svojo pot v vrtec.</p>	<p>OBLIKA DELA: individualna, skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda risanja</p> <p>UČNI CILJ: otrok nariše svojo pot v vrtec</p> <p>PRIPOMOČKI: listi A4, barvice</p>
<p><b>ZAKLJUČNI DEL</b></p> <p>Ko končajo z risanjem, vzgojitelj razdeli risbe v skupine, in sicer glede na način prihoda otrok v vrtec. Postavi jih tako, da lahko risbe vsi opazujejo.</p> <p>Nato vzgojitelj otroke prosi, da razložijo svoje poti (svojo pot naj razloži vsaj eden iz posamezne skupine). Najbolje je, da prične pri otrocih, ki v vrtec prihajajo z avtomobilom, nato nadaljuje z ostalimi in opazuje, ali se pojavijo razlike v risbah med otroki, ki prihajajo v vrtec z avtomobilom, in otroki, ki v vrtec prihajajo peš, s kolesom, z avtobusom.</p>	<p>Otrok pomaga pri razvrščanju risbic.</p> <p>Otrok ob risbi razloži svojo pot v vrtec.</p>	<p>OBLIKA DELA: individualna, skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda opazovanja, metoda pogovora in pripovedovanja otrok</p> <p>UČNI CILJ: otrok spozna poti v vrtec ostalih otrok v skupini</p>
<p>Vzgojitelj skupaj z otroki povzame glavne izkušnje, ki so jih otroci doživeli z različnim načinom prihoda v vrtec. Izpostavi negativne vidike (nevarne točke, zaparkirani pločniki ...) in pozitivne izkušnje (hoja v vrtec s prijatelji, zimsko kepanje na poti v vrtec ...).</p>	<p>Otrok vidi in pove razlike med različnimi načini prihoda v vrtec.</p>	<p>OBLIKA DELA: individualna, skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda pogovora</p> <p>UČNI CILJ: otrok prepozna prijetne in neprijetne dogodke ali dejstva v zvezi s prometom in okolico, ki jih vsakodnevno doživlja na svoji poti</p>





# Avtomobili potrebujejo veliko prostora

---

## Uvod

Avtomobili potrebujejo veliko (javnega) prostora, pa naj bodo v gibanju ali ko so parkirani. Otroci imajo posledično na voljo vse manj prostora za igro. Ulice so prevzela vozila, otroci pa se običajno lahko igrajo zgolj na omejenih igriščih. Prosto se lahko gibljejo le v za njih prirejenih »umetnih« prostorih, ki so ločeni od »realnega« sveta. Dostop do teh igralnih oaz poteka pod strogim nadzorom, v spremstvu staršev ali drugih skrbnikov. Starši do teh prostorov (igrišč) otroke pogosto pripeljejo z avtomobilom.

Ulice, prilagojene potrebam avtomobilov, so nevarne, zato gibanje otrok omejujejo. Odvzeta jim je pravica do svobodnega gibanja, povečuje se njihova odvisnost od staršev. To jim otežuje učenje samostojnosti in privajanje na pravilno in varno obnašanje v prometu. Kako bi izgledala ulica, če na njej ne bi bilo avtomobilov in bi po njej vozil le avtobus ali tramvaj?



## Predstavitev teme

Najopaznejša posledica naraščajočega prometa v zadnjih letih je ta, da imajo otroci manj možnosti svobodne igre na prostem, učenja samostojnosti in spoznavanja bivalne okolice brez pomoči odrasle osebe. Z drugimi besedami, otroci izgubljajo svobodo gibanja in samostojnost. To je delno povzročilo spremembo prostočasnih dejavnosti otrok – več je sedenja pred elektronskimi napravami, manj pa igre na prostem z vrstniki. Možnosti otrok, da samostojno izberejo aktivnosti in družbo, je vse manj, zato otroci izgubljajo avtonomijo in sposobnost uveljavljanja izbire – vrednote, ki so pomembne tako za pravice otrok kot odraslih in so bistvenega pomena za kakovost življenja.

Otroci so velika, a nevpilna skupina prebivalstva. Ne volijo in so le redko vključeni v posvetovanja ali odločanja. Skratka, ne igrajo vloge v političnem procesu. Politike oblikujejo odrasli, ki potreb otrok ne razumejo ali pa jim ne posvečajo dovolj pozornosti. Tako je tudi pri oblikovanju prometne politike in pri prostorskem načrtovanju.

Usmeritev k potrebam otrok pomeni drugačen pristop k prostorskemu načrtovanju. Prostorsko načrtovanje je pogosto v nasprotju s potrebami in izkušnjami otrok. Otroku odkrivanje sveta v določenem prostoru pomeni iskanje svoje poti v svetu, zato ima prostorsko načrtovanje pomembno vlogo. Pri ustvarjanju otrokom prijaznih sosesk morajo načrtovalci prostora pokazati razumevanje do potreb otrok in vključevati otroke v iskanje rešitev. Otrokom prijazne soseske zahtevajo zasebni in javni prostor, ki tvori vez med ljudmi in njihovo okolico. Otroci se bolje od vseh zavedajo prednosti mesta, prijaznega za pešce. Otrokom prijazno mesto je »prehodno« mesto, mesto, kjer je vse na dosegu roke.

Prostorsko načrtovanje je pomemben dejavnik pri spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje ali raba javnega prevoza. Lahko namreč pomaga ustvariti okolje, v katerem smo manj odvisni od avtomobila. Vse prevečkrat se tradicionalno prostorsko načrtovanje

osredotoča na dostopnost z avtomobilom in zanemarja ostale oblike premikanja. Taka načrtovalska praksa pogosto ustvarja odvisnost od avtomobilov. Novejši pristopi prostorskega načrtovanja so bolj celoviti in se v večji meri osredotočajo na odpravljanje vzrokov težav v prometu oz. na zmanjševanje potreb po premikanju. [3] Zgleden primer so številna (evropska in slovenska) mesta, ki so prepoznala pomen kakovostnega življenja in številne ulice zaprla za avtomobile, v zameno pa dostopnost omogočila s kakovostnim javnim potniškim prevozom. S tem ko so javne površine vrnili ljudem, se je kakovost življenja v mestu bistveno povečala – tako s socialnega in okoljskega kot tudi z ekonomskega vidika.

Primer, kako lahko prostorsko načrtovanje vpliva na obliko mobilnosti, so parkirni standardi. V državah, kjer prepoznavajo pomen prostorskega načrtovanja, želijo več prostora nameniti zelenim površinam in igriščem, zato je pri načrtovanju sosesk parkirni prostor izjemno omejen ali pa sploh ni na voljo. Ker ni na voljo parkirišč, je za prebivalce sosesk boljše, če nimajo avtomobila. Tega v bistvu niti ne potrebujejo, saj so soseske načrtovane tako, da so trgovine, šole in uradi dostopni brez njega. V Sloveniji je pristop k prostorskemu načrtovanju še vedno bistveno drugačen: pri novih soseskah veljajo visoki standardi glede števila parkirnih mest na stanovanje, dostop do javnega potniškega prometa pa pogosto ni načrtovan. Rezultat takšnega načrtovanja so velike parkirne površine ter visoka stopnja motorizacije, ki je v Sloveniji leta 2017 znašala 541 avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar nas uvršča med države z najvišjim številom avtomobilov na prebivalca (SURSTAT, 2018).

### IZZIVI

Prostor pred vhodi v vrtnice je nemalokrat zaparkiran z avtomobili, v nekaterih primerih do vhoda v vrtec ne vodijo niti sklenjene površine za pešce, ampak se je do njega potrebno prebiti čez parkirišče ali dostavno vozišče. S takšnim pristopom

jasno nakazujemo, da imajo jekleni konjički prednost pred otroki, in to celo v okolici ustanove, ki je namenjena njim. Dostopnost vrtca bi morala izražati jasno naklonjenost nemotoriziranemu prihodu v vrtec. Ureditev dostopnosti do vrtca bi morala biti zasnovana tako, da bi se otroci lahko varno in samostojno gibali brez nevarnosti, ki jo predstavlja promet. Preskok z načrtovanja prostora za avtomobile na načrtovanje prostora za človeka, predvsem za otroke, je velik izziv, ki je še pred nami. Kljub temu, da bi vključitev otrok v prostorsko načrtovanje koristila celotni družbi, to ni v navadi. Tudi ta preskok bi morali znati narediti, saj velja, da če ureditev prostora ustreza otroku, ni bojzani, da ne bi tudi odraslim.

## PASTI

Pri načrtovanju prostora in načrtovanju premikanja po prostoru se je osredotočanje na avtomobil globoko zasidralo v nas – tako globoko, da sploh ne opazimo, kako močno smo posegli v otrokov razvoj in v otrokove pravice. Pomanjkanje občutljivosti in strokovnega znanja za potrebe nemotoriziranih udeležencev v prometu je pogosto krivo za napačno prostorsko načrtovanje. Problem ni površinski – negativnega vpliva prostorskega načrtovanja na razvoj in varnost otroka se v veliko primerih ne zavedajo niti starši niti družba kot celota.

## REŠITVE

Sprememb nas je pogosto strah zato, ker jih ne razumemo. Zato je pomembno, da se pri uvajanju novih pristopov k prostorskemu načrtovanju seznanimo z dobrimi praksami od drugod. Številne primere lahko najdemo npr. na [www.eltis.org](http://www.eltis.org) (evropski spletni portal za mobilnost v urbanih okoljih). Dobrobiti, ki jih prinaša vrnitev prostora ljudem, prej ali slej odtehtajo udobje, ki ga ponuja vsesplošna dostopnost z osebnim avtomobilom. Spremembe se lahko pričnejo na lokalni ravni oz. na mikrolokacijah. Vodstvo vrtca ali soseska se lahko skupaj z lokalno skupnostjo odloči in sprejme načrt, ali pa da lokalni skupnosti pobudo za načrt, s katerim bi se lahko prostor preoblikoval tako, da bi

bil bolj prijazen otrokom. S spreminjanjem mobilnih navad je podobno kot z ločevanjem odpadkov – da nam pride novo vedenje v navado, je potrebno nekaj truda; ko pa ga sprejmemo, si ne želimo več vrnitve na stara pota. Če smo pri uvajanju sprememb uspešni, se lahko zgodi, da s tem »virusom« »okužimo« še druge.

---

## NADALJNJE BRANJE:

Priročnik za urejanje šolskih okolišev po načelih trajnostne mobilnosti. Inštitut za politike prostora. Ljubljana, 2018, 25 str. URL: <http://www.aktivnovsolo.si/gradiva/> (citirano 7. 5. 2019)

Trajnostna mobilnost – zbirka gradiv za učitelje in učence od 1. do 4. razreda osnovne šole. Focus, društvo za sonaraven razvoj. Ljubljana, 24 str. URL: [http://www.focus.si/files/Publikacije/paket\\_gradiv.pdf](http://www.focus.si/files/Publikacije/paket_gradiv.pdf) (citirano 3. 1. 2013)

Nacionalne smernice za pripravo Mobilnostnih načrtov za ustanove. Ministrstvo za infrastrukturo. Ljubljana, 2019, 58 str. URL: <http://sptm.si/gradiva/> (citirano 7. 5. 2019)



## Kako bi izgledala moja ulica?

---

### NASLOV:

KAKO BI IZGLEDALA MOJA ULICA?

### ČASOVNI OKVIR:

30 minut

### CILJ:

Z risanjem ulice otroci ugotavljajo, da bi odstranitev parkiranih avtomobilov sprostila veliko več prostora zanje.

### PROSTORSKI OKVIR:

igralnica

### NAPOTKI ZA VZGOJITELJE:

Dve risbi iz ptičje perspektive, ena z avtomobili in ena brez njih (avtomobile lahko nadomesti avtobus ali vlak), služita za prikaz otrokom, koliko prostora zasedejo različna prevozna sredstva.

Otroci naj v Učni list 1b vrišejo, kako bi uporabljali na novo pridobljeni prostor. Vprašanje lahko navežete tudi na otrokovo neposredno okolico: Za kaj bi uporabili parkirišče in ulico pred vrtcem, če bi bila zaprta za promet in bi po njej lahko hodili le pešci? V tem primeru jim lahko skicirate parkirišče ali ulico pred vrtcem, ki jo dobro poznajo.

### NAMIG:

Na dan brez avtomobila (22. septembra ali na katerikoli dan, ki ga vi določite) se dogovorite, da na parkirišču pred vrtcem nihče ne parkira ter prostor zamejite (s trakom ali drugimi jasnimi fizičnimi oznakami). Če je parkirni prostor v pristojnosti vrtca, se lahko o tem odloči vodstvo vrtca, če pa gre za javno površino, ki je v pristojnosti občine, se je potrebno o zapori predhodno dogovoriti z občino. To površino naj otroci uporabijo za druženje, risanje s kredami, igranje ristanca ... Ko bodo starši prišli po otroke, bodo tudi sami spoznali, da otroci uživajo v na novo pridobljenem prostoru in mu dodeljujejo nove, kreativne pomene. POMEMBNO: Če se za to odločite, je potrebno zelo dobro poskrbeti za varnost otrok. Med na novo »zavzetim«  
prostorom in površinami za avtomobile postavite fizične ovire, ki bodo preprečile, da bi otroci med igro stekli na cestišče, ali obratno, da ne bi avtomobili iz navade zapeljali med otroke. O izvedbi aktivnosti predhodno obvestite starše, ravno tako jih obvestite o spremenjenem parkirnem režimu.

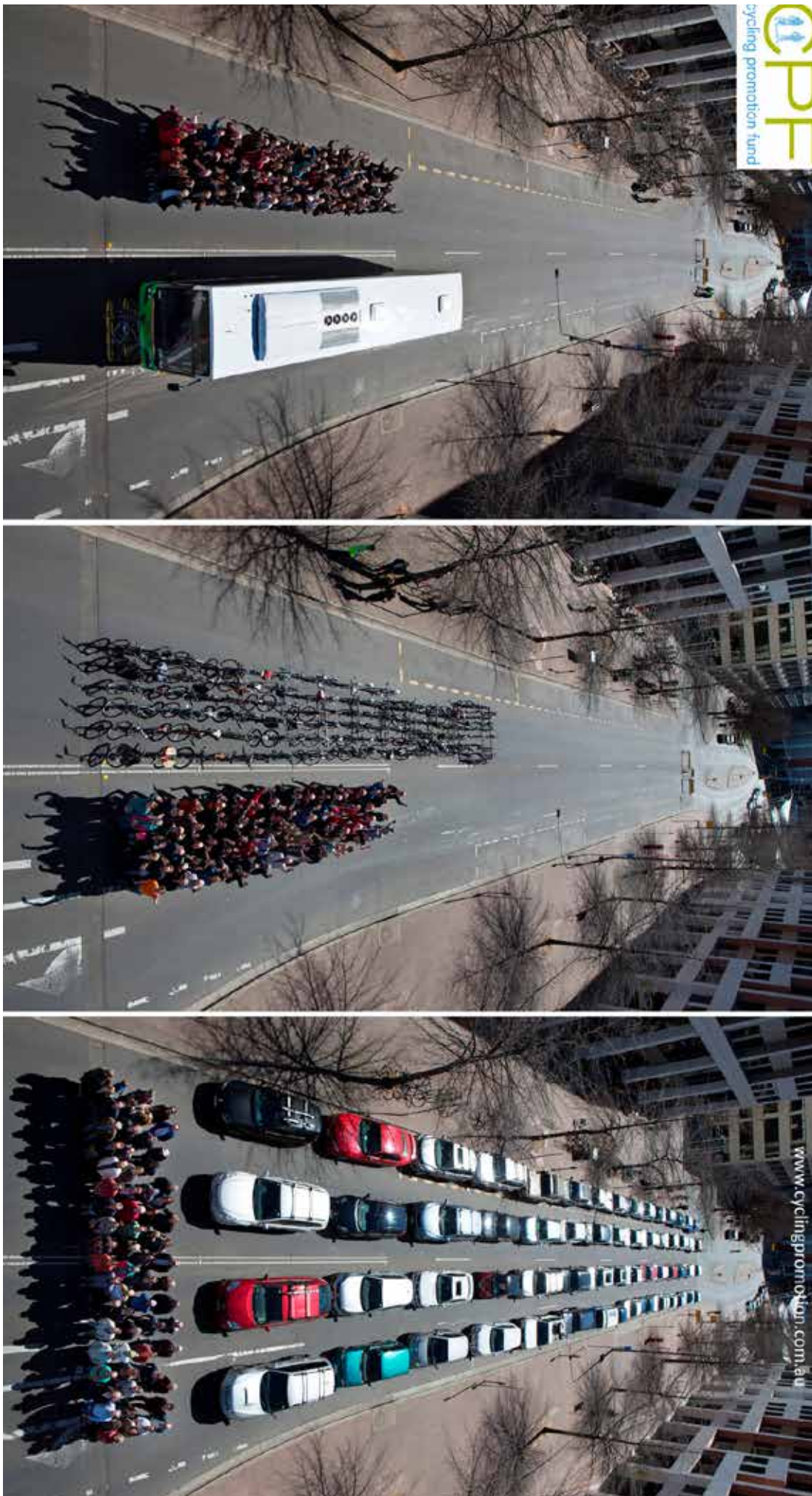
## POTEK DEJAVNOSTI:



DELO VZGOJITELJA	DELO OTROKA	IZVEDBA
<p><b>UVODNI DEL</b></p> <p>Vzgojitelj otrokom pokaže fotografijo (Slika 1) ter jih povpraša, kaj vidijo.</p> <p>Vzgojitelj otroke usmeri z nadaljnjimi vprašanji: Koliko ljudi je na posamezni sliki (enako, več, manj ...)? Kaj bi se zgodilo, če bi se vsi ti ljudje želeli peljati z avtomobilom? Lahko bi se peljali z avtobusom. Kako bi v tem primeru izgledala ulica?</p>	<p>Otrok našteva, kar vidi na sliki: ljudje, avtomobili, avtobus ...</p> <p>Otrok odgovarja na zastavljena vprašanja.</p>	<p>OBLIKA DELA: skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda pogovora</p> <p>UČNI CILJ: otrok ozavesti dejstvo, da avtomobili zasedejo veliko prostora, še posebno če se v njem pelje samo ena oseba</p> <p>PRIPOMOČKI: fotografija (Slika 1)</p>
<p><b>OSREDNJI DEL</b></p> <p>Vzgojitelj otrokom pokaže risbo, na kateri je narisana ulica, polna avtomobilov. Otroke povpraša, kaj vidijo na risbi. Povpraša jih tudi, ali njihove ulice izgledajo podobno.</p> <p>Vzgojitelj otroke vpraša, kaj bi se zgodilo, če bi se vsi ti ljudje z avtomobili peljali z avtobusom, kolesom, vlakom ali šli peš. Bi bilo potem na ulici več prostora?</p> <p>Kako bi izgledala ulica in kaj bi na njej počeli, če bi avtomobile lahko odstranili? Vzgojitelj otrokom razdeli risbico ulice, na kateri ni avtomobilov. Otroke pozove, naj jo dokončajo, naj narišejo, za kaj vse bi uporabili na novo pridobljeni prostor. Narišejo naj svojo idealno ulico.</p>	<p>Otrok odgovarja na vprašanja.</p> <p>Otrok odgovarja na vprašanja.</p> <p>Otrok riše svojo ulico.</p>	<p>OBLIKA DELA: individualna, skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda pogovora, metoda risanja</p> <p>UČNI CILJ: otrok ozavesti dejstvo, da bi z odstranitvijo avtomobilov z ulic pridobili veliko (varnega) prostora zase in ostale prebivalce; otrok preko risbe izrazi svoje želje</p> <p>PRIPOMOČKI: učna lista, barvice</p>
<p><b>ZAKLJUČNI DEL</b></p> <p>Ko končajo z risanjem, vzgojitelj postavi risbe na vidno mesto oz. tako, da lahko risbe vsi opazujejo.</p> <p>Vzgojitelj se z otroki pogovori o tem, kaj so narisali oz. kako si želijo, da bi izgledale njihove ulice.</p>	<p>Otrok opazuje risbe ostalih vrstnikov.</p> <p>Otrok opiše svojo ulico.</p>	<p>OBLIKA DELA: skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda opazovanja, metoda pogovora, metoda razlage</p> <p>UČNI CILJ: otrok izrazi svoje želje glede urejanja prostora</p>



Slika 1: Katero prevozno sredstvo zasede več površine: avtomobilji, kolesa ali avtobus?



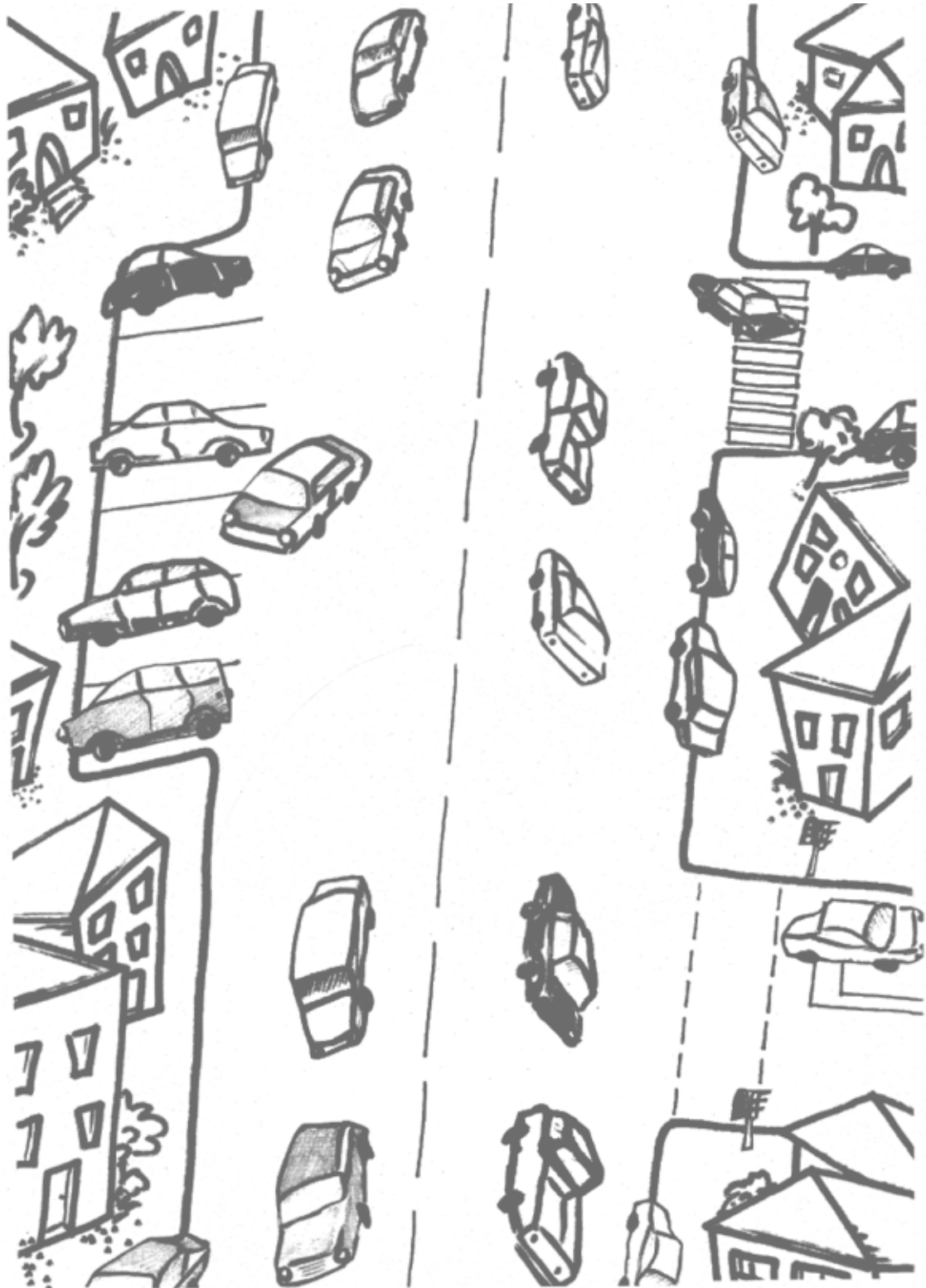




**UČNI LIST 1A**

**AVTOMOBIL POTREBUJE VELIKO PROSTORA**

(Vir: Trajnostna mobilnost – zbirka gradiv za učitelje in učence od 1. do 4. razreda osnovne šole. Focus, društvo za sonaraven razvoj)

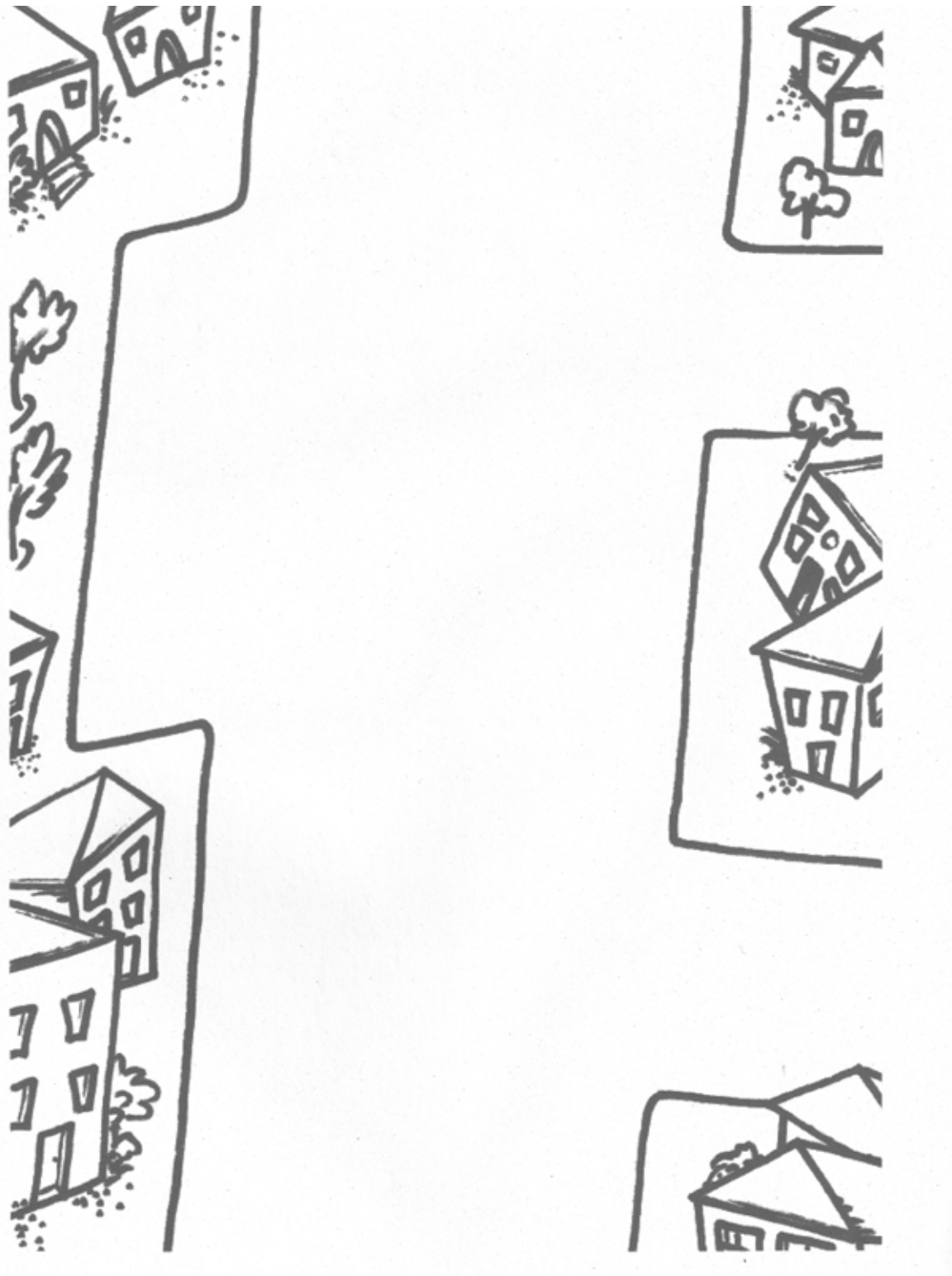




## UČNI LIST 1B

### AVTOMOBIL POTREBUJE VELIKO PROSTORA – KAKO BI UPORABIL NA NOVO »OSVOBOJENI« PROSTOR?

(Vir: Trajnostna mobilnost – zbirka gradiv za učitelje in učence od 1. do 4. razreda osnovne šole. Focus, društvo za sonaraven razvoj)



ZA OTROKE

### NAMIG

Učni list 1b lahko v grobem prerišete na večjo površino ter individualno obliko dela spremenite v skupinsko. Otrokom bo morda bolj zanimivo, če bodo skupaj ustvarjali ulico po lastnih željah.



# Čisto zares z javnim potniškim prometom

## Uvod

Pogosto se otroci z uporabo javnega prometa seznanijo, ko že hodijo v šolo in ko so zaradi različnih vzrokov primorani uporabiti sredstva javnega prometa, kar pa nekaterim ni pogodu. Raje bi bili mobilni kot njihovi starši, ki posedujejo vsak svoj avtomobil in se pripeljejo do vrat. Takšno dožemanje funkcije javnega prometa je potrebno spremeniti. Priporočeno je, da otrokom uporabo avtobusa ali vlaka čim prej približamo, da dojamejo premikanje z avtobusom ali vlakom kot normalno

obliko premikanja, ne pa kot »nujno zlo«, ko nimamo na razpolago avtomobila. Načeloma se bojimo in izogibamo tistega, česar ne poznamo, zato potrebujejo otroci čim več pozitivnih izkušenj z uporabo javnega prometa.



## Predstavitev teme

Kakovost našega življenja je precej odvisna od učinkovitega prometnega sistema, ki je namenjen prevozu potnikov. Življenja v mestih in drugih naseljih ter širših regijah si skoraj ni mogoče predstavljati brez javnega potniškega prometa. Če bi se vsi vozili z osebnimi avtomobili, ne bi bilo mogoče zagotoviti dovolj voznih in parkirnih površin, zaradi velike gostote prometa in izpušnih plinov pa bi lahko bilo življenje v mestih smrtno nevarno. Ker svojo naraščajočo potrebo po mobilnosti še vedno zadovoljujemo predvsem z osebnim avtomobilom, se že zdaj srečujemo z negativnimi posledicami, kot so zastoji, prometne nesreče, negativen vpliv na zdravje in onesnaževanje okolja. Prebivalci Slovenije se v primerjavi z večino ostalih prebivalcev Evrope veliko več vozimo z osebnim vozilom in veliko manj z javnim potniškim prometom. Slovenska gospodinjstva spadajo po izdatkih za osebno mobilnost med države z največ porabljenimi sredstvi [4].

Javni potniški promet naj bi omogočil mobilnost vsem skupinam prebivalcev povsod po Sloveniji. Zlasti pomemben je za tiste ljudi, ki zaradi svojega načina življenja, starosti, zdravstvenih, ekonomskih in osebnih razlogov ne uporabljajo oz. ne morejo uporabljati avtomobila. Država je po ustavi dolžna zagotavljati mobilnost vseh ljudi v Sloveniji z javnim prevozom, [5] zato je prav, da razvoj javnega potniškega prometa podpremo tudi kot posamezniki – tako z njegovo uporabo kot tudi s tem, da od države in lokalne skupnosti zahtevamo njegovo ureditev.

Javni potniški promet pomeni organiziran prevoz za ljudi, da bi ti lahko zadovoljili vsakodnevne potrebe po mobilnosti. Najbolj splošno znana oblika javnega prevoza sta avtobusni in železniški prevoz, širše pa javni potniški promet zajema tudi ladje in trajekte, taksije in drugo. Poleg finančnih prednosti, ki jih prinaša vožnja z javnim prevozom v primerjavi z avtomobilom (več o stroških avtomobila na [www.focus.si](http://www.focus.si)), obstaja še vrsta ostalih: javni potniški promet je okolju prijaznejši, pripomore k zmanjševanju

prometnih zastojev, nesreč in stresa, je varnejši, zmanjšuje potrebo po vedno širših cestah in parkiriščih ter nam s tem vrača ulice in zelene površine. Javni potniški promet poleg tega omogoča mobilnost vsem skupinam prebivalstva, spodbuja druženje ter pozitivno vpliva na psihosocialni razvoj (predvsem otrok).

Medkrajevni avtobusni prevoz in prevoz z vlakom sta namenjena predvsem prevozom med kraji, tako na krajše kot na daljše razdalje. Znotraj slovenskih mest je prevoz potnikov urejen predvsem z mestnimi avtobusi in taksiji. V nekaterih mestih je na voljo prevoz z ladjico in izposoja koles, v večjih mestih po svetu pa največ ljudi prepelje podzemna železnica, ki poteka večinoma v predorih pod mesti. Pred obstojem mestnih avtobusov je mestni javni potniški promet marsikje potekal s pomočjo tramvajev (v Ljubljani in Piranu), ki jih danes v sodobni različici najdemo v številnih mestih v tujini.

Linije oz. proge javnega potniškega prometa so ustaljene poti, po katerih ob točno določenem času vozita avtobus ali vlak. Na sredstva javnega prevoza vstopamo in izstopamo na za to določenih postajah in postajališčih. Informacije o prihodih in odhodih avtobusov in vlakov najdemo na voznih redih in prikazovalnikih, ki se nahajajo na postajališčih, vse več informacij pa je danes že dostopnih na spletu. Za vožnjo s sredstvi javnega prevoza potrebujemo vozovnico, ki jo ponekod lahko kupimo na postaji ali pa kar pri sprevodniku oz. vozniku, bodisi v papirnati ali elektronski obliki. Velika prednost vlakov in nekaterih avtobusov je, da lahko s seboj vzamemo tudi kolo, kar močno povečuje priljubljenost javnega potniškega prometa za opravljanje vsakodnevnih poti in izletov.

V Sloveniji javni prevoz uporablja vedno manj ljudi. Težava je v tem, da se ukinjajo železniške in avtobusne proge, obstoječe linije pa so med seboj tako prostorsko kot časovno neusklajene. Poleg tega je vedno več naselij nedostopnih s sredstvi javnega potniškega prometa. Stanje je najbolj skrb vzbujajoče v avtobusnem potniškem prevozu,

saj je bilo z njim leta 2010 opravljenih 88 % manj potniških kilometrov v primerjavi z letom 1990, po letu 2010 pa število potniških kilometrov v medkrajevem avtobusnem prevozu še vedno rahlo pada (leta 2017 za 2 % glede na leto 2010). Spodbudne pa so statistike za mestni potniški promet, kjer se je število potnikov v zadnjem desetletju povečalo za 19 %. Železniški medkrajevni potniški prevoz je po velikem padcu v devetdesetih letih 20. stoletja do leta 2009 počasi naraščal, nato pa do leta 2017 zopet upadal. Leta 2010 je bilo namreč z vlaki opravljenih 41 % manj potniških kilometrov kot leta 1990, leta 2017 pa 22 % manj glede na leto 2010. V zadnjem desetletju se je število potnikov v notranjem železniškem potniškem prometu zmanjšalo za 17 %. [6]

## **IZZIVI**

Potniški promet v Sloveniji je postal izrazito vezan na avtomobil. To lahko vidimo iz različnih kazalcev, kot so npr. število avtomobilov na prebivalca, naložbe v ceste in parkirne prostore, razpršenost poselitve ali upadanje rabe javnega potniškega prometa. K temu prispeva predvsem prometna in prostorska politika, ki daje prednost avtomobilu, vendar pa svoje prispevajo tudi lokalne skupnosti, ki prav tako spodbujajo rabo avtomobila.

Ne nazadnje smo vsi skupaj odgovorni za povečano rabo avtomobila, saj imamo radi udobje, ki ga ponuja, zato raje glasujemo za nove ceste kot za nove avtobusne ali železniške povezave.

Kljub temu, da imamo v Sloveniji radi prevoz z avtomobilom, pa v številnih državah stopnja motorizacije (število avtomobilov na 1.000 prebivalcev) ni več kazalec kakovosti življenja. To vse hitreje postaja učinkovit javni potniški promet, ki zagotavlja večjo mobilnost prebivalstva, zmanjšuje ekonomske in socialne razlike ter negativne učinke prometa na okolje, zagotavlja večjo varnost in odpira nova delovna mesta. Slovenija mora na področju javnega prevoza stopiti v korak z drugimi gospodarsko razvitimi evropskimi državami in obstoječi sistem javnega prevoza

prilagoditi sodobnemu življenjskemu slogu ter potrebam tistih ljudi, ki ga uporabljajo v največji meri.

## **PASTI**

Namesto da bi otroke navajali na uporabo javnega potniškega prometa, na hojo in kolesarjenje, jih v preveliki skrbi za njihovo varnost prevažamo naokrog z avtomobili. Pri tem se preredko zavemo, da jim s tem sicer dobronamernim početjem lahko naredimo več škode kot koristi. Otroci, ki nimajo izkušenj z vožnjo z avtobusom ali vlakom, ne vedo, kako javni potniški promet deluje. Ne znajdejo se med voznimi redi, s težavo poiščejo povezave med različnimi prevoznimi sredstvi, in kar je najhuje, ne vedo, kako se varno vesti pri uporabi javnega potniškega prometa. Če se znajdejo v situaciji, ko nimajo dostopa do avtomobila, se pogosto ne zavedajo, da jim je lahko v pomoč javni potniški promet. Ravno tako je pomemben vzgojni vidik. Če otroke navajamo na mobilnost z avtomobilom, bodo tudi kot odrasli to obliko mobilnosti dojemali kot samoumevno in edino uporabno.

## **REŠITVE**

Dobro je, da pričnemo otroka čim prej navajati na pravilno gibanje v prometu, saj s tem poskrbimo, da bo varnejši tudi takrat, ko za vsakodnevne poti ne bo več potreboval našega spremstva. K prometni vzgoji sodi tudi navajanje otrok na uporabo javnega potniškega prometa, pri čemer je pomembno, da otrok doživi čim več prijetnih izkušenj.

Če se na pot odpravljamo z večjim številom otrok, moramo dodatno poskrbeti za njihovo varnost, saj mora ena odrasla oseba nadzorovati večje število otrok. Pred odhodom na pot otroke poučimo o vedenju na sredstvu javnega prevoza ter poskrbimo za zadostno število odraslih oseb v spremstvu. Če je mogoče, se izognimo prometnim konicam, ko je na avtobusih in vlakih največ ljudi. Otroke posedimo skupaj, da jih imamo pod nadzorom, v primeru daljše vožnje (predvsem z vlakom) pa vzemimo s seboj



še igrače ali druge pripomočke za prijetno preživljanje časa.

Kot priporoča Javna agencija RS za varnost prometa, otroku najprej povemo in razložimo, kakšno je pravilno vedenje v prometu. Ob tem mu pojasnimo tudi, kakšne so možne nevarnosti. Otroku pravilno vedenje pokažemo, pri čemer naj nas pozorno opazuje. Nato skupaj z njim izpeljemo pravilno vedenje, otrok pa naj zatem sam govori, kaj dela.

Avtobus vedno pričakamo na posebej označeni avtobusni postaji. Pred vstopanjem v avtobus počakamo, da avtobus popolnoma ustavi. Vstopanje v avtobus naj poteka urejeno. Pri izstopanju moramo paziti,

da izstopimo na varno površino ter se umaknemo od avtobusa, tako da bodo imeli ostali potniki prostor, da izstopijo. Na avtobusu se usedemo ali stojimo ter se trdno držimo droga. Če stojimo, se postavimo k robu avtobusa, da ne oviramo ostalih potnikov, ter se trdno držimo droga. Tako ne bomo padli ali se zaleteli v druge potnike, če avtobus močno zavre ali zavije. Ne stojimo pred izhodnimi vrati, razen če izstopimo na naslednji postaji. Če moramo za nadaljevanje poti prečkati cesto, počakamo, da avtobus odpelje, in to storimo za avtobusom, tako da bomo imeli jasen pregled nad cestiščem in da bomo tudi sami dobro vidni drugim udeležencem v prometu.



---

## **NADALJNJE BRANJE:**

Okoljski kazalci za promet. Agencija republike Slovenije za okolje. URL: <http://kazalci.arso.gov.si/sl teme/transport> (citirano 3. 4. 2019)

Prvi koraki v svetu prometa: v pomoč staršem pri prometni vzgoji otrok. 2010. Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, 17 str. URL: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2012/02/prvi-koraki-v-svetu-prometa.pdf> (citirano 3. 4. 2019)

Mobiliziraj se – javni prevoz za vse! 2011. Focus, društvo za sonaraven razvoj, Ljubljana, 12 str. URL: [http://focus.si/files/Publikacije/mobiliziraj\\_se\\_JPP\\_\\_brosura\\_tisk.pdf](http://focus.si/files/Publikacije/mobiliziraj_se_JPP__brosura_tisk.pdf) (citirano 3. 4. 2019)

Slovenske železnice: [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si) (citirano 3. 4. 2019)

Avtobusna postaja Ljubljana: <http://www.ap-ljubljana.si> (citirano 3. 4. 2019)

Integriran javni potniški promet: <http://www.jpp.si/> (citirano 3.4.2019)

# Čisto zares z javnim potniškim prometom

## NASLOV:

ČISTO ZARES Z JAVNIM POTNIŠKIM PROMETOM

## CILJ:

Z vključitvijo otrok v organizacijo izleta z javnim potniškim prometom se otroci seznanijo z uporabo le-tega, spoznajo pa

tudi, da je uporaba sredstev javnega prevoza enostavna in predvsem zabavna.

## ČASOVNI OKVIR:

pol dneva

## PROSTORSKI OKVIR:

igralnica, teren, avtobus/vlak

## NAPOTKI ZA VZGOJITELJE:

Za otroke organizirajte bližnji poldnevni izlet s sredstvom javnega prevoza. To ne pomeni, da najamete svoj avtobus, ampak da uporabite izključno obstoječe, redne linije. Pri tem otrokom vožnjo z javnim potniškim prometom predstavite kot obliko prevoza za opravljanje vsakodnevnih poti in ne zgolj kot sredstvo, ki je namenjeno izletom. V organizacijo vožnje čim bolj vključite otroke, saj jih bo to dodatno motiviralo, poleg tega pa bodo z lastno aktivnostjo spoznali veliko več. Če je mogoče, se dogovorite s sprevodnikom ali drugo osebo v uniformi, ki je zaposlena pri izbranem prevozniku, da se vam pridruži in predstavi svoje delo.

## NAMIG:

da bo vožnja z vlakom ali avtobusom še bolj zabavna, na izlet povabite še starše ali dedke in babice otrok. Mogoče tudi njih navdušite, da bodo sredstva javnega potniškega prometa v prihodnosti pogosteje uporabili.





## POTEK DEJAVNOSTI:



DELO VZGOJITELJA	DELO OTROKA	IZVEDBA
<p><b>UVODNI DEL</b></p> <p><i>Načrtovanje izleta:</i></p> <p>Vzgojitelj na vidno mesto obesi/prilepi zemljevid (lahko fotokopirajo zemljevida, ročno narisane zemljevide ...), na katerem označi, kje se nahaja vrtec, kje je najbližje postajališče in kje je končna točka izleta. Označi pot, ki jo bodo naredili z avtobusom/vlakom, vriše postaje ... Poleg zemljevida prilepi list papirja, na katerem je napisan vozni red s sličico avtobusa/vlaka.</p> <p>Vzgojitelj otrokom pojasni načrtovano pot ter jim razloži pravila obnašanja na javnem potniškem prometu.</p>	<p>Otrok opazuje skico poti (zemljevid) ter poslušava vzgojiteljeva pojasnila.</p>	<p>OBLIKA DELA: frontalna</p> <p>UČNA METODA: ilustracijsko-demonstracijska metoda, metoda opazovanja, metoda razlage</p> <p>UČNI CILJ: otrok ve, kam, na kakšen način in s kom se bo peljal na izlet</p> <p>PRIPOMOČKI: zemljevid, barvice, listi, lepilo/lepilni trak/žeblički/magneti ipd., vozni red, fotografija avtobusa/vlaka</p>
<p><b>GLAVNI DEL</b></p> <p><i>Na poti:</i></p> <p>Vzgojitelj na postajališču otrokom pokaže vozni red in jim razloži, kam vse peljejo avtobusi/vlaki s te postaje. Če gre za večjo postajo, se vzgojitelj z otroki sprehodi naokrog ter skupaj z njimi opazuje, kaj vse se na postaji nahaja in dogaja. Tekom izleta fotografira otroke.</p> <p>Pred vstopom na avtobus/vlak skupaj z otroki ponovi pravila vedenja.</p> <p>Če je mogoče, skupaj z otroki kupi posamezne vozovnice, tako da ima vsak otrok svojo vozovnico, ki jo tudi sam pokaže vozniku/sprevodniku.</p> <p>Na poti do končne postaje lahko npr. z otroki šteje postaje, na katerih se je avtobus/vlak ustavil, zapoje pesmico o avtobusu/vlaku, opazuje, koliko avtomobilov je na cesti in koliko ljudi se pelje v posameznem avtomobilu ter koliko ljudi se pelje z njihovim avtobusom/vlakom.</p>	<p>Otrok opazuje in opozarja na opažene stvari.</p> <p>Otrok ponovi osnovna pravila obnašanja na javnem potniškem prometu.</p> <p>Otrok pokaže svojo vozovnico sprevodniku in se usede na prosti sedež (oz. se oprime droga).</p> <p>Otrok sodeluje pri aktivnostih na avtobusu/vlaku.</p>	<p>OBLIKA DELA: frontalna, skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda opazovanja, metoda izkustvenega učenja, metoda razlage</p> <p>UČNI CILJ: otrok spozna avtobusno/železniško postajo, ve, kje dobi informacije o voznih redih, kje se kupi vozovnice in kako se vede na avtobusu/vlaku</p> <p>PRIPOMOČKI: fotoaparati, vozovnice</p>
<p><b>ZAKLJUČNI DEL</b></p> <p><i>V vrtcu:</i></p> <p>Ob povratku se vzgojitelj z otroki pogovori o tem, kaj vse so na poti doživeli. Zanimive ugotovitve, ki se navezujejo na njihovo potovanje z avtobusom/vlakom, zapiše na listke. Otrokom da nalogo, da vsak nariše nekaj v zvezi z izletom.</p> <p>Risbice, fotografije z izleta in listke z ugotovitvami prilepi poleg zemljevida in oblikuje manjšo razstavo, ki jo pokaže tudi staršem.</p>	<p>Otrok pove, kaj vse je doživel na poti ter nariše risbico v zvezi z izletom.</p> <p>Otrok pomaga pri postavitvi razstave.</p>	<p>OBLIKA DELA: individualna, skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda pogovora, metoda risanja, metoda dela s slikovnim materialom</p> <p>UČNI CILJ: otrok prepozna prijetne dogodke z vožnjo z javnim potniškim prometom ter jih deli s starši</p> <p>PRIPOMOČKI: barvice, listi A4, tiskalnik za tiskanje fotografij, lepilo</p>

## Izdelajmo svoj avtobus ali vlak

*(Po predlogu vzgojiteljic Sonje Richter in Marjetke Šušterčič iz Vrtca Kekčevi junaki pri OŠ Josipa Vandota Kranjska Gora ter Anite Gražl iz vrtca Mojca, Ljubljana, enota Kekec)*

**NASLOV:**

IZDELAJMO SVOJ AVTOBUS ALI VLAK

**ČASOVNI OKVIR:**

pol dneva

**CILJ:**

Otrok sodeluje pri izdelavi lastnih avtobusov ali vlakov – igrač.

**PROSTORSKI OKVIR:**

igralnica

**NAPOTKI ZA VZGOJITELJE:**

Predhodno določite, iz katerih (recikliranih) materialov boste izdelali avtobuse/vlake ter organizirajte njihovo zbiranje, v kar vključite tudi otroke. Najenostavnejša je uporaba kartona (lepenke). Tisti, ki imate umetniško »žilico« in druge sposobnosti, ste lahko pri izbiri materialov še dodatno kreativni. Odločite se lahko za izdelavo manjših avtobusov/vlakov, s katerimi se bodo otroci igrali na igralni podlagi, ali pa nekoliko večjih, v katere lahko »skočijo« tudi sami otroci.



**POTEK DEJAVNOSTI:**

DELO VZGOJITELJA	DELO OTROKA	IZVEDBA
<p><b>UVODNI DEL</b></p> <p>Vzgojitelj pripravi ves material ter ga po potrebi predhodno že nekoliko oblikuje/izreže. Otrokom poda napotke za delo.</p>	<p>Otrok se pripravi za delo.</p>	<p>OBLIKA DELA: frontalna</p> <p>UČNA METODA: metoda razlage</p> <p>UČNI CILJ: otrok razume navodila za nadaljnje delo</p> <p>PRIPOMOČKI: izbran material (karton, les, pokrovčki ...), barve na vodni osnovi, barvice, lepilo ...</p>
<p><b>GLAVNI DEL</b></p> <p><i>Izdelava avtobusa/vlaka</i></p> <p>Vzgojitelj pomaga pri izdelavi avtobusov/vlakov.</p> <p>Ko se avtobus/vlak posuši (barva in lepilo, s katerim fiksira kolesa), je avtobus/vlak pripravljen za igro.</p> <hr/> <p><i>Izdelava igralne podlage</i></p> <p>Na primerno podlago (lepenka, vezana plošča ...) vzgojitelj pomaga otrokom izdelati mesto s cestami, avtobusnimi postajališči, vrtcem ipd., oz. v primeru vlaka železniške tire, postajališča ...</p>	<p>Otrok s pomočjo vzgojitelja sestavi avtobus/vlak. Pobarva ga z barvami na vodni osnovi po lastni želji, nariše okna, luči. Nato skupaj z vzgojiteljico doda kolesa, ki jih prav tako predhodno pobarva.</p> <p>Otroci pomagajo pri izdelavi igralne podlage.</p>	<p>OBLIKA DELA: skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda risanja in oblikovanja, metoda opazovanja</p> <p>UČNI CILJ: otrok izdelava svoj avtobus/vlak ter pomaga pri izdelavi igralne podlage</p> <p>PRIPOMOČKI: material (karton, les, pokrovčki ...), barve na vodni osnovi, barvice, lepilo ...</p>
<p><b>ZAKLJUČNI DEL</b></p> <p><i>Igra</i></p> <p>Vzgojitelj povabi otroke, da se igrajo z avtobusi/vlaki in podlago, ki so jih sami izdelali.</p>	<p>Otroci se z avtobusi/vlaki igrajo na podlagi.</p>	<p>OBLIKA DELA: skupinska, individualna</p> <p>UČNA METODA: metoda igre</p> <p>UČNI CILJ: otrok igranje z avtomobili zamenja z igranjem z avtobusi/vlaki, ki jih prepozna kot zanimivo igračo</p> <p>PRIPOMOČKI: izdelani avtobusi/vlaki in podlaga</p>

## Izdelava makete železniške postaje

(Po predlogu vzgojiteljice Reufe Ajdinović iz vrtca Mojca, Ljubljana, enota Muca)

**NASLOV:**

IZDELAVA MAKETE ŽELEZNIŠKE POSTAJE

**ČASOVNI OKVIR:**

pol dneva

**CILJ:**

Otrok spozna železniški promet v vrtcu (preko knjig, pesmi, izdelave makete železniške postaje, izdelave plakata)

**PROSTORSKI OKVIR:**

igralnica

**NAPOTKI ZA VZGOJITELJE:**

Aktivnost bo za otroke toliko bolj zanimiva, če jo boste izvedli po izletu z vlakom ali po ogledu železniške postaje. Če to ni mogoče, se z otroki predhodni dan dogovorite, da v vrtec prinesejo knjige o vlakih, ki jih imajo morebiti doma, lahko tudi fotografije ali celo igrače. Predhodno določite, iz katerih (recikliranih) materialov boste izdelali maketo ter organizirajte njihovo zbiranje, v kar vključite tudi otroke. Domišljija naj bo brez meja, lahko si pa pomagate z naslednjimi predlogi:

- železniške tire izdelajte iz sladolednih palčk in slamic, mednje pa posujete pesek;
- iz kartonastih škatel in tulcev toaletnega papirja izdelajte vlak in železniško postajo;
- tulci toaletnega papirja lahko služijo tudi za debla dreves.

(Glej fotografije 1–10)



## POTEK DEJAVNOSTI:



DELO VZGOJITELJA	DELO OTROKA	IZVEDBA
<p><b>UVODNI DEL</b></p> <p>Vzgojitelj se z otroki pogovori o vlakih, z njimi pogleda knjige, ki so jih prinesli v vrtec, ter zapoje pesmico o vlaku.*</p> <p>Z otroki se dogovori, da bodo skupaj izdelali <b>plakat Vlak nekoč in danes</b> ter da bodo v ta namen od doma prinašali slike vlakov.</p> <p>Vzgojitelj se z otroki dogovori, da bodo skupaj izdelali <b>maketo železniške postaje</b>, ki so si jo ogledali oz. videli na fotografijah.</p>	<p>Otrok sodeluje v pogovoru in pri petju pesmic.</p> <p>Otrok si zapomni navodila za izdelavo razstave.</p> <p>Otrok sodeluje pri dogovarjanju o izdelavi makete.</p>	<p>OBLIKA DELA: skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda razgovora, metoda petja</p> <p>UČNI CILJ: otrok ozavešča pojme, ki se navezujejo na železniški promet</p> <p>PRIPOMOČKI: knjige o vlakih, fotografije vlakov, pesmica o vlaku</p>
<p><b>GLAVNI DEL</b></p> <p><i>Izdelava makete</i></p> <p>Vzgojitelj da otrokom navodila za izdelavo makete ter jim pomaga pri nadaljnjem delu.</p>	<p>Otrok s pomočjo vzgojitelja izdeluje maketo železniške postaje.</p>	<p>OBLIKA DELA: skupinska, individualna, frontalna</p> <p>UČNA METODA: metoda risanja in oblikovanja, metoda razlage</p> <p>UČNI CILJ: otrok sodeluje pri izdelavi makete in na ta način obnovi vedenje o železniškem prometu</p> <p>PRIPOMOČKI: recikliran material (karton, lesene palčke, slamice, papir ...), barve na vodni osnovi, barvice, lepilo, pesek ...</p>
<p><b>ZAKLJUČNI DEL</b></p> <p><i>Razstava</i></p> <p>Vzgojitelj pomaga pri oblikovanju končne razstave makete. Razstavo v naslednjih dneh, ko zberejo gradivo, nadgradijo s plakatom Vlak nekoč in danes.</p> <p>Na ogled razstave povabi starše in ostale otroke v vrtec.</p>	<p>Otrok pomaga pri postavitvi razstave. Otrok prinese od doma slike za izdelavo plakata ter povabi starše na ogled razstave.</p>	<p>OBLIKA DELA: skupinska, individualna</p> <p>UČNA METODA: metoda izdelave razstave, delo s slikovnim materialom</p> <p>UČNI CILJ: otrok pripoveduje o vlakih, železniški postaji, vožnji z vlakom</p> <p>PRIPOMOČKI: podlaga za plakat, slikovni material za plakat, flomastri</p>

## **\*Pesmica o vlaku: VLAK**

JAZ SEM IVO.  
RIŠEM VAM LOKOMOTIVO.  
JAZ SEM TONE  
IN NARISAL BOM VAGONE.

JAZ SEM ŠPELA  
IN IMAM VELIKO DELA:  
RIŠEM TIRE IN PERONE,  
HIŠKO, KJER DOBIŠ BONBONE,  
RIŠEM CVETJE, KOS OGRAJE  
IN NAČELNIKA POSTAJE.

VLAK ZAPISKA IN ZATULI,  
DA BI GA ZASPANCI ČULI.  
TI PA ZJUTRAJ DOLGO SPIJO  
IN VSE VLAKE ZAMUDIJO.

*(SLAVKO JUG)*



Fotografije 1–9: Izdelava makete železniške postaje v vrtcu Mojca



## Sestavi in pobarvaj svoj avtobus ali vlak

---

**NASLOV:**

SESTAVI IN POBARVAJ SVOJ AVTOBUS ALI VLAK

**PROSTORSKI OKVIR:**

igralnica

**ČASOVNI OKVIR:**

90 minut + 90 minut.

Izbor in izdelava slike izbranega prevoznega sredstva: 45 minut

Razgovor o javnih potniških prevoznih sredstvih in izdelava miselnega vzorca: 45 minut

Priprava razstave: 90 minut (izbirno)

**NAPOTKI ZA VZGOJITELJE:**

Na voljo imate več načinov dela s slikovnim materialom. Otrokom lahko ponudite že pripravljene učne liste, na katerih otroci prevozno sredstvo le pobarvajo, lahko jim daste razrezano prevozno sredstvo, ki ga mora vsak otrok pravilno sestaviti in nalepiti na papir, ali pa prosite otroke, da sami narišejo avtobus ali vlak. Otroke s pomočjo vprašanj spodbujate k razmisleku.

Kot nadgradnjo obravnavane tematike se lahko odločite za pripravo razstave v igralnici ali na hodniku.



## POTEK DEJAVNOSTI:



DELO VZGOJITELJA	DELO OTROKA	IZVEDBA
Otrokom glede na njihove želje razdeli skico avtobusa ali vlaka.	Izreže, sestavi in pobarva svoje najljubše javno prevozno sredstvo.	UČNA OBLIKA: individualna, skupinska UČNA METODA: razgovor, delo s slikovnim materialom, sestavljanje, barvanje UČNI CILJ: otrok izbere najljubše prevozno sredstvo in ga pobarva PRIPOMOČKI: skice avtobusa in vlaka; barvice, flomastri, voščenske; škarje, lepilo
Vsakega otroka povabi, naj predstavi svoj izdelek in pove, zakaj se je odločil za določen tip javnega prevoznega sredstva.	Pokaže izdelek, pojasni svojo izbiro.	UČNA OBLIKA: individualna, skupinska UČNA METODA: razgovor, razlaga UČNI CILJ: otrok pojasni svojo izbiro PRIPOMOČKI: slika javnega prevoznega sredstva (vsak otrok svojo)
Vzgojitelj vodi razgovor s pomočjo naslednjih vprašanj: 1. Kam vse se lahko peljemo z izbranim javnim prevoznim sredstvom (avtobusom, vlakom)? 2. S katerim prevoznim sredstvom se največkrat peljemo sami oz. s starši? Zakaj? 3. Ali smo šli kdaj skupaj s starši na izlet z avtobusom/ vlakom? Zakaj? Ti je bilo všeč? Zakaj?	Odgovarjajo na vprašanja.	UČNA OBLIKA: individualna, skupinska UČNA METODA: razgovor, razlaga UČNI CILJI: otroci znajo pojasniti, kam vse se lahko peljemo z določenim javnim prevoznim sredstvom otroci vrednotijo najpogosteje uporabljeno domače prevozno sredstvo otroci razmišljajo o uporabi javnega potniškega prometa
Pripravi razstavo izdelkov v igralnici.	Pomaga pri razstavi.	UČNA OBLIKA: skupinska UČNA METODA: delo z izdelki UČNI CILJ: priprava razstave

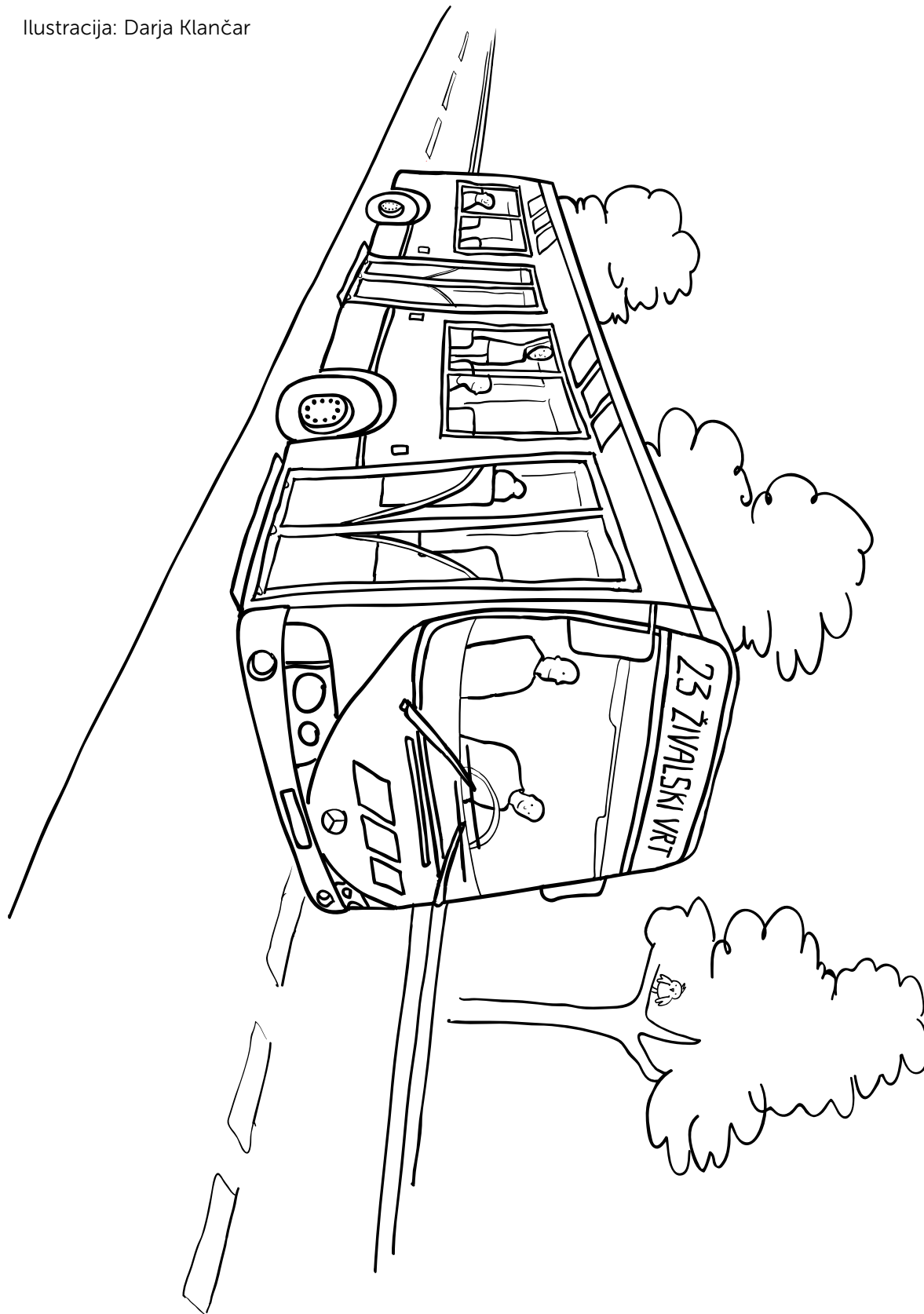
## UČNI LIST

Ime in priimek: \_\_\_\_\_

### POBARVAJ AVTOBUS

POBARVAJ AVTOBUS TAKO, KOT SI ŽELIŠ, DA BI IZGLEDAL TVOJ NAJLJUBŠI AVTOBUS.

Ilustracija: Darja Klančar



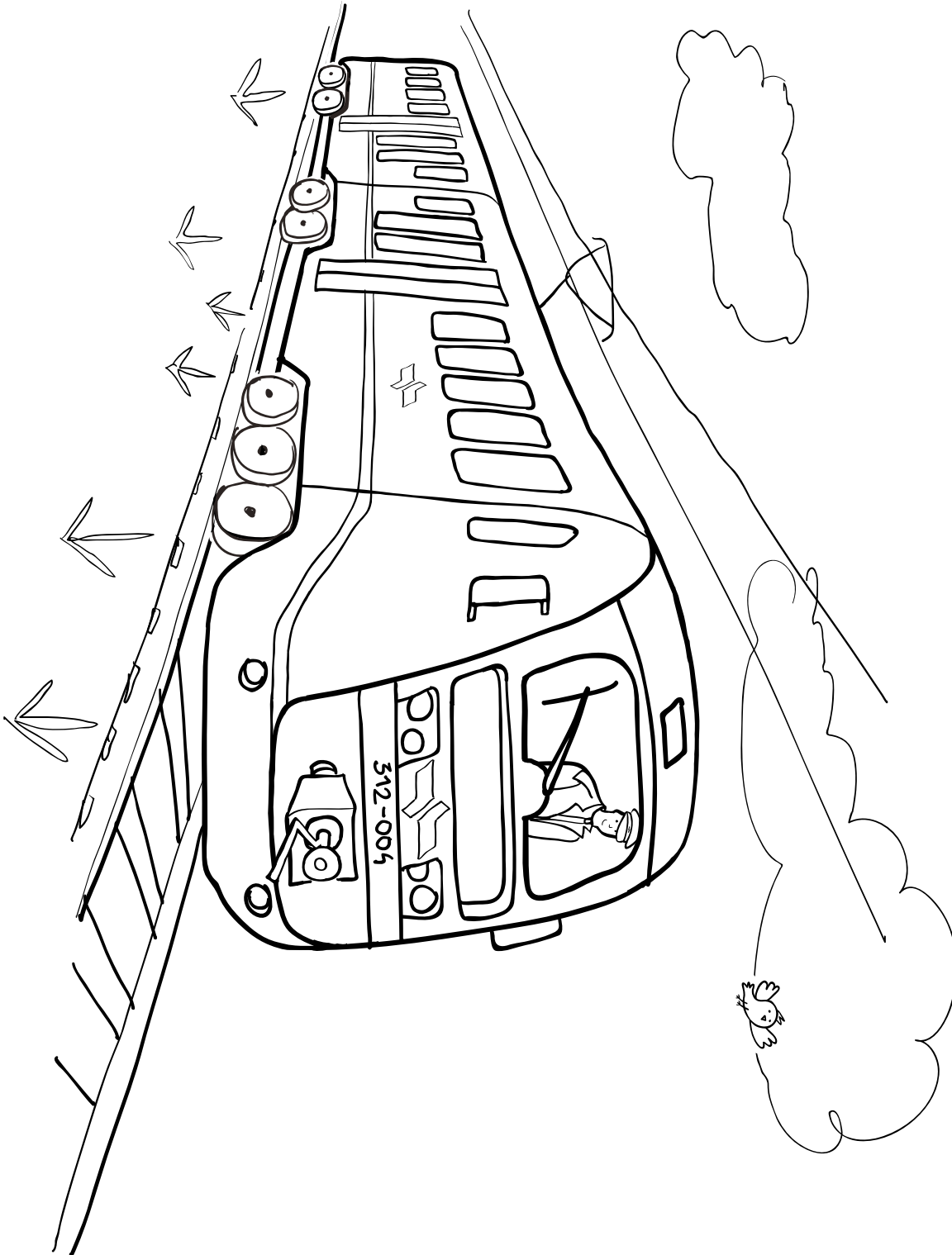
## UČNI LIST

Ime in priimek: \_\_\_\_\_

### POBARVAJ VLAK

POBARVAJ VLAK TAKO, KOT SI ŽELIŠ, DA BI IZGLEDAL TVOJ NAJLJUBŠI VLAK.

Ilustracija: Darja Klančar





# Ranljive skupine v prometu

---

## Uvod

Razvoj prometa, ki je prinesel nesluten napredek, je spremenil tudi svet, v katerega vstopajo otroci. V zgolj nekaj letih moramo otroka pripraviti na samostojno sodelovanje v prometu. Pripraviti ga moramo na nekaj, česar zaradi svoje telesne in duševne razvitosti skoraj do desetega leta starosti v resnici še ne bo zmožel. Vendar je ta priprava edini način, da si bo pridobil potrebno znanje, izkušnje in načela, ki ga bodo v prometu vodila vse življenje, predvsem pa se bo naučil v njem varno vesti. Vedeti moramo, da hote

ali nehote prometno vzgajamo otroka vsak trenutek, ko smo z njim v prometu. Otrok opazuje naše ravnanje in ga skuša posnemati. Bodimo mu dober zgled. Ne samo takrat, ko ga skušamo naučiti najnujnejših prometnih pravil, temveč vedno – na sprehodu, na poti do vrtca, na kolesu ali v avtu. Predvsem pa se moramo zavedati, da si lahko otrok pridobi potrebno znanje in izkušnje samo kot aktivni udeleženelec v prometu. [7]



## Predstavitev teme

Gospodarsko razvite države, ki se zavedajo okoljskih in družbenih problemov, ki jih predstavlja raba avtomobila, in ki želijo zagotoviti boljše pogoje za kakovostno življenje, spodbujajo razvoj nemotoriziranega prometa, tj. predvsem hoje in kolesarjenja. Tega pa ni moč doseči brez zagotavljanja pogojev za varno pešačenje in kolesarjenje. Pešci in kolesarji so najranljivejši skupini v prometu, v teh skupinah prometnih udeležencev pa je varnost predvsem starejših, invalidov in otrok še posebej ogrožena.

Starejšim se psihofizične sposobnosti za soočanje s prometom z leti slabšajo. Ker so fizično bolj krhki, obstaja večja verjetnost, da bodo ob nesreči utrpeli hujše posledice. Starejši, ki se zavedajo svoje šibkosti, se manj gibljejo v prometu, s tem pa se zmanjšuje njihova mobilnost in obseg njihovega družbenega življenja. Zato načrtovalci prostora in prometa pogosto prezrejo problem starejših v vlogi pešcev ali kolesarjev. Ustvarjanje pogojev za varno sodelovanje starejših v prometu tako ni zgolj varnostni ukrep, ampak je tudi ukrep, ki omogoča starejšim, da ohranijo svoj prostor v družbi (kar s staranjem slovenske družbe postaja vse pomembnejše).

Gibalno ovirani ljudje so navadno pešci, premikajo se lahko s pomočjo invalidskih vozičkov, rolatorjev, hodulj, električnih skuterjev ipd. Tako kot starejši so tudi oni bolj ogroženi, sploh v težavnih prometnih razmerah ali na predelih, kjer infrastruktura (cestišča, pločniki ali parkirišča) ni prilagojena njihovim zahtevam. Potrebno je ustvariti okolje, ki ljudem z oviranostmi omogoča enako raven varnosti kot vsem ostalim in s tem enakovredno vključitev v družbo (na primer bočni signali za zeleno luč).

Otroci so še posebej ranljivi udeleženci v cestnem prometu, saj se njihove sposobnosti za spopadanje s prometom razvijajo postopoma, z odraščanjem, in so v prvih devetih ali desetih letih življenja zelo omejene. Zato so otroci v vseh primerih, kjer je motoriziran promet gost ali hiter, vidljivost omejena, ali ko vozniki svojo pozornost

posvečajo drugim vozilom in pozabljajo na pešce in kolesarje, zelo ogroženi. Čeprav otroci po poškodbah lažje okrevajo od večine odraslih, se šoka kot posledice prometne nesreče ne sme nikoli podcenjevati. Zagotavljanje večje varnosti otrok ne sme temeljiti zgolj na učenju obnašanja otrok v prometu. Biti mora prednostna naloga odločevalcev in načrtovalcev, ki so otrokom dolžni zagotoviti možnost varnega prostega gibanja v lastnem okolju, obenem pa tudi skrbno ravnanje ostalih udeležencev v prometu, predvsem voznikov.

Predpogoja za zagotovitev varnosti najšibkejših skupin v prometu sta predvsem primerno urejena infrastruktura in spoštovanje pravil. Kadar se nekdo v prometu ne ravna po pravilih, kar je tesno povezano z neupoštevanjem drugih udeležencev v prometu, govorimo o pomanjkanju kulture v prometu. Največkrat je govora o pomanjkanju kulture voznikov, saj ima njihovo neprimerno vedenje v prometu lahko najbolj tragične posledice za ostale udeležence. Osnovno pravilo prometnega bontona pravi, da ima šibkejši v prometu vedno prednost: pešec



ima prednost pred kolesarjem, pešec in kolesar imata prednost pred motoriziranim vozilom, vozilo javnega potniškega prometa ima prednost pred osebnim vozilom. Žal se to pravilo pogosto krši; najpogosteje tako, da vozniki parkirajo svoja vozila na površinah za pešce in kolesarje, da ne ustavljajo na prehodih za pešce ter da pri zavijanju v križiščih izsiljujejo prednost pred kolesarji in pešci.

Za voznika je morda parkiranje vozila na pločniku nedolžen prekršek, za mamico z vozičkom, gibalno ovirano osebo, otroka ali starejšega človeka pa lahko pomeni veliko prepreko pri nadaljevanju njihove poti. V veliko primerih mora pešec stopiti na cestišče oz. na površino, namenjeno avtomobilom, s tem pa močno ogrozi lastno varnost. Neobzirni vozniki s svojim ravnanjem postavljajo druge udeležence v nevaren položaj, poleg tega pa odvrčajo ljudi od hoje in kolesarjenja. Takšno vedenje je neodgovorno tudi z vidika vzgoje otrok v prometu. Otroci so ravnanju odraslih izpostavljeni vsakodnevno, tako z vidika pešca kot potnika. Hočemo ali nočemo, otrok si na podlagi našega vedenja oblikuje vzorce dovoljenega in nedovoljenega obnašanja, ti pa bodo vplivali tudi na njegovo ravnanje, ko bo nekoč postal voznik. Zato je prav, da poleg tega, da ve, kako se mora sam vesti v prometu, ve tudi, kaj je prav in kaj narobe v vedenju drugih udeležencev v prometu.

## STANJE IN IZZIVI

Pešci so med najbolj ogroženimi udeleženci v cestnem prometu, saj je delež mrtvih na 100 poškodovanih med najvišjimi glede na druge skupine udeležencev. V letu 2018 je na naših cestah umrlo 92 oseb, od tega 13 pešcev, večina starejših od 65 let. Kljub temu, da skupno število smrtnih žrtev na naših cestah pada, se je število mrtvih pešcev v letu 2019 povečalo za 30 % glede na leto 2017, visoko pa ostaja tudi število huje poškodovanih. [8]

## PASTI

Kljub postopnim izboljšavam infrastrukture v prid pešcev in kolesarjev ter zaostrenemu nadzoru nad napačnim ravnanjem voznikov

so razmere do najšibkejših udeležencev prometa pogosto neprijazne. Za ogroženost pešcev in kolesarjev je velikokrat kriva nizka kultura voznikov avtomobilov, zanemariti pa ne smemo niti nesreč, ki se zgodijo zaradi napak ali neustreznega ravnanja pešcev. Zlasti starejši in otroci so pogosto žrtve prometnih nesreč zaradi kršitev predpisov ali napak, ki jih storijo sami.

## REŠITVE

Pomembno je, da voznike nenehno opozarjamo na posledice njihovega ravnanja. Dokler ne bo prišlo do dviga kulture in trajnostnih ureditev v prometu, so najranljivejše skupine bolj ali manj primorane same poskrbeti za lastno varnost. To lahko naredijo predvsem s primernim vedenjem v prometu.

Načrtovanje mest in naselij mora biti prilagojeno najranljivejšim skupinam, saj le tako lahko zagotovimo pravično udeležbo v prometu za vse. Ko načrtujemo infrastrukturo za najbolj ranljive, naredimo poti prijetnejše in dostopnejše za vse skupine prebivalcev. Za otroke šolarje, ki se na pot prvič podajajo sami, osnovne šole skrbijo z urejanjem in načrtovanjem šolskih poti. Vrtec nimajo okolišev, otroci, ki jih obiskujejo, prihajajo iz različnih območij. Kadar sta šola in vrtec blizu skupaj, pa se šolske in vrtčevske poti prekrivajo. Ker morajo otroke do drugega razreda OŠ na poti še spremljati njihovi skrbniki, pa je v vrtčevskem obdobju še toliko bolj pomembno, da jih navadimo na hojo in s svojim zgledom opozarjamo na pravilno ravnanje v prometu.

Otroškim očem nič ne uide. Če jim dodelimo pomembno funkcijo »prometnega detektiva«, bodo otroci postali pozorni na napake, ki jih delamo odrasli. Poleg tega pa bodo lahko postali »družinski policisti« in npr. na nepravilno parkiranje pričeli opozarjati tudi starše.



## NASVETI ZA VARNEJŠO UDELEŽBO PEŠCEV V PROMETU [9]:

- Pešci morajo uporabljati prometne površine, namenjene pešcem.
- Če na vozišču ali ob njem ni pasu za pešce, pešpoti ali pločnika, je pa kolesarska pot ali steza, smejo pešci hoditi po kolesarski poti ali stezi, vendar tako, da ne ovirajo kolesarjev.
- Pešec ne sme hoditi po vozišču ali se zadrževati na njem, prav tako ne sme nenadoma stopiti nanj. Po vozišču sme hoditi le tam, kjer ni pločnika, pešpoti ali kolesarske steze. Hoditi mora ob levem robu vozišča v smeri hoje.
- Pešec, ki potiska kolo, ročni voziček ali drugo prevozno sredstvo, oseba na invalidskem vozičku in organizirana skupina pešcev morajo hoditi ob desnem robu vozišča v smeri hoje. Pešec, ki potiska ob sebi kolo, ga mora voditi na svoji levi strani.
- Pešec mora prečkati vozišče na prehodu za pešce, če je ta od njega oddaljen manj kot 100 metrov. Pešec ne sme prečkati vozišča izven prehoda za pešce, če sta smerni vozišči fizično ločeni ali ju loči neprekinjena ločilna črta.
- Pešec, ki vleče ali potiska po vozišču ročni voziček ali se vozi po vozišču v invalidskem vozičku, mora imeti ponoči in ob zmanjšani vidljivosti na vozičku prižgano najmanj eno svetilko, ki oddaja belo svetlobo, pritrjeno na levi strani, ki mora biti vidna od spredaj in zadaj. Svetloba svetilke ne sme slepiti drugih udeležencev v cestnem prometu.
- Pešec, ki ponoči hodi zunaj naselja ali v neosvetljenem naselju, kjer ni pločnika ali pešpoti, mora nositi na vidnem mestu na strani, ki je obrnjena proti vozišču, svetilko, ki oddaja belo svetlobo, ki je vidna s sprednje in zadnje strani, ali odsevnik.
- Organizirana skupina pešcev, ki hodi ponoči zunaj naselja ali v neosvetljenem naselju po vozišču, mora uporabljati na začetku in na koncu skupine najmanj

po eno svetilko, ki oddaja belo svetlobo.

Svetilke morajo biti nameščene tako, da jih lahko drugi udeleženci v cestnem prometu pravočasno opazijo.

- Predvidevati je potrebno ravnanja drugih udeležencev v prometu.
- Za vrtčevske sprehode je potrebno otroke opremiti z odsevnimi jopiči, odsevnimi kapami ipd. Otrokom in staršem lahko priskrbite tudi druge odsevne predmete – kresničke, odsevne trakove ipd., ki jih običajno zagotavljajo lokalni sveti za preventivo.



---

## NADALJNJE BRANJE:

Polič, M., Zabukovec, V., Žlender, B. 1996. Prometna psihologija. Mladi v prometu. Ljubljana, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Slovenije, 180 str.

Prvi koraki v svetu prometa: v pomoč staršem pri prometni vzgoji otrok. 2010. Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, 17 str. URL: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2012/02/prvi-koraki-vsvetu-prometa.pdf> (citirano 3. 4. 2019)

Kampanja Bodi preViden, Pasavček in druge preventivne vsebine, Javna agencija RS za varnost prometa: <http://www.avp-rs.si/> (citirano 3. 4. 2019)

Analize prometnih nesreč in preventivne aktivnosti za večjo varnost v prometu, Policija URL: <https://www.policija.si> (citirano 3. 4. 2019)

## Mali detektiv

---

**NASLOV:**

MALI DETEKTIV

**ČASOVNI OKVIR:**

60 minut (priprava v igralnici, teren)

**CILJ:**

Otroci spoznajo pravilno in napačno vedenje voznikov osebnih avtomobilov. Pobljže se povežejo s svojim okoljem, s čimer se izostri njihovo opažanje nevarnih mest in situacij. Otroci so motivirani za opazovanje, predvsem pa za opozarjanje na nepravilno ravnanje odraslih (tudi staršev).

**PROSTORSKI OKVIR:**

igralnica, okolica vrtca

**NAPOTKI ZA VZGOJITELJE:**

Če je mogoče, se s policijsko postajo dogovorite, da se vam pri uvodu v to aktivnost pridruži policist, kar doda pomembnost aktivnosti. Dejavnost povežite z izobraževanjem otrok o varnosti v prometu. Simbolične kazni za voznike oz. opozorilne napise, ki jih bodo otroci delili voznikom, ki ne upoštevajo površin za pešce, lahko pripravite tudi predhodno. Lahko se odločite tudi za druge oblike opozarjanja; poiščete na primer voznike, ki so pravilno parkirali, jim zaploskate ter izročite zahvalo.



## POTEK DEJAVNOSTI:



DELO VZGOJITELJA	DELO OTROKA	IZVEDBA
<p><b>UVODNI DEL</b></p> <p>Vzgojitelj se (s pomočjo policista) z otroki najprej s pomočjo sličic pogovori o površinah, namenjenih pešcem ter kolesarjem, in površinah, namenjenih motornim vozilom. Razloži jim, zakaj je pomembno, da se držimo pravil v prometu, in da s tem, ko avtomobili parkirajo na kolesarskih stezah in površinah za pešce, ogrožajo njihovo varnost.</p> <p>Pred odhodom na teren vzgojitelj otrokom razloži naloge prometnih detektivov.</p>	<p>Otrok posluša in sodeluje pri razlagi vzgojitelja.</p>	<p>OBLIKA DELA: skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda pogovora, metoda razlage</p> <p>UČNI CILJ: otrok ponovi in nadgradi svoje znanje o vedenju v prometu</p> <p>PRIPOMOČKI: fotografije</p>
<p><b>GLAVNI DEL</b></p> <p>Vzgojitelj se z otroki in policistom odpravi na teren, kjer se vsi prelevijo v prometne detektive in poiščejo avtomobile, ki so napačno parkirani – npr. na pločniku, kolesarski stezi. Policist jim napiše kazen. Če to aktivnost izvajamo sami, brez policista, avtomobilom napišemo simbolične kazni, ki jih predhodno izdelamo skupaj z otroki.</p>	<p>Otrok prevzame vlogo prometnega detektiva – opazuje promet in opozarja na avtomobile, parkirane na pločniku in kolesarski stezi, na številu potnikov v osebni avtomobilu, na hitrost vozil ...</p>	<p>OBLIKA DELA: individualna, skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda opazovanja</p> <p>UČNI CILJ: otrok prepozna napačno parkiranje voznikov</p> <p>PRIPOMOČKI: (simbolične) kazni</p>
<p><b>ZAKLJUČNI DEL</b></p> <p>Po končani ekskurziji se vzgojitelj (ali policist) z otroki pogovori o opažanjih na terenu ter jim razdeli predhodno pripravljena potrdila (v obliki diplome, obeska, značke ...) o opravljenem izpitu za prometne detektive.</p>	<p>Otrok sodeluje s podajanjem odgovorov in ugotovitev.</p>	<p>OBLIKA DELA: skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda pogovora</p> <p>UČNI CILJ: otrok razume in prevzame vlogo prometnega detektiva</p> <p>PRIPOMOČKI: potrdila</p>

### NALOGE PROMETNIH DETEKTIVOV:

- opazujejo promet in opozarjajo na avtomobile, parkirane na pločniku in kolesarski stezi, na število potnikov v osebni avtomobilu, na hitrost vozil ...;
- svoja opažanja poročajo staršem in vzgojiteljem;
- na nepravilno parkiranje opozorijo tudi starše in ostale udeležence v prometu.
- Opažanja otrok oz. prometnih detektivov beležimo na list papirja, ki ga prilepimo na vidno mesto, in se ob priložnosti o teh opažanjih tudi pogovorimo.





# Okolje in zdravje

---

## Uvod

Prometni sektor je zaradi velikih količin izpustov CO<sub>2</sub> in drugih toplogrednih plinov, ki nastajajo pri izgorevanju fosilnih goriv, eden glavnih krivcev za podnebne spremembe. Hkrati pa lahko ravno s prehodom na trajnostno mobilnost najhitreje naslavljamo globalno segrevanje. Poleg za naš planet nevarnih toplogrednih plinov pa motoriziran promet povzroča tudi izpuste nevarnih plinov in delcev. Onesnaževanje zraka ne škoduje samo okolju, ampak tudi našemu zdravju.

Ko pomislimo na škodo, ki jo zdravju ljudi povzroča promet, so v ospredju bolezni, ki jih povzročajo izpušni plini in nezgode v prometu. [10] Ne smemo pozabiti niti na to, da zaradi vožnje z avtomobilom manj hodimo in kolesarimo, kar zmanjšuje našo telesno kondicijo in odpornost. Vsekakor pa se nezaželeni vplivi prometa na zdravje

ljudi ne končajo pri tem. Tudi hrup, ki ga povzroča promet, lahko znatno škoduje našemu zdravju. Škodljivi vplivi prometa na zdravje ljudi so zelo kompleksna tema, vendar pa jih je treba dobro poznati in razumeti, da se lahko naučimo pravilno odločati o tem, katero obliko mobilnosti izbrati. Pri tem imajo otroci posebej veliko vlogo, saj so ena najbolj ranljivih skupin. Pomembno je, da otroke že od malega vzgajamo in izobražujemo o pomenu trajnostne mobilnosti ter jih ob tem poučujemo o negativnih vplivih motoriziranega prometa na zdravje in okolje. Nekega dne bodo namreč tudi sami odrasli in bodo s svojimi odločitvami, navadami in načinom življenja ustvarjali prometno politiko prihodnosti.



## Predstavitev teme

Cestni promet narašča, z njim pa tudi poraba goriv, število nesreč, zastojev, uničenje okolja ter izpusti plinov, ki imajo škodljiv vpliv na okolje in zdravje ljudi. Negativne posledice pretirane rabe avtomobila že močno znižujejo kakovost bivanja prebivalcev Slovenije, velikemu delu ljudi pa kljub vse višji stopnji motorizacije ni omogočena boljša mobilnost. Vpliva prometa na zdravje se zaveda vse več ljudi. Ker težave z zdravjem in smrt težko neposredno povezujemo z onesnaženostjo zraka, zdravstvene posledice prometa velikokrat podcenjujemo. Promet povzroča pljučne bolezni, astmo, obolenja srca in obtočil, nervozo, utrujenost in tudi predčasno smrt. Otroci so na negativne posledice prometa še posebej občutljivi.

Življenje v mestih in ob prometnicah pomeni višjo stopnjo nevarnosti, da zbolimo zaradi onesnaženosti zraka. Danes onesnaženost zraka spremljamo z merilnimi napravami, ki so razmeščene na različnih lokacijah – največkrat v mestih. Državljeni lahko podatke o kakovosti zraka spremljajo na primer preko spletnega portala Agencije RS za okolje [11]. Ker pa merjenje kakovosti zraka ne poteka povsod, kjer bi si želeli, si lahko pri tem »laično« pomagamo tudi z opazovanjem lišajev, ki rastejo na lubju dreves in so bioindikatorji onesnaženosti zraka. V pomoč nam je lahko tudi opazovanje umazanosti fasad stavb ob prometnih lokacijah. Tako lahko vsaj na grobo ocenimo, kako močno

smo izpostavljeni škodljivim vplivom prometa na zdravje.

### STANJE IN IZZIVI

Promet v Sloveniji prispeva 32 % vseh izpustov CO<sub>2</sub> (ogljikovega dioksida), kar je nad svetovnim povprečjem (24 %) ter predstavlja najtrši oreh v boju s podnebnimi spremembami. [12]

Podatki o onesnaženosti zraka v slovenskih mestih kažejo, da so ta prekomerno onesnažena z NO<sub>2</sub> in trdimi delci (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>). [13] Vzrok za to so predvsem promet in individualna kurišča.

V Evropi zaradi onesnaženosti zraka vsako leto še vedno predčasno umre 400.000 ljudi. Zaradi onesnaženosti zraka umre desetkrat več ljudi kot v prometnih nesrečah. Nacionalni inštitut za javno zdravje je ugotovil, da so tveganju še posebej izpostavljeni prebivalci v 75-metrskem pasu ob prometnih cestah. Izračunali so, da v takšnih pasovih v Ljubljani živi **10.000 otrok in mladostnikov**, starih do 18 let. **Tveganje, da zbolijo za astmo**, je pri njih kar za **50 % večje** kot pri tistih, ki živijo več kot 300 metrov stran od ceste. Vsako leto tako zaradi življenja ob cesti za astmo zbolijo 250 otrok. [14]

Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) priporoča, naj hrup ne presega vrednosti 55 dBA podnevi in 40 dBA ponoči. Analiza





izpostavljenosti hrupu ob pomembnih cestah v Sloveniji je pokazala, da je ravnem hrupa, ki so višje od 55 dB, podnevi izpostavljenih več kot 7 % prebivalcev, ponoči pa 4 %. Ocenjeno je, da v Sloveniji približno 20 % prebivalstva trpi zaradi hrupa, za katerega strokovna javnost meni, da je za zdravje nesprejemljiv. Čeprav hrup oddajajo prevozna sredstva v cestnem, železniškem in letalskem prometu, je najpomembnejši dejavnik okoljskega hrupa cestni promet. [15]

## **PASTI**

### **IZPUŠNI PLINI**

Vpliv onesnaženega zraka na zdravje ljudi je velik in kompleksen, še posebej v mestnem okolju, kjer je promet zgoščen. Škodljivi plini in trdi delci v zraku učinkujejo postopno in dolgotrajno. Ogrožajo mnogo ljudi; študije o obolevnosti in umrljivosti kažejo, da škodljivi učinki plinov in snovi v zraku najprej prizadenejo bolnike, ki imajo kronične težave z dihal, astmo, obolenji srca in obtočil, predvsem pa otroke in ostarele. V Evropi je do 90 % mestnega prebivalstva (v Sloveniji polovica ljudi živi v mestih) izpostavljeno prevelikim učinkom prašnih delcev (saje, delci kovin, kemikalije, prah, insekti), dušikovega dioksida, ozona in nekaterih drugih škodljivih organskih spojin. Petnajst odstotkov otrok, sprejetih v bolnišnico, ima težave z dihal, povezane s slabo kakovostjo zraka v Sloveniji. [10, 14]

Zdravstvene posledice so akutne zaradi kratkotrajnih povišanih koncentracij škodljivih snovi v zraku ter kronične zaradi dolgotrajnih učinkov nižjih koncentracij. Akutni učinki so draženje oči, poslabšanje pljučne funkcije in simptomi prizadetosti dihal, kot so bolečine v grlu, kašelj, piskanje in kratka sapa. Dokazani so primeri povišane umrljivosti zaradi večje količine škodljivih delcev v zraku, novejša študija pa ta spoznanja dopolnjujejo še z vplivom dima in žveplovega dioksida. Dolgotrajna izpostavljenost škodljivim snovem v zraku vodi k povečanemu pojavljanju kroničnih bolezni dihal zaradi žveplovega in dušikovega dioksida ter h krajši življenjski dobi. [14]

### **SMRAD IN HRUP**

Marsikje prebivalce vznemirja smrad. Ta je vsekakor neprijeten, ni pa nujno nevaren, toda težave se lahko stopnjujejo z izpušnimi plini.

Po zraku se širi tudi hrup, ki ogroža mnogo ljudi, čeprav je to težko dokazati. Tudi hrup nizke intenzivnosti vpliva na kakovost življenja, saj pri jakosti nad 50 dB povzroča nemir, nevroze, utrujenost in slabo počutje, deluje pa tudi na bolezni obtočil. Za območja, kjer živimo in delamo, je dovoljena raven hrupa 50 decibelov ponoči in 60 decibelov podnevi, ob cestah pa je dovoljena raven 65 decibelov podnevi in 55 decibelov ponoči. [15]

### **ZMANJŠANA TELESNA AKTIVNOST**

Številni starši v skrbah za varnost otrok omejujejo igre in gibanje v prometnih okoljih. Tako se krepi njihov pasivni vedenjski vzorec in zmanjšuje telesna aktivnost. Tudi sicer sodoben način življenja prispeva k vse manjši telesni aktivnosti: k prijateljem ne gremo več peš, ampak jih raje pokličemo po telefonu, po opravkih se vozimo z avtomobili, prosti čas preživljamo pred elektronskimi napravami. Telesna aktivnost je pomembna za preprečevanje kroničnih degenerativnih bolezni – bolezni živčevja, ki povzročijo degeneracijo in/ali odmiranje živčnih celic (na primer Parkinsonova bolezen ali multipla skleroza). Vsaj dobre pol ure dnevnega gibanja zmanjšuje verjetnost za nastanek bolezni srca in ožilja, sladkorne bolezni in debelosti za 50 %, verjetnost za visok krvni tlak pa za 30 %. Zadnje študije kažejo, da je pomemben dejavnik za preprečevanje raka debelega črevesa tudi fizična aktivnost. [14]

## **REŠITVE**

K zmanjšanju negativnih učinkov prometa lahko veliko prispevamo z našimi vsakodnevnimi odločitvami in ravnanjem. V društvu Focus [17] so izpostavili pet ključnih korakov do trajnostne mobilnosti, ki jih lahko stori vsak od nas in s katerimi lahko postopoma seznanimo tudi naše otroke:

## 1. ZMANJŠAJMO SVOJE POTREBE PO MOBILNOSTI

To npr. pomeni, da namesto da se na sestanek odpeljemo z avtomobilom ali celo poletimo z letalom, sestanek opravimo preko telefona ali Skypa. Prostočasne dejavnosti izvajamo v bližini doma, ravno tako nakupe. Pomembno je tudi zmanjšanje nepotrebnih kratkih voženj (do 5 km), ki jih lahko opravimo peš, s kolesom ali avtobusom. Takšnih voženj je več kot 50 %.

## 2. PEŠAČIMO, KOLESARIMO OZ. UPORABIMO NEMOTORIZIRANA PREVOZNA SREDSTVA

Hoja je najbolj naravno in predvsem najbolj enostavno gibanje, ki poskrbi za zdravje celotnega telesa in ima pozitivne učinke na duševno zdravje. Zanj ne potrebujemo drage opreme ali posebne dvorane, temveč zgolj čas in predvsem voljo. V približno 50 % primerov se vozila uporabljajo za poti, ki so krajše od 5 km. To razdaljo zlahka prehodimo ali prekolesarimo. Hodimo in kolesarimo

lahko vsak dan, ko se odpravljamo po opravkih, ne samo rekreativno. [16]

To ima lahko več koristi:

- **ekonomske:** nižji stroški za prevoz, manj zastojev in z njimi povezanih ekonomskih stroškov, zmanjšanje stroškov za zdravstvo;
- **družbene:** večja neodvisnost in dostopnost za mlade in stare, bogate ali revne, demokratizacija mobilnosti, omogočanje mobilnosti nevoznikom, zmanjševanje socialne izključenosti in mobilnostne revščine;
- **okoljske:** manj izpustov in hrupa, nižja poraba neobnovljivih naravnih virov, boljša izraba prostora;
- **osebne:** redna rekreacija, srečevanje prijateljev, boljše zdravstveno stanje;
- **politične:** manjša odvisnost od uvožene energije.



### 3. UPORABIMO JAVNI PREVOZ

Naloga vseh nas, tako politikov kot posameznikov, je, da podpiramo razvoj oz. posodobitev sistema javnega prevoza. Kar lahko naredimo kot posamezniki, je to, da uporabljamo javni prevoz – se usedemo na vlak ali avtobus za pot v službo, gremo na izlet ali dopust z javnim prevozom, se naučimo kombinirati osebni prevoz z javnim in – seveda – zahtevamo od odločevalcev, da oblikujejo kakovosten javni prevoz.

### 4. NAKUPUJMO LOKALNO

Kilometri poti, ki jih blago prepotuje, da se pripelje do naših trgovin, pa tudi kilometri, ki jih sami prepotujemo, da se pripeljemo do trgovin, se lahko »prevedejo« v veliko porabo energije, onesnaženje, zastoje, zdravstvene težave in prometne nesreče. Marsikateri izdelek prepotuje zelo dolgo pot, preden pride do police v trgovini. Zato se pri nakupu vedno pozanimajmo, po kakšni poti je izdelek prišel do police. Če je le mogoče, izberimo izdelek, ki je izdelan lokalno. Sadje in zelenjavo kupujemo na tržnici od lokalnih kmetov ali pa se z bližjim kmetom dogovorimo za partnersko kmetijstvo. Bodimo pozorni na to, od kod so prišle surovine izdelka, kje je bil proizveden in kje pakiran. Tudi svojemu trgovcu sporočimo, da imamo raje izdelke, ki prepotujejo najkrajšo možno pot do trgovine, ne pa tistih, ki so videli že pol sveta, preden so se znašli na polici.

### 5. UČINKOVITA VOŽNJA

Ko se uporabi osebna avtomobila ne moremo izogniti, npr. zaradi pomanjkanja javnega potniškega prometa ali narave dela, lahko kljub temu z upoštevanjem nekaterih pravil varčne vožnje omejimo svoj vpliv na okolje in zdravje. Uporaba električnih vozil je učinkovitejša od vožnje avtomobila na fosilna goriva. Za premagovanje daljših razdalj raje izberimo nakup električnega kolesa kot avtomobila. Poslužujmo se deljenja avtomobila (t. i. *carpooling*) in s tem povečajmo zasedenost avtomobilov ali pa se prijavimo v shemo souporabe avtomobilov (t. i. *carsharing*).

---

### NADALJNJE BRANJE:

Plevnik, A., 2016. Okolje, promet in zdravje. URL: <http://www.dlib.si/details/URN:NBN:SI:doc-8P233421> (citirano 3. 4. 2019)

FGM-AMOR, neprofitna organizacija, ki raziskuje trajnostni mobilnost, Graz. URL: <http://fgm.at/> (Citiramo 3.4.2019) Evropski projekt trajnostne mobilnosti za različne skupine. URL: <http://www.trendy-travel.eu> (citiramo 3. 4. 2019)

Podatki o kakovosti zraka. Agencija RS za okolje. URL: <http://www.arso.gov.si/zrak/kakovost%20zraka/podatki/> (citirano 3. 4. 2019)

Otroci v gibanju. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo. 2004, 61 str. URL: [http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/otroci\\_v\\_gibanju.pdf](http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/otroci_v_gibanju.pdf) (citirano 3. 4. 2019)

Trajnostna mobilnost. Focus, društvo za sonaraven razvoj. 16 str. URL: [http://www.focus.si/files/Publikacije/trajnostna\\_mobilnost.pdf](http://www.focus.si/files/Publikacije/trajnostna_mobilnost.pdf) (citirano 3. 4. 2019)

Zgibanka Zakaj NE terenskim vozilom? 2012. Focus, društvo za sonaraven razvoj. URL: [http://www.focus.si/files/Publikacije/trajnostna\\_mobilnost.pdf](http://www.focus.si/files/Publikacije/trajnostna_mobilnost.pdf) (citirano 3. 1. 2013)

## Teden brez avtomobila

### NASLOV:

TEDEN BREZ AVTOMOBILA

### ČASOVNI OKVIR:

1 teden

### CILJ:

Otroci spoznajo, da lahko z lastno aktivnostjo veliko pripomorejo k temu, da je okolje, v katerem se gibljejo, varnejše in čistejše.

### PROSTORSKI OKVIR:

igralnica, okolica vrtca, pot do vrtca

### NAPOTKI ZA VZGOJITELJE:

Večkrat na leto lahko organizirate teden prihoda v vrtec brez avtomobila ali dan prihoda v vrtec brez avtomobila. Ker za to dejavnost potrebujete sodelovanje staršev, jim morate potek in idejo te dejavnosti najprej predstaviti na skupnem sestanku. Najbolje je, da že takrat označite tedne, ko se bo ta dejavnost izvajala, s čimer staršem ponudite možnost, da se pripravijo. Pred pričetkom aktivnosti na vidno mesto obesite obvestilo za starše (primer obvestila najdete v prilogi pri igri **Beli zajček**). V tednu brez avtomobila spodbujajte starše, naj prihajajo z otroki v vrtec peš, s kolesom ali z javnim prevozom. Če nobena od navedenih možnosti ni izvedljiva, naj avtomobil parkirajo na parkirišču, ki je od vrtca oddaljen vsaj 200 m, in to razdaljo prehodijo. Pomembno je, da spodbujate trajnostni prihod v vrtec ne glede na vremensko situacijo – tudi ko pada dež ali ko je nekoliko hladneje. Saj veste, kako pravijo: ni napačnega vremena, obstajajo samo napačna oblačila. Kot motivacijsko orodje ob tednu brez avtomobila je bila izdelana **igrlica Beli zajček**, ki je predstavljena v priročniku v poglavju 2.6. Lahko pa uporabite tudi druga orodja, na primer zbiranje točk, ko z vsakim trajnostnim prihodom v vrtec otrok prejme nalepko ali žig in jo nalepi na avtobus ali vlak, ki ste ga v ta namen sami izdelali – bolj kot je avtobus/vlak napolnjen s potniki, uspešnejša je skupina. Če je z vidika varnosti mogoče, mesta, kjer se običajno ustavljajo avtomobili, spremenite v družaben prostor. Otroci lahko te površine porišejo, nanje lahko postavite začasno klopco, rastline v loncih, jih spremenite v igralne kotičke ali jih zapolnite po svojih željah. S spremembo namembnosti lahko otrokom in staršem pokažete, da avtomobili zavzemajo preveč prostora, ki bi ga lahko izrabili za bolj prijetne aktivnosti.

V teden brez avtomobila lahko vključite tudi ostale aktivnosti iz tega priročnika. Pomembno je, da starše otrok spodbudite k temu, da v vrtec prihajajo brez avtomobila. Zavedajoč se, da imamo odrasli s svojim zgledom velik vpliv na vzgojo otrok, je pomembno, da najdemo način, kako starše prepričati, da bi tudi na področju mobilnih navad dajali dober zgled. Priporočamo, da isto velja tudi za zaposlene v vrtcu ter da »pravilo« brez avtomobila razširite tudi na zunanje obiskovalce (izvajalce interesnih dejavnosti).

### NAMIG:

**Evropski teden mobilnosti** (16.–22. september): Ker v času Evropskega tedna mobilnosti potekajo številne dejavnosti po vsej državi in celotni EU, se lahko povežete z vašim lokalnim koordinatorjem Evropskega tedna mobilnosti. Navdih za izvajanje dejavnosti v svojem vrtcu lahko najdete v drugih občinah in državah (uradna stran Evropskega tedna mobilnosti: <http://www.mobilityweek.eu>).

V septembru vsako leto poteka svetovna akcija **Park(ing) day**. To je globalni dogodek, v katerem državljani, umetniki in aktivisti začasno spremenijo parkirno mesto v »park«, začasen javni prostor. Več o akciji in morebitne ideje lahko poiščete na spletni strani <http://parkingday.org/about-parking-day>.

## POTEK DEJAVNOSTI:



DELO VZGOJITELJA	DELO OTROKA	IZVEDBA
<p><b>UVODNI DEL</b></p> <p>Vzgojitelj na sestanku staršem predstavi potek in idejo te dejavnosti. Obvestilo o poteku dejavnosti razobesi na vidno mesto.</p> <p>Vzgojitelj se z otroki pomeni o oblikah prometa ter o negativnih vplivih prometa na naše zdravje in okolje. Če se vzgojitelj odloči za izvajanje igrice Beli zajček, otrokom prebere Zgodbico o belih zajčkih in se z njimi dogovori, kako bodo (v tem tednu) zajčkom pomagali, da bodo njihovi kožuščki postali spet beli. V nasprotnem primeru vzgojitelj otrokom predstavi drugo aktivnost, s katero bo motiviral otroke, da v vrtec prihajajo na trajnosten način, ter jim razloži pomen tedna brez avtomobila.</p> <p>Vzgojitelj pomaga otrokom pri izdelavi lastnih zajčkov oz. drugega materiala, ki ga bodo tekom tedna uporabili za beleženje trajnostnega prihoda v vrtec.</p>	<p>Otrok posluša vzgojitelja ter sodeluje pri razpravi o prometu.</p> <p>Otrok posluša pravljico o Belem zajčku ter razloži, kako bi rad on v tem tednu prihajal v vrtec in s tem tudi sam prispeval k čistejšemu okolju.</p> <p>Otrok izdelava svojega zajčka oz. pomaga pri izdelavi drugih materialov.</p>	<p>OBLIKA DELA: frontalna, skupinska, individualna</p> <p>UČNA METODA: metoda pogovora, metoda razlage, metoda pripovedovanja, metoda izdelovanja zajčka</p> <p>UČNI CILJ: otrok ozavesti načine trajnostnega prihoda v vrtec ter možnost, da tudi sam nekaj prispeva k čistejšemu okolju</p> <p>PRIPOMOČKI: navodila za igro Beli zajček, zgodbica o belih zajčkih, šablona zajčka, listi A4, svinčniki, flomastri ali material za izdelavo drugih pripomočkov (npr. kartonaste škatle za izdelavo avtobusa ...), barve</p>
<p><b>OSREDNJI DEL</b></p> <p>Vzgojitelj vsako jutro zabeleži, kako so otroci prišli v vrtec. Po zajtrku prosi otroke, da povedo, kako so prišli v vrtec in kaj so na poti do vrtca doživeli.</p> <p>V primeru izvajanja igre Beli zajček, vzgojitelj vsem otrokom, ki so prišli v vrtec na trajnosten način, razdeli bele krogce.</p> <p>V teden brez avtomobila lahko vzgojitelj vključi tudi ostale aktivnosti iz tega priročnika.</p>	<p>Otrok pripoveduje, kako je prišel v vrtec in kaj je na poti doživel.</p> <p>Otrok prilepi bel krogec na svojega zajčka.</p>	<p>OBLIKA DELA: individualna, skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda pripovedovanja</p> <p>UČNI CILJ: otrok prepozna trajnosten način premikanja kot nekaj dobrega</p> <p>PRIPOMOČKI: listi A4, barvice</p>
<p><b>ZAKLJUČNI DEL</b></p> <p>Zadnji dan vzgojitelj skupaj z otroki pogleda rezultate, ki so jih dosegli tekom tedna. Otroke za trajnostne prihode v vrtec pohvali ter se z njimi dogovori, da se bodo vsi skupaj še naprej trudili, da se bodo čim manj vozili v avtomobilih in s tem skrbeli za okolje (in zajčke). Predlog: v tednu brez avtomobila lahko vzgojitelj organizira tudi tekmovanje v trajnostnem prihodu v vrtec med skupinami.</p>	<p>Otrok sodeluje pri pogovoru. Otroki skupaj z vzgojiteljem sklene, da se bodo tudi naprej trudili skrbeti za okolje (in zajčke).</p>	<p>OBLIKA DELA: skupinska</p> <p>UČNA METODA: metoda opazovanja, metoda pogovora</p> <p>UČNI CILJ: otrok želi tudi v prihodnosti s svojimi potovalnimi navadami skrbeti za okolje</p>

## NAMIG:

V tednu brez avtomobila v vrtcu organizirajte učenje varne vožnje s kolesom, s skiroji ali rolerji.

## Onesnaženost zraka v bližini mojega vrtca

---

### NASLOV:

ONESNAŽENOST ZRAKA V BLIŽINI MOJEGA VRTCA

### ČASOVNI OKVIR:

1 ura

### CILJ:

Otrok spozna, da promet onesnažuje ozračje. Otrok spozna rastline – lišaje, ki povedo, kako onesnažen je zrak. Otrok se nauči sklepati o onesnaženosti tudi s pomočjo stavb.

### PROSTORSKI OKVIR:

igralnica, okolica vrtca

### NAPOTKI ZA VZGOJITELJE:

Otrokom razložite, da dim, ki prihaja iz izpuhov avtomobilov, umaže zrak ter da je škodljiv za naše zdravje. Zaradi njega lahko kašljamo, težko dihamo, smo zaspani ... Otrokom razložite, da je zrak najbolj umazan v bližini cest, kjer je veliko avtomobilov. Razložite jim, da tako kot mi zaradi umazanega zraka težje dihamo in kašljamo, tudi nekatere rastline zaradi njega slabše rastejo. Povejte jim, da so na umazan zrak še posebno občutljive posebne rastline, ki rastejo na lubju dreves in jih imenujemo lišaji. Skupaj z otroki si na sprehodu ogledate, kako izgledajo lišaji v živo. Če presodimo, da otroci lahko prepoznajo različne vrste lišajev, jim lahko predstavite razlike med skorjastimi, listastimi in grmičastimi lišaji. Smotrno je, da sami že predhodno poiščete lišaje, ki jih boste otrokom pokazali (ob prometni cesti, v parku ...). Na sprehodu lahko poiščete tudi fasade stavb, ki s svojo umazanostjo nakazujejo na bližino prometnih ulic in cest.

Lišaji so organizmi, ki imajo samostojno obliko in način življenja. Lišaje delimo na tri skupine:

- Skorjasti lišaji so tesno prirasli na podlago ali pa so celo vrasli vanjo. Ta vrsta lišajev je najmanj občutljiva na onesnažen zrak, zato rastejo tudi na bolj onesnaženem zraku.
- Listasti lišaji so vmesna oblika med skorjastimi in grmičastimi lišaji. So srednje občutljivi na onesnažen zrak.
- Grmičasti lišaji so s posebnimi ploščami pritrjeni na podlago. Njihova steljka je najbolj razrasla in ima največji del rastline v stiku z zrakom. Posledica tega je, da so najbolj občutljivi na onesnažen zrak, kar pomeni, da rastejo zgolj tam, kjer je zrak čist.

Lišaji so zaradi svoje občutljivosti za onesnaženost zraka dobri bioindikatorji oz. pokazatelji čistosti zraka. Najboljši bioindikator je grmičasti lišaj, ki raste samo na območjih, ki niso onesnažena.



## POTEK DEJAVNOSTI:



DELO VZGOJITELJA	DELO OTROKA	IZVEDBA
<b>UVODNI DEL</b> Vzgojitelj otrokom razloži vpliv prometa na okolje in naše zdravje. Otrokom s pomočjo fotografij razloži, da obstajajo rastline, ki nam povedo, kako umazan je zrak. Razloži tudi, da lahko umazanost zraka ocenimo tudi s pomočjo umazanosti fasad stavb, ki stojijo ob prometnih poteh.	Otrok posluša vzgojiteljevo razlago.	OBLIKA DELA: frontalna UČNA METODA: metoda razlage, metoda demonstracije UČNI CILJ: otrok ve, da obstajajo rastline, ki so indikatorji onesnaženosti zraka PRIPOMOČKI: fotografije lišajev
<b>GLAVNI DEL</b> Vzgojitelj otroke povabi, da gredo skupaj poiskati lišaje, ki rastejo v bližini vrtca, in na ogled stavb.	Otrok pomaga iskati lišaje in umazane fasade. Otrok skupaj z vzgojiteljem ugotavlja, koliko umazan oz. čist je zrak na posamezni lokaciji.	OBLIKA DELA: skupinska UČNA METODA: metoda opazovanja, metoda pogovora, metoda demonstracije UČNI CILJ: otrok v naravi prepozna različne vrste lišajev PRIPOMOČKI: fotografije lišajev
<b>ZAKLJUČNI DEL</b> Po vrnitvi v igralnico vzgojitelj prosi otroke, da narišejo nekaj, kar so se danes naučili.	Otrok nariše risbico.	OBLIKA DELA: skupinska, individualna UČNA METODA: metoda risanja UČNI CILJ: otrok ozavesti usvojena spoznanja

### Slikovna predstavitev različnih vrst lišajev

skorjasti lišaji



grmičasti lišaji



listasti lišaji





---

# Igra

## Beli zajček



# Igra Beli zajček

---

V okviru projekta »Trajnostna mobilnost v vrtcih in osnovnih šolah« Ministrstva za infrastrukturo smo za vrtce v Sloveniji priredili igro za spodbujanje trajnostne mobilnosti – »Beli zajček«. Koncept igre je prevzet po istoimenski igri, ki jo je pripravilo mesto München. Igra je že bila izvedena v več vrtcih po Sloveniji, kjer so jo otroci in vzgojitelji z navdušenjem sprejeli. Želimo si, da bi Beli zajček zaživel tudi v vašem vrtcu in da bi z njim otrokom (in odraslim) skozi igro predstavili prednosti trajnostne mobilnosti.

## NAVODILA ZA IGRO

### OPIS IGRE:

S pomočjo igre Beli zajček se tematika trajnostne mobilnosti v vrtce (in prek vzgojiteljev tudi otrokom in staršem) prenese skozi zgodnico o belem zajčku, katerega kožušček je umazan zaradi izpušnih plinov avtomobilov. Cilj igre je očistiti zajčkov kožušček. Igra vključuje dejavnosti s področja gibanja, jezika in umetnosti, torej temeljnih področij, ki so del kurikulumuma za vrtce.

### NAMEN IGRE

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

Igra je namenjena otrokom v drugi starostni skupini, tj. otrokom od 3 do 6 let.

### STIMULIRA:

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

### IZVEDBA:

Vzgojitelj otrokom prebere zgodnico o belem zajčku. Otroci s pomočjo šablone izrišejo zajčka, ga pobarvajo s sivo barvo in izrežejo. Če zajčka izrišejo na temnejši, barvan papir, barvanje ni potrebno. Zajčku lahko narišejo tudi oči, smrček, brčice, usta, kremplje. Naslednji teden (oz. čez dva in štiri tedne) otroci vsako jutro na zajčka prilepijo bel krogec (zajčka čistijo). To lahko storijo le, če so v vrtec prišli na trajnosten način.

### POTREBŠČINE:

- listi velikosti A4, za vsakega otroka en list,
- bel odpadni papir, iz katerega izrežete krogce,
- sive barvice ali svinčniki,
- lepilo,
- raznobarvni flomastri ali barvice za zajčkove oči, nos, brčice in kremplje,
- velik pano oz. površina, kamor bodo otroci pritrdili svoje zajčke.

### POTEK IGRE:

1. Vzgojitelj **določi obdobje**, v katerem se bo aktivnost izvajala. Glede na to prilagodi velikost belih krogcev, s katerimi bodo otroci »čistili« (polepili) svojega umazanega zajčka:
  - **1 teden**, velikost krogcev: fi = 4,5 cm
  - **2 tedna**, velikost krogcev: fi = 3,0 cm
  - **1 mesec**, velikost krogcev: fi = 1,5 cm
2. Dan pred začetkom aktivnosti vzgojitelj otrokom prebere kratko zgodnico o belem zajčku (v nadaljevanju) in se z otroki pogovori o trajnostni mobilnosti. Otrokom razdeli tudi obvestila za starše (dopis je priložen).



3. Vsak otrok s pomočjo šablone izriše zajčka na list velikosti A4 in ga pobarva s sivo barvico ali grafitnim svinčnikom. S flomastri ali barvicami zajčku nariše oči, smrček, usta in nanj napiše svoje ime ter zajčka izreže. Vzgojiteljica pripravi tudi krogce, ki jih bodo otroci lepili na zajčke.
4. Ko se naslednji dan zjutraj zberejo vsi otroci (na primer po zajtrku), stopijo k panoju z zajčki in se pogovorijo, kako so prišli/se pripeljali v vrtec. Krogcec lahko prilepijo tisti, ki se v vrtec niso pripeljali z avtomobilom, temveč so prišli peš, s kolesom, rolerji, skirojem,
5. avtobusom ... Če nobena od navedenih možnosti ni izvedljiva, lahko krogcec prilepijo tudi otroci, ki so del poti premagali z avtomobilom in del poti peš – vsaj 200 m.
6. Po končanem obdobju aktivnosti (1 ali 2 tedna, 1 mesec) otroci ugotovijo, čigav zajček je postal najbolj bel. Zmagovalec je deležen velikega aplavza. Otroci z

vzgojiteljem sklenejo, da bodo odslej vsi skrbeli, da bodo zajčki (tudi tisti v naravi) ostali čim bolj čisti. Otroci kasneje zajčke odnesejo tudi domov in jih pokažejo staršem.

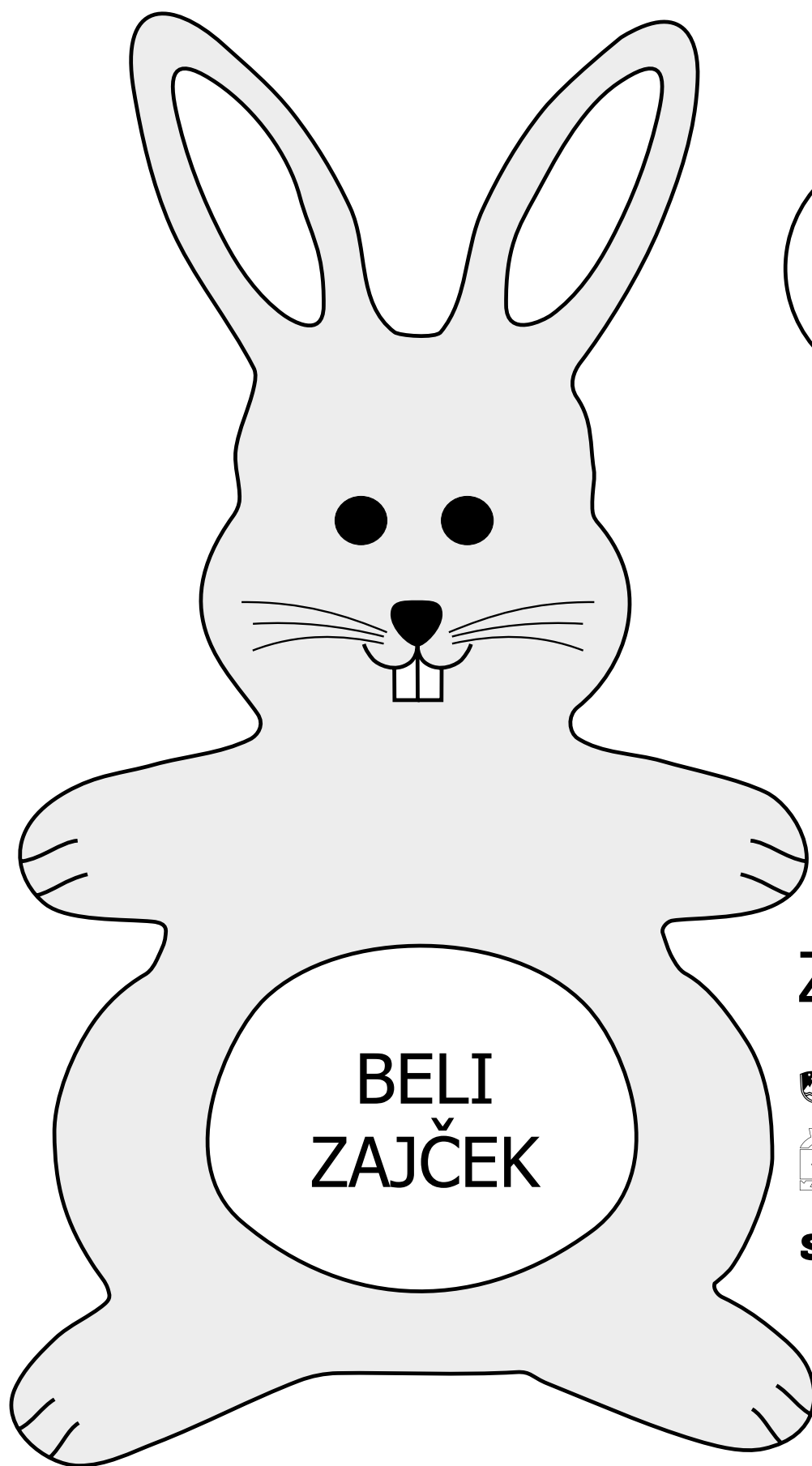
7. Dobrodošlo je, da v igri sodelujejo tudi vzgojitelji in otrokom povedo, kako prihajajo na delo.

### VARIACIJE

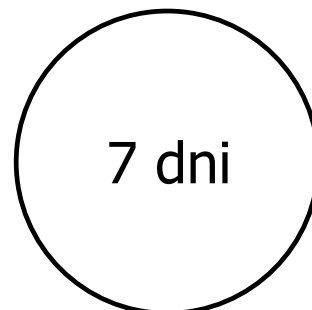
Igro Beli zajček lahko prilagodite glede na potrebe skupine. Lahko izrežete samo enega velikega zajca, ki ga z belimi krogci polepijo vsi otroci. Velike zajce lahko izdelava vsaka skupina v enoti in jih ob koncu igre primerjajo med sabo. Igro lahko popestrite z razstavo zajčkov, dramatizacijo zgodbe ali drugimi podobnimi aktivnostmi, s katerimi povečate pozitivna čustva otrok ob izvajanju igre. Prav tako lahko otroke ob koncu igre nagradite (na primer z odsevnimi telesi, ki jih uporabljajo pri hoji).



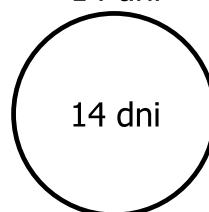




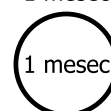
7 dni



14 dni



1 mesec



**BELI  
ZAJČEK**

 REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

 EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

**sptm** SLOVENSKA  
PLATFORMA  
ZA TRAJNOSTNO  
MOBILNOST

## ZGODBA O BELIH ZAJČKIH

V gozdčku blizu majhne vasice je živela družina belih zajčkov: mama, oče in trije mladički. Njihovi kožuščki so bili beli kot sneg. Zaradi čiste bele barve so bili mladički bolj opazni in starši so jih z lahkoto našli, ko so se izgubili. Nekega dne so se vaščani odločili, da bodo skozi gozd, v katerem so živeli beli zajčki, zgradili široko cesto. Ta naj bi vaščane karseda hitro pripeljala v mesto. Cesta je bila kmalu zgrajena in vsi vaščani so si kupili nove avtomobile. Vsak dan so se po cesti skozi gozdček peljali v mesto po nakupih, v službo, na obisk k prijateljem ali pa zgolj zato, da so se lahko bahali s svojimi novimi avtomobili. Zrak ob novi cesti je bil črn in umazan od izpuhov. Gozdne živali z novo cesto niso bile zadovoljne, saj niso več živele tako srečno kot včasih. Zaradi onesnaženega zraka je vedno več živali zbolelo. Ker je bilo cesto zelo nevarno prečkati, so živalce težje prišle do hrane in vode, težko so tudi obiskale svoje prijatelje na drugi strani ceste. Nevarni izpuhi pa so škodovali tudi zajčji družini. Kmalu so njihovi beli kožuščki postali čisto sivi od umazanije. Mama in oče zajec nista več našla svojih mladičkov, če so se izgubili. Življenje zajčkov in vseh prebivalcev gozdčka se je obrnilo na glavo. To so opazili tudi prebivalci vasi. Iz gozda ni bilo več slišati veselega ptičjega petja, opazili so nesrečne živali, ki so bile čedalje bolj bolehnne in umazane, v gozdu niso več našli gozdnih sadežev, ki so jih vsako leto s pridom nabirali. Kmalu so ugotovili, kakšno napako so storili, ko so zgradili cesto in si kupili avtomobile. Odločili so se, da popravijo napako in zopet oživijo gozd. Za vožnjo v mesto so raje začeli uporabljati vlak in avtobuse.

Kožuščki bele zajčje družine so zopet postali snežno beli, živali so se pozdravile in v gozdu je bilo zopet mogoče najti vse polno gob, jagod in borovnic.

Tudi ti pomagaj očistiti umazanega zajčka!

Kraj \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_

### PRIOLOGA 2: OBVESTILO STARŠEM

Spoštovani starši!

Obveščamo vas, da bomo v času od \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_ v vrtcu izvajali igro »Beli zajček«. Aktivnost bomo izvajali v okviru sodelovanja v projektu »Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti«, ukrep Trajnostna mobilnost v vrtcih in osnovnih šolah, ki je del aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo.

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

S pomočjo igre »Beli zajček« se tematika trajnostne mobilnosti v vrtce prenese prek zgodbe o belem zajčku, katerega kožušček je umazan zaradi izpušnih plinov avtomobilov. Cilj igre je očistiti zajčkov kožušček, to pa lahko otroci naredijo z vsakim okolju prijaznim in varnim načinom **prihoda** v vrtec. Pri tem se za okolju prijazno potovanje šteje pešačenje, kolesarjenje, vožnja z javnim potniškim prometom (avtobus ali vlak) in kombinirano potovanje (začetni del poti se opravi z avtomobilom, zaključni del pa peš, in sicer tako, da se vozilo parkira vsaj 200 metrov od šole).

Ker je način prihoda otrok v vrtec v veliki meri odvisen od staršev, vas vljudno prosimo, da igro podprete in vašemu otroku omogočite, da bo aktivno sodeloval in s tem prispeval k boljšemu rezultatu.

Več o projektu si lahko preberete na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo.

Za vaše sodelovanje se vam iskreno zahvaljujemo!

Vaši vzgojiteljice in vzgojitelji.

Ravnatelj/ica:

---

## Viri in literatura

- [1] Said, I., Architecture for Children: Understanding Children Perception towards Built Environment. Universiti Teknologi Malaysia. Faculty of Built Environment. Department of Landscape Architecture. 6 str. URL: [https://www.researchgate.net/publication/242224465\\_Architecture\\_for\\_Children\\_Understanding\\_Children\\_Perception\\_towards\\_Built\\_Environment](https://www.researchgate.net/publication/242224465_Architecture_for_Children_Understanding_Children_Perception_towards_Built_Environment) (citirano 20.11.2012)
- [2] Resnik Planinc, T., 2008. Vrednote prostora v procesu geografskega izobraževanja, Dela, 29, str. 21-35
- [3] Ružič, L., 2011. Prostorsko načrtovanje in trajnostna mobilnost na primeru novega upravnega središča »Cukrarna«. Diplomsko delo. Ljubljana, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo, 116 str.
- [4] Izdatki za osebno mobilnost. Agencija RS za okolje. URL: <http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/izdatki-za-osebno-mobilnost-2?tid=14> (citirano 3.4.2019)
- [5] Koren, B., 2010. Razvoj integriranega javnega potniškega prometa. Magistrska naloga. Koper, Univerza na Primorskem, Fakulteta za management Koper, 145 str. URL: <https://repozitorij.upr.si/lzpisGradiva.php?id=1417&print=> (citirano 1.6.2019)
- [6] Podatki za cestni in železniški promet v Sloveniji. Statistični urad RS. URL: <https://www.stat.si/> (citirano 3.4.2019)
- [7] Prvi koraki v svetu prometa: v pomoč staršem pri prometni vzgoji otrok. 2010. Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, 17 str. URL: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2012/02/prvi-koraki-vsvetu-prometa.pdf> (citirano 3.4.2019)
- [8] Prometna varnost v Sloveniji, poročilo za leto 2018 URL: <http://avp-rs.si> (Citirano 3.4.2019)
- [9] Analize prometnih nesreč in preventivne aktivnosti za večjo varnost v prometu, Policija URL: <https://www.policija.si> (Citirano 3.4.2019)
- [10] Plevnik, A., 2016. Okolje, promet in zdravje. URL: <http://www.dlib.si/details/URN:NBN:SI:doc-8P233421> (Citirano 3.4.2019)
- [11] Kakovost zraka. Agencija RS za okolje. URL: <http://www.arso.gov.si/zrak/kakovost%20zraka/podatki/> (citirano 3.4.2019)
- [12] Statistike izpustov CO2. IEA. URL: <https://www.iea.org/statistics/co2emissions/> (Citirano 3.4.2019)
- [13] Vplivi prometa na kakovost zraka v mestih. Agencija RS za okolje. URL: [http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind\\_id=422](http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=422) (citirano 3.4.2019)
- [14] Otorepec, P., 2002. Vplivi prometa na zdravje ljudi. V: Lah, A. (ur.). Promet in okolje. Ljubljana, Svet za varstvo okolja RS, 51-55
- [15] Izpostavljenost hrupu zaradi prometa Agencija RS za okolje. URL: <http://kazalci.arso.gov.si/sl/content/izpostavljenost-hrupu-zaradi-prometa> (citirano 1.6.2019)
- [16] Zakaj je hoja koristna za zdravje. Portal Ženska.si. URL: <http://www.zenska.si/zdravje/hujsanje-inrekreacija/zakaj-je-hoja-tako-koristna-za-zdravje/> (citirano 3.1.2013)
- [17] Trajnostna mobilnost. Focus, društvo za sonaraven razvoj. 16 str. URL: [http://www.focus.si/files/Publikacije/trajnostna\\_mobilnost.pdf](http://www.focus.si/files/Publikacije/trajnostna_mobilnost.pdf) (citirano 3. 4. 2019)
- Kurikulum za vrtce. 1999, Ljubljana, Ministrstvo za šolstvo in šport, Zavod RS za šolstvo, 53 str.
- Mobiliziraj se – javni prevoz za vse! 2011. Focus, društvo za sonaraven razvoj, Ljubljana, 12 str. URL: [http://focus.si/files/Publikacije/mobiliziraj\\_se\\_JPP\\_\\_brosura\\_tisk.pdf](http://focus.si/files/Publikacije/mobiliziraj_se_JPP__brosura_tisk.pdf) (citirano 1. 6. 2019)

## Viri fotografij

---

stran 4 - Foto: Harry Schiffer, Eltis

stran 14 Foto: Harry Schiffer, Eltis

stran 17 Foto: Marjeta Benčina, društvo Focus

stran 19 Risba: Ajša Kesedžić, Vrtec Mojca Ljubljana, enota Muca

stran 23 Foto: Harry Schiffer, Eltis

stran 25 Vir: Wordpress – babymother; [http://babymother.files.wordpress.com/2011/07/road\\_after.jpg](http://babymother.files.wordpress.com/2011/07/road_after.jpg)

stran 28 Vir: Cycling promotion found (URL: <http://www.cyclingpromotion.com.au>)

stran 29 zgoraj - Foto: Harry Schiffer, Eltis      spodaj - Foto: Harry Schiffer, Eltis

stran 30 Vir: Trajnostna mobilnost – zbirka gradiv za učitelje in učence od 1. do 4. razreda osnovne šole. Focus, društvo za sonaraven razvoj

stran 31 Vir: Trajnostna mobilnost – zbirka gradiv za učitelje in učence od 1. do 4. razreda osnovne šole. Focus, društvo za sonaraven razvoj

stran 33 Foto: Društvo Focus

stran 36 Foto: Vrtec Radovljica

stran 38 Foto: Cjuha Maja, Vrtec Hansa Christiana Andersena Ljubljana

stran 40 Vir: [Voyagetovalence.wordpress.com](http://voyagetovalence.wordpress.com) (URL: <http://voyagetovalence.files.wordpress.com/2011/07/kids-on-train.jpg>)

stran 42 levo - Foto: Silva Primon, Vrtec Laško, enota Sedraž      desno - Foto: Reufa Ajdinovič, Vrtec Mojca Ljubljana, enota Muca

stran 45 Foto 1-9: Reufa Ajdinovič, Vrtec Mojca Ljubljana, enota Muca

stran 48 Ilustracija: Darja Klančar

stran 49 Ilustracija: Darja Klančar

stran 51 Foto: Harry Schiffer, Eltis

stran 52 Foto: Tomaž Levičar, [tomazlevicar.blogspot.com](http://tomazlevicar.blogspot.com)

stran 54 Vir: Dutch cargo bike, URL: <http://dutchcargobike.com.au/wp-content/uploads/2010/09/cargo-bike-dog-medium.jpg>

stran 56 Foto: Živa Gobbo, društvo Focus

stran 59 Foto: Harry Schiffer, Eltis

stran 60 levo - Vir: [Electrocorp \(URL: http://industrialodorcontrol.blogspot.com\)](http://industrialodorcontrol.blogspot.com) desno - Vir: [ZMC science \(URL: http://www.zmescience.com/ecology/environmental-issues/china-smog-30012013/\)](http://www.zmescience.com/ecology/environmental-issues/china-smog-30012013/)

stran 62 Vir: <http://www.cityofevanston.org>

stran 67 levo - Vir: <http://www.stridvall.se/lichens/albums/Chrysothrix/D80A0403.jpg> sredina - Vir: [http://1.bp.blogspot.com/\\_u5v2UzbDOE/TZNWJq5N\\_-I/AAAAAAAAIOs/dvzkD87wtY0/s1600/3.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_u5v2UzbDOE/TZNWJq5N_-I/AAAAAAAAIOs/dvzkD87wtY0/s1600/3.jpg) desno - Vir: <http://loiselsden.files.wordpress.com/2013/03/lichen-apples-2-2.jpg>

stran 68 Foto: Harry Schiffer, Eltis

stran 72 Foto: Vrtec Trbovlje



