



Številka: 3711-1/2014

Datum: 18. 5. 2018

Zaključne ugotovitve Okrogle mize za večjo varnost kolesarjev v Sloveniji

17. maj 2018, Ljubljana

Javna agencija RS za varnost prometa je, v sodelovanju z Državnim Svetom Republike Slovenije in Slovensko-švedskim društvom, dne 17. maja 2018 v prostorih Državnega Sveta Republike Slovenije, organizirala strokovno okroglo mizo z naslovom **Za večjo varnost kolesarjev v Sloveniji**. Okrogle mize se je udeležilo več kot **120 strokovnjakov** s področja oblikovanja politik, zasebnega sektorja, nevladnih organizacij in drugih.

Namen okrogle mize je reševanje različnih izzivov in razvoj systemskega pristopa k izboljšanju varnosti kolesarjev. Prisotne so nagovorili **mag. Igor Velov, direktor AVP, mag. Alojz Kovšca, Predsednik DS RS, dr. Peter Gašperšič, minister za infrastrukturo, Bart Twaalfhoven, veleposlanik Kraljevine Nizozemske in Jonas Norling, namestnik vodje misije na Veleposlaništvu Kraljevine Švedske**.

Razprava je osvetlila različne ukrepe za reševanje izzivov varnosti kolesarjev in odgovorila na številna vprašanja, s katerimi se srečujejo **upravljavci cest pri umeščanju kolesarskih poti**, kot so razvoj in vzpostavitev kolesarskega omrežja, **predpisi za projektiranje, gradnja kolesarske infrastrukture in vodenje kolesarjev**. Predstavljena je bila **analiza stanja varnosti kolesarjev, zdravstveni vidiki kolesarjenja, predlog novega pravilnika o kolesarskih površinah, prihodnje investicije države na področju izgradnje kolesarskih poveza ter primeri dobre prakse tako doma (Mestna občina Ljubljana) kot v tujini (Nizozemska in Švedska)** ter ukrepi za spodbujanje in razvoj kolesarjenja v mestih. Interdisciplinarna razprava je obravnavala kolesarjenje tudi v smislu vzgoje v cestnem prometu, trajnostne mobilnosti in ohranjanja telesnega in duševnega zdravja ter obvladovanja kroničnih bolezni in dejavnikov tveganja.

Ključne ugotovitve Okrogle mize za večjo varnost kolesarjev so bile:

- **Rezultati kratke ankete**, ki je potekala med udeleženci konference so pokazali, da je **avtomobil še vedno najbolj uporabljeno prevozno sredstvo**. Skoraj polovica (49 %) udeležencev na dogodek prišla z avtomobilom, 22 % jih je prišlo s kolesom, 20 % peš, 7 % pa z avtobusom. Kar **58 % odstotkov se na kolo nikoli ne odpravi brez čelade**, 44 % ima na kolesu vedno ključavnico, **27 % ima na kolesu vedno luč** in 19 % se na kolo nikoli ne odpravi brez zvonca. Polovica udeležencev (49 %) pravi, da je zanje največja prednost kolesarjenja, da **ostanejo zdravi in fit**, 40 % jih meni, da je zanje največja prednost kolesarjenja, da so s kolesom vedno na cilju, 5 % ne vozi avtomobila, 4 % jih prihrani denar, 2 % pa varuje okolje. Kot kolesarji so **največkrat doživeli objestnost voznikov (53 %)**, manjši delež pa nepazljivost pešcev (19 %), krajo kolesa (15 %), prometno nesrečo, v kateri je bil kriv nekdo drug (13 %), nihče od udeležencev pa ni sam zakrivil prometne nesreče. Velika večina udeležencev

konference (89 %) pa meni, da bi z **vidika varnosti morali več pozornosti nameniti odnosu kolesar & avtomobilist**, in ne toliko pešec & avtomobilist ali kolesar & pešec.

- Kolesarjenje je **pomemben del trajnostne mobilnosti**. Razprava je osvetlila različne ukrepe za reševanje izzivov varnosti kolesarjev in dileme, s katerimi se srečujejo upravljavci cest pri umeščanju kolesarskih poti, kot so razvoj in vzpostavitev kolesarskega omrežja, predpisi za projektiranje, gradnja kolesarske infrastrukture in vodenje kolesarjev. Namen konference je bil, da se poudari pomembnost kolesarjenja iz različnih vidikov (zdravje, okolje, prihranek stroškov ipd.) ter se kolesarje obravnava kot **enakovreden/«večvreden» člen v prometu in prostoru**, pri tem pa ima izredno pomembno vlogo izgradnja in vzdrževanje varne kolesarske infrastrukture. Pri vzgoji in izobraževanju v cestnem prometu je potrebno imeti bolj uravnotežen pristop, še posebej pri voznikih v motornih vozil.
- Udeleženci konference so obravnavali tudi predlog Pravilnika o kolesarskih površinah. Ker je za povečanje uporabe koles pri dnevnih potovanjih pomemben **občutek varnosti kolesarjev**, bi bilo potrebno zagotoviti primerne **širine kolesarskih površin**. Takšne minimalne dimenzije, ki so predlagane v Pravilniku, **niso ustrezne in bi jih bilo primerno ustrezno povečati**.
- V letošnjem in prihodnjih letih so zagotovljena sredstva za infrastrukturne projekte za kolesarje, in sicer je za omrežje kolesarskih povezav v skupni vrednosti pogodb in razpisov približno **10 mio v letu 2018 in 12 mio za leto 2019**. Ob tem gre pri večini investicij za označevanje poti, ne dejansko izgradnjo kolesarskih povezav, kar je pomembno z vidika varnosti. Glede na predstavljene zneske so udeleženci izpostavili, da gre za majhne investicije Direkcije RS za infrastrukturo, v primerjavi z investicijami pri izgradnji cest.
- Glede na določene specifikke kolesarjenja, je potrebno **varnost kolesarjev** urejati s posebnim poudarkom tudi na kolesarjenju **znotraj naselij (ne samo v središčih)**. Pri tem morajo biti načrtovalci, projektanti predvsem **izkušnje v vlogi kolesarja**, da razumejo problematiko s katero se srečujejo.
- Na nacionalni ravni je potrebno urediti **spremljanje statističnih podatkov o deležu kolesarskega prometa**, saj so ocene brez podatkov o varnosti kolesarjev v trende rasti in deleže uporabe koles zgolj domnevne.
- Po zgledu Švedske lahko Slovenija spodbuja kolesarjenje tudi **v zimskem času, pri tem pa moramo poskrbeti za pravilno očiščene kolesarske površine**. Poudarek je trenutno na očiščenih in posipanih cestah ter pločnikih, kolesarske površine pa so velikokrat neustrezno očiščene in neustrezno vzdrževane.
- Kot primer dobre prakse so bili predstavljeni tehnični in promocijski ukrepi MO Ljubljana, ki spodbuja kolesarjenje in pešačenje namesto uporabe avtomobilskega prevoza za vsakodnevne opravke po mestnem središču tudi s celovito preureditvijo ulic po vzoru tujih mest, prijaznih kolesarjem.

Okrogla miza je osvetlila določena problemska vprašanja na področju varnosti kolesarjev in je z vključitvijo vseh ključnih deležnikov pomenila priložnost za izmenjavo mnenj, meddržavnih izkušenj in primerov dobrih praks. V nadaljevanju mora obravnava varnosti kolesarjev upoštevati različne ukrepe, ki so trajnostno (celostno) prometno načrtovani oziroma povezovanje s prostorskim načrtovanjem, potrebno je narediti miselni odmik od »staro-prometne« logike in nameniti več poudarka trajnostnim prevoznim načinom (vključno z JPP) ter zmanjševanju motornega prometa, in samo zadovoljevati cilje po pretočnosti in hitrosti.

Javna agencija RS za varnost prometa

