

Naslov članka/Article:

Trajnostna mobilnost je pomembno področje trajnostnega razvoja

Sustainable Mobility Is an Important Aspect of Sustainable Development

Avtor/Author:

Saša Kregar

DOI:

CC licenca



Priznanje avtorstva-Nekomercialno-Brez predelav



Razredni pouk št. 1/2021, letnik 23

ISSN 1408-7820

Izdal in založil: Zavod Republike Slovenije za šolstvo
Kraj in leto izdaje: Ljubljana, 2021

Spletna stran revije:

<https://www.zrss.si/strokovne-revije/razredni-pouk/>



Saša Kregar,
Zavod RS za šolstvo

Trajnostna mobilnost je pomembno področje trajnostnega razvoja

IZVLEČEK: Trajnostna mobilnost je pomembno področje trajnostnega razvoja. Njen osnovni cilj je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet, posledično onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije. Trajnostna mobilnost je tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in upošteva razvoj gospodarstva. Pomembno je, da šola k načrtovanju dejavnosti na področju trajnostnega razvoja pristopa celostno, z upoštevanjem vseh vidikov trajnostnega razvoja, vseh deležnikov ter značilnosti lokalnega okolja in z zavedanjem, da je vsak izmed nas hkrati tudi del globalnega okolja.

Ključne besede: vzgoja in izobraževanje za trajnostni razvoj, trajnostna mobilnost, celostni pristop

Sustainable Mobility Is an Important Aspect of Sustainable Development

Abstract: Sustainable mobility is an important aspect of sustainable development. Its main goal is to satisfy the mobility needs of all people and simultaneously reduce traffic, consequently reducing pollution, greenhouse gas emissions and energy consumption. Mobility is sustainable if it is environmentally acceptable, socially just, and considers the development of the economy. Schools must approach the planning of activities relating to sustainable development holistically, taking into account all the aspects of sustainable development, all the stakeholders, and the characteristics of the local environment, while bearing in mind that each one of us is also a part of the global environment.

Keywords: education for sustainable development, sustainable mobility, holistic approach

Naši otroci odraščajo v svetu, ki se sooča z zmanjševanjem biotske raznovrstnosti, prekomernim izpuščanjem toplogrednih plinov, izčrpavanjem naravnih virov, spreminjanjem in krčenjem ekosistemov, dvigovanjem temperature na globalni ravni ter soočanjem in prilagajanjem na podnebne spremembe. Globalni izzivi so posledica povečevanja človeške populacije, našega načina delovanja ter življenja. Ni jih mogoče obravnavati izolirano, kot zgolj okoljske, družbene ali ekonomske probleme. Okoljska komponenta je sicer osnova, saj lahko le stabilni ekosistemi, ki temeljijo na raznovrstnosti biotskih odnosov, omogočajo tudi naše življenje, delovanje in razvoj. Ekosistemske storitve, kot sta npr. kroženje vode in regulacija podnebja, so nujne za obstoj biosfere, družbe in gospodarstva. Prav zato je pomembno razvijati razumevanje, da kadar govorimo o trajnostnem razvoju, razumemo globalne izzive kot prepletenost in soodvisnost tako okoljskega kot tudi družbenega in ekonomskega vidika.

Prav zaradi zavedanja, da je treba spremeniti naš odnos do celotne biosfere tega



planeta, kar zahteva spreminjanje našega razmišljanja, vedenja in načina življenja, danes vedno pogosteje govorimo o nujnem premiku k trajnostnemu oziroma vzdržnemu razvoju.

Definicijo trajnostnega razvoja je leta 1987 oblikovala norveška premierka, ki je vodila prvo svetovno komisijo za okolje in razvoj. Trajnostni razvoj opredeli kot razvoj, ki zadovoljuje potrebe sedanjega rodu (družbe), ne da bi ogrozili prihodnje rodove, da zadovoljujejo svoje potrebe. Ideja o potrebi po vzdržnem ravnanju človeka pa je še mnogo starejša. Kot odziv na intenzivno izčrpavanje lesnih virov v Angliji in zaznano potrebo po tajnostnem gospodarjenju z gozdovi, je John Evelyn leta 1662 zapisal: „Sajenje dreves je treba obravnavati kot nacionalno dolžnost vsakega lastnika zemljišča, da bi ustavili destruktivno, prekomerno izkoriščanje naravnih virov.“

Danes se trajnostni razvoj razume kot koncept ukrepov, ki bodo omogočili uspešno prihodnost vseh prebivalcev tega planeta. Odslikava se v štirih osnovnih načinih pojmovanja trajnostnega razvoja (TR). Od TR, ki se razume zgolj kot omejevanje in nadzorovanje onesnaževanja do »idealnega« TR, ki poudarja nujnost bistvenih sprememb družbenih, gospodarskih in političnih sistemov, s katerimi naj bi dosegli tudi bistvene spremembe v odnosu človeka do narave, in zavrača idejo nujnosti splošne gospodarske rasti, ker je človekovo delovanje končno omejeno z naravnimi danostmi.

Da bi človek čim bolj nazorno ter realno prikazal svoj učinek na okolje, izbira različne načine. Eden izmed njih je prikaz okoljskega odtisa. Opredeljen je kot površina zemljišča, ki jo prebivalstvo potrebuje za ohranjanje svojega načina življenja. Del okoljskega odtisa so tudi izpusti ogljikovega dioksida (57 % okoljskega odtisa predstavlja ogljični odtis). Okoljski odtis primerja biološko produktivne površine z vsemi površinami, ki so na voljo, vključno z morjem. Na žalost v Sloveniji okoljskega odtisa ne ohranjamo v okviru sprejemljivih meja, kar povzroča neravnovesje med povpraševanjem (po hrani, gorivih, lesu, vlaknih) in biološko zmogljivostjo samoobnavljanja. Slovenija z okoljskim odtisom 5,2 gha/osebo presega evropsko povprečje (4,7 gha/osebo). Povpraševanje je skoraj dvakrat večje od naše biološke zmogljivosti.

Potrebe celotne človeške populacije po naravnih virih močno presegajo sposobnost obnavljanja teh virov, kar simbolično prikazuje dan okoljskega dolga, ki ga izračunajo za vsako leto posebej. Na globalni ravni je bil letos 22. avgust tisti dan, ko je poraba naravnih virov preseгла sposobnost obnavljanja v enem letu. Leta 2019 je bil izračunan dan okoljskega dolga 29. julij.

Letos se soočamo s pandemijo, ki jo povzroča koronavirus SARS-CoV-2. Ljudje smo virus v zelo kratkem času raznesli po planetu, tudi zaradi

izjemne mobilnosti, ki nam jo omogoča tehnologija in nam jo narekuje način življenja. Vendar so naš odziv na pandemijo in ukrepi, ki jih zmoremo, minimalizirali ravno našo mobilnost. Rezultat tega je skoraj 15 % zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida zaradi zmanjšane uporabe fosilnih goriv v prometnem, energetske, industrijskem, letalskem in stanovanjskem sektorju in posledično premik datuma okoljskega dolga za skoraj mesec dni.

Mobilnost je ena izmed osnovnih značilnosti življenja današnjega človeka, ki ga prav zato pogosto imenujemo kar »*Homo mobilis*«. Omogočajo jo različne oblike prometa, ki so se v Sloveniji od osamosvojitve podvojile in predstavljajo danes okoli 30 % vseh emisij toplogrednih plinov. Promet je kljub velikemu napredku in dvigu življenjske ravni postal resna grožnja okolja in kakovosti življenja v mestih. V urbanih okoljih je postal promet glavni onesnaževalec ozračja (prašni delci, dušikovimi oksidi in ozon) in zelo pomemben dejavnik preoblikovanja prostora. Promet je torej eden izmed tistih dejavnikov, ki ga bo moralo **človeštvo korenito spremeniti**, če želimo delovati trajnostno oziroma vzdržno.

Kljub temu da je trenutno zmanjšana mobilnosti **človeka** pozitivno zmanjšala naš dolg do planeta, pa to še zdaleč ni tehnološka rešitev v smeri trajnostne mobilnosti.

Osnovni cilj trajnostne mobilnosti je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet, posledično onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije. Trajnostna mobilnost je tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj gospodarstva. Vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in alternativne oblike mobilnosti. Njen cilj je zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse, pri čemer je poudarek na omejevanju osebnega motornega prometa in porabe energije ter na spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov. Trajnostna mobilnost je eden izmed izjemno pomembnih segmentov trajnostnega razvoja.

Dogovor mednarodne skupnosti, Agenda 2030, ki so jo sprejeli svetovni voditelji na zgodovinskem vrhu Združenih narodov septembra 2015, nas zavezuje k 17 ciljem. Dva izmed njih se posredno in tudi neposredno dotikata prometa, in sicer cilja 9 in 11. Podcilj cilja 11 nam nalaga: »Do leta 2030 vsem omogočiti uporabo varnega, cenovno sprejemljivega, dostopnega in trajnostnega prevoza ter izboljšati prometno varnost, zlasti z boljšimi možnostmi javnega prevoza, s posebnim poudarkom na potrebah ljudi v težkih življenjskih okoliščinah, žensk, otrok, invalidov in starejših.«

Tudi v Beli knjigi o vzgoji in izobraževanju v RS 2011 je zapisano, da mora načelo trajnostnega razvoja postati eno ključnih načel vzgoje in izobraževanja. Trajnostni razvoj zahteva nova znanja, nov pogled na naše vrednote, nas usmerja v drugačna ravnanja, stališča, odzive in drugačne razmisleke, odnose ter spremembo v razmišljanju.

Prav razumevanje potreb po spremenjenem odnosu človeka do narave in spremenjenem načinu življenja je nujno pri vzgoji in izobraževanju otrok za trajnostni razvoj. Pomembno je, da so poučeni o vprašanih trajnosti, da se bodo kot odrasli kritično zavedali težav in prepoznali priložnosti za ukrepanje. In kako naj vzgojno-izobraževalni sistem pristopi k vzgoji in izobraževanju za trajnostni razvoj, če želimo izobraževanje **o trajnostni** premakniti k izobraževanju **za trajnost**?

Pomembno je, da šola k načrtovanju dejavnosti na področju trajnostnega razvoja pristopa celostno, z upoštevanjem vseh vidikov trajnostnega razvoja, vseh deležnikov ter značilnosti lokalnega okolja in z zavedanjem, da je vsak izmed nas hkrati tudi del globalnega okolja.

Celostni pristop v praksi narekuje, da šola vključuje načela trajnostnega razvoja v vse šolske dejavnosti in pri tem upošteva številne deležnike. Nikakor se šola, ki pristopa k vzgoji in izobraževanju za trajnostni razvoj celostno, ne more npr. zadovoljiti zgolj z enkratnimi okoljskimi akcijami, kot je npr. zbiranje embalaže. Šola celostnega pristopa k vzgoji in izobraževanju svojih učencev tudi ne more izvajati le pri posameznih predmetih, s posameznimi učitelji. Na ravni šole je treba razmisliti, kje so priložnosti, pripraviti celostni načrt, v katerega so vključena vsa področja delovanja in vsi akterji ter vzpostaviti šolski tim, ki pripravi celostni

načrt, znotraj katerega spodbuja učenca k aktivni vlogi, ter ga na podlagi stalnega evalviranja tudi po potrebi izboljšuje.



Viri in literatura

Naš planet, naša prihodnost. (2018). Luxembourg: Urad za publikacije Evropske unije.

A Whole School Approach to Global Learning: Guidance for Schools. (2017). Belfast: Centre for Global Education.

Taylor, N., Quinn, F., Eames, C. (2013). Educating for Sustainability in Primary schools. Teaching for the Future. Rotterdam: Sense publishers.

Trajnostna mobilnost. Zreče: Focus. Dostopno na: http://focus.si/files/Publikacije/trajnostna_mobilnost.pdf (11. 12. 2020).

Ogrin, M. s sod. Trajnostna mobilnost. Priročnik za učitelje v osnovnih šolah. (2019). Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo. Dostopno na: <http://sptm.si/wp-content/uploads/2019/09/trajnostna-mobilnost-sola-web-za-SPTM-1.pdf> (11. 12. 2020).

Kaj je ekološki odtis? Ministrstvo za okolje in prostor. Dostopno na: <http://nfpsi.eionet.europa.eu/publikacije/Datoteke/Okoljski%20odtis/Zgibanka%20Okoljski%20odtis.pdf> (11. 12. 2020).

Schools in Action. Global Citizens for Sustainable Development. A guide for teachers. (2016). UNESCO. Dostopno na: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000246888> (11. 12. 2020).

ARSO. Dostopno na: arso.gov.si (11. 12. 2020).

Coronavirus pandemic delays Earth Overshoot Day by three weeks. Dostopno na: <https://www.dw.com/en/coronavirus-pandemic-delays-earth-overshoot-day-by-three-weeks/a-54572459> (11. 12. 2020).

Primeri dobre prakse na področju trajnostne mobilnosti v vzgoji in izobraževanju iz drugih držav

Na **Irskem**, v **Nemčiji** in v **Češki republiki** je izobraževanje o varnosti v cestnem prometu in mobilnosti v vzgoji in izobraževanju na vseh štirih stopnjah izobraževanja (predšolska, primarna, sekundarna in terciarna raven). Področje trajnostne mobilnosti je vključeno v učne načrte v osnovnošolskem in srednješolskem izobraževanju ter v kurikulum za vrtce.

Na **Finskem** je izobraževanje o prometni varnosti vključeno v učne načrte za osnovnošolsko izobraževanje. Šole so dolžne slediti učnim načrtom in uresničevati cilje prometne varnosti in izobraževanja o mobilnosti. V učnih načrtih so zapisane prečne kompetence za razvoj področja trajnostne mobilnosti, in sicer v tematskem sklopu „Skrb zase in upravljanje vsakdanjega življenja“. V osnovnošolskem izobraževanju, v 1. in 2. razredu (starost od 7 do 8 let), je pozornost namenjena učencu kot pešču, uporabi zaščitne in varnostne opreme in varne hoje otroka v neposrednem okolju, kjer otrok živi, in okolici šole. V 3. do 6. razredu (od 9 do 12 let) je poudarek na mobilnosti učencev v javnem prevozu. Posebna pozornost je namenjena spretnostim pri varnem kolesarjenju in zagotavljanju varnosti otroka in drugih v prometu. V 7. do 9. razreda (13- do 15-letniki) se učenci ozaveščajo o tem, kako se obnašati v različnih prometnih situacijah, kaj pomeni odgovorno ravnanje v različnih prometnih situacijah (še posebej pri vožnji

s kolesom ali kolesa s pomožnim motorjem), kdaj dosledno uporabljati zaščitno in varnostno opremo ter o vožnji pod vplivom opojnih snovi.

V **Flandriji** je prometna varnost del učnega načrta v predšolskem in osnovnošolskem izobraževanju. Velik poudarek je na osebnem razvoju otroka in z razvojem povezano vrednoto. Izobraževanje na področju trajnostne mobilnosti temelji na razumevanju pojmov, vedenju, izkušnjah in informacijah, ki jih otrok ponotrani z namenom varnega vključevanja v promet, skrbi za čisto okolje ...

V šolah na **Portugalskem** je izobraževanje o varnosti v cestnem prometu dopolnilni del učnega načrta in ni ločen predmet. Okvir kompetenc izobraževanja o varnosti v cestnem prometu določa večšine, znanje, stališča in vedenja, ki jih morajo posamezniki sprejeti, da so varni na cesti. Sestavljen je iz ciljev, ki so zapisani ločeno glede na raven izobraževanja.

V **Nemčiji** je Svet ministrov zveznih držav razvil okvirna priporočila za varnost prometa na področju izobraževanja na osnovnih šolah. Za doseg usklajenega standarda in vsebin izobraževanja o prometni varnosti v celotni državi je bil izdan niz okvirjev. Specifični cilji za varnost in mobilnost v prometu bi morali biti strateško zastavljeni na nacionalni ravni kot minimalne učne zahteve, na podlagi katerih se zagotovi, da se učenci naučijo veščin in vedenja, potrebnega za varno udeležbo v prometu.

Avtorica: mag. Marta Novak, ZRSŠ