



PRIROČNIK
ZA IZVAJANJE SPREMLJANE POTI V ŠOLO
/ PEŠBUS IN BICIVLAK /



KAZALO

1	UVOD	01
2	SPREMLJANA POT V ŠOLO	02
2.1	ZAKAJ SPREMLJANA POT V ŠOLO?	02
2.2	PEŠBUS IN BICIVLAK	02
2.3	KORISTI ZA OTROKE, STARŠE, LOKALNO SKUPNOST IN OKOLJE	03
3	OBLIKOVANJE POBUDE	04
3.1	KDO IN KAKO SODELUJE PRI SPREMLJANI POTI V ŠOLO?	04
3.2	KAJ LAHKO NAREDITE, ČE STE	04
	... OTROCI	04
	... STARŠI	04
	... ŠOLA	05
	... OBČINA ALI LOKALNA SKUPNOST	05
	... DRUGA ZAINTERESIRANA JAVNOST	06
3.3	KAKO PODATI POBUDO ZA SPREMLJANO POT V ŠOLO?	06
3.4	POVEZOVANJE S KLJUČNIMI AKTERJI	07
3.5	VZPOSTAVITEV SODELOVANJA S ŠOLO	07
4	URESNIČEVANJE POBUDE	08
4.1	NAVODILA ZA KOORDINATORJA PEŠBUSA IN BICIVLAKA	08
	• INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE	08
	• ZBIRANJE PRIJAV	08
	• PRIPRAVA PROGE IN VOZNEGA REDA	08
	• PRIPRAVA IZVEDBE	08
	• IZVEDBA	09
	• EVALVACIJA	09
4.2	NAVODILA ZA DRUGE SODELUJOČE	09
	UČENCI	09
	STARŠI	09
	SPREMLJEVALCI	10
	UČITELJI IN ŠOLA	10
4.3	ODGOVORNOST	11
4.4	FINANČNI OKVIR	11
	O PROJEKTU SKUPNOSTNO UPRAVLJANJE Z ŽIVLJENJSKIMI VIRI	12
	VIRI	

1. UVOD

Priročnik za izvajanje spremljane poti v šolo je vsebinska dopolnitev k Priročniku za izvajanje skupnostnih projektov. V slednjem so splošni napotki, kako pripraviti in izvajati skupnostne projekte, medtem ko se pričujoči priročnik podrobneje osredotoča na spremljano pot v šolo. V idealnem primeru se priročnika uporabljata skupaj, čeprav ta priročnik tudi samostojno nudi dovolj izčrpane informacije za uspešno organizacijo pešbusa in bicivlaka.

Namen tega priročnika je **predstaviti spremljano pot v šolo in njene vsestranske pozitivne učinke za otroke, lokalno skupnost in okolje ter ključne akterje spodbuditi k njenemu izvajanju.**

V prvem delu priročnika je predstavljena spremljana pot v šolo, njen namen in njene koristi. Priročnik korak za korakom vodi pri širjenju pobude, pridobivanju podpornikov in izvajanju spremljane poti v šolo. Predstavljene so ciljne skupine in ključni deležniki, dejavniki, ki vplivajo na aktivno pot v šolo v lokalnem okolju, in namigi za motiviranje potencialnih izvajalcev in akterjev.

V drugem delu so podana podrobna navodila za organizacijo in izvedbo spremljane poti, ki smo jih preizkusili v pilotnih projektih. Aktivnosti zato ni treba razvijati na novo, temveč jih je potrebno samo prilagoditi lokalnemu okolju.

KOMU JE NAMENJEN PRIROČNIK?

V priročniku bodo koristne nasvete našli vsi, ki bi si želeli spodbuditi aktivno pot v šolo v svojem lokalnem okolju: posamezni starši ali skupine staršev, učitelji, drugi zaposleni na šolah in vodstvo šole, druge skupine in organizacije, ki delajo z otroki, lokalne skupnosti in občine.



2. SPREMLJANA POT V ŠOLO

2.1 ZAKAJ SPREMLJANA POT V ŠOLO?

Po letu 2000 so raziskave telesne pripravljenosti in prekomerne prehranjenosti otrok zaznavale **drastično zmanjšanje gibalnih zmogljivosti otrok in epidemijo prekomerne telesne teže in debelosti**.

Inštitut za varovanje zdravja RS je leta 2009 poročal, da se je število predebelih mladostnikov v dvajsetih letih povečalo za 14 %, čezmerno težo pa naj bi imel takrat že vsak četrti mladostnik. Poročilo organizacije UNICEF za države OECD iz leta 2010 pa je ugotovilo 18-odstotno stopnjo otrok s prekomerno telesno težo in Slovenijo razglasilo za državo z najvišjo stopnjo otrok s prekomerno telesno težo med državami srednje in vzhodne Evrope.

Najnovejše raziskave sicer zaznavajo postopno izboljšanje. Trend naraščanja debelosti pri otrocih in mladostnikih se v nekaterih starostnih skupinah in z nekaterimi razlikami po spolu počasi umirja. Po skoraj desetletnem zelo pospešenem zmanjševanju gibalnih zmogljivosti raziskava SLOfit v zadnjih petih letih prepozna stagnacijo ali napredek, ki se prav tako razlikuje po starostnih skupinah in spolu. **Vendar strokovnjaki poudarjajo, da je pot do zdravja in telesne pripravljenosti otrok, kakršno smo imeli v devetdesetih letih, še dolga.**

2.2 PEŠBUS IN BICIVLAK

Pešbus in bicivlak sta načina spremljane poti v šolo, pri katerih se učenci v šolo odpravijo peš ali s kolesom v organiziranih skupinah po premišljeno načrtanih poteh in po stalnem urniku. Skupine otrok spremljajo odrasli – najpogosteje so to starši sami, ki se izmenjujejo v dogovorjenem ritmu, v nekaterih primerih pa tudi drugi člani širše družine (dedki in babice) ali drugi prostovoljci.

V tujini sta ponekod praksi že zelo razširjeni. Starši se organizirajo sami, pri čemer jih podpreta šola in lokalna skupnost, nekateri angažirajo tudi širšo družino ali prostovoljce, in tako otroke vsak dan spremljajo na aktivni poti v šolo, bodisi peš ali s kolesom.

Pešbus je zelo razširjen v Italiji in Švici, kjer je znan pod imenom *pedibus*, v Veliki Britaniji in ZDA pa kot *walking bus*. Poznajo ga tudi v Kanadi in Avstraliji.

Bicivlak je prevod besedne zveze *bike train*, kot to vrsto spremljane vožnje v šolo imenujejo v angleško govorečem svetu – v Veliki Britaniji, Kanadi, ZDA, Avstraliji in na Novi Zelandiji.

Spremljana aktivna pot v šolo se lahko izvaja v obliki poskusnih obdobij ali stalno. V nekaterih državah jo organizirano izvajajo samo v prvih tednih na začetku šolskega leta, da se otroci navadijo na pot in jo spoznajo,

Vzrokov za prekomerno težo in slabe telesne sposobnosti otrok je več. Raziskave na eni strani navajajo slabe jedilnike in slabe prehranjevalne navade, na drugi strani pa nezadostno telesno aktivnost otrok.

V zadnjih letih se je preživljanje prostega časa otrok močno spremenilo, tako da manj časa preživijo zunaj, pa tudi v šolo redko prihajajo samostojno peš ali s kolesom. Na manjšo osebno mobilnost otrok vplivajo osebne in socialne lastnosti učencev in njihovih staršev, prostorsko-okoljske lastnosti soseske ter politika šole do tega vprašanja.

Čeprav bi se glede na oddaljenost od šole veliko otrok lahko na pot odpravilo peš ali s kolesom, starši otroke vse pogosteje pripeljejo z avtom do vhoda in jih tam po pouku tudi poberejo. S tem se na eni strani zmanjšujejo priložnosti za njihovo dnevno aktivnost, na drugi strani pa jim je onemogočeno, da bi se postopoma osamosvajali in spoznavali okolico.

Slovenska družba je izjemno avtomobilistično naravnana, kar ima resne družbene in okoljske posledice. Z navajanjem otrok na dnevno vožnjo z avtomobilom ne bomo spremenili ustaljenih škodljivih mobilnostnih navad.

nato pa hodijo ali kolesarijo sami. V Švici, na primer, pa organizirano spremljano pot v šolo izvajajo celo šolsko leto.

V Sloveniji je spremljana pot v šolo doslej potekala samo v poskusnih obdobjih, na primer v času Evropskega tedna mobilnosti in v okviru programa *Zdrav šolar*, ki ga je sofinanciralo Ministrstvo za zdravje. V okviru programa je spremljanje potekalo po dva tedna na Podružnici Ledine Osnovne šole Milojke Štrukelj v Novi Gorici ter na osnovnih šolah Majde Vrhovnik in Koseze v Ljubljani.

Organizirana spremljana pot v šolo je samo prvi korak k spodbujanju samostojne aktivne poti v šolo. Z izvajanjem pešbusa in bicivlaka opozarjamo na pomen in prednosti dnevne aktivnosti otrok. Taka praksa je bila še pred nekaj leti povsem običajna in jo je vredno ponovno okrepiti. Z izvajanjem pešbusa in bicivlaka spoznavamo tudi morebitne omejitve in ovire v prostoru, ki hojo ali kolesarjenje v šolo otežujejo, in nanje opozorimo.

Namen pešbusa in bicivlaka je ozavestiti lokalne skupnosti o pomenu hoje in kolesarjenja nasploh ter o njihovih učinkih na kakovost življenja. Samostojna aktivna pot v šolo mora ponovno postati najbolj običajna in splošno sprejeta praksa.

2.3 KORISTI ZA OTROKE, STARŠE, LOKALNO SKUPNOST IN OKOLJE

Aktivna pot v šolo peš ali s kolesom otrokom zagotavlja minimalno mero dnevne telesne aktivnosti, kar pozitivno vpliva na njihovo zdravje. **Otroci, ki v šolo hodijo peš ali se vozijo s kolesom, so v povprečju vsak dan fizično aktivni več časa in so bolj telesno pripravljeni kot otroci, ki se v šolo vozijo.** Dokazano je, da se otroci, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom, tudi sicer več gibljejo.

Poleg vplivov na zdravje samostojna in nemotorizirana pot v šolo **spodbuja tudi osebnostni in socialni razvoj otrok, saj ti razvijajo neodvisnost, krepi se njihov občutek odgovornosti in zavest o lastnih možnostih.** Dostavljanje z avtomobilom pa, ravno nasprotno, vzdržuje odvisnost otrok od staršev in zmanjšuje možnost za razvoj samostojnosti.

Pri poskusnih spremljanjih v okviru programa Zdrav šolar so učitelji poročali, da so otroci lažje sledili pouku. Jutranja hoja ali vožnja s kolesom je tudi aktivnost na svežem zraku, ki možgane napolni s kisikom in poveča zbranost.

Otroci na poti v šolo uživajo v družbi svojih sošolcev in tako spoznavajo svoje vrstnike. Istočasno pa spoznavajo tudi prostor, v katerem živijo. Kadar pešačimo ali kolesarimo, namreč veliko bolje kot v avtomobilu dojemamo prostor, v katerem se nahajamo.

Aktivna pot v šolo je pomembna tudi z vidika vzgoje za prometno varnost in trajnostni razvoj. **Otroci s premagovanjem krajših razdalj v okolju, ki ga poznajo, postopoma osvajajo prometne predpise in pravila vedenja ter postajajo suvereni udeleženci v prometu.**

Z zgodnjim razvijanjem zdravih navad, kot sta pešačenje in kolesarjenje, **vzgajamo ozaveščene posameznike z**

zdravim in okolju prijaznim življenjskim slogom. Otroci, ki po vsakdanjih opravkih že od malega pešačijo in kolesarijo, imajo v primerjavi z otroki, ki so že od malih nog navajeni prevažanja z avtomobilom, večje možnosti, da bodo te navade ohranili in prakticirali tudi v odraslosti.

Pot v šolo je zato idealna priložnost za skrb za zdravje ter za osebni in socialni razvoj otrok, ima pa tudi številne prednosti za družbo in okolje. **Spremljana pot v šolo razbremeni starše, ki tako otroke v šolo pospremiijo samo ob določenih dneh, ne pa vsak dan,** in lahko tako pridobljeni čas izkoristijo za druge aktivnosti in opravke.

Poleg neposrednih učinkov ima aktivna pot v šolo tudi številne posredne učinke. **Če otroci v šolo pešačijo ali kolesarijo, se zmanjša število poti, opravljenih z avtomobilom, in posledično tudi količina škodljivih izpustov v okolje.** Zlasti v bližini šol se kakovost zraka izboljša, stopnja hrupa pa zmanjša. Avtomobili tudi ne povzročajo več gneče in zastojev pred šolami, tako da so šolska dvorišča varnejša in prijetnejša.

Znano je, da so soseske, kjer so ulice in trgi živahni, varnejše in prijetnejše za življenje. **Prisotnost otrok na ulicah tako k hoji in zadrževanju na javnih prostorih pritegne tudi druge družbene skupine.**

Pot otrok v šolo je torej veliko pomembnejša, kot si morda predstavljamo. **Aktivna pot v šolo je v širšem družbenem interesu, zato je pomembno, da si lokalna skupnost prizadeva spodbujati takšno prakso.** Lokalna skupnost mora storiti vse, da otrokom omogoči samostojno in aktivno pot v šolo, in k temu lahko po svojih zmogljivostih prispevajo vsi člani lokalne skupnosti.



3. OBLIKOVANJE POBUDE

3.1 KDO IN KAKO SODELUJE PRI SPREMLJANI POTI V ŠOLO?

Ciljna skupina spremljane poti v šolo so otroci, šolarji prve in druge triade. Za pešbus so glavna ciljna skupina otroci v prvem in drugem razredu ter otroci v vrtcu, ki morajo imeti spremstvo do šole. Za bicivlak so ciljna skupina otroci od prvega do vključno petega razreda oziroma dokler ne opravijo kolesarskega izpita. Otroci z opravljenim kolesarskim izpitom lahko kolesarijo sami.

Najpomembnejši deležniki so torej otroci, starši in šole. **Pripravljenost in odločenost šole in staršev sta za izvajanje ključni.** Po dosedanjih izkušnjah otrok ni treba prepričevati, saj so nad aktivnostjo večinoma navdušeni.

Pomemben akter so tudi občine, saj lahko s svojimi ukrepi in spodbudami podprejo in olajšajo izvajanje pešbusa in bicivlaka.

Drugi pomembni deležniki so lokalne organizacije, skupine in posamezniki, ki se ukvarjajo z otroki ali bi enostavno želeli po svojih močeh pomagati pri spodbujanju spremljane poti v šolo.

Poleg otrok sta za izvajanje spremljane poti v šolo pomembni še vlogi koordinatorja in spremljevalca.

Koordinator organizira in koordinira izvajanje spremljane poti v šolo ter vodi komunikacijo z vsemi vpletenimi. V vlogi koordinatorja je lahko nekdo izmed zaposlenih na šoli (morda tisti, ki je odgovoren za prometno vzgojo, ali kdo drug, ki je močno naklonjen izvedbi aktivnosti) ali eden od staršev, lahko pa tudi kdo drug, ki je povezan z otroki v lokalnem okolju in se je pripravljen angažirati v tej vlogi.

Vloga koordinatorja je, vsaj na začetku, zelo pomembna za izvajanje spremljane poti v šolo, zato ne gre zanemariti njegove odgovornosti in ga je dobro zanj nagraditi. Vloga koordinatorja je na začetku močna, kasneje, ko je izvajanje utečeno, pa se lahko zmanjša. Koordinator skrbi, da izvajanje poteka brez težav, in rešuje morebitne zaplete.

3.2 KAJ LAHKO NAREDITE, ČE STE ...

... OTROCI

Če si želiš v šolo hoditi peš ali s kolesom v družbi vrstnikov, svoje starše in učitelje spodbudi k organizaciji pešbusa in bicivlaka.

Zakaj?

Pešbus in bicivlak sta zelo zabavna, saj se lahko na poti v šolo družiš v prijatelji. Hoja in kolesarjenje v šolo sta tudi zdrava, saj se po poti nadihaš svežega zraka in se razgibaš.

... STARŠI

Če ste starši ali drug zainteresirani, je najpomembnejše,

Spremljevalec oziroma spremljevalci spremljajo skupine otrok na poti v šolo.

Spremljevalci so v prvi vrsti starši, ki z občasnim spremstvom otrok v šolo pomagajo drug drugemu in se ob določenih dnevih razbremenijo te naloge.

Spremljevalci so lahko tudi drugi družinski člani in sorodniki, sosedje, prijatelji ali drugi aktivni posamezniki, skupine in organizacije, ki so pripravljene pomagati.

Pri spremstvu pa lahko sodelujejo tudi učitelji. To omogoča boljši odnos in komunikacijo s šolarji, kar je koristno tudi v vsakodnevem pedagoškem procesu.

Udeležba pri pešbusu in bicivlaku se lahko otrokom upošteva tudi kot opravljena določena šolska aktivnost.

Spremljanje v šolo je lahko ena od aktivnosti medgeneracijskega sodelovanja. Otroke lahko v šolo spremljajo starejši občani, ki so pripravljene s prostovoljskim delom prispevati k dobrobiti družbe. Lokalna skupnost lahko k sodelovanju spodbudi lokalna društva in združenja, ki bi bila pripravljena izvajati spremljanje.

Spremljevalci so lahko tudi posamezniki, ki jih šola ali lokalna skupnost angažira s plačilom na različne načine (prek javnih ali družbeno koristnih del), ali brezposelni prostovoljci, ki se jim s prostovoljnim delom poveča nadomestilo za brezposelnost.

Pri spremljanju lahko pomagajo tudi lokalne nevladne organizacije (npr. članice [Mreže za prostor](#) in [Plana B za Slovenijo](#)).

Pomembno je, da so spremljevalci stalni, zanesljivi in motivirani. V primeru velikega števila spremljevalcev je dobro, da je vsaj eden od njih stalnejši, da ima pregled nad spremljanjem na določeni progii in lahko po potrebi komunicira s starši, šolo in drugimi spremljevalci.

Prostovoljno angažiranje spremljevalcev je priporočeno na tak ali drugačen način nagraditi.

da čim prej stopite v stik s šolo, jim predstavite spremljano pot v šolo in jih poskušate prepričati v izvajanje ali sodelovanje pri izvajanju. Pridobite podporo drugih staršev, ki so naklonjeni aktivni poti v šolo, in se skupaj obrnite na šolo. Tako boste močnejši in šola bo vaš skupni predlog zaznala kot bolj upravičen.

Zakaj?

Aktivna pot v šolo ima številne prednosti za vašega otroka, pa tudi za vas. Ob določenih dnevih spremstvo otroka prevzamete sami, kadar vašega otroka spremljajo drugi starši, pa ste te naloge razbremenjeni in pridobite dragocen čas v jutranjih in popoldanskih urah. Prav tako se vam ne bo več treba vsak dan drenjati pred

šolo z avtomobilom in zapravljati časa v gneči. S tem boste skrbeli za okolje in boljši zrak ter prispevali k višji kakovosti življenja v vaši okolici. **Kot pobudniki in podporniki pešbusa in bicivlaka ste gonilna sila sprememb na bolje, ki jo naša družba nujno potrebuje.**

... ŠOLA

Dosedanje izkušnje izvajanja spremljane poti v šolo v Sloveniji kažejo, da je za uspešno izvajanje najpomembnejše pokroviteljstvo ali vodilna vloga šole. **Če ste sami predstavnik šole in imate podporo vodstva šole, potem ste na dobri poti, da vam uspe.**

K sodelovanju povabite starše, navdušite otroke in poiščite koordinatorja, ki bo usmerjal in organiziral spremljano pot v šolo. Pridobite podporo lokalne skupnosti, partnerske organizacije ali posameznike ter sponzorje.

Redno komunicirajte s starši o varnem samostojnem prihodu otrok v šolo in po potrebi organizirajte ustrezno izobraževanje.

Med letom **spodbujajte razvoj kolesarskih spretnosti** (v okviru športnih dni, zaključnih piknikov ipd.). Vedno obstaja določen delež otrok, ki še ne znajo voziti kolesa. Zanje lahko organizirate mini tečaj (s poganjalci in s kolesi).

Šolska dvorišča in igrišča naj bodo namenjena izključno šolarjem in naj nikoli ne služijo kot začasna ali stalna parkirišča za avtomobile. Najbližje parkiranje naj bo mogoče najmanj 100 metrov od šole.

Šola lahko z ustrezno urbano opremo (stojala za kolesa ipd.) izrazi svojo podporo in tako podpre prizadevanja za pogostejše kolesarjenje v šolo.

Šolsko osebje lahko s svojim zgledom prispeva k večji privlačnosti hoje in vožnje s kolesom. Lahko se tudi vključijo v akcije, kakršna je »Pripelji srečo v službo«.

Zakaj?

Šole imate pomembno vlogo pri spodbujanju zdravega življenjskega sloga otrok, in omogočanje aktivne poti v šolo je eden od načinov vzgoje šolarjev v zdrave in ozaveščene posameznike.

S povečanjem deleža otrok, ki prihajajo v šolo peš ali s kolesom, boste odpravili dnevne prometne zamaške pred šolo in sprostili javni prostor, ki ga lahko namenite drugim vsebinam. Vsakodnevno gibanje prispeva k večji zbranosti otrok pri pouku ter krepi motorične sposobnosti in socialne vezi.

Poleg tega si lahko **s spodbujanjem hoje in kolesarjenja v šolo zmanjšate stroške prevoza otrok v šolo**, če zdaj za razdalje, krajše od štirih kilometrov, plačujete šolski kombi ali avtobus.

... OBČINA ALI LOKALNA SKUPNOST

Če ste predstavnik občine ali lokalne skupnosti, lahko prevzamete pobudo pri organizaciji spremljane poti v šolo v svojih osnovnih šolah ali pa šole k temu spodbudite in jih pri tem podprete.

Sprejmite ukrepe, ki bodo izboljšali pogoje za hojo in kolesarjenje v šolo. Razširite mrežo varnih poti v šolo s

ciljem, da vsaka pot postane varna pot za samostojno gibanje otrok brez potrebe po nadzoru.

Občinski pravilniki lahko izključujejo ali omejujejo parkiranje v krogu 100 metrov oziroma več od šole ter uvedejo območje nizke hitrosti (30 km/h ali manj) ali celo območje umirjenega prometa v okolici šol.

K privlačnosti hoje in kolesarjenja lahko občina prispeva tako, da:

- zmanjša, umiri ali prepove lokalni in prehodni motorni promet v okolici šol (radij 100 metrov ali smiselni radij, ki doseže 90 % učencev),
- zniža omejitve hitrosti (cone 30 km/h, ustvarjanje območij umirjenega prometa),
- oteži ali ukine parkiranje v okolici šol,
- zmanjša pretočnost osebnih motornih vozil (in poveča pretočnost drugih zaželenih oblik premikanja),
- na najbolj prometnih občinskih cestah v naseljih poveča gostoto prehodov za pešce in kolesarje (prehod na največ vsakih 150 metrov).

Občina lahko šole finančno, kadrovsko in strokovno podpre tako, da zagotovi pripomočke in gradiva, potrebna za izvedbo aktivnosti (table, varnostni jopiči ipd.). Občina lahko zagotovi spremstvo, bodisi s prostovoljci ali s svojimi ali dodatnimi kadri (npr. iz naslova javnih del), ki jih lahko v ta namen tudi sama izobražuje.

V primeru, da imajo šole težave pri organiziranju prostovoljcev za spremstvo, lahko občina priskoči na pomoč s plačanim spremstvom. Vir financiranja je lahko proračunska postavka za šolske prevoze. To ne pomeni, da je potrebno avtobusne šolske prevoze v celoti ukiniti, temveč lahko pretehtate kombinacijo več oblik prihoda učencev v šolo, s poudarkom na njihovi samostojnosti in telesni aktivnosti. Občini lahko to prinese znatne prihranke, zato bi lahko iz tega naslova omogočila tudi plačilo za spremljevalce.

Občina lahko ponudi strokovno podporo šolam pri načrtovanju poti, bodisi s svojimi strokovnimi službami bodisi s plačilom strokovnim organizacijam, ki bi pomagale pri načrtovanju poti in pripravi gradiv na lokalni ravni.

Občina lahko igra pomembno vlogo tudi pri promociji in ozaveščanju, in sicer tako, da o aktivnostih obvešča prek svojih komunikacijskih kanalov (občinsko glasilo ipd.) in jih vključi v svoja sporočila za javnost na temo prometa, zdravja, šolstva.

Izjava lahko promocijske aktivnosti, kot je udeležba župana ali županje pri spremljani poti v šolo ali na Evropskem tednu mobilnosti. **Dolgoročno lahko podpira aktivnosti ozaveščanja v zvezi z aktivno potjo v šolo ali v službo ter v zvezi s trajnostno mobilnostjo nasploh.**



Poleg tega lahko občina po potrebi pomaga pri komuniciranju med osnovnimi šolami, starši ter ministrstvu oziroma drugimi deležniki na državni ravni.

Zakaj?

Občine imate pomembno vlogo pri spodbujanju zdravega življenjskega sloga občanov. **Z omogočanjem in spodbujanjem aktivne poti v šolo vzgajate ozaveščene občane z zdravim in okolju prijaznim življenjskim slogom.**

Aktivna pot v šolo bo pozitivno vplivala na prometno situacijo v vaši občini, saj se bodo zmanjšali zastoji v okolici šol ter potrebe po površinah za parkiranje in ustavljanje pred šolami, te površine pa boste lahko namenili drugim vsebinam.

Zmanjšanje prometa pomeni tudi zmanjšanje škodljivih vplivov na okolje. Na tak način lahko zmanjšate hrup in izboljšate kakovost zraka.

... DRUGA ZAJINTERESIRANA JAVNOST

Dosedanje izkušnje izvajanja spremljane poti v šolo v Sloveniji kažejo, da je za uspešno izvajanje najpomembnejše pokroviteljstvo ali vodilna vloga šole, zato najprej navežite stik z njimi. Poleg tega se lahko povežete tudi s starši v lokalni skupnosti, ki jih prepoznate kot zaveznike pri izvajanju spremljane poti v šolo.

Zakaj?

Hoja in kolesarjenje v šolo ter posledična prisotnost otrok in odraslih v javnem prostoru izboljšujejo kakovost življenja v vsaki soseski. Zmanjša se potreba po avtomobilu, kar lahko privede do manjšega števila avtomobilov v soseski, sprostitev površin, namenjenih parkiranju, za druge vsebine, izboljšanja kakovosti zraka in zmanjšanja hrupa.

Učinki na sosesko so tudi posredni. Pričakovati je, da se bo zaradi prisotnosti otrok več ljudi zadrževalo na javnih prostorih, kar povečuje stopnjo varnosti, nudi možnosti za krepitev sosedskih odnosov in vzpostavljanje skupnosti. Soseska postane prijetnejša za življenje.

• Morebitne druge ovire

Ko boste raziskovali stanje na področju pešačenja in kolesarjenja v šolo, boste gotovo naleteli še na druge ovire, na katere nismo pomislili. Pomembno je, da poznate čim več dejavnikov, zato poskušajte situacijo spoznavati s poslušom za mnenja drugih.

Potem ko ste raziskali situacijo v vašem lokalnem okolju, analizirali glavne dejavnike ter identificirali ovire, je čas, da nagovorite ključne deležnike.



3.3 KAKO PODATI POBUDO ZA SPREMLJANO POT V ŠOLO?

Pred oblikovanjem pobude je priporočljivo preveriti smiselnost in potrebo po spremljani poti v šolo v lokalnem okolju. **Preden začnete spodbujati k izvedbi in dejansko izvajati spremljano pot v šolo, je dobro raziskati stanje in se seznaniti z vsemi dejavniki.** V vsakem okolju se boste gotovo srečali z vsaj eno od ovir, ki jih navajamo spodaj. Vendar pogumno! Četudi obstajajo zelo omejujoče ovire, je izvajanje spremljane poti v šolo smiselno, saj je to eden od načinov, da se na ovire opozori in jih odpravi.

Dobro je, da najprej preverite naslednje dejavnike.

• Delež otrok, ki že hodijo ali kolesarijo v šolo

Zaradi različnih oddaljenosti in drugih dejavnikov je nemogoče doseči stoddostno udeležbo otrok pri hoji in kolesarjenju v šolo. Zato najprej preverite, ali ni delež teh otrok že tako visok.

• Oddaljenost otrok od šole

Vsakodnevno pešačenje in kolesarjenje v šolo je mogoče samo, če razdalje niso predolge. Otroci, ki so od šole oddaljeni več kot dva kilometra, bodo težko vsak dan pešali v šolo. Vsakdanje kolesarjenje je mogoče do približno štirih kilometrov. Če je torej vaše okolje takšno, da so otroci doma daleč v stran od šole, kar je izven urbanih območij pogosto, je aktivna pot v šolo otežena ali celo nemogoča.

Še vedno je mogoče doseči, da otroci pešačijo del poti, od točke, kjer jih starši odložijo. Vendar mora biti to smiselno glede na prometno ureditev ali prometne probleme, s katerimi se soočate v lokalnem okolju.

• Politika in pravila šole

Zakoni sicer do neke mere omejujejo samostojno pot v šolo. Otroci lahko gredo sami peš v šolo šele v drugem razredu, s kolesom pa šele takrat, ko pridobijo kolesarski izpit.

Šole te omejitve s svojimi pravili pogosto še zaostrijo ter odvisnost otrok od staršev še povečajo. Nekatere šole ne dovolijo, da bi otroci prihajali sami v šolo vse do tretjega razreda. Kolesarski izpit lahko otroci pridobijo samo v šoli, in če ga šole izvajajo kot del šolskih izbirnih dejavnosti šele v petem razredu, otroci pred tem ne smejo sami kolesariti v šolo, čeprav so starost za opravljanje kolesarskega izpita že dopolnili. Nekatere šole kolesarjenje v šolo zaradi strahu pred nevarnostmi v prometu celo popolnoma prepovejo.

Preverite, kakšni so infrastrukturni pogoji za pešačenje in kolesarjenje pred šolami in v njihovi okolici. Prepričajte se, ali so pred šolo urejene kolesarnice, stojala za kolesa ali vsaj primerni prostori za parkiranje koles, in spodbudite šolo, da takšne prostore uredi.

• Urejenost prometne infrastrukture na poti v šolo

Starše lahko od tega, da bi otroke same pustili na pot, odvračajo pomanjkljivosti v prometni ureditvi ali nevarnosti na šolski poti. Preverite, ali so na poteh do šole na primer urejeni prehodi čez železnico ali bolj prometno cesto, ali so na ključnih mestih klančine za kolesa in drugi nujni pogoji za prijetno pešačenje in kolesarjenje do šole.

• Urejenost šolskih poti

Preverite, ali ima vaša šola urejene varne šolske poti, ki so osnovni predpogoj za varno samostojno pot otrok v šolo. Če niso urejene, lahko šole k temu spodbudite.

• Pripravljenost staršev

Pripravljenost oziroma zlasti nepripravljenost staršev za spodbujanje pešačenja in kolesarjenja v šolo je v neki meri skoraj gotovo prisotna. Sicer bi že našli način, da bi otroci hodili v šolo peš ali s kolesom. Starši morda ocenjujejo, da jim vožnja z avtom vzame manj časa, ali pa jih skrbi za varnost otrok na poti v šolo. Če jim predstavite vse prednosti, ki jih ima spremljana pot v šolo, jih ne bi smelo biti težko prepričati.

3.4 POVEZOVANJE S KLJUČNIMI AKTERJI

V kakršnikoli vlogi že ste, morate najprej navezati stike in vzpostaviti sodelovanje z vsemi ključnimi deležniki. Pri predstavitvi spremljane poti v šolo si lahko pomagata z [materiali](#), ki smo jih že razvili za potrebe pilotnih projektov pešbusa in bicicvlaka.

Organizirajte srečanje oziroma delavnico, na katero povabite vse ključne akterje. Več o tem, kdo so ključni akterji, najdete v poglavju 3.1 (*Kdo in kako sodeluje pri spremljani poti v šolo?*). Udeležencem najprej predstavite svoj predlog, nato pa jim omogočite, da izrazijo svoje

mnenje, pomisleke in zadržke. Skupaj poskušajte določiti morebitne ovire, ki jih udeleženci prepoznajo. Razpravo o tem lahko usmerjate tako, da opozorite na dejavnike v poglavju 3.3.

Razpravljajte o smiselnosti in izvedljivosti spremljane poti v šolo. Če se boste strinjali, da sta pešbus in bicicvlak možna ali celo nujna, skupaj določite, kdo se bo sestel s predstavniki šole, kar je logičen naslednji korak, če šola še ni bila vključena.

3.5 VZPOSTAVITEV SODELOVANJA S ŠOLO

Skupaj s podporniki, ki ste jih pritegnili na srečanju s ključnimi akterji, se srečajte s predstavniki šole in jih prepričajte o koristih spremljane poti v šolo. Če vas bo šola podprla, vas bo najverjetneje sama prosila, da aktivnost predstavite tudi na svetu staršev, ki je pomemben akter za pridobivanje podpornikov med starši.

Ko na šoli dosežete strinjanje, da se bo spremljana pot v šolo izvajala, in pridobite podporo vodstva šole, se dogovorite o načinu izvedbe. Pri tem je ključen izbor koordinatorja, ki bo usmerjal organizacijo spremljane poti in kasneje skrbel za nemoteno komunikacijo med vsemi sodelujočimi – učitelji, učenci in starši ter drugimi spremljevalci.

Pomembno je, da ima koordinator podporo šole in zaupanje staršev ter izkušnje z usmerjanjem aktivnosti.

Več o koordinatorju v poglavju 3.1 (*Kdo in kako sodeluje pri spremljani poti v šolo?*).

Pri pogovorih o procesu in načinu izvedbe je pomembno vključiti čim širši krog akterjev, ki so za izvedbo pomembni, tudi možne zunanje spremljevalce. V tej fazi je pomembno pridobiti zaupanje staršev in njihovo podporo.

Potem ko imate soglasje šole in izbranega koordinatorja, lahko začnete z zbiranjem prijav učencev ter informiranjem »šolske« in širše javnosti.

Zanimanje za spremljano pot v šolo med starši lahko preverite z vprašalniki, ki jih razdelite med učence, lahko pa pripravite tudi spletno anketo in jih k izpolnjevanju povabite preko šolske spletne strani in družabnih omrežij.

4. URESNIČEVANJE POBUDE

4.1 NAVODILA ZA KOORDINATORJA PEŠBUSA IN BICIVLAKA

INFORMIRANJE IN KOMUNICIRANJE

Informiranje staršev in učencev

Starše in učence o pričetku izvajanja spremljane poti v šolo obvestite s pisnimi obvestili, ki naj jih učencem razdelijo učitelji. Poleg tega lahko prosite učitelje, da pešbus in bicivlak predstavijo v svojih razredih, lahko pa to stori koordinator.

Po šoli obesite plakate, s katerimi obveščate in nagovarjate učence in starše, ter poudarite podporo šole.

[Obvestilo in promocijska gradiva](#) je smiselno obesiti tudi na šolsko spletno stran, ciljne skupine otrok pa naj dobijo natisnjena obvestila za starše v beležke oziroma naj jih o projektu obvesti predstavnik staršev ali učitelj po e-pošti.

Informiranje javnosti

Če želite, lahko o projektu obvestite tudi širšo javnost, pri čemer si lahko pomagata z lokalnimi mediji, kot so občinska glasila, lokalni časopis, radio ali televizija. Nekaj zanimanja lokalne skupnosti boste gotovo pritegnili, saj bodo mimoidoči in sosedje opazili skupine otrok, ki pešačijo in kolesarijo v šolo.

ZBIRANJE PRIJAV

Sočasno s pričetkom komunikacijskih aktivnosti začnite zbirati prijave za pešbus in bicivlak. Poleg obvestila naj učenci dobijo tudi [prijavnice](#), s katerimi bodo lahko izrazili zanimanje za sodelovanje pri spremljani poti v šolo. Na prijavnica naj bo jasno razloženo, kaj sta pešbus in bicivlak, kaj je njun namen in kako delujeta.

Starše in učence istočasno obvestite tudi o njihovih dolžnostih, povezanih s spremljano potjo v šolo, tako da bodo vedeli, kakšno odgovornost sprejemajo.

Poleg prijav učencev na pešbus ali bicivlak istočasno sprejemajte tudi prijave staršev, ki bodo sodelovali kot spremljevalci.

PRIPRAVA PROGE IN VOZNEGA REDA

Po zbranih prijavah locirajte domove učencev in pripravite eno ali več prog, ki naj bodo kratke, ravne, zanimive in varne. Postaje naj bodo čim bližje domovom otrok, vendar naj jih ne bo preveč. Pri pešbusu so lahko proge dolge do dveh kilometrov v eno smer, pri bicivlaku pa so lahko proge tudi daljše. Po izkušnjah, ki smo jih pridobili v preizkusnih obdobjih izvajanja bicivlaka v Ljubljani, je mogoče do šole kolesariti tudi štiri kilometre.

Dolžino proge oziroma čas, ki ga porabite od prve postaje do šole, preverite na terenu, tako da načrtovano progo prehodite oziroma prekolesarite. Pri tem upoštevajte tudi čas za ustavljanje in priključevanje novih učencev na poti. Na podlagi praktičnega preizkusa na terenu pripravite načrt poti in postaj z natančnim voznim redom, ki zagotavlja, da učenci pravočasno prispejo v šolo. **Postaje naj bodo prepoznavne in lahko dostopne.** Prepričajte se, da so prostori primerni, da se tam ustavi skupina otrok. Poimenujte jih in [označite s tablami](#), da jih bodo učenci brez težav našli. Na tablo zapišite ime postaje in čas odhoda s postaje.

Lahko se zgodi, da je kdo od prijavljenih otrok predaleč od šole, da bi lahko sodeloval pri spremljani poti v šolo. Takšne otroke boste morali zavrniti. Če si res želijo sodelovati, pa se lahko dogovorite, da se vam pridružijo na kateri od postaj, kamor jih pospremi (pripeljejo) starši.

PRIPRAVA IZVEDBE

Pri pripravi na izvedbo naj sodelujejo vsi – koordinator in predstavniki šole, učenci, starši in drugi spremljevalci. Obvestite jih o poteku prog, postajah in voznem redu. Opremite jih z zemljevidi, da se bodo lažje znašli. Poskrbite, da vsi udeleženci vedo, kaj lahko pričakujejo in kaj so njihove obveznosti – le tako bo izvedba potekala brez zapletov. Zlasti učenci in spremljevalci se morajo zavedati svoje odgovornosti.



Pripravite urnik, po katerem si starši razdelijo spremljanje otrok po posameznih dnevih. Na posamezni progi naj bosta vsaj dva spremljevalca, če je to mogoče.

Izkušnje kažejo, da je največji izziv pridobivanje spremljevalcev. Najbolje se obnese, če so spremljevalci starši ali drugi bližnji sorodniki učencev. Če teh ne uspete prepričati dovolj, si lahko pomagate s pozivom za prostovoljce ali pa se povežete z lokalnimi društvi in organizacijami, ki bi bili pripravljene pomagati s svojimi prostovoljci.

Pri načrtovanju prog in določanju spremljevalcev upoštevajte priporočena razmerja med številom potnikov in spremljevalcev. Pri pešbusu je to razmerje sedem otrok na enega odraslega, pri bicivlaku pa dva otroka na enega odraslega.

Pri pilotnih projektih smo za motivacijo uporabljali [»vozovnice«](#) za otroke. Spremljevalce zato opremite z žigi, ki jih dobijo učenci za vsakodnevno udeležbo na pešbusu ali bicivlaku. **Za večkratno udeležbo – tedensko ali mesečno – lahko učence tudi nagradite.** Pri pilotnih projektih smo uporabljali [nalepke](#). Otroci ne potrebujejo veliko materialnih nagrad, dobiti morajo le občutek, da so del nečesa pomembnega. Zbiranje štampiljk v »vozovnice« in nalepka na koncu tedna sta več kot dovolj.

IZVEDBA

Med izvajanjem pešbusa in bicivlaka je ključna komunikacija med vsemi sodelujočimi. Kot koordinator poskrbite za pregled nad prisotnostjo otrok in spremljevalcev ter komunicirajte s starši in šolo. Dogovorite se, da otroci oziroma starši sporočajo morebitno odsotnost otrok s pešbusa in bicivlaka, tako da se jih na postajah ne čaka po nepotrebnem.

Prav tako je treba spremljevalce sproti obveščati o vseh predvidenih spremembah urnika zaradi načrtovanih

4.2 NAVODILA ZA DRUGE SODELUJOČE

UČENCI

Učenci, ki sodelujejo pri spremljani poti v šolo, podpišejo [izjavo](#), s katerimi se zavežejo, da se bodo držali pravil in da bodo upoštevali navodila spremljevalcev. Pravila med drugim zajemajo pravočasne prihode na postajo, hojo oziroma vožnjo v koloni, primerno vedenje, upoštevanje prometnih predpisov ter skrb za to, da na poti ne ovirajo drugih učencev.

STARŠI

Starši otrok, ki sodelujejo pri pešbusu in bicivlaku, podpišejo [izjavo](#), s katero se zavežejo, da bodo podpirali nemoteno in tekoče izvajanje spremljane poti v šolo.

Idealno je, da se starši v proces vključijo kot spremljevalci in s svojim zgledom spodbujajo otroke k pešačenju in kolesarjenju pri vsakdanjih aktivnostih. K spremljanju naj starši spodbudijo stare starše in ljudi, ki jim zaupajo.

Starši morajo poskrbeti, da je otrok pravočasno na

šolskih aktivnosti, kot so izleti in športni dnevi, vsaj teden dni vnaprej.

Komunikacija o tem lahko teče preko vas ali pa direktno med učenci in spremljevalci, odvisno od tega, kdo bo otroke spremljal in kakšni odnosi se bodo med njimi vzpostavili.

Opozorjajte spremljevalce, da se morajo natančno držati voznega reda in da s postaje ne odhajajo prezgodaj ali prepozno. Za varnost pri bicivlaku lahko poskrbite tako, da spremljevalce opremite z odsevnimi jopiči.

Motivirajte učence, da se bodo pešbusa in bicivlaka udeleževali z veseljem in jim bo takšna pot v šolo prešla v navado. Pomagajte si lahko z [žigi ali nalepkami](#), ki smo jih pripravili v okviru Zdravega šolarja.

EVALVACIJA

Ob koncu izvedbe zberite odzive in mnenja vseh sodelujočih ter ocenite, kaj je bilo dobro in kaj bi lahko še izboljšali. Če boste spremljano pot v šolo izvajali dalj časa, lahko odzive zbirate sproti.

Odzive lahko zberete s sproščenim neformalnim pogovorom, z izvedbo delavnice ali s pripravo vprašalnikov, ki jih sodelujoči izpolnijo fizično ali na spletu.

Za učinkovitejše merjenje učinka aktivnosti je dobro, da načine prihoda otrok v šolo beležite pred, med in po aktivnosti. Tako boste lažje merili spremembe in ocenili učinke spremljane poti v šolo.

Gradiva, ki smo jih pripravili v okviru Zdravega šolarja, lahko kot vzorce uporabite pri pripravi svojih obvestil, izjav, prijavnic in drugih materialov. Najdete jih tukaj: <http://zdravsolar.si/gradiva>.

postaji, kjer ga pobere pešbus ali bicivlak. Prav tako so odgovorni za pot od doma do postaje, in če je to potrebno, morajo otroka do tja pospremiti.

Starši poskrbijo tudi za obveščanje o morebitnih izostankih otrok.

Pri bicivlaku starši prispevajo tako, da otroke naučijo osnovnih kolesarskih veščin. Starši naj otroke spodbujajo k čim pogostejši vožnji s kolesom v prostem času, da lahko pridobijo potrebne spretnosti in se naučijo ravnanja v prometu. Otroci morajo zadovoljivo obvladati kolo in se zavedati svojih obveznosti do spremljevalcev. Prav tako morajo vsaj deloma poznati možne nevarnosti v prometu.

Starši naj otroke navajajo na samostojno pot v šolo in domov brez avtomobila.

Starši se morajo zavedati, da je odgovornost za vedenje otrok še vedno njihova in je ne morejo prenesti na spremljevalca. Če otrok noče v šolo s skupino, kot je bilo dogovorjeno, je prihod v šolo skrb staršev.

Starši otroke zaupajo spremljevalcem, tako kot npr. pri udeležbi na rojstnodnevni zabavi sošolca. Več o odgovornosti v poglavju 4.3.

Starši naj spodbujajo udeležbo pri pešbusu in bicivlaku v vseh vremenskih razmerah. Če so spremljevalci in učenci primerno opremljeni, lahko pešačijo in kolesarijo tudi v dežju.

SPREMLJEVALCI

Spremljevalci, ki spremljajo učence na poti v šolo, podpišejo [izjave](#), s katerimi sprejmejo pravila pešbusa in bicivlaka. **Spremljevalci se zavežejo, da se bodo trudili upravičiti zaupanje staršev**, vendar se zavedajo, da so za vedenje otrok odgovorni starši.

Spremljevalci se morajo držati prometnih predpisov in skrbeti za varnost ter se truditi, da so s svojim vedenjem zgled otrokom. **Pomembno je, da spremljevalec pozna pravila v cestnem prometu ter jih jasno komunicira učencem.**

Spremljevalec skrbi za prijazen sprejem in varno počutje otrok ter se drži urnika, tako da otroci v šolo prispejo pravočasno.

Pred odhodom spremljevalec preveri seznam otrok za ta dan in beleži udeležbo.

Kadar spremljevalec ne more voditi pešbusa ali bicivlaka, pravočasno obvesti koordinatorsko in z njegovo pomočjo poskuša najti nadomestnega spremljevalca.

Spremljevalec ne odgovarja za dejanja otrok. Za to so v celoti odgovorni njihovi starši, ki poskrbijo tudi za morebitno nezgodno zavarovanje. Če otrok ne želi v šolo s pešbusom ali bicivlakom, kot je bilo dogovorjeno, je njegovo vedenje in prihod v šolo skrb staršev.

UČITELJI IN ŠOLA

Spremljano pot v šolo lahko podprete tudi z drugimi aktivnostmi in ukrepi. Za učence, ki prihajajo z bicivlakom, zagotovite dovolj stojal za kolesa ali kolesarnico, v kateri lahko spravijo kolesa pod streho. Prav tako zagotovite primerne prostore, kjer lahko otroci hranijo čelade ter odložijo in posušijo dežnike, dežne plašče, pelerine in drugo opremo.

Spodbujajte otroke, da se udeležujejo pešbusa in bicivlaka v vseh razmerah, tudi v dežju in pozimi.

Gradiva, ki smo jih pripravili v okviru programa Zdrav šolar, lahko kot vzorce uporabite pri pripravi svojih obvestil, izjav, prijavnic in drugih materialov. Najdete jih tukaj: <http://zdravsolar.si/gradiva>.



4.3 ODGOVORNOST

Spremljanje otrok terja odgovorno ravnanje in skrbnost odraslih udeležencev, ne smemo pa pozabiti, da so za otroke primarno odgovorni starši. Oni presojajo vidike (ne)varnosti za svojega otroka, oni so tisti, ki se odločajo, kdaj ga bodo napotili na samostojno pot v trgovino, katero sosedo bodo poprosili za varstvo, ko se bo nenapovedan službeni sestanek zavlekel v večer. Ta starševska odgovornost izhaja iz roditeljske pravice (skrb za preživljanje, varstvo in vzgojo otrok), kar vključuje tudi zastopanje mladoletnih otrok.

Kadar ima tujega otroka določen čas v varstvu druga odrasla oseba, gre za (obligacijski) dogovor, v katerem se srečata dve odgovornosti. Na eni strani odgovornost staršev, ki skrbijo za varstvo otroka, da se odločijo, komu bodo začasno zaupali svojega otroka v varstvo in pod kakšnimi pogoji, ter na drugi strani odgovornost odrasle osebe, ki prevzame otroka v varstvo, da ravna glede tega skrbno in odgovorno, glede na to, da so otroci ranljiva kategorija oseb, predvidljivost njihovega ravnanja pa je skladna z njihovo stopnjo razvoja.

Zakonska ureditev ima glede takega razmerja minimalne usmeritve. Otrok se ne sme dati v varstvo osebi, ki po zakonu ne bi mogla biti skrbnik (to je oseba, ki ji je odvzeta roditeljska pravica ali ki nima poslovne sposobnosti ali od katere glede na njene osebnostne lastnosti ni mogoče pričakovati, da bo pravilno opravljala skrbniške dolžnosti). **Od oseb, ki na pešbusu ali bicivlaku začasno skrbijo za varnost prevzetih otrok,**

4.4 FINANČNI OKVIR

Organizacija in izvajanje spremljane poti v šolo ne zahtevata visokih stroškov.

Najbolj zahtevna dela sta organizacija, ki zajema vse korake od pobude, dogovarjanja s šolo in zbiranja prijav do usmerjanja izvedbe in evalvacije, ter spremljanje.

Če bodo spremljevalci otrok starši ali drugi bližnji sorodniki, potem je izvajanje veliko lažje, saj je skrb za njihovo organizacijo manjša, pa tudi nagrade so manj potrebne.

Če bodo otroke spremljali drugi, npr. zunanji prostovoljci, potem je za slednje dobro predvideti določene nagrade,

pa se pričakuje, da pri izpolnjevanju prevzete obveznosti ravnajo s skrbnostjo, ki jo je mogoče pričakovati v zvezi z izpolnitvijo takega dogovora (torej v skladu s pričakovanim običajnim skrbnim ravnanjem). Če pa je ta oseba v svojem službenem času šolski učitelj, je dolžan ravnati z večjo skrbnostjo – po pravilih svoje učiteljske stroke (torej v skladu s pričakovanim ravnanjem strokovnjaka – vzgojnega delavca).

V okviru opisanega je zato potrebno presojati tudi odgovornost za morebitno škodo, ki nastane v času izvajanja dogovorov (pešbus in bicivlak). Temeljno pravilo odškodninske odgovornosti je, da je škoda dolžan povrniti tisti, ki jo povzroči, pri tem pa je potrebno ugotoviti povezavo med nepravilnim ravnanjem povzročitelja (velika neskrbnost, malomarnost) in nastalo škodo. Objektivna odgovornost (tistega, ki dejavnost izvaja) je podana le, če gre za nevarno dejavnost, kar pešbus in bicivlak ni. Tudi v tem primeru pa izvajalec dejavnosti ne bi odgovarjal, če bi dokazal, da je nastala škoda iz kakšnega drugega vzroka, ki ga ni bilo mogoče pričakovati, se mu izogniti ali ga odvrniti. Običajno skrbna zaupanja vredna poslovno sposobna odrasla oseba, ki ji ni odvzeta roditeljska pravica, torej ne bo odgovorna za morebitno nastalo škodo, če je svojo dolžnost izvedla s skrbnostjo, ki se za to običajno pričakuje.

O PROJEKTU SKUPNOSTNO UPRAVLJANJE Z ŽIVLJENJSKIMI VIRI

Namen projekta *Skupnostno upravljanje z življenjskimi viri* je opolnomočiti lokalne skupnosti za trajnostno upravljanje z življenjskimi viri v lokalnih okoljih. Projekt izvajajo nevladne organizacije Društvo Focus, Umanotera, Inštitut za politike prostora in Pravno-informacijski center nevladnih organizacij – PIC.

S promocijo skupnostnega upravljanja z življenjskimi viri si projekt predvsem prizadeva prispevati k blaginji lokalnih skupnosti ter k povečanju prehranske samooskrbe in neodvisnosti od fosilnih energentov na ravni države.

Priročnik za izvajanje spremljane poti v šolo – pešbus in bicivlak izhaja iz izkušenj, pridobljenih v pilotnem projektu, ki je v letu 2016 potekal v sodelovanju z Mestno občino Nova Gorica. V letu 2017 ga spremljajo še *Priročnik za izvajanje skupnostnih projektov*, *Priročnik za ureditev skupnostnega prostora* in *Priročnik za izvedbo skupnostne sončne elektrarne*, postopoma pa se jim bodo pridružili še priročniki za izvedbo skupnostnih projektov na drugih področjih.

Predhodnik priročnikov je *Vodnik po skupnostnem upravljanju z življenjskimi viri*,¹ ki vsebuje celovit opis koristi skupnostnih projektov ter opisuje številne domače in tuje dobre prakse skupnostnega upravljanja z življenjskimi viri. Dopolnjuje ga *Katalog dobrih praks 2016*² s podrobnimi opisi dvanajstih skupnostnih dobrih praks na področjih skupnostne energetike, lokalne

samooskrbe s hrano, trajnostne mobilnosti, urejanja prostora, upravljanja z gozdom in turizma.

Predstavitve dobrih praks so se že v preteklosti izkazale kot dober način širjenja praks, ki so že dokazale svojo uspešnost. V njih so vgrajene dragocene izkušnje in lahko predstavljajo navdih tudi pripravljavcem in izvajalcem skupnostnih projektov. Organizacije partnerice projekta Skupnostno upravljanje z življenjskimi viri so v preteklosti objavile več tematskih katalogov dobrih praks na svojih področjih delovanja:

- *Slovenija znižuje CO2: dobre prakse – zniževanje izpustov toplogrednih plinov in prilagajanje na podnebne spremembe*: (katalog 2012,³ katalog 2013,⁴ katalog 2015⁵);
- *Spodbujamo zelena delovna mesta* (katalog 2014)⁶;
- *Prostori sodelovanja – skupnostne prakse v urejanju prostora* (zbornika 2014 in 2015)⁷;
- *Trajnostne skupnostne prakse* (katalog 2015)⁸;
- *Trajnostna mobilnost v praksi* (zbornik 2016)⁹.

V okviru projekta Skupnostno upravljanje z življenjskimi viri se je 17. junija 2016 odvila nacionalna konferenca *Dovolj za vse – skupnostno upravljanje z življenjskimi viri*, na kateri so se srečali predstavniki občin, zadrug, podjetij, nevladnih organizacij in civilnih iniciativ, politični odločevalci na lokalni in državni ravni ter ostali zainteresirani za skupnostne projekte.¹⁰

VIRI

Ahlport Newsome, Kathryn idr. 2008. Barriers to and facilitators of walking and bicycling to school: formative results from the non-motorized travel study. 35(2): 221-244.

Artnik, Barbara in dr. 2011. Neenakosti v zdravju in z zdravjem povezanih vedenjih slovenskih šolarjev. Nacionalni inštitut za varovanje zdravja. Dostopno prek: http://www.nijz.si/sites/www.nijz.si/files/publikacije-datoteke/hbse_2010_0.pdf (10. januar 2017)

Davison, Kirsten K. in dr. 2008. Children's Active Commuting to School: Current Knowledge and Future Directions. Preventing Chronic Disease 2008: 5(3). Dostopno prek: http://www.cdc.gov/pcd/issues/2008/jul/07_0075.htm. (10. januar 2017)

Fanjul, Gonzalo. 2013. Children of the recession. The impact of the economic crisis on child well-being in rich countries. UNICEF, Innocenti Report Card 12. Dostopno prek: <http://www.unicef-irc.org/publications/733> (10. januar 2017)

Gabrijelčič Blenkus, Mojca in Monika Robnik. 2016. Prekomerna prehranjenost in debelost pri otrocih in mladostnikih v Sloveniji II. Dostopno prek: http://www.nijz.si/sites/www.nijz.si/files/publikacije-datoteke/debelost_pri_o-m_daljsa_spletna_julij2016_final.pdf (10. januar 2017)

Kahlmeier, Sonja in dr. 2011. Health economic assessment tools (HEAT) for walking and for cycling. Methodology and user guide. Economic assessment of transport infrastructure and policies. Dostopno prek: <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/publications/2014/health-economic-assessment-tools-heat-for-walking-and-for-cycling-methodology-and-user-guide-economic-assessment-of-transport-infrastructure-and-policies-2014-update> (10. januar 2017)

Program Zdrav šolar. Dostopno prek: <http://zdravsolar.si>.

Puska, Pekka. 2008. The North Karelia Project. 30 years successfully preventing chronic diseases. 53: 26-29. Dostopno prek: http://www.idf.org/sites/default/files/attachments/article_593_en.pdf (10. januar 2017)

Starč, Gregor idr. 2016. SLOfit 2016 – letno poročilo o telesnem in gibalnem razvoju otrok in mladine slovenskih osnovnih in srednjih šol v šolskem letu 2015/2016. Dostopno prek: http://www.slofit.org/Portals/0/SLOfit_2016.pdf (10. januar 2017)

World Health Organization, Regional Office for Europe. 2014. Healthy Cities, Promoting health and equity – evidence for local policy and practice. Dostopno prek: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0007/262492/Healthy-Cities-promoting-health-and-equity.pdf?ua=1 (10. januar 2017)

Uredniški odbor:
Renata Karba, Gaja Brecejl (obe Umanotera), **Senka Šifkovič Vrbica** (PIC),
Tomislav Tkalec, Barbara Kvac, Živa Kavka Gobbo (vsi Focus),
Petra Očkerl, Maja Simoneti, Marko Peterlin (vsi IPOP)

Priročnik je objavljen na spletnem mestu www.dovoljzavse.si.

Izdajatelj:
Focus, društvo za sonaraven razvoj, Maurerjeva 7, 1000 Ljubljana

Avtorica:
Petra Očkerl

Avtorica poglavja 4.3:
Senka Šifkovič Vrbica

Lektura:
Tadej Turnšek

Oblikovanje in prelom:
Iz principa, Sonia Pust

Slikovno gradivo je iz programa Zdrav šolar.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana
373.3:613.955(035)(0.034.2)

OČKERL, Petra
Priročnik za izvajanje spremljane poti v šolo – pešbus in bicivlak
[Elektronski vir] / [avtorica Petra Očkerl]. - El. knjiga. - Ljubljana : Focus, društvo
za sonaraven razvoj, 2017

Način dostopa (URL): www.dovoljzavse.si

ISBN 978-961-94159-3-1 (pdf)
1. Gl. stv. nasl.
288538624

Ljubljana, januar 2017

drugi izvod

Priročnik je izdan v okviru projekta Skupnostno upravljanje z življenjskimi viri, ki ga izvajajo organizacije Focus, društvo za sonaraven razvoj, Umanotera, Slovenska fundacija za trajnostni razvoj, Pravno-informacijski center nevladnih organizacij – PIC in Inštitut za politike prostora.



Projekt iz sredstev Sklada za podnebne spremembe financira Ministrstvo za okolje in prostor. Vsebine izražajo mnenje avtorja in ne predstavljajo uradnega stališča Vlade Republike Slovenije.



Priročnik je nastal kot plod sodelovanja z Mestno občino Nova Gorica in lokalno koordinatorico za projekt, Petro Doljak. Njej in predstavnikom občine se zahvaljujemo za pomoč in podporo.

¹ Dostopno prek: <http://www.umanotera.org/wp-content/uploads/2016/04/Vodnik-po-skupnostnem-upravljanju-z-%C5%BElivljenjskimi-viri.pdf>.

² Dostopno prek: <http://www.umanotera.org/wp-content/uploads/2016/04/Katalog-dobrih-praks-2016.pdf>.

³ Dostopno prek: <http://www.slovenija-co2.si/upload/katalog-dobre-prakse-2012-isbn.pdf>.

⁴ Dostopno prek: http://www.slovenija-co2.si/upload/katalog_dobreprakse_2013.pdf.

⁵ Dostopno prek: http://www.slovenija-co2.si/upload/SLO-CO2_Katalog_dobrih_praks_2015.pdf.

⁶ Dostopno prek: <http://www.arhiv.zelenadelovnamesta.ukom.gov.si/upload/Katalog%20dobrih%20praks%20ZDM.pdf>.

⁷ Dostopno prek: <http://prostorisodelovanja.si>.

⁸ Dostopno prek: <http://www.umanotera.org/wp-content/uploads/2015/07/Katalog-dobrih-praks-2015.pdf>.

⁹ Dostopno prek: <http://ipop.si/wp-content/uploads/2016/10/Trajnostna-mobilnost-v-praksi.pdf>.

¹⁰ Posnetek konference, predstavitve govorcev in zapis delavnice so objavljeni na tej povezavi: <http://www.umanotera.org/kaj-delamo/trajne-vsebine-projekti-kampanje/skupnostno-upravljanje-z-zivljenjskimi-viri>.

