

Nacionalne in regionalne perspektive varnosti ranljivih udeležencev v prometu

Gregor Steklačič,

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo;
Direktorat za prometno politiko

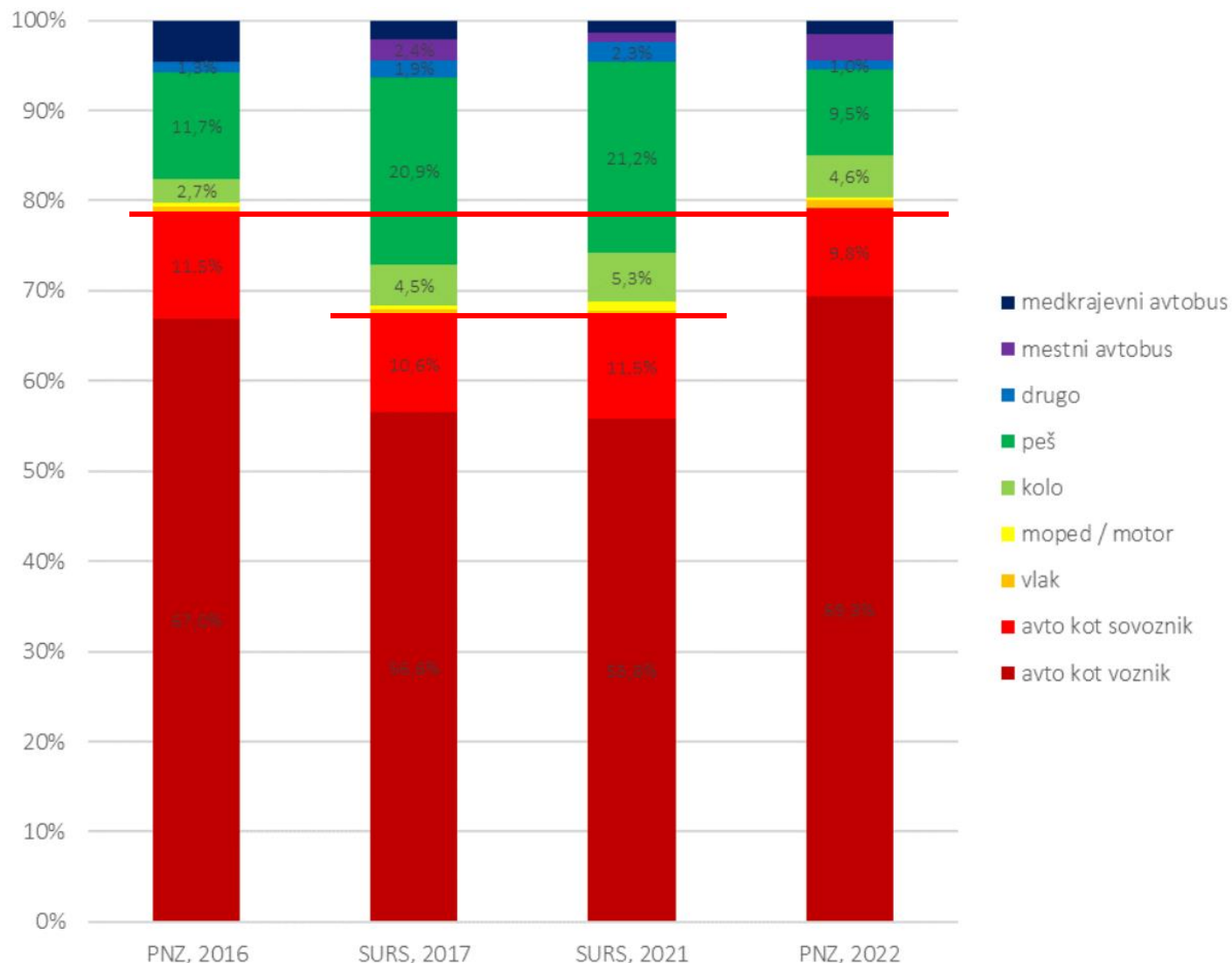
Ljubljana, 19. 9. 2024



Potovalne navade Slovencev

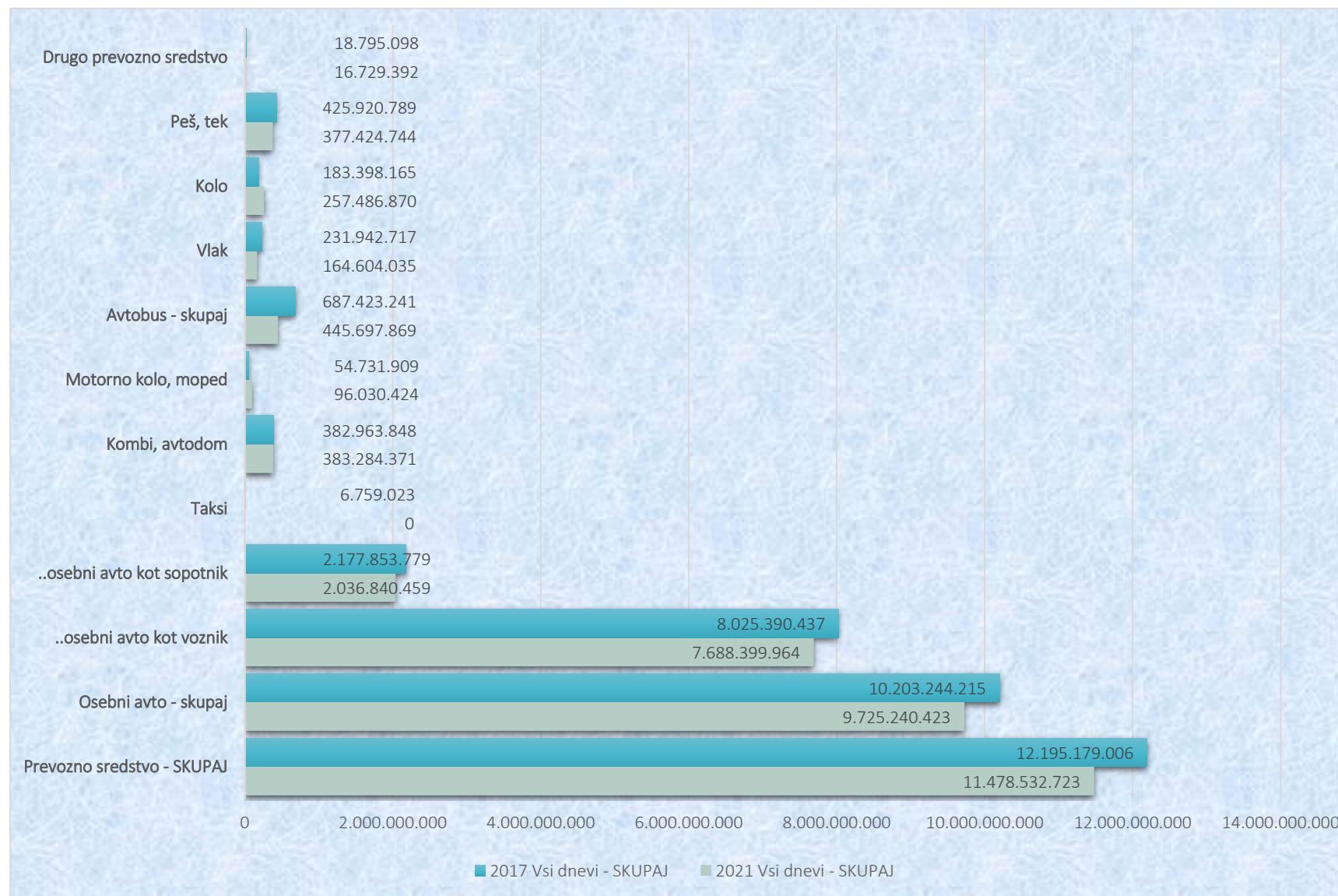


Primerjava strukture potovalnih v zadnjih 10 letih



Vsak **voznik avtomobila** je v „zadnjem kilometru“ ranljiv udeleženec.

Potniški km po prometnih načinih



Podatki za leto 2021*

- vpliv koronavirusa

- manj skupnih km

- povečanje po 2021



Delitev področja prometa na več resorjev?

Ministrstvo za infrastrukturo

2017: Služba za trajnostno mobilnost

2019: Direktorat za trajnostno mobilnost in prometno politiko

2022: DTMPP pripravi Zakon o celostnem prometnem načrtovanju

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo

2023: Reorganizacija vlade

Direktorat za ceste in cestni promet

Direktorat za prometno politiko

Prometni sistem je le en, z več različnimi prometnimi načini, in le s skupnimi cilji, aktivnostmi bomo izboljšali varnost ranljivih udeležencev v prometu.

Igrišča ne damo! / Prometne varnosti ne damo!



Uspeh ranljivih udeležencev proti „mainstreamu“ je vprašljiv!



Ranjivi udeleženci
ne sprejemajo odločitev o:

- prometnih ureditvah,
- prioritetah,
- omejitvi hitrosti,
- ukrepih umirjanja,
- programiranju semaforjev
- ...

Igrišča ne damo!: Napovednik



Igrišča ne damo!
40 naročnikov

Naročite se

👍 28



🔗 Deli

⬇️ Prenesi

🔖 Shrani



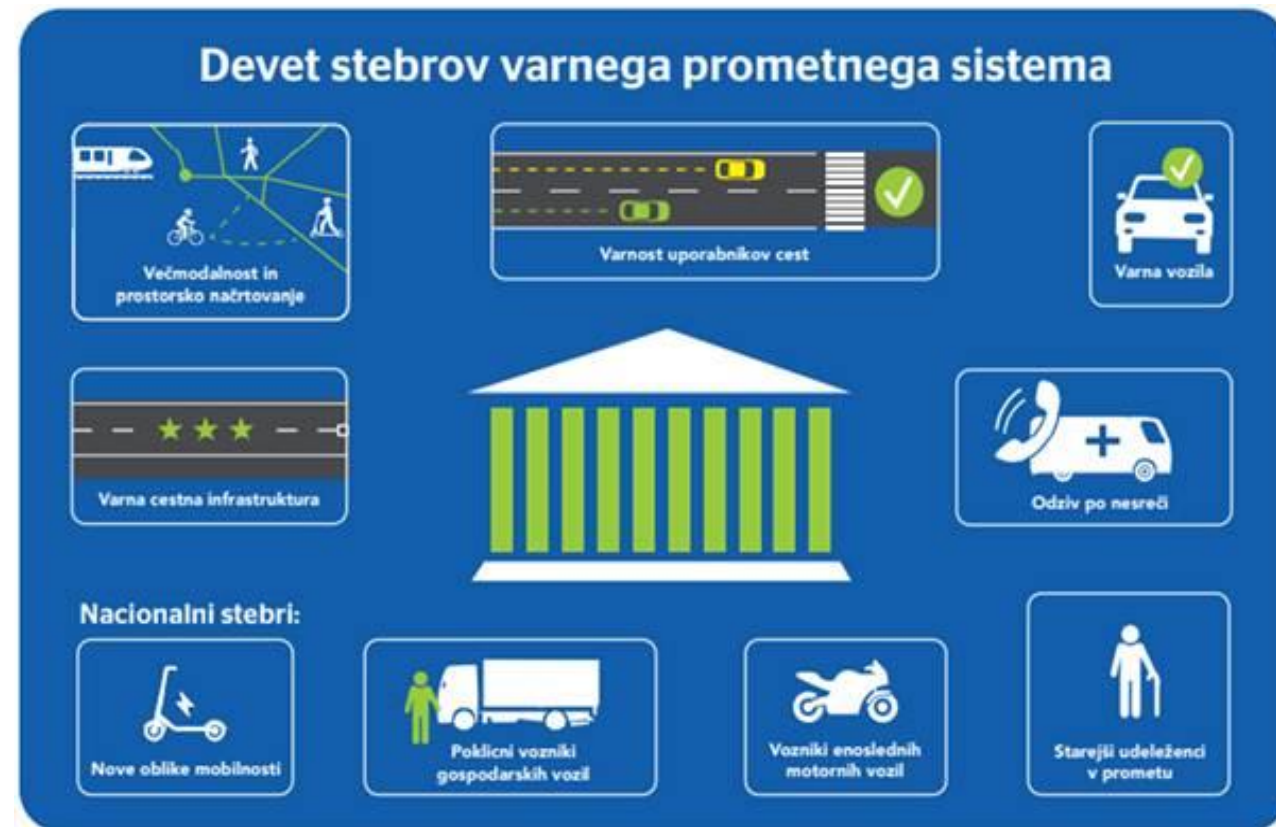
Delitev ukrepov



1. Organizacijski, sistemski

2. Mehki, ozaveščevalni

3. Infrastrukturni



Organizacijski, sistemski



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

**HITROST
UBIJA!**

NE VOZI HITRO,
KER TE BO TO
PRIPELJALO DO
PREHITREGA
KONCA.

JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

vozimo
pametno

RANLJIVE UDELEŽENCE ŠE UČINKOVITEJE.

Predpisi, zakonodaja

- splošna omejitev **30km/h** v naseljih, kdaj?
- Zakon o pravilih cestnega prometa?



Vir: <https://www.lesoir.be/346500/article/2021-01-01/bruxelles-passe-en-zone-30-ce-premier-janvier>



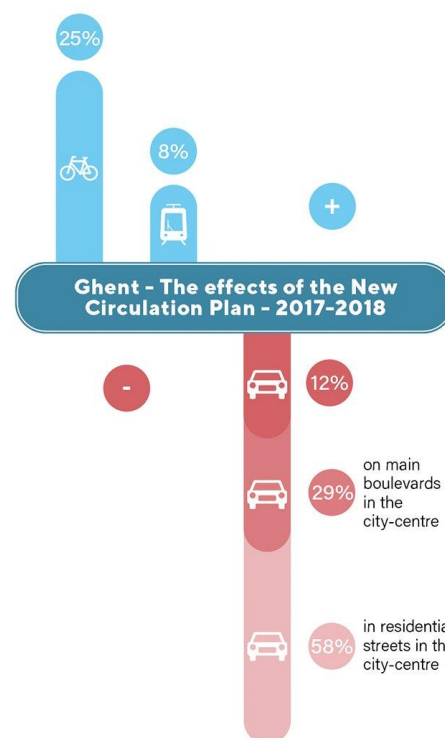
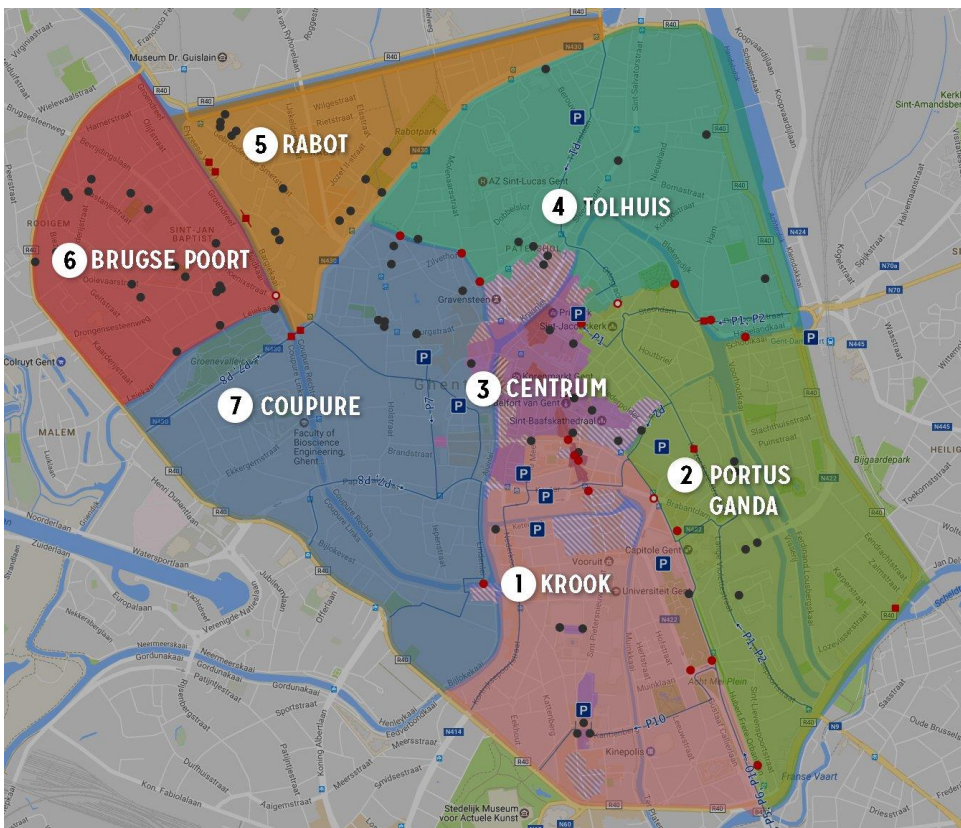
unroadsafetyweek.org

Organizacijski, sistemski

Prostorsko načrtovanje

- Območja prijaznega prometa v ZCPN

>> je del mesta ali naselja, skozi katero ali katerega ne poteka tranzitni promet, lokalni motorni promet je umirjen in z začetkom ali ciljem v območju, omrežje poti za aktivno mobilnost pa je gosto in povezano;



Design: Copenhagenize Design Co.
Data: City of Ghent, 2018



TSC 03.800 : 2009 NAPRAVE IN UKREPI ZA UMIRJANJE PROMETA

Sistemski ukrepi: Prometne ureditve

- določanje prednostnih smeri ter sistem in način vodenja prometa,
- omejitve uporabe ceste ali njenega dela glede na vrsto prometa,
- omejitve hitrosti in določanje ukrepov za umirjanje prometa,
- ureditev mirujočega prometa,
- določanje območij umirjenega prometa, območij omejene hitrosti in območij za pešce,
- določanje drugih obveznosti udeležencev v cestnem prometu.

Regulativni ukrepi

Regulativni ukrepi predstavljajo niz prometnih pravil, ki jih definira ZVCP. V naravi se odražajo s postavitvijo ustrezne prometne signalizacije.

Ta vrsta ukrepov nima posebnega vpliva na umirjanje prometa, vendar pa se z njimi jasno definirajo prometna pravila za cesto ali njen del oziroma za naselje ali njegov del.

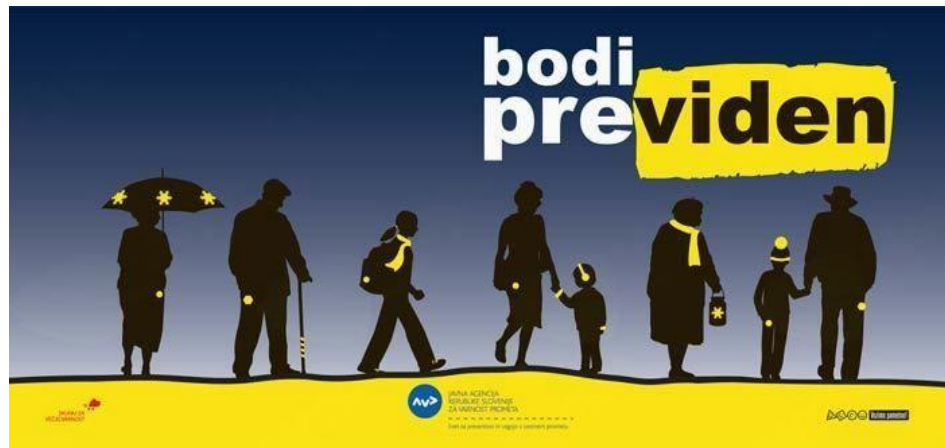
Mehki, ozaveščevalni



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

Promocija

- „ranljivi udeleženci“ bodite bolj pozorni, odgovornost za vašo varnost je na vas



Kolesarji, vozite previdno in bodite previdni!

Vir: <https://www.24ur.com/novice/slovenija/kolesarji-vozite-previdno-in-bodite-previdni.html>



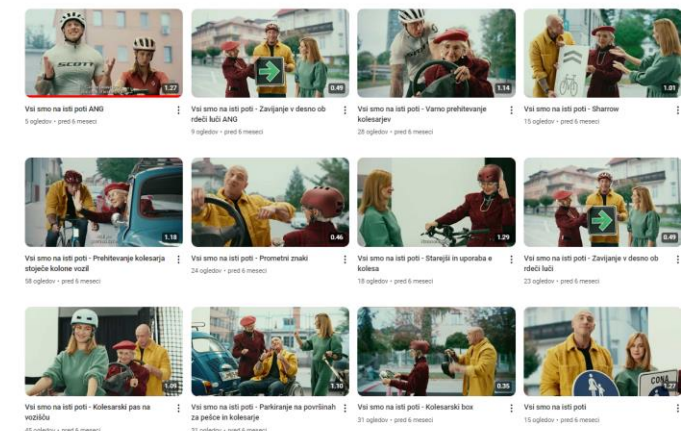
Mehki, ozaveščevalni

Promocija v drugi smeri

Ozaveščanje voznikov k pozornosti na ranljive udeležencev v prometu



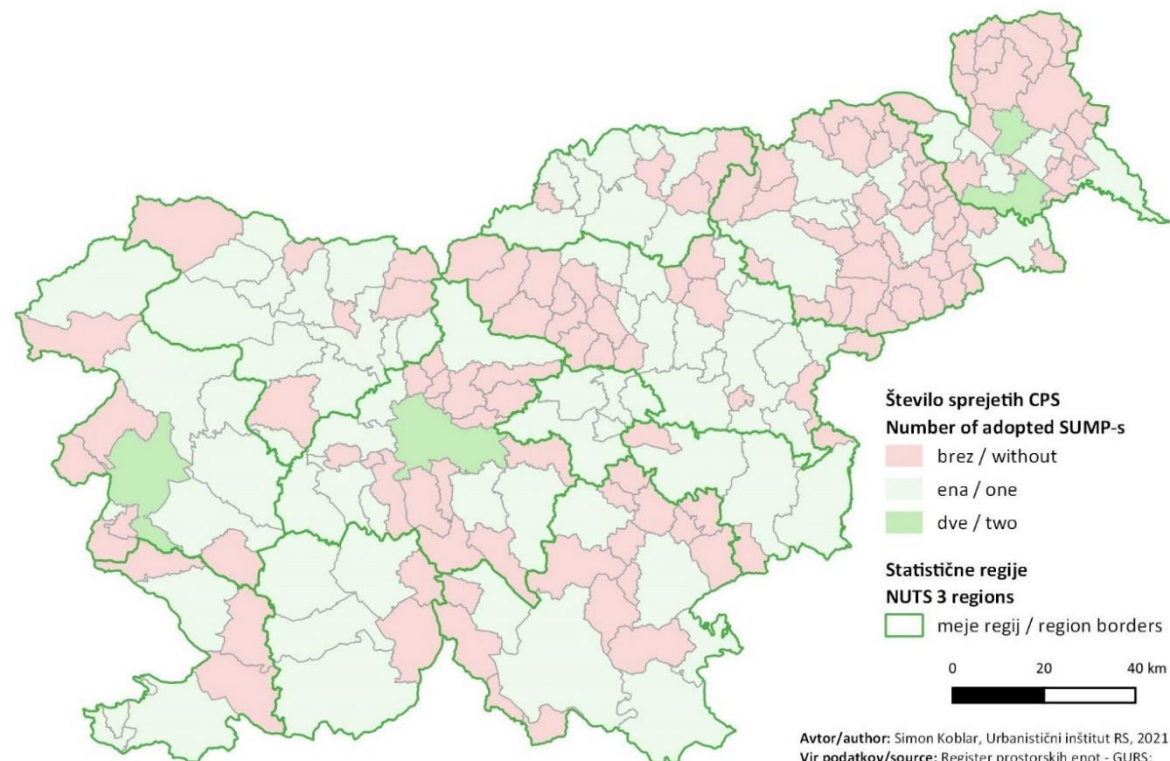
Vir: <https://lkm.kolesarji.org/nasveti-za-varno-kolesarjenje/>



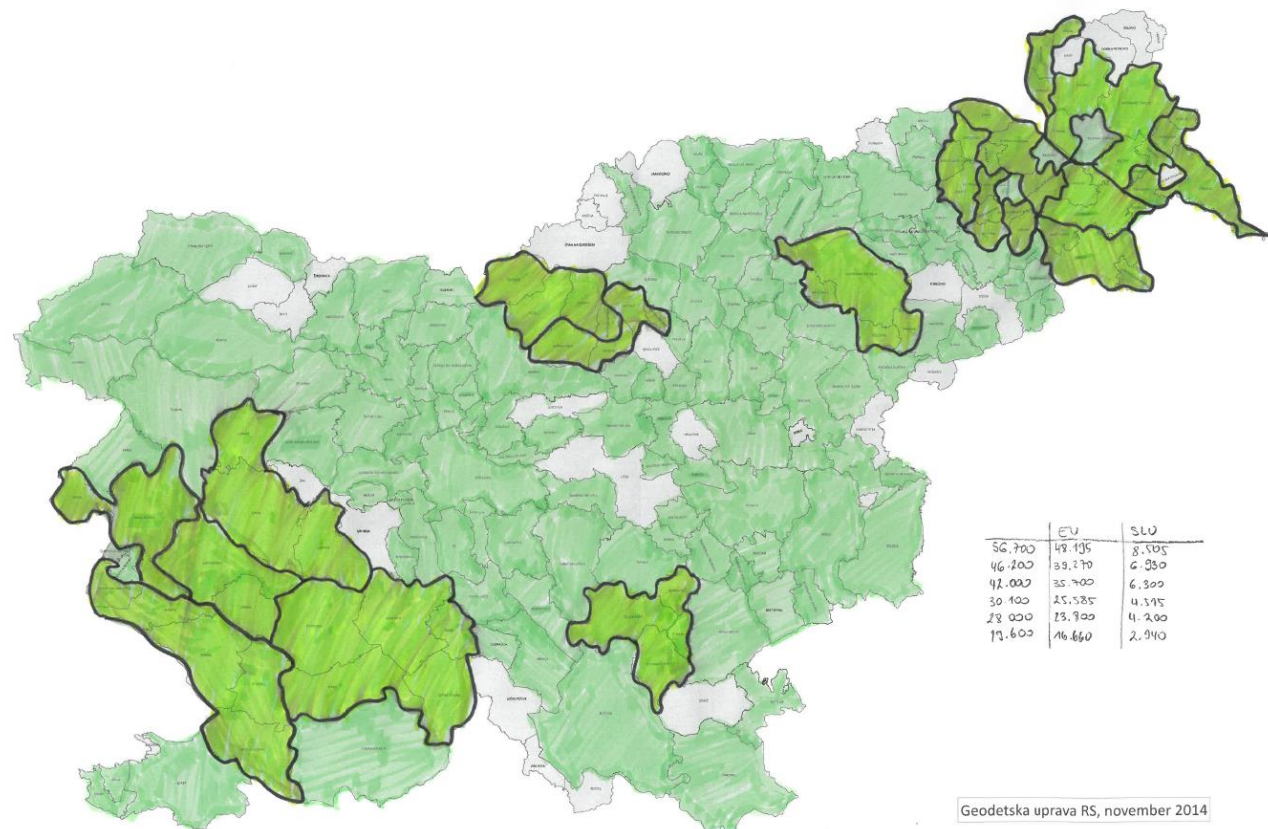
Celostno prometno načrtovanje



- 94 občin ima CPS, 75% prebivalstva SLO
- 2. razpis 2024 – 180 občin
- 5 stebrov, tudi ločena za peš in kolesarski promet



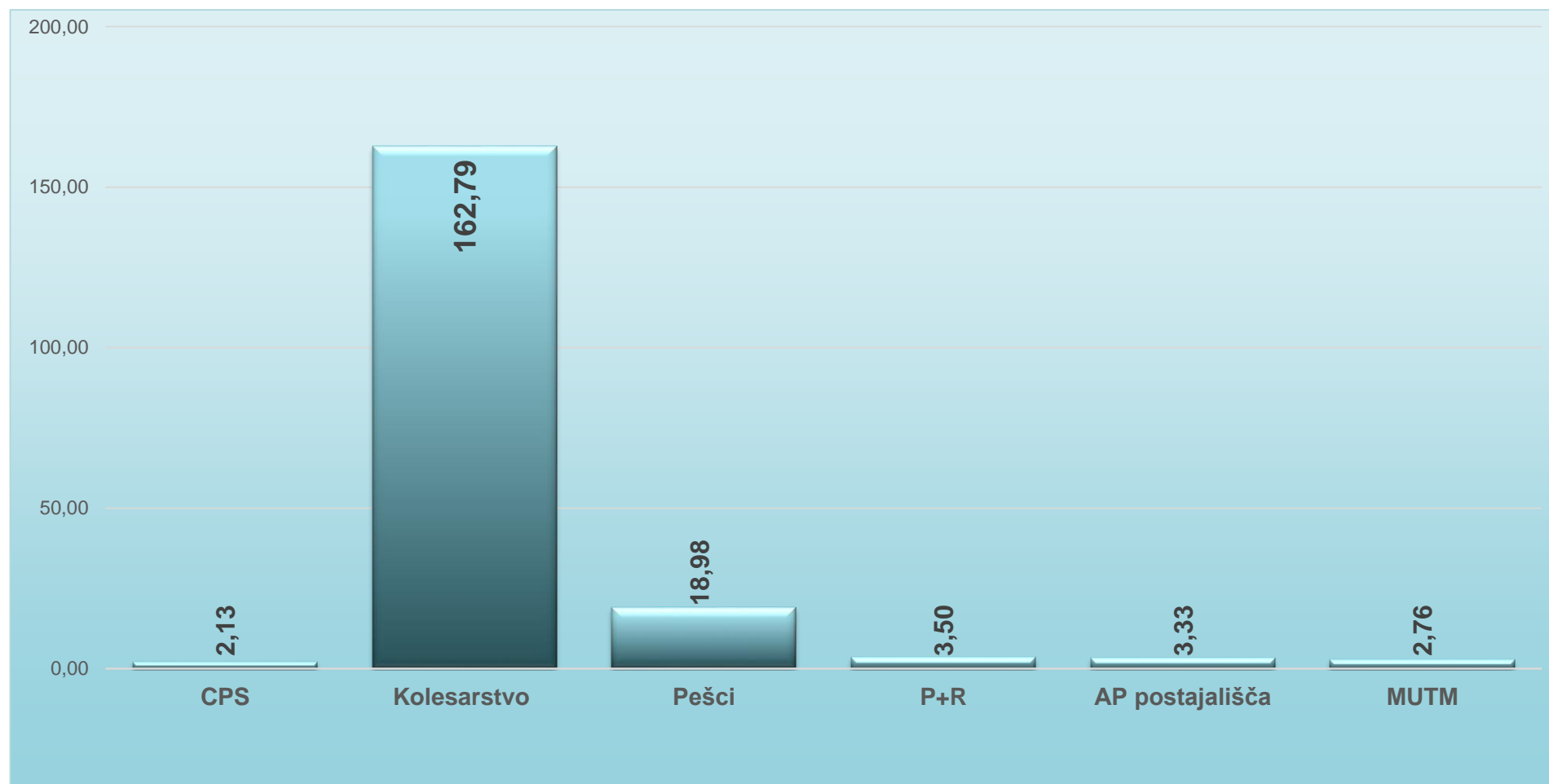
Avtor/author: Simon Koblar, Urbanistični inštitut RS, 2021
Vir podatkov/source: Register prostorskih enot - GURS;
OpenStreetMap; Seznam občin s CPS - UIRS in MzI, 2021.



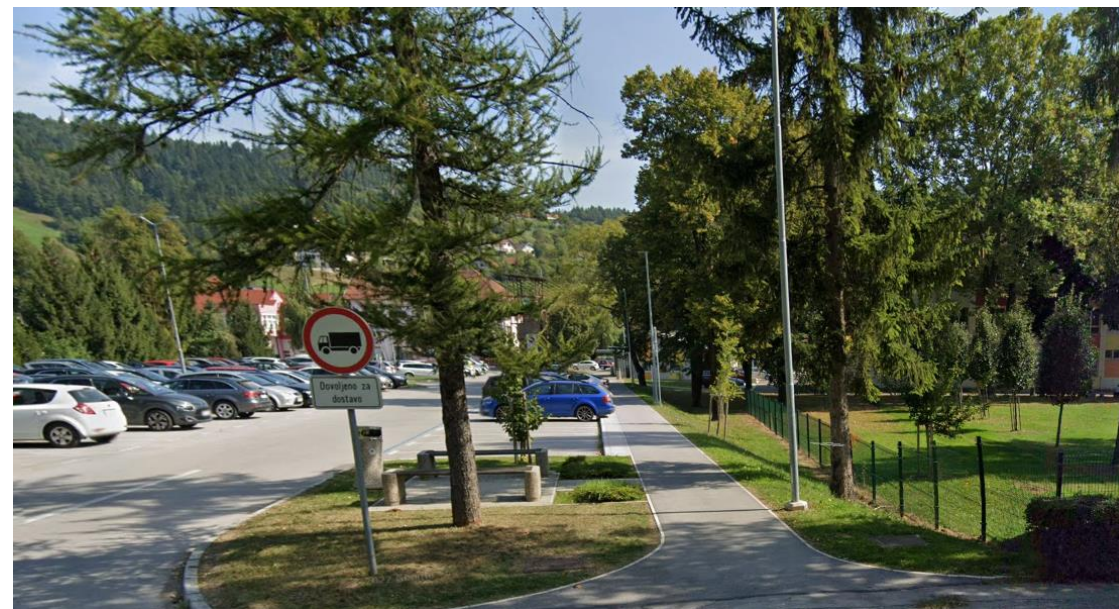
Infrastrukturni ukrepi



Spodbujanje gradnje namenskih površin za ranljive udeležence.
Različni viri, višina sofinanciranja podprtih projektov iz EKP 2014-2022.



Kvalitetni projekti



Kvalitetni projekti



Minimalni standardi:

- ne zagotavljajo varnosti, zgolj umikajo pešce in kolesarje iz površin za motoriziran promet.
- navidezna varnost in novi konflikti
- neuporaba, nerazumevanje s strani voznikov avtomobilov.



Foto: UIRS, Simon Koblar

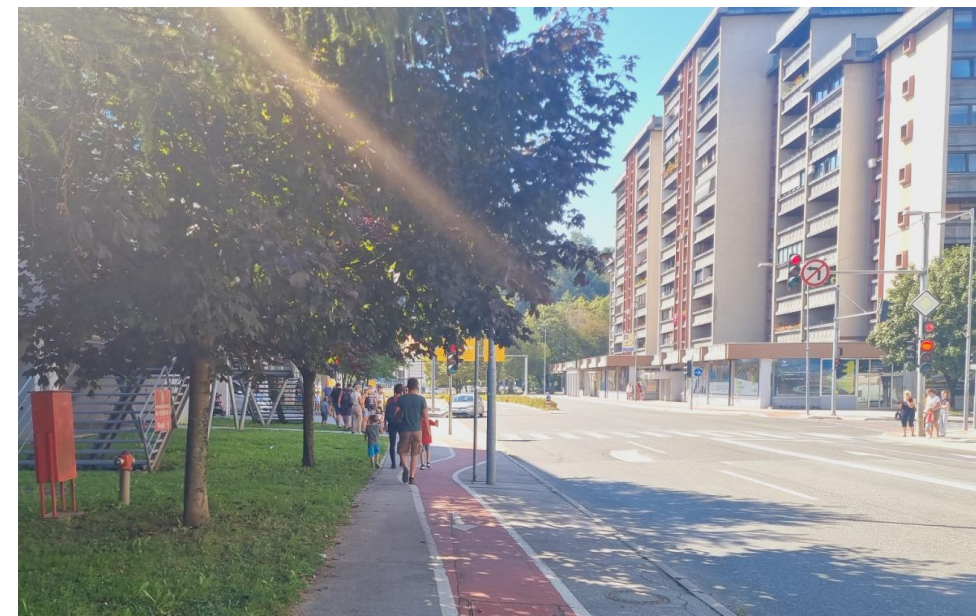
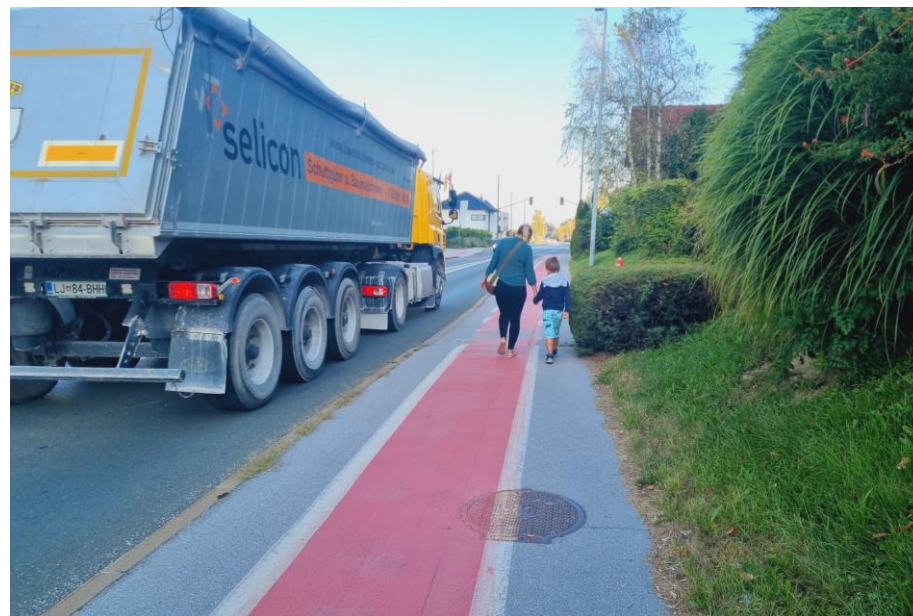


Foto: UIRS, Simon Koblar

Izzivi: odvzemanje prostora pešcem

Nova kolesarska infrastruktura ne sme vzeti prostora pešcem. Pri načrtovanju kolesarske steze, pasu na pločniku je potrebno načrtovati dovolj prostora tudi za hodnik za pešce širine najmanj 1,6m.



Ovire na kol. površinah



Dvig standardov – enakovredna obravnava

Kolesarske površine morajo biti projektirane na **normalne širine** za posamezno vrsto kolesarske površine po Pravilniku o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2) **ali širše**. Kolesarske površine, ožje od normalnih širin, kot so navedene v Pravilniku, niso predmet sofinanciranja*.

V kolikor se **ob kolesarskih površinah gradi infrastruktura za pešce**, mora le ta izpolnjevati standard za hojo vštric v skladu z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo (**minimalna širina 1,6 m**). Zaradi gradnje kolesarske infrastrukture ni dopustno ožiti obstoječe infrastrukture za hojo na širino, manjšo od 1,6 m.

*Odstopanje od normalnih širin za površine za kolesarje ter gradnja skupne površine za mešan promet pešcev in kolesarjev je izjemoma upravičena, če zaradi prostorskih omejitev** ali vzpostavitve drevoreda ob povezavi ni mogoče zagotoviti ločenih površin po zgoraj navedenih pogojih, vendar le ob upoštevanju normalnih širin voznih pasov*** za motoriziran promet (vključno z nižanjem dovoljene hitrosti, če je to relevantno) in da v profilu ceste ni površin za parkiranje.*

**Izjema so projekti, za katere je projektiranje zaključeno in vsa potrebna dovoljenja in soglasja pridobljena do 1. 1. 2023, hkrati pa povezave ne potekajo ob obstoječi oz. novi cesti za motoriziran promet – v teh primerih pogoj glede normalnih širin za kolesarske površine ne velja.*

***Za prostorsko omejitev se štejejo grajene in naravne ovire iz 7. odstavka 11. člena Pravilnika o kolesarskih površinah in starejša drevesa večjega pomena ter projektni pogoji mnenjedajalcev, zaradi katerih se s tehničnimi rešitvami ne da zagotoviti primernih širin za ločevanje površin za vse prometne načine.*

**** Normalne širine voznih pasov skladno z 28. ali 32. členom Pravilnika o projektiranju cest*

Normalne širine

Kolesarska pot >> 3,5 m

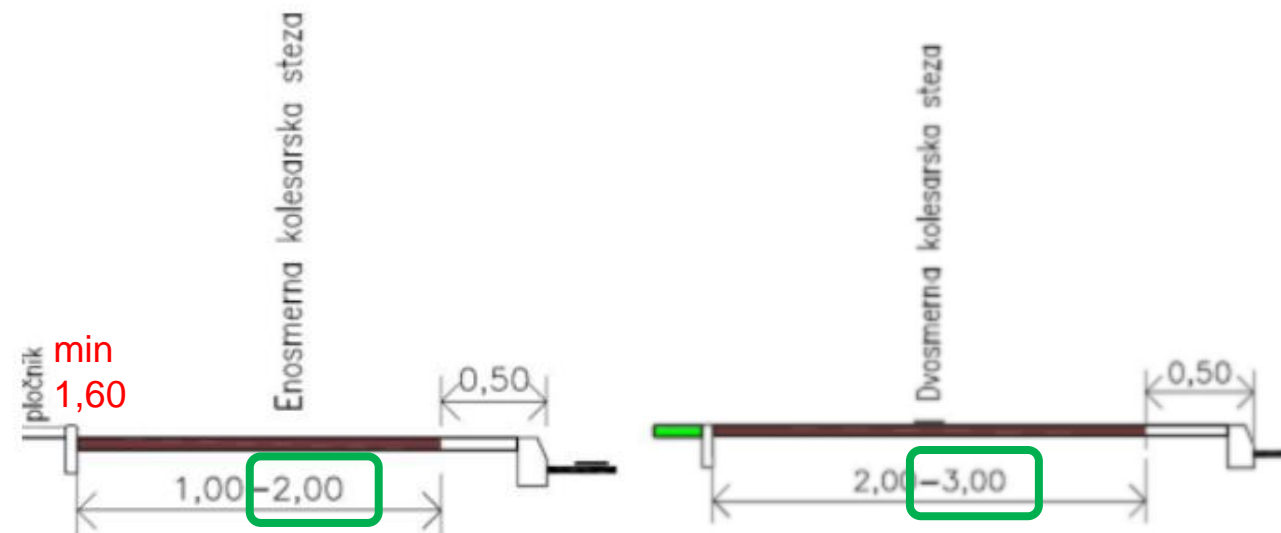
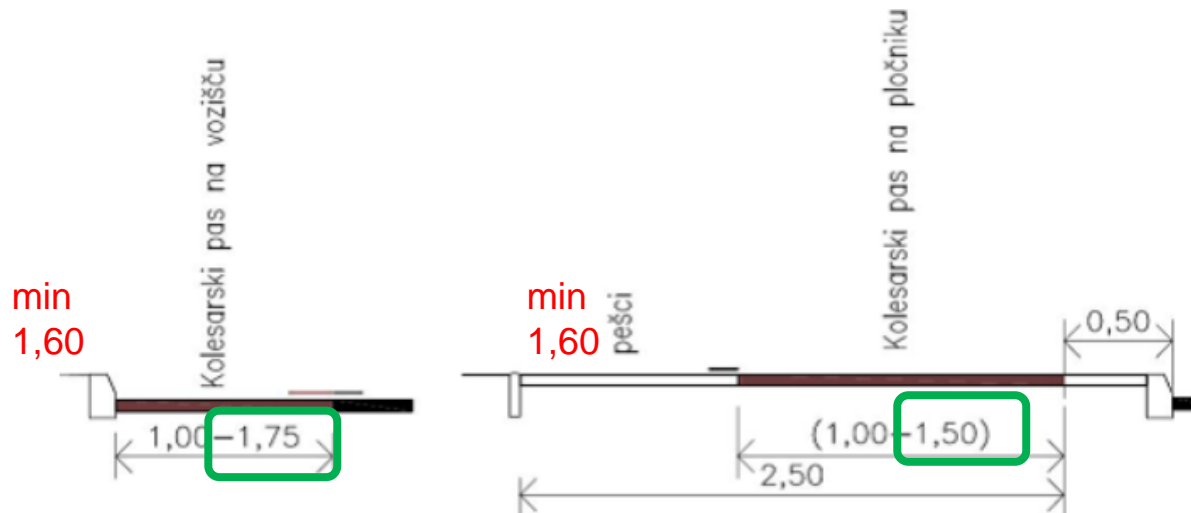
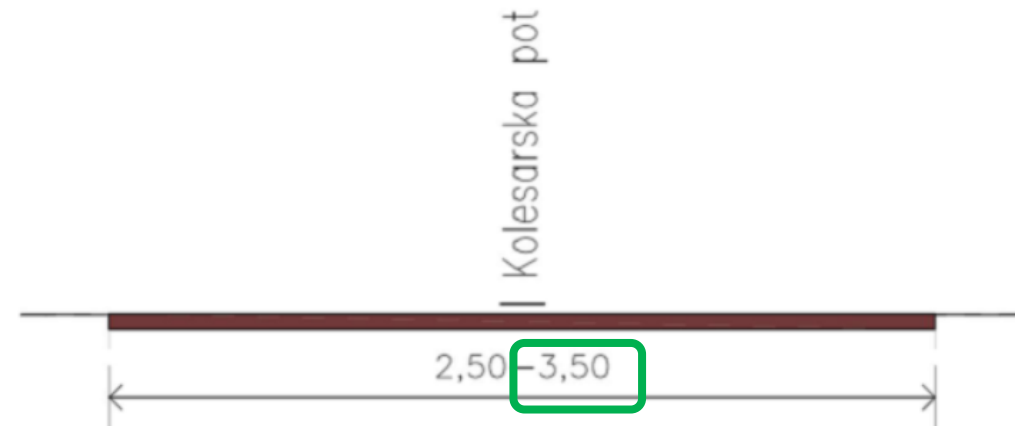
Enosmerna kolesarska steza >> 2,0m

Dvosmerna kolesarska steza >> 3,0 m

Kolesarski pas na vozišču >> 1,75 m

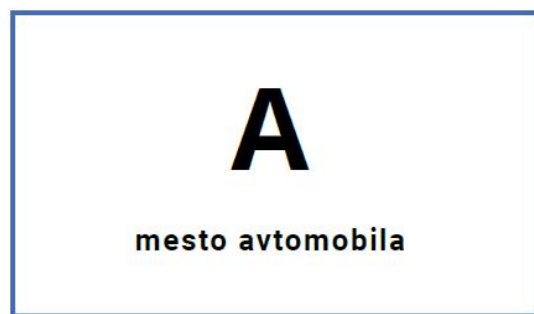
Kolesarski pas na pločniku >> 1,5 m

Pločnik >> min 1,6m



Ali k varnosti ranljivih udeležencev prispeva le namenska infrastruktura???

>>> NE.



- gradnja cest
- parkirišča
- nižja gostota pozidave
- razpršena poselitev



- javni transport
- kolesarska omrežja
- preoblikovanje (ob)cestnega prosora



- javni prostor
- ulične aktivnosti
- omejevanje prometa
- mešana raba



Spremembe prometne infrastrukture

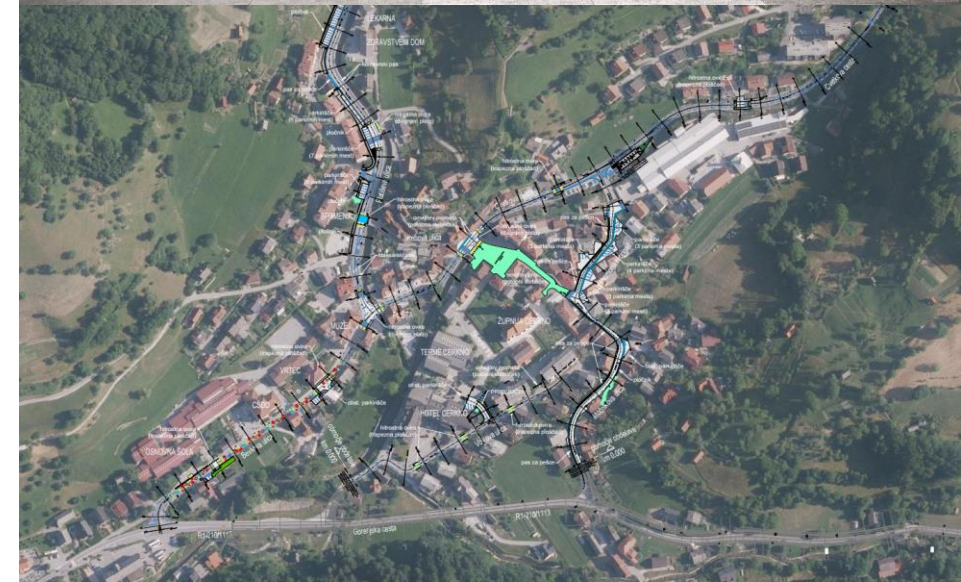


Celovita rekonstrukcija ulic in cest

- Celovit pristop, predvidljivo oblikovanje, različno tlakovanje, principi NEB
- Ukrepi umirjanja motoriziranega prometa – 30km/h
- Ukinitev obuličnih parkirnih mest
- Izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje (ranljive udeležence)

Umirjanje prometa na državnih cestah

- Omejitev 30km/h, izjemoma 40 ali 50
- Merjenje in evalvacija





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Gregor Steklačič

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo



<https://www.gov.si/en/policies/transport-and-energy/sustainable-mobility/>



gregor.steklacic@gov.si



00 386 1 478 81 45