

mesta ∨ mestom

Katalog dobrih praks slovenskih mest
za trajnostni urbani razvoj

#2



mesta ∇ mestom

Katalog dobrih praks slovenskih mest
za trajnostni urbani razvoj

#2

0 programu URBACT

URBACT je namenjen povezovanju mest in utrjevanju osrednje vloge mest pri soočanju z vse kompleksnejšimi družbenimi spremembami. Program podpira krepitev omrežij med mesti, učenje na izkušnjah drugih ter prenos dobrih praks za izboljšanje urbanih politik in upravljanje urbanih območij. S svojimi strokovnjaki mestom pomaga pri razvoju inovativnih in trajnostnih praktičnih rešitev, ki vključujejo gospodarsko, družbeno in okoljsko razsežnost ter upoštevajo principe sodelovanja javnosti.

URBACT je program evropskega teritorialnega sodelovanja, katerega poslanstvo je spodbujati in podpirati trajnostni in celovit urbani razvoj. Program sodi med instrumente evropske kohezijske politike, finančno ga podpirajo Evropski sklad za regionalni razvoj, države članice ter Norveška in Švica.

V programskem obdobju 2014–2020 poteka že tretja izdaja programa, ki pridobiva na pomenu za povezovanje mest in urbanih območij ter postaja pomemben instrument za pomoč pri izvajanju urbanih politik na nacionalni in evropski ravni.

Od leta 2002 je bilo v program vključenih skoraj 1000 mest v 164 omrežjih. Sem doslej sodi tudi 8 slovenskih mest, ki so sodelovala v 16 omrežjih. Glavna ciljna skupina programa so lokalne uprave (uradniki – oblikovalci politik, odločevalci, strokovnjaki).

V programu URBACT delujejo nacionalne točke (National URBACT Point – NUP), katerih naloge so: 1) obveščanje o programu in informiranje potencialnih upravičencev,

2) širjenje rezultatov programa, 3) spodbujanje dialoga med lokalnimi, regionalnimi in nacionalnimi akterji na področju urbanega razvoja in 4) podpora sekretariatu pri izvajanju aktivnosti za krepitev zmogljivosti.

Program je razvil metodo URBACT, ki pri oblikovanju celostnih akcijskih načrtov za mesta uporablja celostne in participativne pristope. Temelji na:

- + celostnem pristopu – upoštevanje različnih sektorjev in ravni upravljanja,
- + participativnem pristopu – vključevanje lokalnih deležnikov,
- + mednarodni izmenjavi – učenje od drugih,
- + strokovni podpori – podpora po meri za vsa omrežja.

IPoP od leta 2016 opravlja nalogo Nacionalne URBACT točke za Slovenijo; pred tem je v obdobju 2009–2015 opravljal naloge URBACT točke obveščanja. V nadzornem odboru, ki sprejema odločitve o izvajanju programa, Slovenijo predstavlja Ministrstvo za okolje in prostor.

0 katalogu

Pred dvema letoma je izšel prvi katalog Mesta mestom z izborom 13 izmed 97 dobrih praks mest programa URBACT. Z njim smo na IPoP – Inštitutu za politike prostora, ki deluje kot Nacionalna URBACT točka, želeli približati dobre prakse evropskih mest slovenskim občinam in jih navdihniti pri uvajanju novih pristopov trajnostnega urbanega razvoja. Zdaj je pred nami drugi katalog, ki gradi na pristopu prvega izbora, a izpostavlja izključno domače primere dobrih praks.

Na IPoP imamo stik z mnogimi slovenskimi občinami in pogosto nas navdušijo rešitve, do katerih so občine prišle pri soočanju z izzivi na terenu in v skrbi za kakovost življenja svojih občanov. Sčasoma se je med nami oblikovalo prepričanje, da prakse slovenskih občin niso nič manj navdihujoče od dobrih praks URBACT, in da bi njihovo boljše poznavanje lahko prišlo prav tudi drugim občinam pri nas. Nenazadnje jim je kontekst, v katerem so se razvile te prakse, verjetno mnogo bližji kot tisti iz bolj oddaljenih mest širom Evrope.

Dobre prakse smo tokrat izbirali sodelavci IPoP, pri izboru pa smo upoštevali raznolikost vsebin, ki jih dobre prakse naslavlja, geografsko razpršenost in raznolikost občin ter univerzalnost prakse. Slednje pomeni, da sta tako izziv, ki ga naslavlja praksa, kot uveljavljena rešitev relevantna za čim večje število občin pri nas. S tem je povezan tudi potencial za prenos dobre prakse v druge občine, k čemur želimo s pričujočim katalogom prispevati.

Kot poudarja tudi program URBACT, trajnostni urbani razvoj ni omejen z velikostjo občine. V našem izboru so se znašle tako različne občine, kot je Ljubljana s skoraj 300.000 prebivalci na eni strani in Črna na Koroškem z dobrih 3000 na drugi strani. Pojem 'mesto' tako za nas kot za URBACT vključuje vsako občino, ne glede na velikost ali formalni status občine ali njenih naselij. Kot kaže tudi izbor dobrih praks, se nekatere izmed njih že izvajajo v zelo različnih občinah – med slednje spadajo na primer Pešbus, participativni proračun ali brezplačni prevozi za starejše na podeželju.

Tokratni izbor seveda niti približno ni uspel zajeti vseh dobrih praks trajnostnega urbanega razvoja naših občin. Že med nam znanimi primeri smo bili zaradi praktičnih razlogov primorani omejiti izbor na 15 navdihujočih praks, poleg tega pa gotovo ne poznamo vseh, ki bi bile vredne, da jih pozna čim več občin in strokovnjakov, ki se ukvarjajo z urbanim razvojem. Zato nameravamo s podobnimi katalogi in promocijo dobrih praks občin nadaljevati tudi v prihodnje.

Kazalo

Moja pobuda / My Initiative 8-11

Načrtovanje šolskih poti s šolarji / Planning school routes with pupils 12-15

Umetniška četrt v Celju / Art district in Celje 16-19

Pešbus in Bicivlak v Črni na Koroškem / Walking Bus and Bike Train in Črna na Koroškem 20-23

Mladinski center Idrija / Youth Center Idrija 24-27

Sopotništvo v Kočevju / Co-travelling in Kočevje 28-31

Zunaj / Outdoors 32-35

Univerzalno dostopno mesto – mesto za vse / Universally accessible city - city for all 36-39

Pešcona v Ljubljani / Pedestrian zone in Ljubljana 40-43

Oživitev Male tržnice / Revitalization of the "Small Market" 44-47

Center mobilnosti Maribor / Mobility Center Maribor 48-51

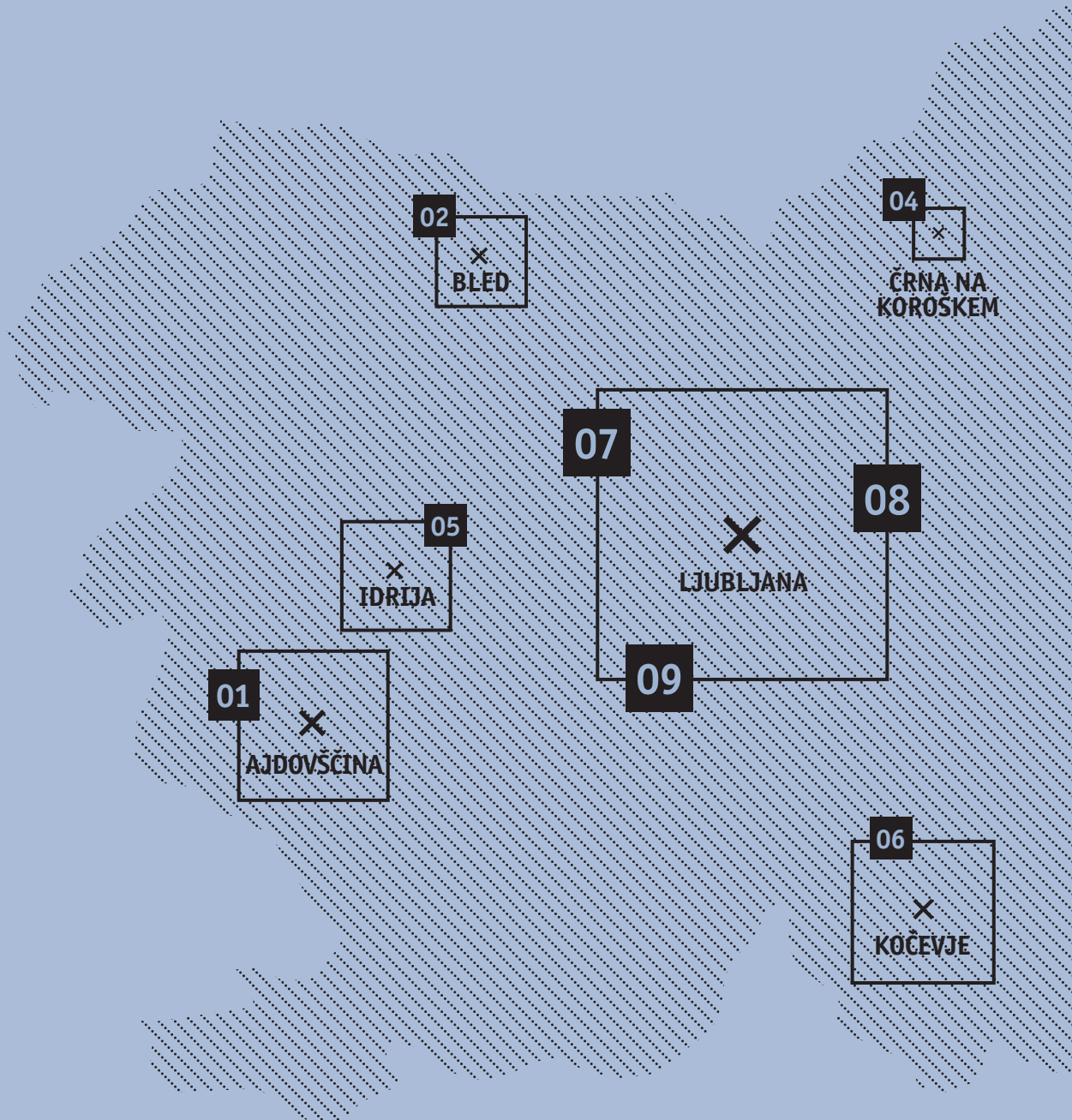
Pešbus v Novem mestu / Walking Bus in Novo mesto 52-55

Urejanje šolskih prevozov v Slovenj Gradcu / Planning school transportation in Slovenj Gradec 56-59

Parkirna politika Trebnje / Parking policy Trebnje 60-63

Sistem izposoje koles Bicy v Velenju / Bicy bike-sharing system in Velenje 64-67

Zemljevid dobrih praks





Moja pobuda / My Initiative

Uresničevanje participativnega proračuna v Ajdovščini

× Občina **Ajdovščina**

○ ○ **19.364** prebivalcev

Soodločanje prebivalk in prebivalcev o porabi dela proračunskega denarja občine je v Sloveniji prisotno razmeroma kratek čas. Gre za idejo neposredne demokracije in neposrednega odločanja ljudi o upravljanju javnih zadev. Z uvedbo participativnega proračuna občina omogoči, da občanke in občani sodelujejo v postopku določanja namenske rabe dela občinskega denarja in glasujejo, katere investicije so najnujnejše in bodo najbolj prispevale k dvigu kakovosti življenja v njihovi skupnosti.

Citizen-tailored participatory budget

In 2016, Ajdovščina became the first Slovene municipality to successfully implement the participatory budget. Every citizen over the age of 15 was invited to submit proposals. They were able to vote on the proposals in their area. 31 projects were selected through this process and most were later implemented. Now, the citizens are aware that they have the power to influence the implementation of the projects they have chosen. In 2018, the second cycle of the budget was launched, paying more attention to young people between the ages 15 and 29.



Delavnice za občane in občanke, organizirane v fazi zbiranja projektnih predlogov. Vir: arhiv Občine Ajdovščina

Občina Ajdovščina je želela zvišati kakovost življenja občanov in občanek, krepiti družbeno participacijo in prispevati h gradnji skupnosti, zato so se odločili vzpostaviti participativni proračun, ki so mu nadeli ime »Moja pobuda«. S tem je Ajdovščina postala prva slovenska občina, ki je leta 2016 uspešno implementirala model participativnega razporejanja dela proračunskega denarja in pristopila k uvedbi neposredne demokracije.

S tem je občanom in občankam omogočila, da neposredno sami odločajo o porabi proračunskih sredstev. V letih 2017 in 2018 je uresničevanju participativnega proračuna namenila dober odstotek občinskega proračuna, za katerega je bilo izbranih in izvedenih 29 projektov.

Leta 2016 je objavila poziv za podajo projektnih predlogov na podlagi meril, ki jih je sprejela občinska komisija glede na strateške usmeritve razvoja občine. Za izvedbo procesa je bilo območje občine razdeljeno na šest območij, da bi lahko občina enakopravno obravnavala in skladno razvijala vse svoje dele. Predloge so lahko oddali občani in občanke s stalnim prebivališčem na posameznem območju občine, starejši



Izveden projekt košarkarsko igrišče v Potočah. Vir: arhiv Občine Ajdovščina

od 15 let. Za pomoč pri oblikovanju projektnih predlogov so bile na območjih organizirane delavnice, na katerih so bili udeleženci seznanjeni s participativnim proračunom in načini sodelovanja. Občina je občane in občanke spodbudila tudi, da oblikujejo svoje predloge in o njih razpravljajo.

Po izteku roka za oddajo je komisija na osnovi meril preučila ustreznost predlogov in sestavila katalog predlogov. Občani in občanke so nato glasovali o predlogih znotraj svojega območja. Za proračuna za leti 2017 in 2018 so izglasovali 31 predlogov, ki so ustrezali razpoložljivim finančnim sredstvom ter skladnim razvojem vseh delov občine. Izglasovani predlogi so bili po dokončni potrditvi s strani komisije umeščeni v občinski proračun. Implementacija projektov je s tesnim sodelovanjem občanov sledila v letih 2017 in 2018.

*Moja
pobuda*

Logotip participativnega proračuna v Ajdovščini.
Vir: arhiv Občine Ajdovščina



Izveden projekt: Pitnik vode Na brajdi. Vir: arhiv Občine Ajdovščina



Izveden projekt: Ureditev Vrtovčeve sobe. Vir: arhiv Občine Ajdovščina

Leta 2018 je Občina Ajdovščina pričela že z drugim ciklom participativnega proračuna za leti 2019 in 2020. V prvem ciklu je opazila šibkejšo udeležbo mladih (15–29 let) tako v fazi oddaje predlogov kot tudi na glasovanju, zato jim je bila v drugem krogu namenjena posebna pozornost. Občina je oblikovala posebno kategorijo »Mladi«, za potrebe katere je ustrezno povečala skupno vrednost participativnega proračuna. S tem so mladi lahko oddali predloge in glasovali tako na svojem območju in še dodatno v kategoriji Mladi, ki se je nanašala na celotno območje občine.

Pozitivni učinki uvedbe participativnega proračuna in dosledne realizacije izglasovanih predlogov se kažejo v dvigu kakovosti bivanja in krepitvi medsebojnega



Izveden projekt: Plezalna stena Lokavec. Vir: arhiv Občine Ajdovščina

povezovanja občanov in občank. Predvsem pa se je s prvim ciklom okrepilo zaupanje v delo občine, saj so prebivalci spoznali, da imajo tudi sami možnost vplivati na izvedbo projektov, pomembnih za njihovo skupnost. Ta učinek se med drugim kaže tudi v večji udeležbi na glasovanju v drugem ciklu izvajanja participativnega proračuna. Za dolgoročno zavezo k izvajanju participativnega proračuna se je občina odločila tudi normativno urediti ta institut tako, da so s statutom občine določili obveznost njegovega izvajanja in višino sredstev za ta namen.

+ Prednosti

S participativnim proračunom se krepí odnos do skupnosti in medsebojni odnos znotraj skupnosti, krepí se zaupanje v javno upravo in zavedanje, da lahko občani neposredno vplivajo na izvedbo projektov, za katere se sami odločijo.

— Slabosti

Občina se lahko umakne iz financiranja nekaterih osnovnih javnih storitev in to prepusti občanom prek participativnega proračuna.

△ Nauk

Občanke in občani imajo veliko zanimivih idej in s podporo teh lahko občina dvigne kakovost življenja v skupnostih.

Načrtovanje šolskih poti s šolarji / Planning school routes with pupils

Sodelovanje šole in občine izboljšuje možnosti
za aktivno potovanje v šolo

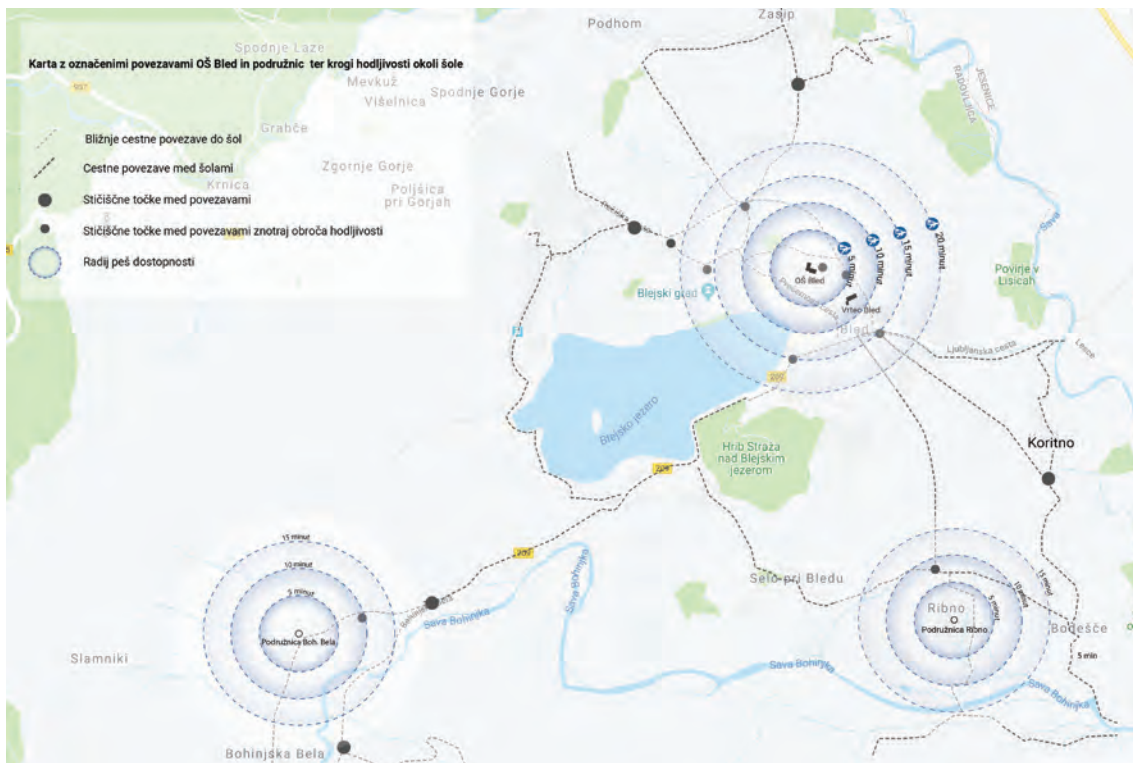
× Občina **Bled**

○ ○ **7.846** prebivalcev

Pot v šolo je priložnost, da se otroci vsak dan gibajo, kar je pomembno za njihovo zdravje in dobro počutje. Veliko otrok v Sloveniji živi dovolj blizu šole, da bi lahko vsak dan hodili ali kolesarili v šolo. Žal mnoge v šolo vozijo, ker starši menijo, da so šolske poti nevarne, ali pa nimajo časa, da bi otroke spremljali na poti v šolo. Z načrtovanjem šolskih poti in organizacijo spremstva lahko starši, šole in občine skupaj omogočijo več otrokom aktivno pot v šolo. Z vključevanjem šolarjev v načrtovanje pa so lahko rešitve še bolj smeje, šolarji so okoljsko ozaveščeni in imajo tudi zanimive nove rešitve.

Planning school routes together with schoolchildren

By planning school paths and organizing escorts, parents, schools, and municipalities can enable more children to actively travel to school. In the Municipality of Bled, the school and the municipality are successfully involved in the planning of school paths. They work together to bring children to school in sustainable and active ways. The pupils actively participated in this. Traffic areas in Bled were researched and analysed. The students suggested the introduction of Kiss and Ride stations for students who are driven to school by car and want to walk to school for a portion of the way (5–10 minutes on foot).



Šolarji so raziskali in analizirali prometne površine na Bledu ter predlagali ukrepe. Avtor karte: Nika Marn

Na Bledu se občina in osnovna šola dr. Josipa Plemlja s podružnicama v Ribnem in na Bohinjski Beli dobro zavedajo pomena hoje v šolo za zdravje otrok in kakovost bivalnega okolja.

Občina Bled je leta 2017 oblikovala dolgoročno prometno strategijo. Pri spreminjanju potovalnih navad in načrtovanju novih rešitev so se oprli na koncept trajnostnega razvoja in sklenili dati prednost hoji, kolesarjenju in javnemu potniškemu prometu. Tudi načrtovanje šolskih poti in urejanje prometa v okolici šol sta pomembni sestavini občinske prometne strategije.

Načrt šolskih poti je v Sloveniji široko uveljavljen način za zagotavljanje varnosti otrok na poti v šolo. V praksi je

priprava načrta pogosto slabo povezana z ureditvami in drugimi ukrepi, ki spodbujajo aktivno pot v šolo.

Na Bledu redno posodablja Načrt šolskih poti, hkrati pa šole tesno sodelujejo z občino in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. V preteklosti so že izboljšali prometno-varnostne razmere v neposredni okolici matične šole, občina si prizadeva graditi pločnike in postopoma ukinjati brezplačne šolske prevoze. Šola se vključuje v projekte promocije trajnostnega razvoja, Otroški parlament obravnava tudi prometno varnost in šolske poti. Na vseh treh šolah na Bledu dvakrat letno organizirajo Pešbus s pomočjo učiteljev, občine in drugih lokalnih društev.

Leta 2019 sta šola in občina Bled izkoristili priložnost in skupaj z delovno skupino programa Aktivno v šolo



Pot v šolo je priložnost, da so otroci vsak dan aktivni. Foto: Bojana Lukan



Da bi omogočili šolarjem, ki jih starši vozijo v šolo, da tudi oni vsak dan 5–10 minut hodijo v šolo, so šolarji predlagali postaje »Poljubi in odpelji«. Foto: Maja Simoneti

dodatno izboljšali rešitve. Delovna skupina se je sestala s predstavniki občine in šole, opravila voden ogled prometnih rešitev, izdelala pregled strateških razvojnih dokumentov občine in pridobila prostorske podatke za izdelavo Načrta šolskih poti. Predstavniki Otroškega parlamenta so se skupaj s svojo mentorico posvetili anketni raziskavi in analizi prometnih površin. Sledilo je sodelovanje med obema skupinama, v okviru katerega je steklo tudi načrtovanje novih rešitev. Predloge so skupaj preučili tudi predstavniki šole, občine in Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in potrdili prenovljen Načrt šolskih poti.

Šolarji so predlagali, da se uvede postaje »Poljubi in odpelji« in se tako omogoči otrokom, ki jih starši vozijo, da tudi oni vsak dan kakšnih 5–10 minut hodijo do šole. Pri določanju postaj »Poljubi in odpelji« so bili enako kot pri postajah Pešbusa upoštevani nasveti šolarjev, ki res dobro poznajo šolsko okolico in prometne razmere. Postaje »Poljubi in odpelji« so pomembna novost. Za izvedbo ideje v praksi so oblikovane postajne table, rešitev pa je zdaj na razpolago tudi drugim slovenskim šolam in občinam.

V avli matične šole na Bledu visi velik prenovljen Načrt šolskih poti, na njem so dobro vidne trase in postaje šolskega prevoza, postaje Pešbusa in postaje »Poljubi

Na Bledu šola in občina uspešno sodelujeta pri načrtovanju šolskih poti. Foto: Barbara Lukan



in odpelji«, k hoji spodbujajo opazno naznačeni radiji peš dostopnosti. Šolarji so rešitve predstavili tudi predstavnikom občinskega sveta, Načrt šolskih poti pa je bil objavljen tudi v občinskem glasilu.

+ Prednosti

Vključevanje šolarjev v načrtovanje šolskih poti je dober način, da se odgovorni za urejanje šolskih poti neposredno seznani s potrebami in pričakovanji otrok, da se poveča zanimanje šolarjev za aktivno mobilnost in da se ustvari učinkovito povezovanje med akterji pri urejanju zdravih in varnih šolskih poti.

— Slabosti

Otroci so glede načina potovanja v šolo odvisni od odraslih. Otrokom morata zato šola in občina pomagati pri spodbujanju staršev in uresničevanju ciljev aktivne mobilnosti in zdravega življenjskega sloga.

△ Nauk

Otroci dobro razumejo koristi aktivne mobilnosti zase in za svoje okolje ter znajo biti tako kritični opazovalci prometnih razmer in potovalnih navad kot tudi smeli načrtovalci inovativnih rešitev za spodbujanje aktivne mobilnosti.

Umetniška četrt v Celju / Art district in Celje

Oživljanje starega mestnega jedra z umetniškimi dejavnostmi

× Mestna občina **Celje**

○ ○ **49.602** prebivalcev

V zadnjih desetletjih so tudi v Sloveniji v porastu umetniške iniciative, ki pogosto naseljujejo zapuščene in degradirane prostore. Te ne le ponovno odpirajo prostore skupnosti, temveč pomagajo tudi oblikovati organizacijske in socialne strukture, ki prej na območju niso bile prisotne. Redkejši so primeri, kjer pobuda za oživitev praznih in degradiranih prostorov s kreativnimi vsebinami pride »od zgoraj« in je postavljena v sisteme upravljanja lokalne oblasti. V Celju je bila tako občina tista, ki se je odločila ponuditi prazne objekte v najem celjskim umetnikom, kar je vodilo v osnivanje umetniške četrti, ki je sčasoma postala vozlišče in zatočišče ustvarjalcev različnih kreativnih dejavnosti.

Reviving the old town with art

The City Municipality of Celje decided to offer space to the local artists in the city centre. 13 empty spaces on Gosposka Street and its vicinity have been occupied by creators of cultural and artistic content. The artists pay their rent with art pieces in the assigned value of the rent. The district has become a hub for designers, an incubator for creative ideas and a venue for many events. Over the years, this arts district has developed a vibrant creative scene that is attracting more and more artists and visitors.



Pestro dogajanje v četrti. Foto: Tomaž Černež

Umetniška četrt je ime, ki se je prijelo območja Gosposke ulice v starem mestnem jedru mesta Celje. Občina se je namreč v okviru javnega razpisa odločila nekdanje propadle prodajalne nameniti umetniškim vsebinam. Območje je postalo prostor povezovanja umetnikov in številnih umetniških in kulturnih dogodkov, ki v četrt privabljajo obiskovalce vseh starosti.

Vse je začelo z javnim natečajem, ki ga je Mestna občina Celje objavila že leta 2003, s katerim so iskali izvajalce umetniških vsebin, ki bi zapolnili prazne prostore na območju Gosposke ulice v starem mestnem jedru. Objekti so bili nekdanji obrtni in butični lokali, ki so bili že dlje časa prazni in slabo vzdrževani. Pobudo oživitve je vodila občina skupaj s takratnim Zavodom za kulturne prireditve Celje.

Občina ustvarjalcem zagotavlja prostore in vso potrebno infrastrukturo, za programsko opremo in dogodke pa poskrbijo umetniki sami. V zameno za najem prostora umetniki občini enkrat letno predajo svoje umetniško delo v vrednosti najemnine. Občina uporabi umetniška dela kot protokolarna darila. Umetniki plačujejo obratovalne stroške iz lastnih virov.

V letih delovanja so se tako na območju začele pojavljati različne ustvarjalne delavnice in dogodki. Na območju se je odprla tudi krčma TakKoUčiri, ki je postala prostor povezovanja umetnikov, vozlišče za ideje in prizorišče razstav, koncertov ter drugih kulturnih dogodkov. Območje se je pred nekaj leti prijelo ime Umetniška četrt. Danes z območjem organizacijsko in programsko upravlja javni zavod Celeia Celje, ki ima tudi vlogo spodbujevalca dejavnosti in hkrati nadzor nad izvajanjem.



Umetniška četrt. Foto: Tomaž Černež



Koncert celjskih glasbenih umetnikov. Foto: Tomaž Černež



Umetniški atelje. Foto: Tomaž Černež

Četrť ima od leta 2013 tudi svojo AQ galerijo, katere cilj je promocija Umetniške četrti in umetnikov v četrti in Celju kot tudi širše po državi. Od leta 2013 vsakoletno organizirajo Dneve umetniške četrti, na katerih lahko obiskovalci obiŝejo odprte ateljeje, kupijo umetniŝka dela in se udeleŝijo predstavitev celjskih umetnikov in dogodkov celjskih avtorjev, kot so koncerti, ustvarjalne delavnice in zabavna druŝenja.

Leta 2018 so v skladu z novo zakonodajo posodobili pogoje za najem z odločitvijo, da bodo pogodbe obnavljali na letni ravni, s čimer so ŝeleli zagotoviti nadzor in prevetritev umetnikov ter pestrosti dejavnosti v četrti.



Logotip Umetniŝke četrti. Foto: Tomaŝ Černeŝ

+ Prednosti

Območje postane generator idej, ki imajo lahko učinke tudi v ŝiršem urbanem okolju.

– Slabosti

Z gentifikacijo območja lahko pride do odprodaje objektov, kar lahko popolnoma spremeni strukturo območja.

Δ Nauk

Občina lahko z majhnim denarnim vložkom oŝivi prazna in degradirana urbana območja ter obenem spodbuja kreativne dejavnosti v mestu.

Danes je Umetniŝka četrt v Celju eno redkih tovrstno zaokroŝenih kreativnih območij pri nas, ki vsako leto dosega vedno večje uspehe in privablja vse večje ŝtevilo obiskovalcev. Postala je zatočiŝče in pribeŝaliŝče tudi drugim kulturnim in umetniŝkim dejavnostim, od fotografov, plesalcev, glasbenikov do pevcev, oblikovalcev in drugih. Njihov slogan se glasi: »Četrť umetnosti v vsako mesto!«

Pešbus in Bicivlak v Črni na Koroškem / Walking Bus and Bike Train in Črna na Koroškem

»Peš petki« za aktivno pot v šolo

× Občina **Črna na Koroškem**

○ ○ **3.281** prebivalcev

»Peš petki«, kot jim rečejo v Črni na Koroškem, so dnevi, ko se vesela, pisana družina šolarjev in spremljevalcev peš ali s skiroji skupaj odpravi v šolo. Ne zmotita jih ne dež, za to imajo dežnike in pelerine, ne mraz, hodili so tudi že pri minus deset stopinjah Celzija (-10°C). Na poti do šole se družijo, klepetajo, nadihajo svežega zraka in v šolo prispejo pripravljeni na delo.

“Walking Fridays” for active school travel

In Črna na Koroškem every Friday children walk to school by Walking bus. It is a form of transport for school children who, accompanied by adults, walk to school along a set route following a set timetable. Neither rain nor snow stops them. Occasionally, they also organise the Bike Train.

Otroci v Črni na Koroškem že nekaj let lahko potujejo v šolo s Pešbusom. V Črni organizirajo Pešbus celo šolsko leto, pri čemer so izvedbo prilagodili možnostim in uvedli »peš petke«. Pešbus tako redno vozi ob petkih, občasno pa ob četrtnih do OŠ Črna na Koroškem vozi celo Bicivlak.

Pobudo za izvajanje Pešbusa v Črni na Koroškem je samoiniciativno sprožila učiteljica Andrejka Fajmut, profesorica razrednega pouka, ki poučuje na OŠ Črna na Koroškem in tam skrbi za izvajanje dejavnosti, vezanih na prometno vzgojo. Jeseni leta 2016 so na šoli izvajali projekt Prometna kača. Cilj projekta je bil spodbuditi učence, da bi v šolo prihajali na trajnostne načine (peš, s kolesom, skirojem). V okviru projekta je učiteljica dva zaporedna petka organizirala potovanje v šolo s Pešbusom in s pomočjo nekaj spremljevalcev tudi sama spremljala otroke v šolo. V akciji je sodelovala večina učencev od 1. do 5. razreda. Zaradi velikega navdušenja otrok se je odločila, da bodo nadaljevali z akcijo.

Od takrat Pešbus poteka vsak petek, celo šolsko leto. Obe progi (Rudarjevo in Pristava), po katerih potuje Pešbus, sta dolgi približno en kilometer. Začetek prog označujeta tabli, otroci pa se skupini pridružijo kjer koli na poti. Pri tem si nadenejo odsevni brezrokavnik in lahko odložijo torbo v voziček. Teža torbe je pogosto razlog za to, da starši otroke vozijo v šolo z avtom. Dva vozička za torbe, ki ju otroci z navdušenjem vlečejo do šole, sta velika pridobitev, ki jo je prispevala občina. Progi se združita v centru mesta in otroci skupaj nadaljujejo pot do šole.

S Pešbusom v Črni vsak petek potuje v šolo približno 40 učencev. Ob vsakem prihodu v šolo s Pešbusom otroci prejmejo žig, za deset žigov prejmejo nalepko. Na koncu leta otroci, ki so najpogosteje prišli v šolo s Pešbusom, prejmejo nagrado, ki jih prav tako prispeva Občina Črna na Koroškem.



Skupini se združita v centru mesta in skupaj nadaljujeta pot do šole.
Foto: Lucija Pušnik



Občina Črna na Koroškem je podarila dva vozička za prevažanje težkih šolskih torb. Foto: Andrejka Fajmut



Pešbus spremljajo prostovoljci upokojenci, starši, stari starši, učitelji in člani Društva sladkornih bolnikov. Foto: Lucija Pušnik



Andrejka Fajmut je pobudnica in organizatorka Pešbusa in Bicivlaka v Črni na Koroškem. Foto: Gregor Salobir



Tudi sneg ni ovira za »peš petke«. Foto: Andrejka Fajmut

Organizacija spremstva, delo koordinatorice in spremljevalcev, ki so upokojenci, starši, stari starši, ostali učitelji (vsak petek eden) in člani Društva sladkornih bolnikov, deluje na prostovoljni bazi. Vsak četrtek koordinatorica pokliče spremljevalce ter jim dostavi odsevne brezrokavnike in transparent, ki ga nosita prva dva učenca v koloni. Eno skupino vedno spremlja tudi sama. Izvedbo Pešbusa enkrat na teden so v Črni prilagodili glede na zmožnosti in izbrali petke, saj je to dejansko edini dan v tednu, ko koordinatorica nima obveznosti na drugih šolah.



Občasno se izvaja tudi Bicivlak. Foto: Andrejka Fajmut

V preteklem šolskem letu so v Črni na Koroškem pilotno organizirali Bicivlak in izvedbo izkoristili za pripravo otrok na kolesarski izpit.

+ Prednosti

Z izvajanjem Pešbusa pomembno prispevajo k utrjevanju zdravih potovalnih navad in razbremenjevanju okolice šole.

— Slabosti

Organizirano potovanje v šolo s Pešbusom in Bicivlakom zahteva izjemno velik vložek časa in dela tako od koordinatorice kot od spremljevalcev. Zaenkrat Pešbus ne more voziti vsak dan zaradi drugih obveznosti koordinatorice.

△ Nauk

Spreminjanje potovalnih navad je zelo dolgotrajen in zahteven proces, zato je pomembno, da se programi in akcije, ki spodbujajo aktivno mobilnost, kot sta Pešbus in Bicivlak, lahko izvajajo dovolj dolgo in kontinuirano.

Mladinski center Idrija / Youth Center Idrija

Podporno okolje za razvoj mladih
v lokalnem okolju

- × Občina **Idrija**
- ○ **11.797** prebivalcev

Mladinski centri izvajajo programe za mlade v lokalni skupnosti. Skrbijo za delovanje in druženje posameznikov in mladinskih organizacij, zagotavljajo pa tudi prostore in nudijo pogoje za razvoj mladih posameznikov in skupin v svojem lokalnem okolju. Povezujejo se z drugimi organizacijami in spodbujajo aktivno državljanstvo, mobilnost mladih in prostovoljstvo, s čimer lahko prispevajo h krepitvi lokalne skupnosti in zmanjšanju selitev mladih iz manjših krajev v večja središča.

Supporting youth development in the local environment

Youth centre Idrija was officially opened in 2013 based on the values of connection, creativity, support and social responsibility and the mission to provide a place that sparks and encourages ideas. The Municipality of Idrija has welcomed the wave of the youth organisations' activities and has been supporting them since the beginning by providing them with the space and financing individual activities.



Dialog mladih – dialog o tem, kaj lahko mladi storimo, da postanemo bolj aktivni v družbi. Foto: Marko Čuk

Mladinski center Idrija je rezultat prizadevanj treh lokalnih mladinskih društev in posluha občine, ki jih je podprla s prostori in financiranjem posameznih projektov. Ta neusahljiv vir navdiha in energije mladih za soustvarjanje lokalnega okolja podpira tudi s proračunskimi sredstvi za izvajanje Strategije za mlade Idrija 2015–2020.

Leta 2008 so se začela prva dogovarjanja med Občino Idrija in tremi lokalnimi mladinskimi društvi – Društvom tabornikov Rod srebrnih krtov, Klubom idrijskih študentov in Društvom za mladinski razvoj Idrija 2020, ki vsak na svoj način pokriva mladinsko dogajanje v kraju. Prvi poskusi lobiranja so se izkazali za uspešne, saj se je kmalu pričelo iskanje ustrezne lokacije in prostorov za ustanovitev mladinskega centra.

Aktivnosti mladih so se iz organizacije pretežno zabavno-družabnih dogodkov razširile v polje mladinske politike in se združile v projekt To bo Idrija, v okviru

katerega so pripravili 25 ukrepov za razvoj mladim prijazne občine. Vsebine projekta so bile tudi temelj za pripravo okvirnega plana delovanja. Leta 2010 je bila izbrana lokacija mladinskega centra – nekdanji uršulinski samostan, kasneje dijaški dom. Konec leta 2012 je bila sklenjena tripartitna pogodba med ustanovnimi mladinskimi društvi, občino Idrija in Centrom za idrijsko dediščino, upravnikom stavbe. Prostor, kjer Mladinski center Idrija deluje še danes, so bili ob prevzemu v zelo slabem stanju. Več kot 50 mladih je uredilo prostore v približno 2000 prostovoljnih urah na 20 delovnih akcijah, kasneje so organizirali še zbiranje odsluženega pohištva, ki so ga restavrirali za opremo prostorov.

Pred uradnim odprtjem mladinskega centra so mladi ustanovili Zvezo društev Mladinski center Idrija kot nadgradnjo formalnega povezovanja s plodnim programskim, organizacijskim, kadrovskim in moralnim povezovanjem med društvi in njihovimi člani. Mladinski center Idrija je bil uradno odprt konec leta 2013 z vrednotami povezovanja, ustvarjalnosti, podpore ter družbene odgovornosti, njegovo poslanstvo pa



Akcija v sklopu projekta Oživimo hišo. Vir: arhiv MCI



Videz skupnih prostorov Mladinskega centra Idrija. Foto: Marko Čuk



Praznovanje ob ponovni otvoritvi Hostla Idrija in 6. obletnici MCI-ja.
Foto: Marko Čuk

je nuditi prostor za spodbujanje idej. Z izvajanjem in podpiranjem dejavnosti želijo izboljšati položaj mladih in omogočiti razvoj potencialov v lokalnem okolju. Nekaj let po otvoritvi so uresničili idejo o širitvi delovanja na mladinski turizem, s čimer so pripomogli k oživitvi kraja in objekta. Ustanovili so Mladinski hostel Idrija z nastanitvenimi kapacitetami, ki je prevzel vlogo upravnika stavbe. Skupaj s hostlom Mladinski center Idrija predstavlja družbeno vozlišče z uveljavljenim programom in informacijsko točko za mlade. Vse

Takratni župan Bojan Sever podpisuje namero o sodelovanju z mladimi. Foto: Marko Čuk



to delovanje spodbuja k pridobivanju kompetenc, vključevanju v procese odločanja in soustvarjanja dogodkov, s čimer bogatijo mestni prostor. Na mednarodni in nacionalni ravni so prepoznani kot primer dobre prakse mladinskega organiziranja.

Občina Idrija je z odobravanjem pospremila val aktivnosti mladinskega organiziranja, najprej s financiranjem posameznih projektov, nudenjem prostorov mladinskemu centru in z delnim financiranjem zaposlitve v mladinskem centru, kasneje pa tudi z rednim financiranjem izvajanja Strategije za mlade Idrija, ki so jo pripravili leta 2015 za obdobje 5 let za krepitev mladinskega sektorja. Občina želi z izvajanjem strategije še naprej krepiti svojo vlogo v razvoju mladih in s tem prispevati k razvoju kompetenc in veščin ter aktivaciji mladih za sooblikovanje skupnosti. Za leto 2020 se načrtuje tudi analiza dosedanje strategije in priprava nove.

+ Prednosti

Občina s podporo mladim zagotavlja, da so mladi vpeti v lokalno javno življenje, se povezujejo in sodelujejo ter so tako motivirani ostati v kraju.

— Slabosti

Če mladi niso vpeti tudi v druge aktivnosti v kraju, se lahko z mladinskim centrom izolirajo v svoje okolje.

△ Nauk

Mladinski centri predstavljajo pomembno vozlišče in podporno okolje mladim.

Sopotništvo v Kočevju /

Co-travelling in Kočevje

Brezplačni prevozi spodbujajo medgeneracijsko solidarnost na podeželju

- × Občina **Kočevje**
- ○ **15.688** prebivalcev

Dostopnost do javnih storitev je ena od osnovnih človekovih pravic. A razpršena poselitev na podeželju in pomanjkanje kakovostne mreže javnega potniškega prometa pomenita, da so prizadeti predvsem starejši, ki lahko postanejo izolirani in osamljeni. Leta 2014 je bil ustanovljen Zavod Sopotniki, ki nudi brezplačne prevoze za starejše na podeželju, s čimer vključuje starostnike v aktivno družbeno življenje in spodbuja medgeneracijsko solidarnost.

Free transportation to encourage intergenerational solidarity in rural areas

Sopotniki (meaning: co-travellers) is a free service offering transportation to the elderly in rural areas to restore quality of life and independence into their lives. Residents over 65 years of age are able to attend cultural events, visit friends, the doctor, travel to the store, etc. The service is supported by the municipality, donations and volunteer work. The volunteers are not just chauffeurs, but they also escort them and keep them company. In 2018, Kočevje became the 5th Sopotnik unit and in 2019, the first Slovenian municipality with two dedicated vehicles. The municipality and the local environment have embraced the Sopotniki service and continue to work together to address the challenges of the elderly in rural areas.



Vozili Sopotnikov z ekipo prostovoljcev. Foto: Anita Rauh

Leta 2018 je Kočevje postalo 5. enota Zavoda Sopotniki, s katero so želeli zagotoviti storitev brezplačnih prevozov za starejše in jim dvigniti kakovost življenja ter povrniti samostojnost. Storitve starejšim od 65 let omogoča udeleževanje kulturnih dogodkov, obisk prijateljev, zdravnika, pot v trgovino idr. Starostniki lahko tako samostojno postorijo nujna opravila, medtem ko spletajo nova poznanstva ter ohranjajo družbene stike, kar bi bilo drugače zaradi odsotnosti avtomobila in premagovanja večjih razdalj nedosegljivo.

Občina se je začela zanimati za storitev Sopotniki leta 2017, po neuspelem pilotnem poskusu uvedbe krožnega avtobusnega prevoza, ki se ni izkazal za ustrezno rešitev.

V storitvi Sopotniki so prepoznali potencial prilagojenih prevozov za starejše, kjer so jim prilagojeni tako čas, vozilo kot tudi vstopna točka. Pomemben je tudi osebni pristop, ki vzbuja zaupanje in solidarnost.

Podobno kot v 15 drugih občinah v Sloveniji Sopotniki delujejo s podporo občine, donacij in prostovoljnega dela. Prostovoljci niso le šoferji, so tudi spremstvo in družabniki, ki po potrebi pomagajo, npr. pri nakupih. Prostovoljci opravijo različna usposabljanja, s čimer zagotavljajo visoko kakovost storitve. V Kočevju so prostovoljcem s pomočjo partnerskih organizacij omogočili tudi dodatna usposabljanja, kot sta obnovitveni tečaj prve pomoči in tečaj digitalne pismenosti, saj so to potrebne kompetence in znanja pri prostovoljcih. Vsaka enota ima svojega koordinatorskega, ki bdi nad izvajanjem storitve, nad prostovoljsko ekipo (mentorstvo, podpora na poti, redna srečanja) in



S Sopotniki na abonma »Kino ob kavi«. Foto: Anita Rauh



S Sopotniki na obisk k prijateljici. Foto: Anita Rauh



Prostovoljci so več kot le šoferji. Foto: Anita Rauh

vpetostjo storitve Sopotniki v lokalno okolje s posebnim poudarkom na medgeneracijskih dogodkih.

Zavod na lokalni ravni sodeluje tudi z drugimi nevladnimi in prostovoljskimi organizacijami ter centrom za socialno delo za pomoč najranljivejšim in pri organizaciji različnih lokalnih dogodkov. Skupaj s Kulturnim centrom Kočevje so starostnikom omogočili prevoze na abonma »Kino ob kavi« (filmske matinee). Zavod Sopotniki vsako leto sodeluje pri aktivnostih Evropskega tedna mobilnosti, v okviru česar se je akciji »Župani za volani« že dve leti zapored pridružil župan in starejše občane zapeljal po opravkih.

Povezujejo se tudi z lokalnim gospodarskim sektorjem, ki prispeva v obliki donacij.

Za izboljšanje storitve so se povezali z Zdravstvenim domom Kočevje in bolnišnico v Novem mestu, s katerima usklajujejo termine naročenih pacientov z razpoložljivimi termini Sopotnikov. S tem zagotovijo dostop do zdravstvenih storitev kar največjemu številu ljudi.

V Kočevju je po enem letu delovanja storitve prevozov uporabljalo 195 starejših občanov in občanov, do konca leta 2019 se je število dvignilo na več kot 300 uporabnikov. Že v začetku leta 2019 so na enoti opazili potrebo po dodatnem vozilu, zato se je občina angažirala in storitvi Sopotniki priskrbelo dodatno vozilo, s čimer je postala prva slovenska občina z dvema voziloma za brezplačni prevoz starejših občanov. Storitve Sopotniki je v lokalnem okolju pridobila veliko zaupanje starejših, saj jih kar 80 % koristi storitev več kot enkrat.

Občina Kočevje in lokalno okolje sta dobro sprejela Sopotnike in skupaj še naprej iščejo rešitve na področju skrbi za starejše ter se soočajo z izzivi na terenu. S tem se razvijata tako storitev kot tudi sodelovanje z organizacijami v lokalnem okolju, s čimer se krepi kolektivna odgovornost družbe.



Medgeneracijska solidarnost. Foto: Anita Rauh

+ Prednosti

Starejše občanke in občani s pomočjo prevozov ostanejo del družbenega, aktivnega življenja v lokalnem okolju. Podaljšuje se obdobje samostojnosti in bivanja na domu ter se znižuje stroške institucionalne oskrbe.

— Slabosti

Brez systemskega vira sofinanciranja storitev ni vzdržna.

△ Nauk

Javni potniški promet ni edini način za povečanje dostopnosti do storitev za starejše.

Zunaj / Outdoors

Podpora malim lokalnim akcijam

× Mestna občina **Ljubljana**

○ ○ **294.113** prebivalcev

Projekt Zunaj je nova oblika podpore prebivalcem v njihovem ustvarjanju prostora (ang. *placemaking*). Nudi finančno in organizacijsko podporo pri majhnih lokalnih akcijah, ki so si jih zamislile skupnosti same. To je nov način sodelovanja občine in prebivalcev pri ustvarjanju ter skrbi za odprte prostore. Prvo leto je bil Zunaj izveden kot pilotni projekt nevladnih organizacij prostoRož in IPoP s podporo Mestne občine Ljubljana.

Support for small local actions

The Zunaj Project (meaning: outdoors) offers financial and organisational support for small local actions envisioned by the communities. In 2019, Ljubljana started a pilot project and launched a call for actions. They received 60 applications. 10 small local action proposals were selected and supported based on the criteria. The actions were covered with material costs of EUR 500 and were provided organizational assistance, while the initiators contributed with their volunteer work. With a relatively small financial input, the city gained superior public spaces and raised the quality of life for the local residents.



Brezplačni filmski večer na prostem. Foto: Nejc Trampuž



Oživitev zanemarjenega podhoda. Foto: Nejc Trampuž

Začelo se je s povabilom prebivalcem, naj z izpolnjenjem enostavnega formularja oddajo opis svojih predlogov ustvarjanja prostora. Odzvalo se je 60 pobudnic in pobudnikov, ki so vsak na svoj način želeli oživeti javni prostor v mestu. Na podlagi kriterijev je bilo izbranih in podprtih deset predlogov malih lokalnih akcij. Podprte so bile s kritjem materialnih stroškov izvedbe v višini 500 € in z organizacijsko pomočjo. Pobudniki projektov so prispevali prostovoljno delo, hkrati pa so v sodelovanju z nevladnimi organizacijami in predstavniki mestne uprave vodili izvedbo njihovih lokalnih akcij.

Pobudniki so tako na enostaven način pridobili podporo za izvedbo majhnih lokalnih akcij, medtem ko je mesto z relativno majhnim finančnim vložkom pridobilo kakovosten javno dostopen prostor in s tem prispevalo k boljši kakovosti življenja lokalnih prebivalcev.

Velik uspeh projekta je bil, da se je na odprt razpis prijavilo več kot 60 skupnosti iz Ljubljane. Upoštevajoč dejstvo, da gre za prvi tak projekt v Ljubljani in Sloveniji, je bila ta številka nad pričakovanji.

Projekt Zunaj je podprl deset pobud:

- + Krakovski kotiček (Krakovo): sosedje so posadili oreh in postavili skupno mizo na prostem
- + Oživitev podhoda na Tobačni ulici (Tobačna): ekipa Tobiroja je oživila zanemarjeni podhod
- + Gozdni pump track (Zadobrova): zagrizeni kolesarji so postavili nov kolopark
- + Terasa v gozdu (Šiška): blokovski prebivalci so očistili vznožje Rožnika za igro v naravi
- + Shajališče Ezl Ek (Novo Polje): sosedje so uredili lokalni gozdiček za druženje
- + Ana Ziherlova vabi v kino na prostem (Šiška): lokalni prebivalci sta organizirali brezplačni filmski večer
- + Igrovoz (Vrtača): mlada družina je sestavila premični voziček s pripomočki za igro na prostem
- + Spet prijatelja (Prule): »sprti« sosedje so z udarniško akcijo in piknikom zgledali odnose
- + Plaža za Šiškarje (Šiška): dijaki Gimnazije Šiške so uredili zelenico v »plažo«
- + Rdeča klop (Masarykova): bodoči arhitekti sta preuredili betonsko korito v klopc



Zunaj



3 litri barve:
20€



druženje s sosedi:
neprecenljivo



flike za zračnice:
15€

Podpiramo majhne lokalne akcije v Ljubljani



sadike:
teta



cvetje:
nabrano na travniku

Promocijski plakat projekta Zunaj. Avtor plakata: prostoRož

SIVKA

Cilj projekta Zunaj je podpirati in motivirati skupnosti, ki želijo ustvarjati oziroma izboljševati javno dostopen mestni prostor. Projekt ni usmerjen na prostore, temveč na ljudi, ki tako sami izberejo prostor, ki ga želijo izboljšati.

Izkušnje, pridobljene pri izvedbi projekta Zunaj, bodo omogočale vzpostavitev mehanizma za dolgoročno podporo prebivalcem za izvajanje malih lokalnih akcij. Hkrati je bil Zunaj medijsko odmeven projekt, saj so skupnosti, ki same, vendar s podporo mesta ustvarjajo (javni) prostor, zanimiva in aktualna tema za medije.

Izvedbo projekta Zunaj je podprla Mestna občina Ljubljana. Vodilni partner projekta je bilo Kulturno društvo ProstoRož, partner pa IPoP – Inštitut za politike prostora. Projekt Zunaj je na strani MOL vodil in sofinanciral Oddelek za varstvo okolja, sodelovali pa so še Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet, Oddelek za urejanje prostora, Služba za lokalno samoupravo in Odsek za odnose z javnostmi.

Medgeneracijsko povezovanje skupnosti. Foto: Nejc Trampuž



Gozdni pump track v Zadobrovi. Foto: Nejc Trampuž

+ Prednosti

(Administrativno) enostaven vir podpore za majhne lokalne akcije.

Skupnosti prostore, pri ustvarjanju katerih so sodelovale, praviloma na nek način posvojijo, kar se odraža v skrbi za te prostore.

– Slabosti

Pilotni projekt ni uspel privabiti skupnosti, ki imajo manjše možnosti sodelovanja v javnem življenju in ustvarjanju prostora – revnejši prebivalci mesta in ranljive skupine.

△ Nauk

Za uspešno izvedbo projekta, kot je Zunaj, je ključno sodelovanje med lokalnimi skupnostmi in občino ter postopek, ki je razbremenjen togih administrativnih okvirjev.

Univerzalno dostopno mesto – mesto za vse / Universally accessible city – city for all

Vključevanje predstavnikov invalidskih organizacij pospešuje zagotavljanje dostopnosti prostora in storitev

× Mestna občina **Ljubljana**

○ ○ **294.113** prebivalcev

Skrb za enakovredno vključevanje vseh prebivalcev v življenjsko okolje je stalna naloga odgovornih za načrtovanje in urejanje urbanega prostora. Pri tem jih vodi spoznanje, da smo ljudje različni, da so potrebe invalidov v marsičem podobne potrebam starejših in staršev z otroškimi vozički ter da ni povprečnega uporabnika prostora. V praksi je zelo pomembno, kako dobro sodelujoči v načrtovanju in urejanju prostora na lokalni ravni razumejo koncept univerzalne dostopnosti.

Ljubljana – municipality adapted to people with disabilities

We are all sometimes constricted in our use of space. The Council for Architectural and Communication Barrier Removal operates in the City Municipality of Ljubljana and its recommendations and proposals are an effective tool for implementing field actions and for formulating appropriate policies at the city level. In this way, it broadens knowledge and improves the accessibility of buildings, public space and services. For the tenth year, Ljubljana has been the holder of the Charter for the Municipality of Customs with Disabilities. During the European Mobility Week they also set up an obstacle where people can experience obstacles and understand the importance of accessibility for all.

V Mestni občini Ljubljana je pred tridesetimi leti tedanja županja Nuša Kerševan (1986–1990) ustanovila Svet za odstranjevanje arhitekturnih in komunikacijskih ovir – SOAKO. SOAKO predstavlja živ stik predstavnikov oseb z oviranostmi z županstvom in mestno upravo ter od ustanovitve dalje neprekinjeno deluje kot posvetovalni organ ljubljanskega župana brez izvršilne moči.

Priporočila in predlogi, ki jih oblikuje SOAKO na svojih srečanjih, predstavljajo učinkovito orodje tako za izvajanje ukrepov na terenu kot tudi za oblikovanje ustreznih politik na ravni mesta. Mestna občina Ljubljana je že deseto leto nosilka listine Občina po meri invalidov, zavidljive dosežke ji na področju zagotavljanja dostopnosti priznavajo na mednarodni ravni. Največ o učinkih delovanja SOAKO morda pove to, da so ljubljansko občino na probleme z dostopnostjo okolja včasih opozarjali predvsem predstavniki invalidskih organizacij, zdaj pa že kar precej časa probleme zaznavajo in rešitve predlagajo tudi predstavniki mestne uprave.

Poleg predstavnikov invalidskih organizacij in arhitekturne stroke v SOAKO sodelujejo tudi predstavniki občinskih oddelkov za zdravje in socialno varstvo, za urejanje prostora in za gospodarske dejavnosti in promet ter tudi predstavniki občinskega redarstva, inšpektorata, Javnega podjetja Ljubljanski potniški promet in Zavoda za turizem. SOAKO se srečuje na rednih letnih srečanjih, na katerih člani razpravljajo o razmerah in oblikujejo sklepe in priporočila za ukrepanje. Na srečanja vabijo goste in z njimi odpirajo nova aktualna vprašanja, kot so na primer načrtovanje univerzalne dostopnosti javnih otroških igrišč ali zagotavljanje vseživljenjske uporabnosti stanovanjskega okolja, univerzalna dostopnost javnega potniškega prometa in podobno.



Priporočila in predlogi SOAKO so učinkovito orodje za izvajanje ukrepov na terenu in oblikovanje ustreznih politik na ravni mesta. Foto: Maja Simoneti



Pomaga, če so občine pripravljene učiti se druga od druge ter se posvetovati z invalidskimi organizacijami in specialisti za dostopnost. Foto: Maja Simoneti



Dvig razumevanja koncepta dostopnosti in znanja, potrebnega za uresničevanje univerzalne dostopnosti, lahko občine dosežejo hitro in preprosto. Foto: Maja Simoneti



OVIRANTlon – izkušnja oviranosti pomaga razumeti koncept dostopnosti. Foto: Vita Kontič



Vsi smo včasih ovirani pri rabi prostora. Potrebe otrok in starejših so podobne potrebam invalidov. Foto: Nik Rovan



Ljubljana je že deseto leto nosilka listine Občina po meri invalidov. Foto: Maja Simoneti

SOAKO med drugim podpira občinski Oddelek za zdravje in socialno varstvo pri pripravi obdobjnih Akcijskih načrtov – Ljubljana občina po meri invalidov. Aktualni akcijski načrt (2019–2020) vključuje tudi poseben razdelek o ukrepih, ki bodo izvedeni na javnih površinah, kot so: vrtički, prilagojeni za potrebe invalidov, številne ureditve novih dvigal in dostopnih klančin za javne objekte in površine ter tudi ureditve indukcijskih zank in izvedba različnih ozaveščevalnih akcij in dostopnih kulturnih programov, izvajanje poostrelega nadzora nad rabo javnega prostora in parkiranja na za invalide rezerviranih mestih ter izvajanje kontrole nad projektno dokumentacijo Javnega stanovanjskega sklada za novo načrtovana stanovanjska območja.

V času Evropskega tedna mobilnosti SOAKO s pomočjo Zveze društev slepih in slabovidnih Slovenije, Društva paraplegikov ljubljanske pokrajine in Zveze društev gluhih in naglušnih Slovenije v središču mesta organizira OVIRANTlon – to je poligon, ki vsakomur omogoča izkušnjo srečanja z ovirami, s katerimi se srečujejo osebe z oviranostmi. Sočasno organizirajo tudi predstavitev zagotavljanja dostopnosti javnega potniškega prometa.

Bistvena značilnost SOAKO je, da vztrajno in dosledno spodbuja izvajanje ukrepov za enakopravnejše in učinkovitejše uresničevanje pravic in zadovoljevanje potreb oseb z oviranostmi s posegi in zagotavljanjem storitev v Mestni občini Ljubljana. Na ta način širi znanje in dviga raven dostopnosti stavb, javnega prostora in storitev. Rešitve, kot so taktilni vodilni sistem, klančine in tolmačenje slovenskega znakovnega jezika na prireditvah, hkrati povečujejo dostopnost prostora in ozaveščajo o tem, da smo ljudje različni, da imamo različne omejitve in potrebe.

+ Prednosti

Posvetovalna skupina lahko zaradi vključevanja predstavnikov invalidskih organizacij in nosilcev specialističnega znanja hitro in učinkovito poveča možnosti občinske uprave za zaznavanje problemov v dostopnosti okolja in storitev ter izboljša prakso univerzalnega dostopnega načrtovanja in urejanja prostora na lokalni ravni.

– Slabosti

Narava problema zahteva stalno spremljanje stanja in razvijanje novih, lokalnemu okolju prilagojenih rešitev.

△ Nauk

Priporočila in predlogi kompetentnih svetovalnih skupin lahko pomembno dopolnijo delo občinskih strokovnih služb ter v praksi izboljšajo delovanje občinske uprave in pogoje za življenje in delo lokalnega prebivalstva.

Pešcona v Ljubljani / Pedestrian zone in Ljubljana

Preurejanje središča mesta
po meri pešcev

× Mestna občina **Ljubljana**

○ ○ **294.113** prebivalcev

Ljubljana je leta 1976 zaprla prve ulice v mestnem jedru za motorni promet, s čimer je nastal prvi zametek pešcone. Prepoved motornega prometa je bila predpogoj za revitalizacijo starega mestnega jedra, Stare Ljubljane, kjer se je v 80. in 90. letih razcvetelo družabno življenje mesta. Leta 2007 se je z namenom dviga kakovosti življenja začel izjemno ambiciozni program prenove ulic, trgov, nabrežij in drugih javnih prostorov v Ljubljani, ki traja še danes.

Walkable city centre

Since the seventies, the city of Ljubljana has been closing down streets to motorized traffic. At first, the pedestrian zone was not connected, but a lively social life already moved to those streets in the eighties. In 2007, an ambitious renovation plan for streets, squares, river banks and other public spaces was put in place, connecting the previously fragmented pedestrian zone into the city centre of Ljubljana as we know it today. By 2018, 108 areas have been declared for pedestrian use only. The closing off of an area was often followed by a complete renovation, giving people time during the renovation to adjust to the new traffic regime. Unlike in other cities, cyclists are also allowed in the pedestrian zone in Ljubljana, but their speed has to be adapted to the speed of pedestrians.



Prešernov trg ostaja glavno presečišče pešpoti v mestu, poleti pa premore celo svojsko mikroklimo. Foto: Goran Jakovac

Za prvo glavno mestno ulico, namenjeno izključno pešcem, velja ulica Lijnbaan v Rotterdamu, ki je bila odprta 1953. Kmalu zatem so mesta po Evropi začela za promet zapirati posamezne ulice v mestnih središčih. Prvi povezan sistem ulic za pešce naj bi poskusno uvedel Kopenhagen na Danskem novembra 1962. Ljubljana je prve ulice v mestnem jedru za motorni promet zaprla leta 1976, med njimi pa so bili celotni Čopova in Nazorjeva ulica, Stari trg, Hribarjevo nabrežje in nekatere manjše ulice ter deli Cankarjeve in Trubarjeve ceste, Adamič-Lundrovega, Gallusovega in Petkovškovega nabrežja ter Mestnega trga. S tem je nastal zameetek pešcone, ki takrat še ni bila sklenjena.

Prepoved motornega prometa je omogočila revitalizacijo zgodovinskega središča mesta, ki je pred tem več desetletij na različne načine nazadovalo, v drugi polovici 80. let pa je postalo središče družabnega življenja mesta. K temu so najprej prispevali novi lokali na pešcem namenjenem Starem trgu, ki so hitro postali priljubljeni med mladimi, od leta 1986 dalje pa tudi prizadevanja neodvisnih kulturnih akterjev, ki so pešcem namenjene površine izkoristili za različne koncerte. V 90. letih se je preurejanje Stare Ljubljane preselilo na nabrežja Ljubljani. Leta 1994 je bilo Cankarjevo nabrežje prenovljeno in zaprto za motorni promet in tudi tja je takoj sledilo živahno družabno življenje.

Leta 2007 se je nato začel izjemno ambiciozni program prenove ulic, trgov, nabrežij in drugih javnih prostorov v Ljubljani, ki traja še danes. Prvi pomemben korak je bila popolna zapora in prenova Prešernovega trga ter



Prenovljene ulice po umiku motornega prometa pogosto gostijo različne sejme in prireditve. Foto: Marko Peterlin



Križevniško ulico so s posebno skrbjo oživili lokalni akterji in jo brez gradbenih posegov spremenili v eno najbolj očarljivih uličic. Foto: Marko Peterlin



Petkovškovo nabrežje je zadnja leta eno od žarišč družabnega življenja mesta. Foto: Goran Jakovac

Wolfove ulice za ves motorni promet leta 2007, s čimer so bili dotlej vsaj formalno ločeni deli povezani v enotno pešcono. V naslednjih letih je sledila celovita prenova mnogih ulic, nabrežij in trgov, ki so po prenovi ostali zaprti za motorni promet in oblikovali današnjo podobo mestnega središča Ljubljane. Januarja 2018 je bilo kot območje za pešce določenih kar 108 ulic, trgov, nabrežij in drugih javnih prostorov.

V vseh primerih se je prenova začela s celovito obnovo ali novogradnjo komunalne in druge podzemne infrastrukture, vključno s potopnimi zbiralnicami odpadkov, na Kongresnem trgu tudi gradnja podzemne garažne hiše. Prenova je zajela tudi prenovu tlakov, javne razsvetljave in urbane opreme. Nova prometna ureditev, ki motorni promet umika iz javnega prostora, je vsakokrat sledila fazi gradnje, ko se je promet moral umakniti zaradi del. V tem obdobju so prebivalci in drugi uporabniki že morali spremeniti prometne navade in so tako po končanju gradbenih del tudi lažje sprejeli novo prometno ureditev brez motornega prometa.

Ljubljana je s širjenjem pešcone in izboljšanjem pogojev za hojo in kolesarjenje v manj kot desetletju naredila izjemen napredek v kakovosti bivanja v mestu. Pešcona v Ljubljani je v širšem prostoru zanimiva ne le zaradi

+ Prednosti

Pešcona in njeno postopno širjenje je omogočilo urbano regeneracijo starega mestnega jedra, izboljšano kakovost bivanja v mestu in razcvet turizma, prispevala pa je tudi k spremembi potovalnih navad prebivalcev v smeri trajnostne mobilnosti.

— Slabosti

Urbana regeneracija in rast turizma v mestnem jedru sta prinesla nevarnost izrivanja rab prostora z manjšo dodano vrednostjo iz mestnega jedra.

△ Nauk

Za uspešno uvedbo in širjenje pešcone je pomembna jasna vizija in dolgoročna politika mestne uprave, ki sega prek mnogo županskih mandatov, ter močna politična volja.

obsega, ki jo danes uvršča med največje v Evropi, pač pa tudi zaradi mešanja različnih oblik mobilnosti. Za razliko od drugih mest je v Ljubljani v pešconi dopustna tudi vožnja s kolesom, vendar mora biti hitrost kolesarjev prilagojena hitrosti pešcev. Takšna ureditev je pogosto predmet razprav v javnosti, a je vseeno pretežno uspešen primer sobivanja različnih udeležencev v prometu, ki postaja z razvojem novih oblik mobilnosti vedno pomembnejše.

Oživitev Male tržnice / Revitalization of the “Small Market”

Lokalna pobuda kot eno od orodij za
revitalizacijo javnih prostorov

× Mestna občina **Maribor**

○ ○ **112.095** prebivalcev

Tržnice v mestih so pogosto srce družbene vitalnosti skupnosti. Igrajo pomembno vlogo v lokalnem sistemu prehrane, celovitem razvijanju prostorov in gospodarskem razvoju nekega območja. Poleg družbenih in mikroekonomskih učinkov pozitivni učinki vitalnih tržnic posegajo tudi na druga področja: so odlični viri za zdravje skupnosti, ustvarjajo varne in živahne javne prostore, krepijo civilno družbo ter imajo ekološke in regionalne ekonomske vplive. Tržnice je tako potrebno razumeti kot prostore potrošnje in kot prostore družabnosti.

Local initiative as a tool to revitalise public spaces

The Small Market had been declining since the 1990s, becoming neglected and poorly maintained. With the formation of a task force in 2018, the market began to undergo a physical and social transformation. The locals joined forces with the public utility company to tidy up the market area and its surroundings. So far, they have organized five lively Saturdays with a variety of events and a rich market offer, which were a great success. After the first season, the activities will continue based on the initiative of the local community.

Mala tržnica je dober primer, kako je lahko lokalna skupnost gonilna sila za revitalizacijo javnih prostorov v soseski. Leta 2018 so se prebivalci območja v okviru pilotnega projekta povezali z obiskovalci in ponudniki iz tržnice, njenim upraviteljem in strokovnjaki in skupaj začeli izvajati aktivnosti za ureditev prostorov ter organizirali dogodke z živahnim programom in pestro tržnično ponudbo. Oživitev prostora je imela tudi širše prostorske, družbene in ekonomske učinke.

Mala tržnica je ena manjših tržnic v Mariboru in se nahaja v eni od rezidenčnih četrti, ugnedena med stanovanjske bloke in šolo. S propadom industrije v bližini in pojavom večjih nakupovalnih središč je tržnica v 90. letih doživela zaton. Prostori in okolica tržnice so bili prezrti tudi s strani upravitelja, zanemarjeni in družbeno podhranjeni. Na tržnici so vsakodnevno prodajale le še dve do tri branjevke, tudi obisk tržnice je bil slab.

Leta 2018 se je začela pobuda za oživitev in ureditev prostorov in okolice Male tržnice, s pristopom od spodaj navzgor, z oblikovanjem delovne skupine lokalnih prebivalcev in občinskega javnega komunalnega podjetja. S pilotnim projektom so želeli lokalno skupnost in druge akterje v mestu opozoriti na ta prostor in njegov potencial ter dvigniti družbeno vitalnost prostora, ki dela prostor zanimiv in zvišuje kakovost življenja. V ta namen so skupaj analizirali potrebe območja in oblikovali program aktivnosti za pilotno sezono.

Ob začetku sezone so uredili prostore in njihovo okolico ter s tem pripravili prostore za izvedbo predvidenih aktivnosti. Med aprilom in majem 2018 so izvedli pet živahnih sobot s pestrim programom in tržnično ponudbo, ki so se izkazale za velik uspeh.



Plakat živahne sobote. Avtor plakata: Nenad Cizl



Okna Male tržnice krasijo poslikave. Foto: Gregor Salobir



Živahna sobota na Mali tržnici. Foto: Gregor Salobir



Na tržnico po sveže lokalne pridelke in izdelke. Foto: Gregor Salobir



Čistilna akcija prostorov tržnice in njene okolice.
Foto: Gregor Salobir

Priredili so dogodke, da so na ta javni prostor pritegnili lokalno prebivalstvo iz bližnje in širše okolice ter ciljne skupine, ki prej niso pogosto zahajale sem (npr. mlajše družine). Zaradi dobrega odziva na pilotne dogodke so se tematske aktivnosti nadaljevale tudi v jesenskem času, nato pa so podoben program ponovili tudi v spomladanski sezoni 2019.

Z izvedbo pilotnih aktivnosti so praktično brez sredstev dosegli velike učinke. Prostor je pridobil na prepoznavnosti, povečalo se je zanimanje za redno prodajo na tržnici in obisk tudi v času izven večjih

Bralne urice za otroke. Foto: Gregor Salobir



+ Prednosti

Povezovanje lokalne skupnosti z izjemno nizkimi finančnimi vložki.

— Slabosti

Brez sogovornika »od zgoraj« projekt ni dolgoročno stabilen in vzdržen.

△ Nauk

Lokalna skupnost je lahko gonilna sila za revitalizacijo javnih prostorov v svojih soseskah, a je za vzdržnost pomembna podpora »od zgoraj«.

dogodkov. Uredila se je ploščad pred tržnico in prometna ureditev ob njej. V prazen prostor ob tržnici se je naselila trgovina brez embalaže, kar je še dodatno obogatilo prostor. Tudi občinsko komunalno podjetje je prepoznalo potencial tovrstnih aktivnosti in začelo nekatere aktivnosti izvajati tudi na drugih tržnicah v njihovem upravljanju.

Pobudniki akcije prepoznajo potencial tovrstnih aktivnosti, a vseeno opozarjajo, da zaradi svoje prostovoljske naravnosti projekt ni finančno in časovno stabilen, torej ni dolgoročno vzdržen. Za uspešno izvajanje aktivnosti in povezovanje skupnosti bi bilo potrebno poiskati sogovornike »od zgoraj«, ki bi lahko naredili projekt stabilnejši in ga umestili v svoje sistemske okvire.

Center mobilnosti Maribor / Mobility Center Maribor

Generator sprememb potovalnih navad prebivalstva

× Mestna občina **Maribor**

○ ○ **112.095** prebivalcev

Mobilnostni centri lahko nudijo podporno okolje za razvoj in promocijo trajnostne mobilnosti v mestih. Lahko pa so tudi pomembni generatorji sprememb potovalnih navad prebivalstva in ambasadorji zdravega ter aktivnega načina življenja. Nastopajo kot koordinatorji deležnikov na področju mobilnosti za boljšo usklajenost in izvajanje ukrepov na ravni mesta in širše. S svojimi aktivnostmi osveščajo in izobražujejo prebivalce o pomenu trajnostne mobilnosti in dajejo priložnost ostalim transportnim alternativam.

Generating changes in travel habits

The first centre supporting sustainable mobility in Slovenia has been operating in Maribor since 2013. It was created by the municipality, which entrusted the management and organization of the centre to the Maribor Cycling Network. The Center provides information on alternatives for day-to-day travels and organises activities to promote them. They provide bicycle repair services, sell used bicycles and provide the space, tools and assistance for people to repair their own bicycles. They organize awareness-raising campaigns on the importance of sustainable mobility and seek solutions for its development with the municipality.



Zaprta kolesarnica Kolesodvor na glavni železniški postaji v Mariboru. Vir: arhiv Mariborske kolesarske mreže

V Mariboru že od leta 2013 deluje Center mobilnosti, prvi center za podporo trajnostne mobilnosti v Sloveniji. Nastal je kot del projekta TRAMOB, v katerega je bila Mestna občina Maribor vključena med leti 2010 in 2013. Vodenje in koordinacijo centra so takrat za pet let zaupali društvu Mariborska kolesarska mreža. Center mobilnosti so naselili v prazne občinske prostore na frekventni poti v bližini glavne železniške in avtobusne postaje. S tem je občina pripomogla k oživitvi dela ulice, ki se je že leta praznil, in omogočila razvoj novih dejavnosti v mestu.

Center mobilnosti je že od vsega začetka vzpostavljen kot večfunkcionalni prostor. V njem lahko prebivalci in obiskovalci najdejo informacije o trajnostnih načinih premikanja po mestu, si izposodijo ali kupijo rabljeno kolo in pripeljejo svoje kolo na popravilo. Servis lahko

v okviru delavnice Bajk kuhna opravijo tudi sami, pri čemer jim nudijo pomoč izkušeni kolesarski mehaniki. Nudijo tudi uporabo zaprte kolesarnice Kolesodvor na železniški postaji, E-polnilnico za polnjenje električnih vozil in organizacijo dogodkov in ekskurzij. V okviru akcije zbiranja odsluženih koles čistijo kolesarnice v mestih, s čimer razbremenijo prenatrpane kolesarnice in podaljšajo življenjsko dobo zavrženim kolesom.

Aktivnosti za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje v mestu. Vir: arhiv Mariborske kolesarske mreže





Center mobilnosti. Vir: arhiv Mariborske kolesarske mreže

Vsako leto pripravijo aktivnosti v času Evropskega tedna mobilnosti. Z različnimi ozaveševalnimi kampanjami in dogodki skrbijo za izobraževanje o pomenu trajnostne mobilnosti in izboljšanju odnosa do okolja in zdravja. Sodelujejo tudi z različnimi drugimi organizacijami v mestu, s katerimi skozi različne projekte skrbijo za opolnomočenje ranljivih skupin ter izboljšanje pogojev za aktivno in trajnostno mobilnost v mestu.

Občini ob različnih priložnostih nudijo strokovno pomoč in nasvete na področju trajnostne mobilnosti v mestu. Odzivajo se tudi na aktualne probleme v lokalnem okolju, podajajo pripombe za boljši razvoj kolesarskega omrežja in drugih oblik trajnostne mobilnosti v mestu ter skupaj z občino iščejo primerne rešitve zanje. Tako na primer sodelujejo v delovni skupini za mestni park, kjer raziskujejo možnosti za sožitje kolesarjev in pešcev v tem delu mesta.

Mestna občina Maribor je prepoznala pomen tovrstnega centra za mesto, saj je leta 2019 z društvom Mariborska kolesarska mreža podpisala novo petletno pogodbo o financiranju upravljanja s Centrom mobilnosti Maribor in s tem omogočila delovanje centra ter izvajanje aktivnosti tudi v prihodnje. V novem obdobju so vlogo centra nekoliko bolj podrobno opredelili in v prihodnje načrtujejo večje povezovanje deležnikov na področju

Aktivnosti v sklopu Evropskega tedna mobilnosti.
Vir: arhiv Mariborske kolesarske mreže



Kolesarska parada. Vir: arhiv Mariborske kolesarske mreže

trajnostne mobilnosti, kot tudi tesno sodelovanje z izobraževalnimi ustanovami in gospodarskim sektorjem. Center mobilnosti Maribor želi v prihodnje postati stičišče idej in organizacij s področja trajnostne mobilnosti v Mariboru in razširiti svoje delovanje tudi na druga področja trajnostne mobilnosti, med njimi tudi javni potniški promet.

+ Prednosti

Na enem mestu so zbrane informacije o trajnostnih načinih potovanja v mestu.

— Slabosti

Občina ne zna dovolj izkoristiti potenciala tovrstnega centra za mesto.

△ Nauk

Mobilnosti center je lahko pomemben vezni člen med lokalnimi skupnostmi in občino za razvoj trajnostne mobilnosti v mestih.

Pešbus v Novem mestu / Walking Bus in Novo mesto

Vsak dan aktivno v šolo s Pešbusom

× Mestna občina **Novo mesto**

○ ○ **37.280** prebivalcev

Organizacija aktivne poti v šolo že ob začetku šolanja lahko prispeva k zdravemu življenjskemu slogu šolarjev in tudi k zmanjševanju razlik med njimi. V preteklih letih je slovenske šole in občine na te možnosti opozoril program Aktivno v šolo, s katerim je Ministrstvo za zdravje omogočilo šolam izvajanje organizirane hoje v šolo s Pešbusom in Bicivlakom. V Novem mestu so idejo o aktivni poti sprejeli z odprtimi rokami.

Active travel to school every day with the Walking Bus

The Walking Bus has been popular in Novo mesto schools since 2017. Grm Primary School is the first school in Slovenia to successfully organise the Walking Bus throughout the school year. Every day, over 200 children walk to school in the Walking Bus formation, accompanied by adult volunteers, mostly parents, grandparents, teachers and volunteers from local associations. At the end of each school year, they are received by the mayor, who awards the children for their active travels to school.



Skupine otrok v šolo spremljajo prostovoljci. Foto: Boštjan Pucelj

Osnovna šola Grm iz Novega mesta je prvič organizirala Pešbus spomladi 2017. Zaradi velikega interesa otrok so akcijo že takrat podaljšali do konca šolskega leta, velika vnema šolske koordinatorice pa je poskrbela, da od takrat program izvajajo celo leto na več progah. Od prvič prijavljenih 44 otrok sedaj v šolo po petih progah s Pešbusom vsak dan potuje več kot 200 otrok.

Dober odziv otrok in staršev na OŠ Grm si je že takoj zaslužil pohvale županstva, zbudil pa je tudi zanimanje sosednjih šol. Sčasoma so se z eno- ali večtedensko izvedbo Pešbusa dobri praksi aktivne hoje v šolo pridružile tudi druge novomeške šole: Drska, Center in Stopiče ter šole iz drugih okoliških občin, kot sta Šmarješke in Dolenjske Toplice.

Za velik uspeh Pešbusa v Novem mestu je v prvi vrsti zaslužna Marjeta Ferkolj Smolič, učiteljica razrednega pouka in mentorica prometne varnosti na OŠ Grm iz Novega mesta ter članica občinskega Sveta za vzgojo in preventivo v cestnem prometu. S svojo zavzetostjo uspešno premaguje probleme organizacije in izvajanja

Sprejem učencev pri županu Mestne občine Novo mesto in podelitev priznanj. Foto: Marjeta Ferkolj Smolič





Na OŠ Grm v šolo s Pešbusom vsak dan pride več kot 200 otrok. Foto: Boštjan Pucelj



Table označujejo postajo in uro odhoda Pešbusa. Foto: Boštjan Pucelj



Marjeta Ferkoj Smolič navdušuje za Pešbus. Foto: Gregor Salobir



Sprejem učencev pri županu, skupinska slika (2017).
Foto: Marjeta Ferkolj Smolič

programa ter predvsem zelo uspešno širi zanimanje za izvedbo Pešbusa pri učiteljicah in učiteljih iz drugih šol.

Uspešno izvajanje hoje v šolo s Pešbusi je v Novem mestu možno tudi zaradi podpore vodstva osnovne šole Grm in Mestne občine Novo mesto. Pomembna je dobra priprava in ta v Novem mestu vključuje predstavitev programa in njegovih prednosti pred začetkom izvajanja na učiteljskem zboru in Svetu staršev. Učiteljica Marjeta Ferkolj Smolič poudarja pomen osebnega stika s starši. Pri promociji Pešbusa si na OŠ Grm pomagajo tudi z občinskimi glasili in mediji ter objavo na spletni strani šole.

Starši prvošolcev so na OŠ Grm o Pešbusu obveščeni že prvi šolski dan. Gradiva razpošiljajo po platformah za obveščanje staršev. Učiteljica osebno predstavi Pešbus tudi otrokom v vsakem razredu posebej. Pokaže jim vozovnico, štampiljko in nalepke, kar ima zelo velik motivacijski učinek. Pri izvajanju Pešbusa poskušajo ostajati fleksibilni. Zadnje leto sta se izvajanju Pešbusa pridružili dve skupini otrok na skirojih, ki se vozijo iz vasi, oddaljenih tudi nekaj kilometrov.

Poleg otrok in koordinatorice so v izvajanje programa vključeni tudi spremljevalci, ki spremljajo otroke v šolo. To so prostovoljci, ki so v Novem mestu večinoma starši, stari

starši, učitelji ali člani društva upokojencev, Šole zdravja ali Društva za razvijanje prostovoljnega dela. Tako ima Pešbus v Novem mestu tudi komponento vključevanja in medgeneracijskega povezovanja ter povezovanja lokalne skupnosti.

+ Prednosti

Aktivna pot v šolo ima pozitivne učinke na zdravje, samostojnost in socialni razvoj otrok.

Pešbus povezuje različne generacije in lokalno skupnost.

— Slabosti

Organizacija spremljane peš hoje v šolo zahteva veliko predpriprav, vztrajnosti in prostovoljnega dela koordinatorja in spremljevalcev.

△ Nauk

Za uspešno izvedbo vsakodnevne organizirane hoje v šolo s Pešbusom sta pomembna podpora vodstva šole za dodatno delo učiteljev in motivacijo staršev in otrok ter občine pri organizaciji spremstva in osebni stik med starši, učitelji/spremljevalci in otroki.

Urejanje šolskih prevozov v Slovenj Gradcu / Planning school transportation in Slovenj Gradec

Sodelovanje občine, šol, staršev in učencev za bolj učinkovito ureditev šolskih prevozov

× Mestna občina **Slovenj Gradec**

○ ○ **16.525** prebivalcev

Zakon o osnovnih šolah (ZOsn) ureja osnovnošolske prevoze, ki so ob določenih pogojih brezplačni. Zakon določa, da se o izvajanju prevoza osnovna šola dogovori s starši in lokalno skupnostjo, kar pomeni, da je občina zadolžena za izvajanje in financiranje teh prevozov. Mestna občina Slovenj Gradec je leta 2013 uredila področje šolskih prevozov s Pravilnikom o organiziranju šolskih prevozov in povračilu stroškov prevozov, kar je redkost v slovenskem prostoru.

Municipality working together with the school, parents and students for more efficient school transportation

After discovering that only 40% of the entitled signed up students use free municipality-financed transportation to school, the municipality decided to prepare a policy on organised school transportation. One of the measures was implementing transportation with a fee, which saved the municipality over EUR 200,000 of public funds. Together with the parents and children, they have prepared mobility plans for the schools and planned car-free routes to school. They also used part of the saved up funds to finance various measures for lowering the use of cars for shorter trips in the city centre.

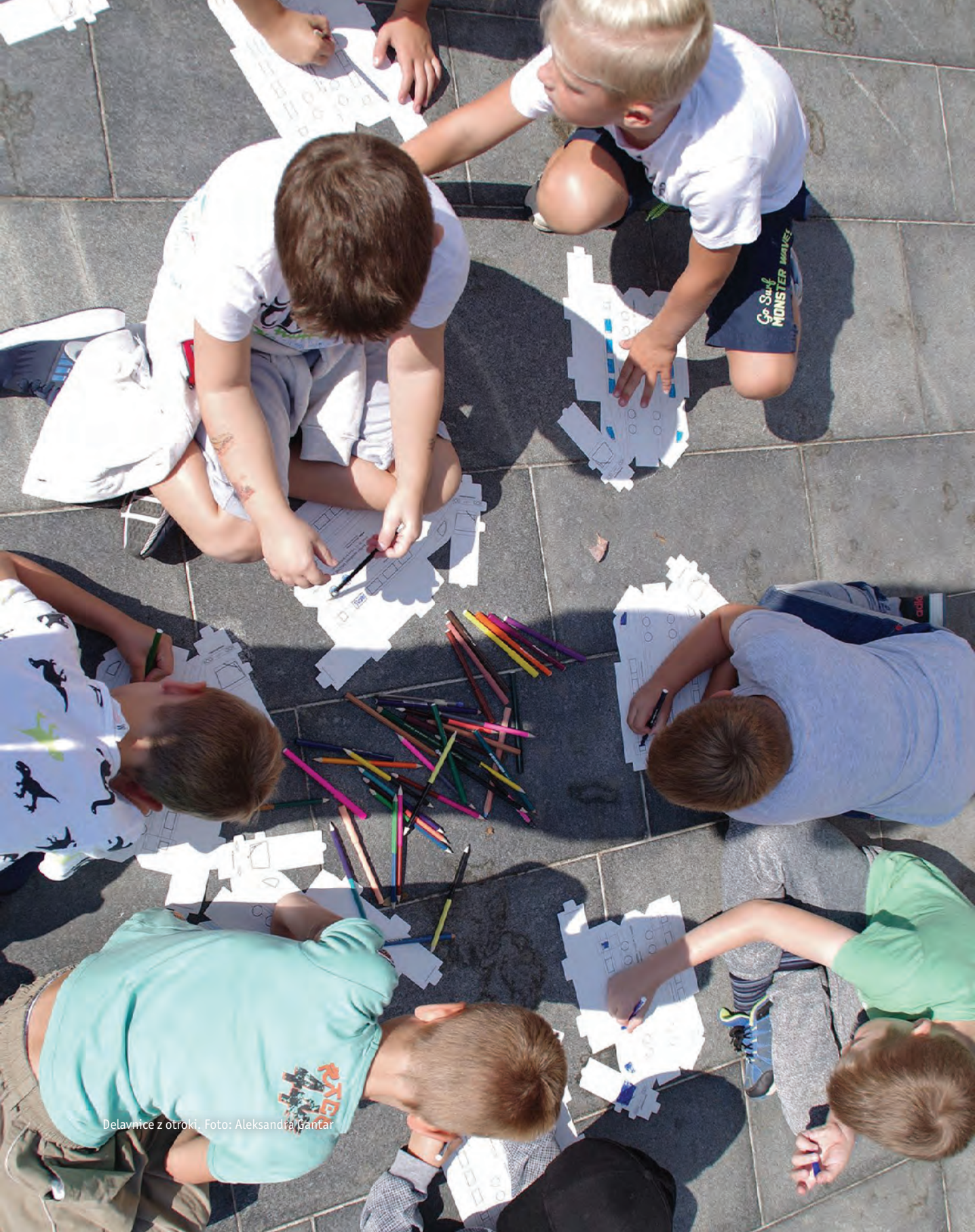


Nevarne poti, Spodnji Duler, Sele. Vir: Prva OŠ

Občina načrtuje šolske prevoze in izvede javni razpis na podlagi števila vlog za brezplačen šolski prevoz za vsako šolsko leto na osnovi upravičenosti do prevoza. Raziskava potovalnih navad osnovnošolcev ene izmed slovenjgraških šol je namreč pokazala, da je zgolj 40 % upravičenih prijavljenih učencev koristilo brezplačni prevoz, 20 % jih je koristilo prevoz le za pot iz šole, preostali učenci pa niso koristili brezplačnega prevoza. Ugotovljeno je bilo tudi, da večino otrok, ki ne uporabljajo prevozov kljub oddani vlogi, starši spotoma peljejo v šolo z avtomobilom na poti v službo ne glede na razdaljo. Kot drugi najpogostejši razlog za to so starši navedli pomanjkljivo varnost.

Zakonska določila o izvajanju prevoza za občine so precej ohlapna in zato ne dovolj jasna. Mestna občina Slovenj Gradec je s pripravo pravilnika o organiziranju šolskih

prevozov in povračilu stroškov prevoza postavila enotna merila za vključitev v prevoz in pričela izvajati prevoze, kot to določa 56. člen ZOsn. Uvedla je nadstandard upravičenosti do prevoza z doplačilom. Organiziran prevoz z doplačilom znaša 1 EUR na dan za prvega otroka v družini in 0,50 EUR na dan za vsakega nadaljnjega otroka v družini. S pravilnikom so jasno določili tudi upravičence do povračila stroškov prevoza z odločbo za vsakega upravičenca in določitvijo kilometrine ter postopka izplačila. V drugo skupino učencev, ki so upravičeni do organiziranega prevoza z doplačilom, se uvrščajo tisti, ki živijo v oddaljenosti med 2 in 4 km, v kolikor je na prevozu dovolj prostora, pa se lahko priključijo tudi tisti, ki živijo na razdalji manj kot 2 km ali zaradi posebnih razlogov (npr. bolezen). V prevoz so vključeni le tisti otroci, ki jih je mogoče vključiti v obstoječe relacije in če starši z občino in šolo podpisajo pogodbo o doplačilu prevoza. O vključitvi v posamezno skupino prevozov odloča Strokovna skupina za organiziranje šolskih prevozov, ki preveri upravičenost vsakega posameznika za vključitev otroka v prevoz.



Delavnice z otroki. Foto: Aleksandra Gantar



S skirojem v šolo. Foto: Aleksandra Gantar

S sprejetim pravilnikom je občina v proračunu prihranila približno 40 % sredstev (leta 2019, v primerjavi z letom 2010 kar 242.561 EUR). Za celovitejše urejanje in izvajanje pravilnika so skupaj s starši in otroki izdelali mobilnostne načrte za vse štiri osnovne šole in njihove podružnice. Popisali so nevarne točke v šolskem okolišu, načrtovali so varne poti do šole peš, s kolesom ali skirojem, podali predloge za izboljšave ter določili pristojnosti različnih deležnikov. Namen mobilnostnih načrtov je bil dodatno ozaveščanje staršev o prednostih aktivne mobilnosti otrok v šolo, sočasno pa so začeli izvajati številne druge ukrepe v mestnem središču, ki so doprinesli k sinergijskim učinkom nižanja uporabe

Šolarji na avtobusu. Foto: Mateja Celin



avtomobila na kratke razdalje: nedelje brez avtomobila, urbane delavnice v centru mesta, elektronsko evidentiranje koles, skirojev in rolk, oživljanje mestnega središča z začasnimi ureditvami, sodelovanje lokalnega gospodarstva pri spodbujanju aktivnih prihodov v mesto. Uvedene mehke ukrepe so deloma sofinancirali s sredstvi, pridobljenimi iz reorganizacije šolskih prevozov. Poleg ozaveščevalnih so uvedli tudi nekaj infrastrukturnih ukrepov, ki so še dodatno omejili vožnjo z avtomobilom, kar je ena bistvenih komponent za dejansko spremembo deleža potovanja z avtomobilom. V šolskem letu 2019/2020 je tako v organiziran prevoz vključenih le 22 % vseh osnovnošolcev v občini (19 % je upravičenih do vključitve v brezplačen organiziran prevoz, 3 % pa so vključeni v organiziran prevoz z doplačilom. V šolskem letu 2010/2011 pa je bilo v prevoz vključenih 36 % osnovnošolskih otrok.

+ Prednosti

Možnost dodatnega vira financiranja ukrepov trajnostne mobilnosti.

— Slabosti

Od političnega vodstva je odvisno, ali prihranjena sredstva vlaga v trajnostno mobilnost ali jih preusmeri drugam.

△ Nauk

Občine lahko z ustrezno analizo same razvijejo sistem šolskih prevozov, ki odgovarja na potrebe občanov.

Parkirna politika Trebnje /

Parking policy Trebnje

Z omejevanjem parkiranja do prijetnega mestnega središča

× Občina **Trebnje**

○ ○ **13.018** prebivalcev

V zadnjih 40 letih se je prometna infrastruktura po celotni državi podredila avtomobilom, katerih število se je povečalo za 4-krat. Mesta so preplavljena s stoječimi avtomobili, saj prebivalci in zaposleni uporabljajo parkirna mesta, ki pa odvzemajo dragocen mestni prostor ljudem. Zaradi povpraševanja se gradi še več parkirišč, kar zmanjšuje potencial za hojo ali uporabo kolesa. Eno izmed orodij za usmerjanje razvoja prometa je parkirna politika. To je sistem usklajenih ukrepov na področju mirujočega prometa, ki izhaja iz celostne prometne strategije. S parkirno politiko mesta upravljajo območja za parkiranje in ustvarjajo prostor še za druge dejavnosti, pri čemer v ospredje postavljajo ljudi.

Restricting parking for a livable city centre

The city of Trebnje wants to improve the public space, traffic safety and quality of life in the city. Verifiable parking evidence gathered by an analysis called "Parking Beat" contributed to a common understanding of the parking situation and helped the search for the solutions. Backed up by data, the public debate lowered the political risk and increased the possibility of introducing the measures. At the end of the process, the Ordinance on the regulation of stationary traffic was developed and approved within the municipality, giving the parking policy a formal frame.



Parkiranje v Trebnjem. Foto: Urban Jeriha

V letih po izgradnji avtoceste se je v Trebnjem povečalo število prebivalcev in delovnih mest. Mnogo ljudi se vozi iz ali v Ljubljano, Novo mesto in bližnje občine. Te spremembe so prinesle močno povečanje prometa. Mesto je polno parkiranih avtomobilov; pešcev in kolesarjev je komaj za vzorec, pa tudi prostora nimajo veliko. S parkirno politiko želi občina omejiti število avtomobilov, izboljšati javni prostor, prometno varnost in kakovost bivanja za vse meščane in obiskovalce.

Konzorcij izdelovalcev, IPoP – Inštitut za politike prostora, iPLAN in Kombinat arhitekti, je izdelal parkirno politiko v več fazah. Izdelali so analize parkiranja, zbrali primere dobrih praks, pripravili strokovne podlage, pripravili osnutek Odloka o mirujočem prometu in predstavitev na občinskem svetu, hkrati pa vključevali javnost v vse faze procesa.

Podatki o tem, kdo parkira, kje in kdaj ter koliko časa, so ključen temelj parkirne politike. Pridobili so jih z izvedbo nove metode analize, imenovane Parkirni utrip.

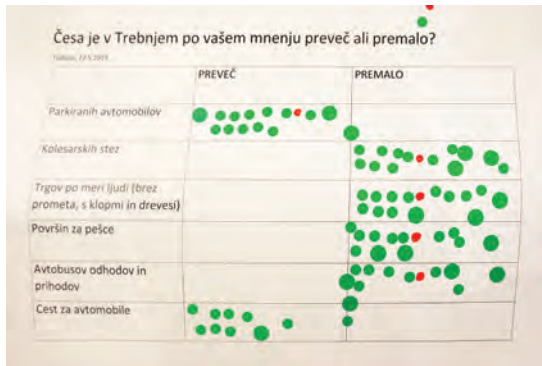
Z analizo so prepoznali vzorec parkiranja za vsako parkirišče posebej in za celotno Trebnje. Analiza je pokazala, da je v času prometne konice prostih tretjina parkirnih mest; pri občini in zdravstvenem domu so parkirna mesta povsem zasedena, medtem ko so parkirišča, oddaljena tri minute sproščene hoje, prazna.

Kot priložnost za optimizacijo mirujočega prometa so se izkazali parkirni prostori, ki so sicer najbolj iskani, a jih osem ur dnevno zasedajo zaposleni. Ti bi lahko parkirali nekaj minut hoje stran in s tem parkirna mesta prepustili obiskovalcem in stanovalcem.

Sodelovanje javnosti pri tem procesu je potrebno, ker je uvajanje omejujoče parkirne politike veliko politično tveganje. Z javnostjo smo se posvetovali o problemih, viziji in ukrepih. Posvetov so se udeležili stanovalci, predstavniki javnih zavodov, gospodarstva in lokalov, ki so prispevali vpogled v probleme parkiranja in možne rešitve. Javna razprava je potekala tudi na občinski Facebook strani, kjer se je razvila živahna debata.



Občinsko parkirišče v Trebnjem. Foto: Urban Jeriha



Želje občanov. Foto: Urban Jeriha

Na začetku procesa so vsi sodelujoči izražali željo po novih parkiriščih, a ko so uvideli, da je teh že sedaj preveč in da je mesto lahko prijetnejše, če vsi ne parkirajo pred vrati, so se ljudje strinjali z novo parkirno politiko in jo podprli. Spoznali so, da v mestu potrebujejo predvsem pločnike, trge in kolesarske steze in ne parkirišč, kjer zaposleni puščajo svoj avto.

Parkirna politika je bila strnjena v ukrepe od upravljanja do gradnje. Odlok o ureditvi mirujočega prometa je en izmed ukrepov in predstavlja formalni okvir za dogovor



Želje občanov. Foto: Urban Jeriha

znotraj občine. Sprejet je bil soglasno. Sledila bo priprava pravilnika o dovolilnicah in predlog o cenah, kar sta pomembni in občutljivi temi, ki zahtevata nadaljnje sodelovanje z javnostjo.

Čedalje več mest se zaveda pomena urejanja mirujočega prometa. V Trebnjem so spoznali, da je parkirna politika tisti razvojni člen, ki bo mestu omogočil razvoj po meri ljudi.

+ Prednosti

S podatki podkrepljena javna razprava zmanjšuje politično tveganje in poveča možnost uvedbe ukrepov.

Preverljivi podatki o parkiranju prispevajo k skupnemu razumevanju stanja in pomagajo pri iskanju rešitev.

Postopno uvajanje ukrepov bo pripomoglo k večji sprejetosti ukrepov, saj bodo učinki vidni že sproti.

— Slabosti

Ob morebitni spremembi občinske oblasti lahko izvedba ukrepov zastane.

△ Nauk

Omejujočo parkirno politiko je možno sprejeti tudi v malem mestu, če prebivalci razumejo razloge za težave s parkiranjem in soodločajo o nadaljnjem razvoju.

Sistem izposoje koles Bicy v Velenju / Bicy bike-sharing system in Velenje

Dvig kolesarske kulture v mestu

× Mestna občina **Velenje**

○ **33.506** prebivalcev

Sistemi izposoje koles so se v zadnjem desetletju zelo razširili in postali priljubljena ter okolju in zdravju prijazna alternativa za premagovanje vsakodnevnih poti v mestih. Tudi v Sloveniji vse več mest prepoznava potencial razvoja kolesarske infrastrukture in vzpostavlja sisteme izposoje koles. S tem svojim prebivalcem omogočajo poceni, v nekaterih primeri celo zastonj storitev, ki obenem razbremenjuje promet na cestah in zmanjšuje količino škodljivih izpustov v mestih.

Locally developed bike-sharing system

The MICikel bike-sharing system was developed by the Inter-Company Training Centre (MIC) Velenje and first implemented in the City Municipality of Velenje. The initial 5 stations were expanded in 2019 to 14 in Velenje and additional 5 stations in the nearby town of Šoštanj. The system has been implemented in other Slovene cities with a few adaptations. Since 2019, Velenje's bike-sharing system also offers e-bike sharing.



Uporabniki si lahko kolo izposodijo na eni in vrnejo na drugi postaji. Foto: Matej Vranič

Sistem izposoje koles Bicy v Velenju je bil razvit lokalno, v sodelovanju s Šolskim centrom Velenje leta 2012. Nadgrajevanje sistema, širjenje postaj, upravljanje in vzdrževanje poteka neodvisno in je v domeni občine v sodelovanju z razvijalcem.

Sistem izposoje koles MICikel, ki ga je razvil Medpodjetniški izobraževalni center Šolskega centra Velenje, je bil prvič realiziran v Mestni občini Velenje kot pilotna akcija evropskega projekta Bicy – Cities and Regions of Bicycles. V osnovi je bil razvit za manjša mesta, saj so bili obstoječi sistemi namenjeni večjim mestom v tesni povezavi z oglaševanjem, zato so bila manjša mesta kot taka tržno nezanimiva za upravljavce. Poleg lastnega znanja so v sistem vključili slovenska kolesa znamke Krpan, ki so posebej prilagojena za ta

namen, da so trpežna, enostavna za vzdrževanje in praktična. Celoten sistem je ustrezno informacijsko podprt in beleži vse izposoje, čase trajanja izposoj in zasedenost posameznih postaj, nudi pa tudi možnost nadgradnje na enotne mestne kartice za uporabo pri več storitvah hkrati.

Cilj uvedbe sistema izposoje koles Bicy v Velenju je bil zmanjšati uporabo avtomobila na kratke razdalje v mestu in posledično negativne učinke avtomobilskega prometa (hrup, prometni zastoji, onesnaženje zraka). Sprva so postavili 5 postaj s 25 kolesi, da bi povezali glavne cilje in izvore vsakodnevnih potovanj prebivalcev Velenja. Po brezplačni registraciji si lahko uporabniki kolo izposodijo na eni in vrnejo na drugi postaji, z omejitvijo 14 ur na teden. Kolesa so bila sprva namenjena krajšim potem po mestu, leta 2014 pa je enak sistem izposoje koles uvedla tudi občina Šoštanj s prvima dvema postajama.





Predstavitve koles občanom. Foto: Nela Halilović

S tem so se poti uporabnikov podaljšale, omogočeno je bilo prehajanje iz ene občine v drugo. Na podlagi pobud prebivalcev in z različnimi viri finančnih sredstev (predvsem sredstva iz različnih projektov, eno postajo je sofinanciral trgovski center Velenjka) je leta 2019 v sistemu v Velenju 14 postaj in 5 v Šoštanju.

Leta 2019 je bil sistem nadgrajen z novo aplikacijo za pregled razpoložljivosti koles in z električnimi kolesi, ki se od klasičnih ločijo po barvi in možnosti polnjenja na nove stebričke. Leto 2020 bo prelomno za celoten sistem, saj bo celoten sistem v mestni občini nadgrajen

Mogoče si je sposoditi tudi električno kolo. Foto: Marko Marinišek



z novo tehnologijo, novimi stebrički, obstoječa kolesa bodo predelali, na postajah bodo poleg stebričkov odslej tudi terminali za registracijo in komunikacijo s posameznimi priklonimi mesti. Nov sistem ne bo več kompatibilen z občino Šoštanj, dokler se tudi oni ne bodo odločili za nadgradnjo.

Pozitivni učinki uvedbe sistema so vidni v zvišanju kolesarske kulture v Velenju, povečevanju deleža poti, opravljenih s kolesom, in zmanjšanju uporabe avtomobila na kratke razdalje, pozitivnih učinkih na zdravje prebivalcev in okolje ter učinkovitejši rabi javnega prostora. Uvedba sistema je neposredno vplivala na ustvarjanje delovnih mest (razvoj sistema, vzdrževanje, ...) ter krepitev lokalne identitete in gospodarstva. Sistem se je razširil v druga slovenska mesta pod različnimi poimenovanji in z manjšimi prilagoditvami glede na lokalne razmere.

+ Prednosti

Lokalno razvito znanje in sredstva ostajajo v lokalni skupnosti.

— Slabosti

Nadgradnja sistema le v Velenju in nekompatibilnost v prihodnje s Šoštanjem.

△ Nauk

Tudi manjša mesta imajo potencial za razvoj kolesarske kulture in sistemov izposoje koles.

Mesta mestom #2: Katalog dobrih praks slovenskih mest za trajnostni urbani razvoj

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

Urednika:

Nina Plevnik
Marko Peterlin

Avtorji besedil:

Nina Plevnik, Nela Halilović, Jana Okoren, Maja Simoneti,
Aidan Cerar, Urban Jeriha, Marko Peterlin, Petra Očkerl

Lektoriranje:

Živa Malovrh

Oblikovanje:

Darja Klančar (www.darka.si)

Elektronska verzija:

<https://ipop.si/knjigarna/mesta-mestom-2>

Ljubljana, december 2019

Publikacija je objavljena pod licenco Creative Commons
»Priznanje avtorstva«, »Nekomercialno« in »Deljenje pod istimi
pogoji«. Besedilo licence je na voljo na internetu na naslovu
<http://www.creativecommons.si>.

Izdano s sofinanciranjem programa URBACT



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

COBISS.SI-ID=16643075

ISBN 978-961-94820-4-9 (epub)

ISBN 978-961-94820-3-2 (pdf)

