



**15. SLOVENSKI  
KONGRES**

**0 PROMETU  
IN PROMETNI  
INFRASTRUKTURI**

**pnz**

**Slovenska občina s 25-odstotnim deležem  
kolesarjenja v prometu – realnost ali utopija?**

**/**

**Slovenian municipality with a 25% mode share of  
cycling – reality or utopia?**

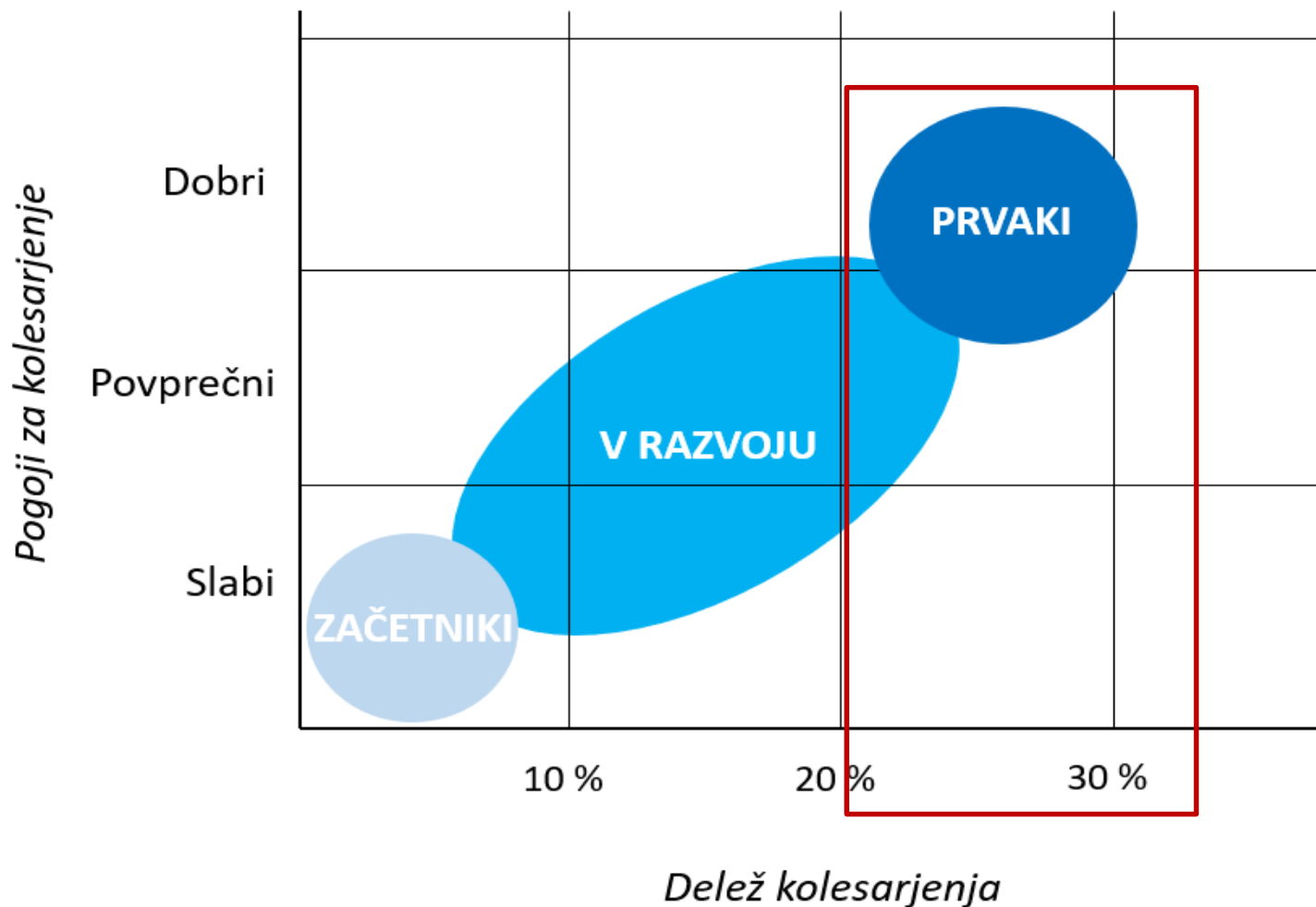
**Lea Rikato Ružič, PNZ d.o.o.  
27. oktober 2022**



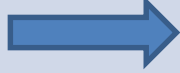
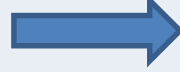
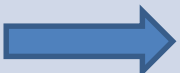


# Zakaj sploh kolesarjenje?



**„Ask not  
whether your  
country can  
afford to invest  
in cycling—ask  
whether it can  
afford not to.“**

# Kolesarska mesta po stopnji razvoja



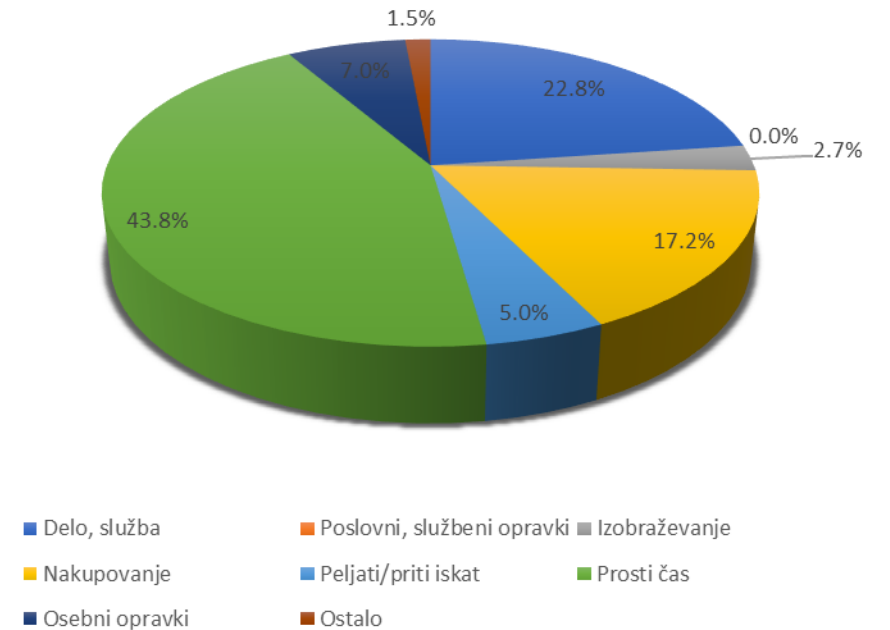
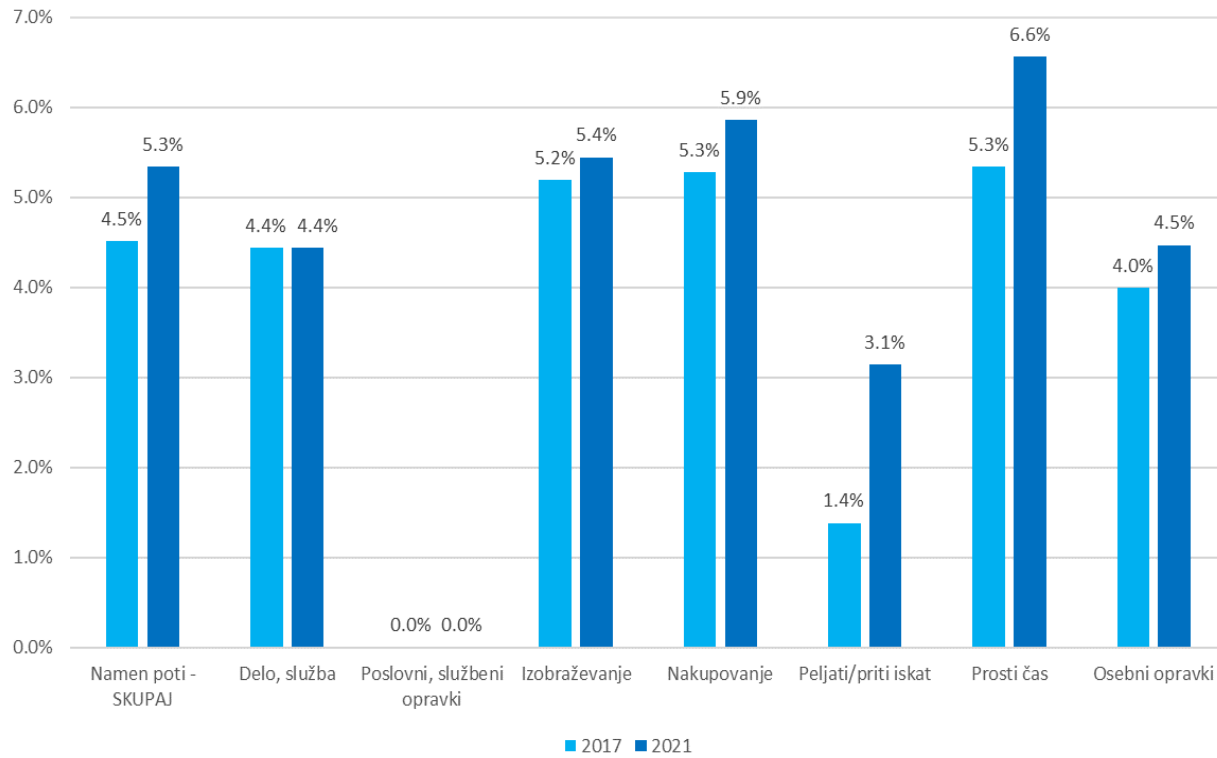
	Kolesarska mesta v razvoju		Kolesarska mesta prvaki
OPAZNOST KOLESARSKE KULTURE	Kolesarji so vedno bolj opazni.		Večina ljudi uporablja kolo kot prevozno sredstvo.
OBČUTJE	Nekateri predeli mesta so za kolesarjenje dobro prilagojeni, še vedno obstajajo kritične točke in predeli, kjer ljudje neradi kolesarijo.		V pretežnem delu mesta je kolesarjenje zelo atraktivno in konkurenčno ostalim oblikam mobilnosti.
NAČRTOVANJE IN UREJANJE	Obstajajo vedno večje ambicije po vključevanju vidikov kolesarjenja v celostno prometno urejanje.		Kolesarjenje ima pred motoriziranim transportom absolutno prednost. Njegovi vidiki se v celoti upoštevajo pri načrtovanju.
INFRASTRUKTURA	Nekatere soseske imajo dobro infrastrukturo za kolesarje.		Celotno mesto in okolica so prepredeni s kolesarskim omrežjem. Cestno omrežje je prilagojeno kolesarskemu prometu.
IZZIV	Prepričati ljudi, ki še ne kolesarijo, da začnejo uporabljati kolo. Zagotavljati čimbolj optimalno izkoriščenost obstoječe infrastrukture.		Prepričati ljudi, da še naprej kolesarijo. Nenehno spremljanje tokov kolesarjev in sprotno prilagajanje infrastrukture.
NAJVEČJI POMEN	Zagotavljanje koherentnosti omrežja		Udobje, atraktivnost
PRIMERI MEST V SLOVENIJI IN DELEŽI KOLESARJENJA	Ptuj (7 %), Koper (6 %), Maribor (8,5 %), Ljubljana (11 %), Nova Gorica (10 %), Velenje (6,5 %), Murska Sobota (23 %), Celje (11 %)		Groningen, Utrecht, Amsterdam, Købehavn, Odense, Aarhus, Münster, Bremen, Freiburg, Malmö, Lund, Antwerpen, Gent, Ferrara, Bolzano itn.

# Potencial - izhodišče

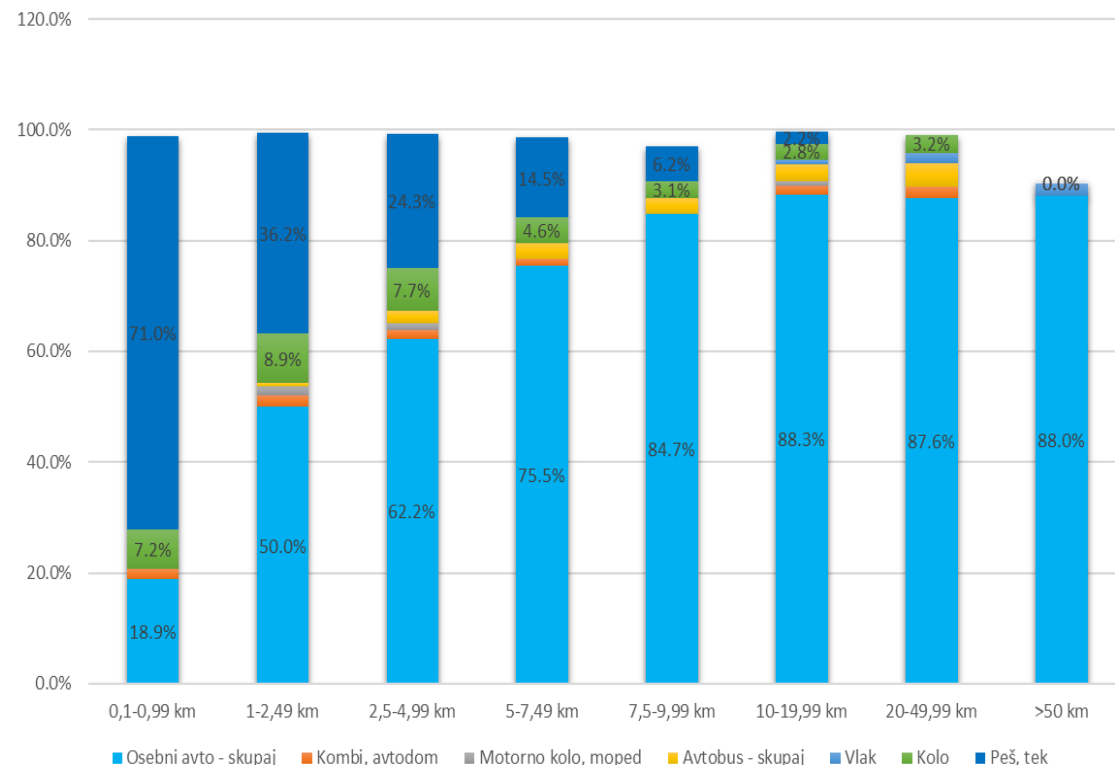
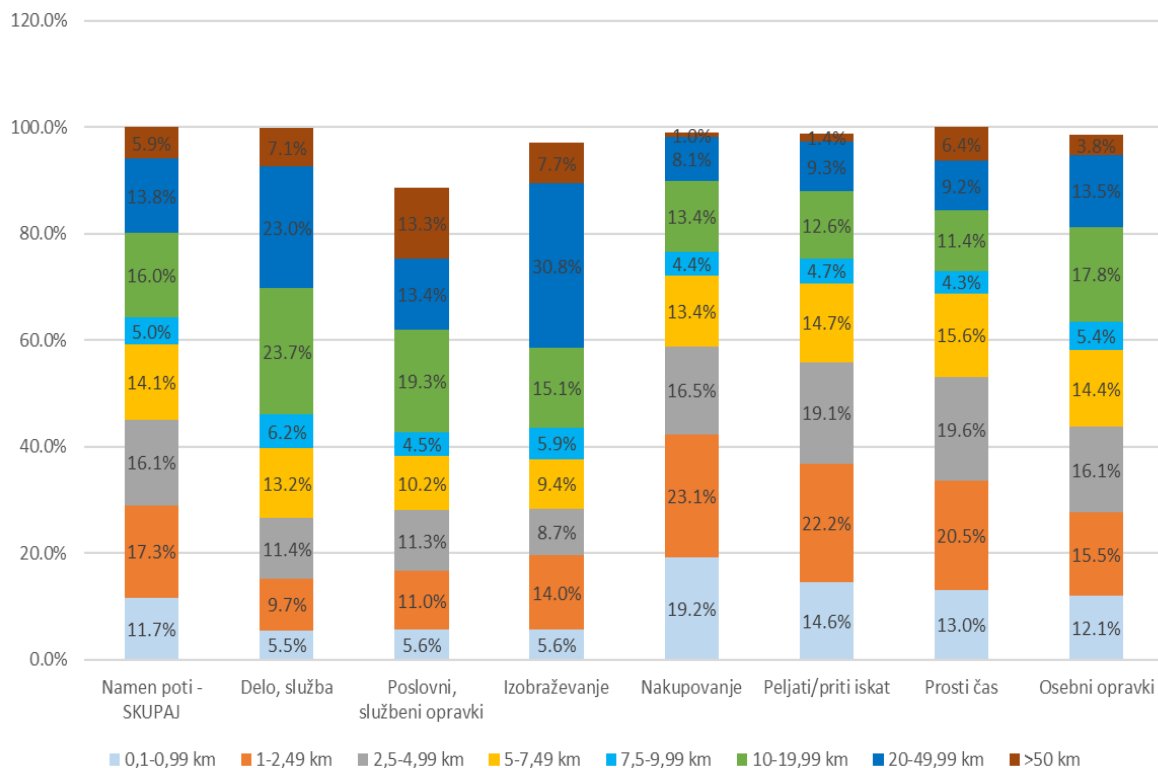
- Dolžina in nameni poti
- Nizozemska z največ prvaki:
  - dobra polovica vseh poti krajših od 5 km
  - 80 % kolesarskih potovanj krajših od 5 km
  - 38 % poti, krajših od 7,5 km, opravljenih s kolesom
  - nameni poti: kolo za poti na izobraževanje, nakupovanje, potovanje na delo in prosti čas
  - delež kolesarjenja: 28 % vseh poti, 8 % vseh potniških kilometrov, v šolo skoraj 70 %



# Potencial v Sloveniji



# Potencial v Sloveniji



- Potencial velik, a slabo izkoriščen - 56 % vseh poti, dolgih 1-5 km, opravljenih z avtom, s kolesom le 8 %
- Razlogi: slaba infrastruktura, razpoložljivost avtomobila, nevaren promet, združevanje opravkov ter nepredvidljive vremenske razmere

# Multikriterijska analiza

Št.	Kriterij
1	Delež kolesarjenja (%)
2	Razvitost kolesarske infrastrukture (km kolesarskih površin na 1.000 prebivalcev)
3	Stopnja urbanizacije (2017)
4	Delež delovnih migracij (2022)
5	Gostota prebivalstva na km <sup>2</sup> (2022)
6	Število vpisanih študentov/1.000 prebivalcev (2018)
7	Število železniških postajališč (število ŽP z več kot 5 potniki na dan) v občini
8	Št. prihodov turistov/prebivalca (2021)
9	Lastništvo avtomobilov/1000 prebivalcev (2022)
10	Letna povprečna količina padavin (mm)
11	Število državnih kolesarskih povezav skozi občino



# Mestne občine z največjim potencialom

- **Ljubljana:** obstoječi % kolesarjev in omrežje, nizek IDM, študentje, gostota, lastništvo avtov, državne kol. povezave, multimodalnost
- **Maribor:** strategija, gostota, migracije, študentje, klima, lastništvo avtov



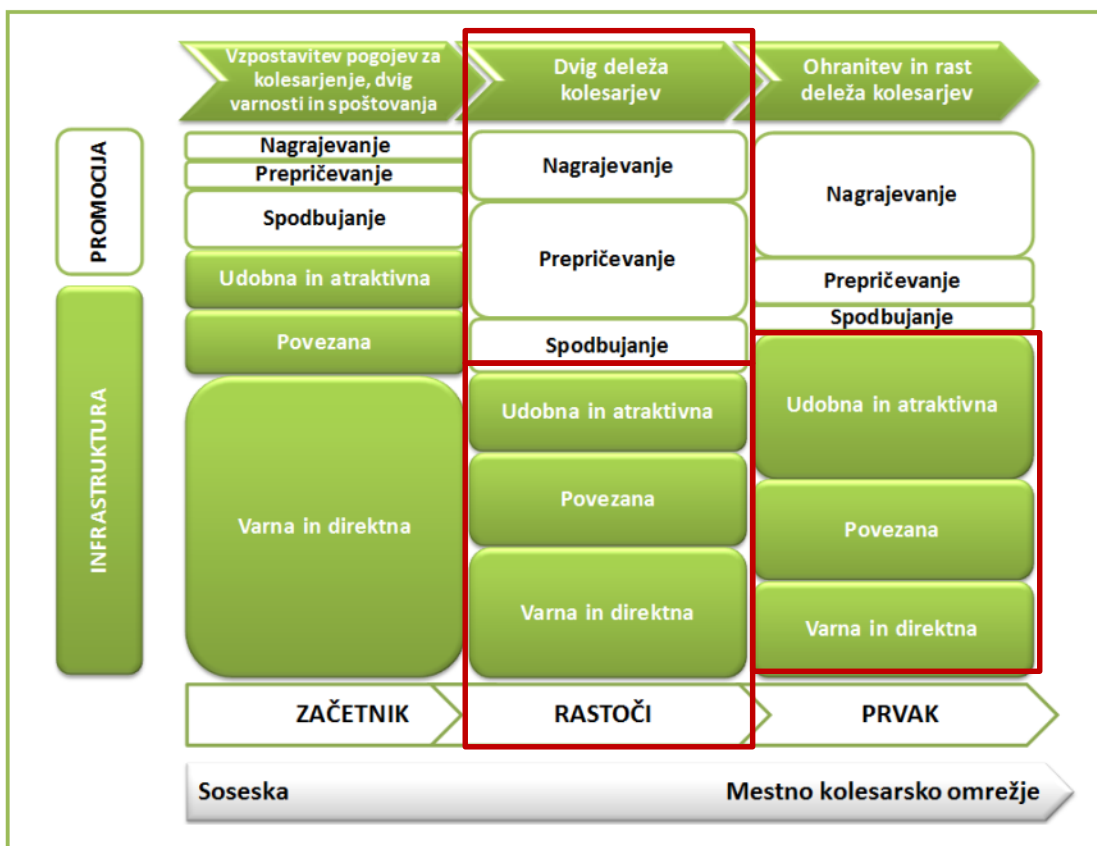
# Mestne občine z največjim potencialom

- **Velenje:** infrastruktura, turizem, lastništvo avtov
- **Murska Sobota:** najvišji % kolesarjev, klima, gostota, turizem
- **Celje:** % kolesarjev, gostota, lastništvo avtov



# Strategije na poti do prvakov

Slika 1: Zaporedje kolesarskih strateških naporov/vložkov po pristopu PRESTO\*



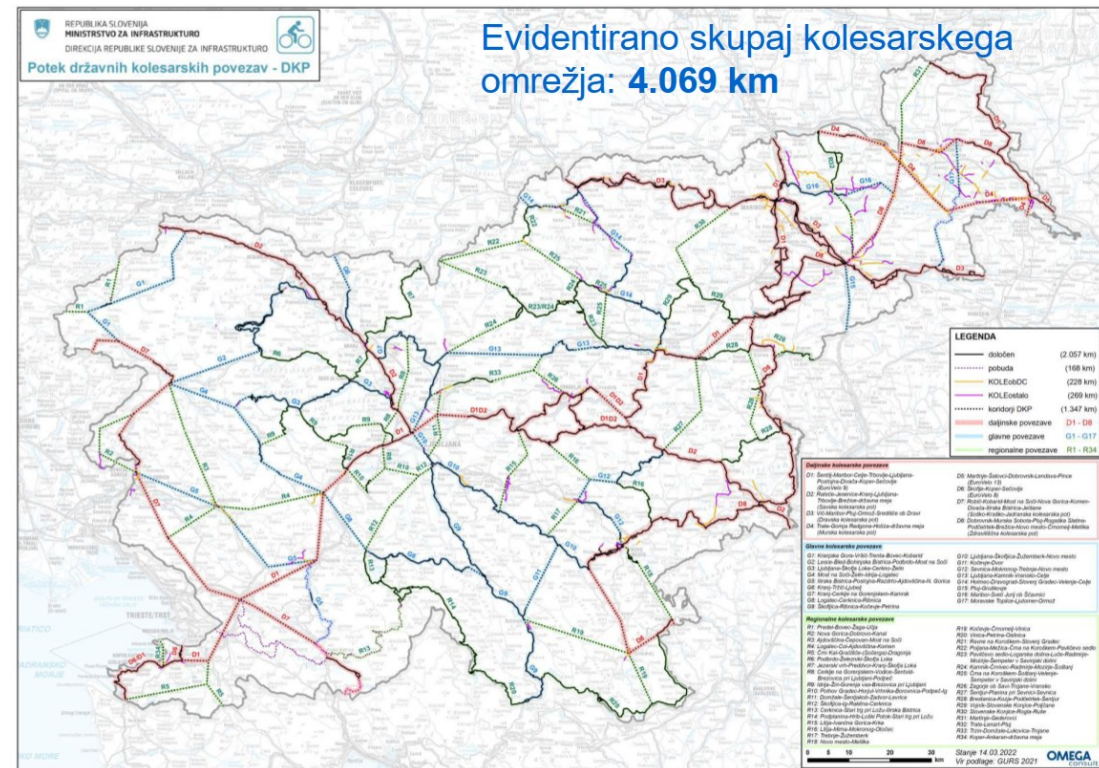
**Izziv 1:** izboljšanje kohezije omrežja

**Izziv 2:** doseči tiste, ki trenutno še ne kolesarijo, bi si pa želeli

**Prvaki:** višja kakovost omrežja, vzdrževanje, večja kapaciteta, izboljšanje potovalnih časov in pretočnosti

# Priporočila za državo

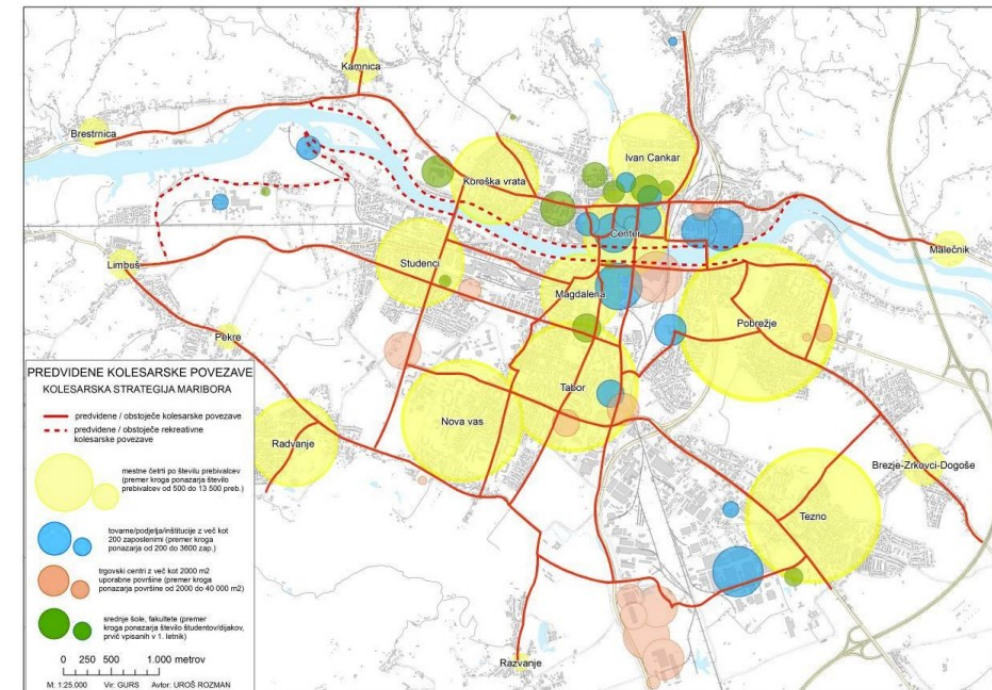
- državna kolesarska strategija
- osvežiti zakonske akte, pravilnike
- sistemsko in redno financiranje kolesarske infrastrukture in mehkih ukrepov
- olajšati umeščanje kolesarskih poti v prostor (npr. ob železnicah in vodotokih)
- spremeniti koncept nadomestil za prevoz na delo
- državne kolesarske povezave tudi za kolesarjenje kot mobilnost, ne le rekreacijo
- izobraževalni in ozaveščevalni programi, še posebej od mladih nog
- redni in sistemski monitoring



Vir: DRSI

# Priporočila za občine

- kolesarska strategija in kolesarski koordinator
- umirjanje in omejevanje/filtriranje motornega prometa, preobrazba obstoječih prometnih površin itd.
- integrirana prometna politika: upravljanje parkiranje, JPP, načrtovanje za pešce itd.
- prostorsko načrtovanje: dolžina poti, dostopnost
- odločevalci uporabljajo kolo, v občinskem vozem parku kolesa
- vključevati splošno in strokovno javnost
- sodelovanje s šolami – infrastruktura in spodbujanje
- promocijske kampanje in ozaveščevalni projekti
- podpora za večje generatorje prometa
- razvoj novih storitev, npr. dostavna logistika s kolesi



# Priporočila za stroko

- obvezno vsaj občasno uporabljati kolo za razumevanje potreb kolesarjev
- izogibanje projektiranja po minimalnih standardih
- redno izobraževanje in informiranje o dobrih praksah v Sloveniji in tujini
- vztrajati pri strokovnih odločitvah
- povezovanje med strokami, npr. prometniki s krajinskimi arhitekti, urbanističnimi načrtovalci



# Sklep

- zagon občinam, da začnejo kolesarjenje obravnavati kot resno in konkurenčno obliko mobilnosti
- omejitve - samo (mestne) občine, primerljivost podatkov, npr. o kolesarskih deležih in kolesarski infrastrukturi
- skupno: dolgoročne sistemske in strateške spremembe na vseh ravneh
- kolesarjenje se v zadnjem času sicer razvija, a redko na račun motornega prometa
- nasprotujoči ukrepi: prokolesarski vs. proavtomobilski





**15. SLOVENSKI  
KONGRES**

**O PROMETU  
IN PROMETNI  
INFRASTRUKTURI**

**pnz**

**Hvala za pozornost!**

**Lea Rikato Ružić  
PNZ d.o.o.  
lea.rikato.ruzic@pnz.si**