ogoMOPE

Strateški načrt za razvoj kolesarstva do leta 2030

Lektorirana verzija, dopolnitve po oddaji

Julij, 2023

Zadnje dopolnitve 5. 7. 2023

Pogodba:

2430-21-100067

Naročnik:

Republika Slovenija, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo , Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

Izvajalec:

Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Trnovski pristan 2, p.p. 4717, 1127 Ljubljana

Uredniki:

Luka Mladenovič, Milena Černilogar-Radež, Gregor Steklačič, Staša Kraljič, Miha Benčina

Izdelava Strateškega načrta za razvoj kolesarstva do 2030 je bila del aktivnosti projekta Danube Cycle Plans na programu Podonavje, ki je bil sofinanciran z EU sredstvi in sredstvi proračuna Republike Slovenije.

Več o projektu : http://www.interreg-danube.eu/danube-cycle-plans



**Avtorji:**

Armentano Atila, Arsekić Aleksandra, Backovič Juričan Andrea, Baliž Maja, Banič Igor, Benčina Miha, Černilogar Radež Milena, Filip Andrej, Forte Matej, Furlan Janez, Gedrih Aleš, Hočevar Nataša, Janžekovič Žmauc Irena, Kandare Matej, Klemenčič Maša, Kokalj Primož, Kralj Breda, Kraljič Staša, Križaj Simona, Križman Miklavčič Janja, Kukovec Mateja, Lenarčič Marko, Leskovar Matjaž, Markl Mateja, Nemarnik Giuliano, Nikolič Vlado, Ogorelec Breda, Pavlin Jernej, Pirnat Mojca, Piry Mojca, Plečko Mirjana, Rajšter Marko, Razboršek David, Razlag Karmen, Rozman Uroš, Saksida Jernej, Sladoljev Katarina, Steklačič Gregor, Tekavčič Tadej, Tramte Petra, Willenpart Tomaž, Zajc Peter, Zalar Matej, Zalokar Mihael, Zalokar Andrej, Žižek Bojan.

Vsebina

[Seznam slik 3](#_Toc139889997)

[Seznam kratic 4](#_Toc139889998)

[Nagovor ministra za okolje, podnebje in energijo 5](#_Toc139889999)

[Vizija 12](#_Toc139890000)

[Analiza stanja 13](#_Toc139890001)

[Analiza stanja kolesarstva v Sloveniji v sklopu projekta Danube Cycle Plans 13](#_Toc139890002)

[Analiza stanja na podlagi BYPAD orodja za ocenjevanje in zagotavljanje kakovosti kolesarskih politik 15](#_Toc139890003)

[Ključne ugotovitve 16](#_Toc139890004)

[Kolesarstvo v Sloveniji 19](#_Toc139890005)

[Klasifikacija kolesarjev 22](#_Toc139890006)

[Vrste kolesarjenja in ključni izzivi 24](#_Toc139890007)

[Cilji 34](#_Toc139890008)

[Strateški cilji 35](#_Toc139890009)

[Infrastrukturni cilji 36](#_Toc139890010)

[Cilji mehkih ukrepov 38](#_Toc139890011)

[Organizacijski cilji 40](#_Toc139890012)

[Spremljanje in izvajanje strateškega načrta 42](#_Toc139890013)

[Povzetek 43](#_Toc139890014)

# Seznam slik

[Slika 1: Struktura dokumenta 10](#_Toc132712256)

[Slika 2: 10 razlogov za promocijo kolesarjenja 10](#_Toc132712256)

[Slika 3: Poti po vrstah prevoznih sredstev in dolžini poti, Slovenija, 2021. Vir: Statistični urad Republike Slovenije 13](#_Toc132712257)

[Slika 4: Prometna varnost kolesarjev v letih od 2007 do 2022 14](#_Toc132712258)

[Slika 5: Investicije v kolesarsko infrastrukturo v Sloveniji med 2014 in 2024 po letih v mio EUR. Vir: MOPE, marec 2023 14](#_Toc132712259)

[Slika 6: Ocenjevanje po metodi BYPAD, ocene po posameznih modulih 16](#_Toc132712260)

[Slika 7: Področja kolesarstva 19](#_Toc132712261)

[Slika 8: Poti po njihovih namenih, Slovenija 2021 (vir: SURS). 24](#_Toc132712262)

[Slika 9: Sprememba načina prihoda na treh osnovnih šolah v Novem mestu med 1991, 2001 in 2016 26](#_Toc132712263)

# Seznam kratic

* AVP - Agencija za varnost prometa
* BYPAD – (angl.) Bicycle Policy Audit
* CPP – cestno prometni predpisi
* CPS – celostna prometna strategija
* DKP – državna kolesarska povezava
* DRSI - Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
* ECF – (angl.) European Cycling Federation
* EZD – Evropski zeleni dogovor
* GIZ - Gospodarsko interesno združenje
* IZS – Inženirska zbornica Slovenije
* JPP – javni potniški promet
* KTK - Komisija za turno kolesarstvo pri Planinski zvezi Slovenije
* KZS - Kolesarska zveza Slovenije
* MDDSZ – Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti
* MDS – Medresorska delovna skupina za pripravo osnutka Strateškega načrta za razvoj kolesarskega omrežja
* MF - Ministrstvo za finance
* MGTŠ - Ministrstvo za gospodarstvo, turizem in šport
* MJU – Ministrstvo za javno upravo
* MKGP – Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano
* MKRR - Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj
* MNVP - Ministrstvo za naravne vire in prostor
* MNZ - Ministrstvo za notranje zadeve
* MOPE - Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
* MSP – Ministrstvo za solidarno prihodnost
* MVI - Ministrstvo za vzgojo in izobraževanje
* MZ - Ministrstvo za zdravje
* MZI – Ministrstvo za infrastrukturo
* NEPN – Nacionalni energetski in podnebni načrt
* NKC – Nacionalni koordinacijski center
* NIJZ - Nacionalni inštitut za javno zdravje
* PLDP – povprečni letni dnevni promet
* PZS - Planinska zveza Slovenije
* RRA – Regionalna razvojna agencija
* RRA GIZ – Gospodarsko interesno združenje regionalnih razvojnih agencij
* SKM - Slovenska kolesarska mreža
* SOS - Skupnost občin Slovenije
* SURS – Statistični urad Republike Slovenije
* STKP – Slovenska turno kolesarska pot
* STO - Slovenska turistična organizacija
* SŽ - Slovenske železnice
* ŠMO – širša mestna območja
* TGP - toplogredni plini
* UCI – (fr.) Union Cycliste Internationale
* ZMOS – Združenje mestnih občin Slovenije
* ZOS – Združenje občin Slovenije
* ZUM - Zavod za urbanizem Maribor

# Nagovor ministra za okolje, podnebje in energijo

Danes ob besedi kolesarstvo najprej pomislimo na uspehe slovenskih športnikov, ki zadnja leta neutrudno osvajajo najvišje vrhove v svetu kolesarstva. Kolesarstvo pa ima s svojimi pozitivnimi učinki veliko širši pozitiven vpliv na zdravje ljudi, kakovost okolja in gospodarstvo.

Na Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo se tega dobro zavedamo, zato je Direktorat za prometno politiko pripravil Strateški načrt za razvoj kolesarstva do leta 2030, s katerim želimo sistematično usmerjati bodoče delo in investicije v razvoj kolesarstva, po zgledu drugih razvitih držav in način, da v čim večji meri uresničimo zastavljene cilje.

Promet je v naši državi eden od najbolj perečih problemov. Delež izpustov toplogrednih plinov zaradi prometa je med najvišjimi v Evropi in se še povečuje. Promet negativno vpliva na okolje zaradi onesnaževanja zraka, porabe energije in hrupa. Delež stroškov, ki jih za prevoz porabijo gospodinjstva v naši državi, je najvišji v Evropi.

Raziskave kažejo, da v Sloveniji opravimo več kot polovico poti, krajših od 5 km z avtomobilom. Znaten del teh poti bi lahko opravili peš ali s kolesom. Z avtomobilom vozimo otroke v šolo, čeprav veliko raje želijo premagati pot samostojno – peš, s kolesom ali skirojem.

Večji obseg uporabe kolesa bo prispeval k nižji porabi energije v prometu ter nižjim izpustom toplogrednih plinov, onesnaževal zraka in zmanjšanju hrupa, kar bo izboljšalo kazalnike vpliva prometa na podnebje in okolje. Več poti opravljenih s kolesi pomeni tudi manjšo obremenitev cest in s tem izboljšano pretočnosti prometa v prometnih konicah. Izpraznjene površine, kjer so sedaj parkirišča, bomo lahko ponovno ozelenili. Posledično se bo zvišala kakovost okolja, splošna kvaliteta življenja, kakor tudi psihofizično stanje vsakega posameznika, kateremu bo kolesarjenje prva izbira med potovalnimi načini. Velik potencial vidim tudi na področju gospodarstva, ki je s storitvami za kolesarje že prepoznalo dodano vrednost turističnemu sektorju. Moj pogled pa sega še dlje, tudi na proizvodnjo koles in kolesarske opreme.

Za prehod na trajnostne potovalne načine, kjer je kolesarjenje na vseh ravneh in področjih eden največjih potencialov, ki rezultat lahko pokaže v zelo kratkem času, potrebujemo jasno strategijo in močno voljo vseh, ki smo neposredno ali posredno vključeni v uresničevanje tega strateškega načrta. Da bomo lahko premostili prepričanje, da je kolesarjenje manj vredna oblika transporta, poleg spodbujevalnih ukrepov in gradnje nove infrastrukture, potrebujemo tudi miselni preskok.

Naj pozovem tudi vsakega posameznika, ki še ne kolesari vsakodnevno ali mu kolesarjenje predstavlja le obliko preživljanja prostega časa, da se opogumi, stopi korak naprej, prekine stare navade in naj mu bo kolesarjenje način življenja. Kolesarjenje ima pozitivne učinke na vse nas. Zaposleni, ki redno kolesarijo, pa imajo dokazano manj na bolniških odsotnosti in večjo produktivnost.

Z doseganjem zastavljenih strateških ciljev bomo na boljšem vsi prebivalci Slovenije!

Mag. Bojan Kumer

MINISTER

O dokumentu

Kolesarjenje je v Sloveniji v zadnjih letih vse bolj priljubljeno kot prometni način za dnevno mobilnost, kakor tudi aktivni način preživljanja prostega časa. Raziskava potovalnih navad (SURS… 2021[[1]](#footnote-2)) kaže, da je delež poti, opravljenih s kolesom, v Sloveniji 5,3 % in raste, predvsem v mestih. Najvišji je v Ljubljani, kjer je bilo leta 2013 s kolesom opravljenih 11,1 % poti, po oceni Mestne občine Ljubljana pa je bilo le-teh leta 2020 že 16,0 %. Pri tem pa mestne kolesarje od redne uporabe kolesa za vsakodnevne poti odvrača predvsem slaba infrastruktura in nepovezano kolesarsko omrežje (IPOP… 2020[[2]](#footnote-3)).

Uporaba kolesa prispeva k zniževanju emisij toplogrednih plinov (TGP) iz prometa, krepi zdravje in ima pozitivne gospodarske učinke. Tako Evropa kot Slovenija v zadnjih štirih letih beležita rekorde letne prodaje novih koles. Podatek zajema cestna, gorska in vse ostale vrste koles, med katerimi v razviti Evropi električna kolesa predstavljajo že polovico vseh prodanih koles. V Sloveniji so visokemu trendu prodaje pripomogli tudi odlični rezultati slovenskih športnikov, ki dodatno motivirajo državljane k uporabi kolesa tako za dnevno mobilnost kot redno rekreacijo na prometnih površinah in v naravnem okolju.

Na državni ravni je bilo ugotovljeno, da za razvoj kolesarske infrastrukture na nacionalni in mednarodni ravni nimamo usklajenega strateškega načrtovanja in izvajanja ukrepov ter sistemskega financiranja. Zato je bilo kolesarjenje pogosto spregledano v prometnih politikah države in občin. Rezultat je bilo načrtovanje prometnih ureditev, tako na ravni države kot občin, ki niso bistveno izboljšale pogojev za kolesarje, hkrati pa omogočale večjo pretočnost in višje hitrosti motornim vozilom. Zato se je ministrstvo, pristojno za prometno politiko, v letu 2019 vključilo v mednarodno partnerstvo projekta Danube Cycle Plans (Kolesarska strategija v Podonavju) na programu Teritorialnega sodelovanja Interreg Podonavje, kjer je bil eden od ciljev projekta izdelava strateških dokumentov s področja kolesarstva na nacionalni ravni v državah vseh vključenih partnerjev. Projekt se je izvajal od julija 2020 do konca leta 2022. Vodilni partner projekta je bila avstrijska Agencija za okolje. Poleg Slovenije je bilo vključenih še 7 partnerjev iz držav, ki so upravičene do črpanja sredstev iz programa Interreg Podonavje (Češka, Slovaška, Madžarska, Hrvaška, Bolgarija, Romunija in Srbija). Eden ključnih ciljev projekta v Sloveniji je bil izdelava nacionalnega strateškega dokumenta. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Resolucija[[3]](#footnote-4)) za razvoj kolesarskega omrežja določa pripravo strateškega načrta. Zato je na predlog ministrstva Vlada Republike Slovenije, s sklepom št. 01203-9/2021/4 z dne 8. 7. 2021, ustanovila medresorsko delovno skupino (MDS) za pripravo osnutka Strateškega načrta za razvoj kolesarskega omrežja. Že sestava delovne skupine in prvi sestanki so nakazali, da strateški dokument zajema bistveno širše področje kot samo infrastrukturni vidik, ki je kolesarsko omrežje, zato je naziv dokumenta spremenjen (prvotni naziv dokumenta: Strateški načrt za razvoj kolesarskega omrežja), tako da se glasi: Strateški načrt za razvoj kolesarstva do leta 2030 (Strateški načrt). Dokument, ki je plod delovanja medresorske delovne skupine in zunanjih strokovnjakov na državni ravni, interdisciplinarno obravnava kolesarstvo (Mnenje glede …, 2012[[4]](#footnote-5), Zajc, P…, 2016[[5]](#footnote-6)) kot unijo večih področij, tako z vidika infrastrukture, gospodarstva, okolja in prostora, zdravja, izobraževanja, športa, financ, varnosti v prometu in turizma. V medresorski delovni skupini so sodelovali predstavniki Ministrstva za infrastrukturo, Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo, Ministrstva za okolje in prostor, Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport, Ministrstva za zdravje, Ministrstva za finance, Ministrstva za infrastrukturo – Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo ter Službe Vlade RS za razvoj in evropsko kohezijsko politiko.

Medresorska delovna skupina je k sodelovanju povabila tudi predstavnike z drugih področij in predstavnike organizacij civilne družbe ter nevladnih strokovnih institucij in strokovnjake, ki delujejo na področju kolesarstva oziroma so z njim povezani. Sodelovali so predstavniki Ministrstva za notranje zadeve - Sektorja prometne policije, Agencije za varnost prometa, Slovenske turistične organizacije, Gospodarskega interesnega združenja Slovenia Outdoor, Slovenskih železnic - Potniški promet, Združenja regionalnih razvojnih agencij, Slovenske kolesarske mreže, Planinske zveze Slovenije - Komisije za turno kolesarstvo, Kolesarske zveze Slovenije, Nacionalnega inštituta za javno zdravje, Zavoda za urbanizem Maribor, Skupnosti občin Slovenije in Zavoda Varna pot. V proces priprave je bilo tako vključenih več kot 40 predstavnikov, ki so skozi moderiran proces preko vrste sestankov in delavnic pripravili usklajen osnutek Strateškega načrta.

Po reorganizaciji Vlade Republike Slovenije v letu 2023 je naloge v zvezi z dokončanjem priprave Strateškega načrta prevzelo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE).

Izhodišče za pripravo dokumenta so strateški dokumenti s področja prometa, iz katerih je razvidno, da kolesarjenja še ne obravnavajo kot samostojen in enakovreden prometni način.

Ključna krovna dokumenta s področja prometa na nacionalni ravni sta v veljavi že 7 oz. 6 let. Vlada Republike Slovenije je leta 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (Strategija[[6]](#footnote-7)). Na njeni podlagi je Državni zbor leto kasneje sprejel Resolucijo.

**Strategija** opredeljuje naslednjo vizijo:

*Vizija prometne politike je del skupne vizije države in hkrati potrebni pogoj za njeno delovanje. Opredeljena je kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva… Vizija prometne politike si prizadeva izvajati take ukrepe, da bosta zagotovljeni trajnostna mobilnost prebivalstva in trajnostna oskrba gospodarstva.*

Dokument posebej obravnava posamezna področja prometa, vendar kolesarjenje med različnimi prometnimi načini ni obravnavano. Je pa večkrat omenjeno v analizi stanja, opredeljeni so tudi nekateri ukrepi. Pri prenovi ključnih nacionalnih dokumentov na področju prometa želimo v prihodnje doseči, da se kolesarjenje vključi kot enakovreden prometni način z enakovredno obravnavo.

**Resolucija** že v izhodiščih ugotavlja, da za kolesarski promet ne obstajajo niti celoviti (državni, regionalni) niti podrobni (občinski) načrti ureditve. Posledično sistem kolesarskih poti ni dograjen in funkcionalno logično sklenjen, zaradi česar je manj razvit in ni ustrezno povezan s sistemom javnega potniškega prometa oziroma ne omogoča zadostnega razvoja kolesarjenja za dnevne migracije. Resolucija v sklopu trajnostne mobilnosti opredeljuje vrsto dejavnosti za spodbujanje okolju prijaznejših prometnih načinov in vrsto ukrepov. Med ukrepi je tudi izdelava analize stanja in razvojnih možnosti za povečanje intermodalnosti, tudi s poudarkom na večji rabi kolesarskega omrežja v povezavi z javnih potniškim prometom (JPP). Določa tudi, da je treba za razvoj kolesarskega omrežja narediti strateški načrt, obdobje za izgradnjo celotnega državnega kolesarskega omrežja pa ocenjuje na 25 let. Izdelavo državne kolesarske strategije in spodbujanje izgradnje kolesarske infrastrukture določa tudi **Celoviti** **Nacionalni energetski in podnebni načrt** Republike Slovenije (NEPN[[7]](#footnote-8)), spodbujanju kolesarstva pa je namenjenih tudi več ukrepov **Dolgoročne podnebne strategije Slovenije do leta 2050** (ReDPS50[[8]](#footnote-9)) in Strategije prostorskega razvoja Slovenije do leta 2050 (ReSPRS50[[9]](#footnote-10)).

Večjo možnost kombiniranja prevoznih sredstev poudarja že **Bela knjiga o prihodnosti Evrope** (White paper… 2011[[10]](#footnote-11)). V dolgoročni strategiji do leta 2050 in Evropskem zelenem dogovoru (2019) Evropska komisija poziva k podnebno nevtralni Evropi do leta 2050 in prikazuje, kako lahko Evropa dosega podnebno nevtralnost z vlaganjem v tehnološke rešitve, opolnomočenjem državljanov in usklajevanjem ukrepov na področju ključnih politik (Clean… 2018[[11]](#footnote-12)). Promet pri tem velja za strateški sektor za doseganje ciljev iz Pariškega sporazuma in ciljev podnebne politike Evropske unije.

V scenarijih do leta 2050 naj bi se potniški promet med letoma 2015 in 2050 povečal iz 29 % na 34 %, lahki logistični promet pa za 52 % (In-depth… 2018[[12]](#footnote-13)). Da bi zmanjšali emisije kljub pričakovanemu povečanju mobilnosti, je treba uporabo motorjev z notranjim izgorevanjem nadomestiti z uporabo vozil brez ali z nizkimi emisijami, predvsem pa spodbujati aktivno mobilnost in izboljševati sistem javnega prevoza, zlasti z inteligentnimi prometnimi sistemi (A European Strategy… 2016[[13]](#footnote-14)).

V teh prizadevanjih se Evropska unija osredotoča na mesta, saj v njih prebiva več kot 70 % njenega  
prebivalstva. Z evropskega vidika so mesta in njihove funkcionalne regije glavna območja potniških in  
tovornih tokov, ki povzročajo številne negativne učinke, kot so prometni zastoji, slaba kakovost zraka,  
emisije hrupa in visoke ravni emisij TGP (Urban… 2019[[14]](#footnote-15)). Zato si je treba prizadevati za zmanjšanje  
emisij toplogrednih plinov in hitrejše razogljičenje z zagotavljanjem vključujočega dostopa do  
mobilnosti in učinkovite uporabe inovativne infrastrukture in prometnih sistemov (Together… 2013[[15]](#footnote-16);  
Graz… 2018[[16]](#footnote-17); In-depth… 2018).

Za reševanje podnebnih vprašanj je treba spremeniti razvojno paradigmo in takoj pričeti z izvajanjem  
ukrepov, zlasti na najbolj obremenjenih območjih in v najbolj perečih sektorjih. Mednje zagotovo sodi  
promet, kjer je treba v ospredje postaviti trajnostno mobilnost (Together ... 2013; Nared 2019[[17]](#footnote-18);  
Urban ... 2019[[18]](#footnote-19)). Pri tem je treba preseči pretekle parcialne pristope in vzpostaviti usklajene ukrepe  
odločevalcev na vseh prostorskih ravneh, obenem pa upoštevati tudi „načela boljše skladnosti politik,  
boljšega upravljanja in partnerstev ter boljšega financiranja in spodbujanja“ (Graz… 2018). Razviti je  
treba učinkovite modele upravljanja, ki bodo koordinirali različne politike, vključili ukrepe na področju trajnostne mobilnosti v strateške dokumente na različnih prostorskih ravneh in zagotovili sodelovanje različnih politik, sektorjev in ravni upravljanja. Učinkovito upravljanje zahteva tudi sodelovanje državljanov in deležnikov, da prilagodijo politike svojim potrebam in prispevajo k spremembi vedenjskih vzorcev (Together… 2013; Graz… 2018).

Evropska komisija je v letu 2020 pripravila tudi **Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost** (Sustainable… 2020[[19]](#footnote-20)). V dokumentu je kolesarstvo omenjeno kot ena od ključnih komponent prehoda na trajnostno mobilnost, predvsem v mestih. Zapisano je pričakovanje, da bodo evropska mesta v naslednjem desetletju podvojila število na novo vzpostavljenih kolesarskih površin.

Državno kolesarsko omrežje je bilo predpisano leta 2018 s **Pravilnikom o kolesarskih povezavah**[[20]](#footnote-21),ki določa državno kolesarsko omrežje. Omrežje vključuje izgradnjo, vzpostavitev oziroma označitev 8 daljinskih, 17 glavnih in 34 regionalnih kolesarskih povezav v skupni dolžini več kot 4.000 km.

Med ključnimi državnimi dokumenti, ki obravnava kolesarstvo z vidika varnosti, se je v času priprave tega dokumenta pripravljal tudi **Nacionalni program varnosti cestnega prometa** **za obdobje 2023-2030[[21]](#footnote-22)**.

Tudi druga ministrstva, vključujejo kolesarstvo v ključne strateške dokumente. Tak primer je **Resolucija o nacionalnem programu o prehrani in telesni dejavnosti za zdravje 2015-2025**[[22]](#footnote-23) ministrstva, pristojnega za zdravje, ki kolesarjenje prepoznava ne le kot obliko telesne dejavnosti, ampak tudi kot priporočeno obliko aktivne mobilnosti, za kar je potrebno zagotoviti pogoje za trajnostni način prihajanja v vrtce, šole in na delovna mesta.

Ministrstvo, pristojno za turizem, se v **Strategiji slovenskega turizma 2022-2028**[[23]](#footnote-24) močno naslanja na razvoj kolesarske infrastrukture in k boljšim pogojem za kolesarjenje. Strategija v analizi stanja, podprti s SWOT in primerjalno analizo, ugotavlja, da je kolesarjenje pomemben del trajnostnega razvoja slovenskega turizma. Sprejeti so ukrepi finančnih spodbud za izgradnjo novih lokalnih in državnih kolesarskih povezav tako, da bodo tvorile povezano kolesarsko omrežje višje kakovosti s čezmejno povezanostjo. V okviru politike brezogljične mobilnosti je spodbujanje kolesarjenja prevideno z vzpostavitvijo parkirišč parkiraj in kolesari (»park and bike«) in povečanjem kapacitet prevoza koles v sklopu JPP. Velik potencial turizma predstavlja tudi kolesarjenje izven javnih prometnih površin, zato je treba urediti tudi vožnjo s kolesi v naravnem okolju.

Ministrstvo, pristojno za šport, v **Nacionalnem programu športa v Republiki Sloveniji 2014-2023**[[24]](#footnote-25) športu priznava zelo pomembno vlogo k dejavni udeležbi v družbi, spodbujanju solidarnosti, strpnosti in odgovornosti, prispevanju k trajnostnemu razvoju ter k drugim pozitivnim družbenim vrednotam in narodni pripadnosti. Zaradi navedenih vplivov je vsak šport pomemben del javnega interesa in za njegov razvoj se ustvarjajo ustrezni sistemski družbeni pogoji. Splet družbenih vlog pomeni prepletenost športa z različnimi družbenimi področji: zdravstvom, vzgojo in izobraževanjem, gospodarstvom, okoljem, turizmom, kulturo, financami, prometom, idr. Poudarja, da se udejanjanje javnega interesa med drugim dosega tako, da se skladno z načeli trajnostnega razvoja ustvarja spodbudno okolje za razvoj različnih oblik športne dejavnosti za vse skupine prebivalstva, dejavnega transporta ljudi (pešačenje, kolesarjenje, rolanje, ipd.), njihovega druženja in preživljanja prostega časa (objekti, igrišča, parki, poti v naravnem okolju).Kolesarstvo se torej pojavlja v posameznih strategijah, kot potencial za doseganje ciljev na različnih področjih, od podnebja, okolja, zdravja, turizma, športa, do prostorskega načrtovanja. Vendar do danes nismo imeli dokumenta, ki bi aktivnosti za doseganje teh ciljev povezal, zato je ostajalo tudi financiranje razvoja podpornih aktivnosti nesistematično in nepredvidljivo.

Strateški načrt tako opredeljuje vizijo na področju kolesarstva v Sloveniji, ne le na področju infrastrukture – kolesarskega omrežja, ampak tudi podpornih storitvenih in organizacijskih aktivnosti. Zapolniti skuša ugotovljeno pomanjkanje strateških usmeritev za delo različnih deležnikov, ki se s tem področjem ukvarjajo. Izhaja iz zavedanja, da je vzpostavljeno kakovostno državno omrežje ključno za razvoj kolesarjenja, vendar bo za povečanje uporabe kolesa med prebivalci treba vzporedno izvajati tudi vrsto podpornih aktivnosti. Poleg tega bo treba premagati vrsto administrativnih in organizacijskih ovir, ki pestijo posamezne skupine kolesarjev.

Strateški načrt podrobneje določa cilje in ukrepe do leta 2030, saj gre za dokument, ki izhaja iz nadrejenih strateških dokumentov, a pokriva določen prometni način in je izvedbene narave. Obdobje je hkrati usklajeno z veljavnostjo nadrejenih dokumentov s področja prometa kot tudi drugih sektorskih strategij. Veliko virov za spodbujanje kolesarstva je vezanih na sredstva evropske kohezijske politike iz finančne perspektive 2021-2027, za katera se rok črpanja zaključi leta 2029.

Izvedba Strateškega načrta pa ni in ne sme biti odvisna le od evropskih virov. Za uspešno izvedbo vseh strateških ciljev bo treba zagotavljati tudi vire znotraj integralnega proračuna, iz proračunov posameznih pristojnih resorjev ali namenskih virov za preprečevanje in omilitev podnebnih sprememb. Na ravni države se bodo skladno z **Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju[[25]](#footnote-26)** pripravile celostne prometne strategije (CPS) za državno, regionalno in občinsko raven, ki morajo ustrezno obravnavati nacionalne strateške cilje na področju kolesarstva.

V državno celostno prometno strategijo (DCPS), ki jo MOPE pripravlja in katere sprejem je predviden v letu 2025, bo predvidoma Strateški načrt za razvoj kolesarstva v čim večji meri integriran, saj se za spremembe na segmentu kratkih poti in urbane mobilnosti ter intermodalnosti z JPP kolesarstvo kaže kot ena pomembnejših rešitev. DCPS bo pripravljena skladno z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju, ki predvideva, da je DCPS krovni strateški dokument države s področja prometa, prometne infrastrukture, usmerjanja razvoja in upravljanja prometa. Vsebovala bo med drugim tudi dolgoročno zasnovo razvoja državnega prometnega sistema, zasnovo razvoja državne prometne infrastrukture, zasnovo spodbujanja aktivne mobilnosti in strateške usmeritve in izhodišča za celostno prometno načrtovanje na regionalni in občinski ravni. V akcijskem načrtu bodo tudi za kolesarstvo določeni temeljni cilji, ukrepi, kazalniki in roki za dosego ciljev na posameznih področjih prometnega sistema ter nosilci ukrepov, okvirni obseg sredstev za izvedbo ukrepov s predvidenimi viri financiranja, način nadzora nad izvajanjem akcijskega načrta in njegovega spremljanja.

.

Slika : Struktura dokumenta

Slika, ki vsebuje besede diagram

Opis je samodejno ustvarjen

[Slika 2: 10 razlogov za promocijo kolesarjenja](#_Seznam_slik" \o "slika 2" \t "_top)

# Vizija

V okviru skupine za pripravo Strateškega načrta je bilo pripravljeno izhodišče za vizijo. Sledeče izhodišče je izbor najbolj podprtih videnj, kakšna bi morala biti prihodnost kolesarstva v naši državi:

Do leta 2030 bomo omogočili, da bomo zgradili varno in atraktivno kolesarsko omrežje, podvojili število dnevnih kolesarjev ter postali **država z najboljšimi pogoji za razvoj kolesarjenja v Evropi**. To počnemo za zmanjšanje hrupa, izpustov emisij toplogrednih in strupenih plinov, izboljšanje zdravstvenega stanja prebivalstva, razvoj turizma ter s kolesarstvom povezanega gospodarstva, in sicer tako, da v kolesarsko infrastrukturo investiramo vsaj 10 % proračuna, namenjenega cestni infrastrukturi. Med drugim zagotovimo stalne sheme podpore prihodom na delo s kolesom. Zagotovimo tudi sklad za razvoj kolesarjem prijaznih storitev (sistemi izposoje koles, varne kolesarnice ipd.) in promocijo kolesarjenja. Vzpostavimo stalno mrežo koordinatorjev razvoja kolesarjenja na lokalni, regionalni in nacionalni ravni.

Pozitiven odnos, ki se v zadnjih letih razvija do kolesarjenja, je dodatno podprt z uspehi vrhunskih kolesarjev. S tem se v Sloveniji ustvarja pogoje za veliko bolj ambiciozen pristop k načrtovanju podpornega okolja za kolesarjenje. Zato bo razvoj kolesarstva v Sloveniji sledil naslednji viziji:

*Slovenija bo do leta 2030 postala ena od držav z najboljšimi pogoji za kolesarjenje v Evropi.*

*Kolesarjenje bo postalo enakovreden potovalni način tako glede načrtovanja, investicij, kakor tudi uporabe prebivalcev. Kolesarsko omrežje bo sklenjeno, varno in udobno in s tem primerno za uporabo vseh skupin prebivalcev.*

*Omrežje bo podprto z različnimi podpornimi programi in storitvami za kolesarje, kar bo povečalo njegovo privlačnost in uporabnost.*

*Vzpostavljeni bodo pogoji za bogat razvoj različnih oblik kolesarjenja. Specifični izzivi posameznih oblik kolesarjenja bodo naslovljeni z vidika prilagajanja zakonodaje in zagotavljanja financiranja.*

*S tem bomo prispevali k doseganju evropskih in nacionalnih ciljev na področju emisij toplogrednih plinov in zmanjševanja rabe fosilnih goriv, drugih ciljev na področju razvoja prometa, kakor tudi k izboljšanju kakovosti bivanja prebivalcev, njihovemu zdravju in dobremu počutju.*

Leta 2030 bo v evropskem prostoru ob omembi imena naše države ena glavnih asociacij:

***Slovenija – kolesarska država***

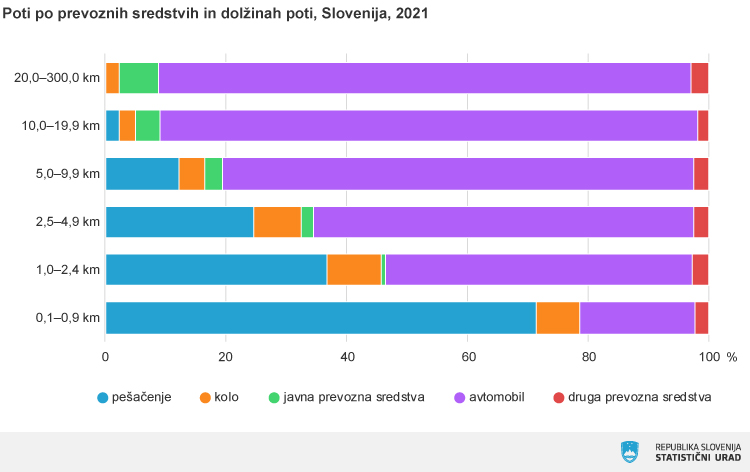
# Analiza stanja

Pri pripravi Strateškega načrta smo v okviru analize stanja opravili več aktivnosti, v katere je bila vključena vrsta različnih deležnikov s področja kolesarstva v Sloveniji. Na podlagi tega smo skušali pridobiti objektivno sliko o tem, katera področja so pri nas že dobro razvita in katera potrebujejo v prihodnje več pozornosti.

## Analiza stanja kolesarstva v Sloveniji v sklopu projekta Danube Cycle Plans

Namen analize, ki je bila tudi del aktivnosti projekta Danube Cycle Plans, je bil celovit pregled razpoložljivih podatkov na nacionalnem nivoju. Nabor podatkov ni velik, se pa z leti veča in ponuja čedalje bolj oprijemljiv pogled na razvoj kolesarstva v Sloveniji.

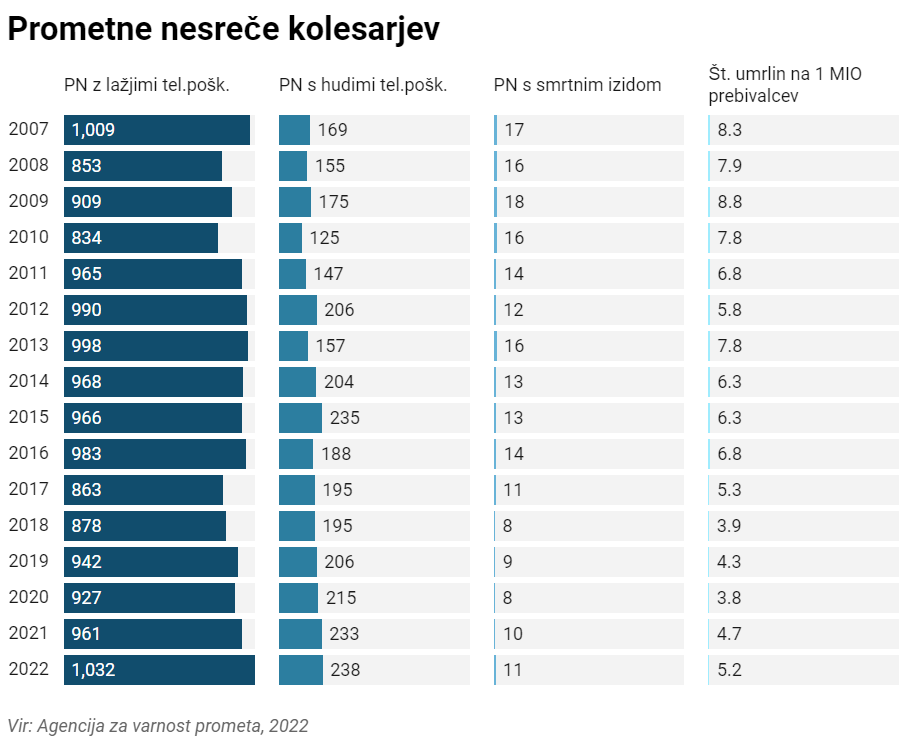
Število in delež opravljenih poti s kolesom se po podatkih SURS povečuje. Do zdaj sta bili opravljeni dve celoviti analizi dnevne mobilnosti prebivalcev. Delež poti, opravljenih s kolesom, se je od leta 2017 do 2021 povečal s 4,5 na 5,3 (to je za 17,8%, kar je veliko). V vsoti prevoženih kilometrov je bilo leta 2021 2,2 % vseh potniških kilometrov opravljenih s kolesom, kar je za 46% več kot leta 2017, ko je ta delež znašal 1,5 %. S kolesom opravimo več poti, hkrati pa se povečuje tudi povprečna razdalja.



Slika 3: Poti po vrstah prevoznih sredstev in dolžini poti, Slovenija, 2021. Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Med potovalnimi navadami v Sloveniji opažamo izrazito prevlado uporabe osebnega avtomobila (67,3%), nizko uporabo JPP (2,9% in pada) in kolesa (5,3%) ter spodbuden delež hoje (21,2%). Tako kolesarjenje kot hoja sta v porastu.

Tudi glede prometne varnosti so podatki večinoma spodbudni. Število smrti med kolesarji upada in se v zadnjih letih giba okrog 10 kolesarjev letno. Je pa zaskrbljujoča rast težje poškodovanih kolesarjev. Ta je od leta 2007 narasla s 170 na več kot 200 kolesarjev letno.



Slika 4: Prometna varnost kolesarjev v letih od 2007 do 2022

Spodbudni pa so podatki o višini investicij v kolesarsko infrastrukturo na letni ravni, ki so se v zadnjih letih, predvsem s pomočjo evropskih sredstev bistveno povečale. Pristojna ministrstva tudi v novi perspektivi načrtujejo spodbude za gradnjo kolesarske infrastrukture, zato ocenjujemo, da bo letna višina sredstev v primerljivi višini zadnjih let. Najvišje investicije so ob zaključku obdobja črpanja za finančno perspektivo 2014-2020 (leti 2022 in 2023), za leto 2024 so načrtovana trenutno le integralna sredstva, vendar se bodo začeli izvajati že prvi projekti iz perspektive 2021-2027, zato bodo investicije višje. Izgrajuje in označuje se državno kolesarsko omrežje, ki bo predstavljalo hrbtenico omrežja, na katerega se bodo lahko navezovala tudi lokalna kolesarska omrežja mest in drugih naselij.

Slika 5: Investicije v kolesarsko infrastrukturo v Sloveniji med 2014 in 2024 po letih v mio EUR. Vir: MOPE, marec 2023

## Analiza stanja na podlagi BYPAD orodja za ocenjevanje in zagotavljanje kakovosti kolesarskih politik

Za oceno stanja kolesarskih politik v državi je bila izvedena ocena po metodi »Bicycle Policy Audit« (BYPAD) za ocenjevanje in zagotavljanje kakovosti kolesarskih politik. V ocenjevanje so bili tako vključeni deležniki z različnimi pogledi na stanje na področju kolesarstva v državi. Namen metode je, da se s pomočjo strukturiranega vprašalnika zberejo mnenja o različnih področjih aktivnosti in sklene dogovor glede ključnih izzivov, s katerimi se bomo v državi na področju kolesarstva morali soočiti v prihodnjih letih.

Vprašalnik je pokrival široko področje aktivnosti, ki so bile razvrščene v devet modulov:

* Potrebe uporabnikov
* Vodenje in koordinacija
* Dokumenti kolesarske politike
* Sredstva in osebje
* Infrastruktura in varnost
* Turistično in rekreativno kolesarjenje
* Podpora lokalnim politikam
* Mobilnost in raba prostora
* Evalvacija in učinki

Za ocenjevanje po metodi BYPAD se uporablja lestvica petih stopenj od 0 do 4. Ocene opredeljujejo naslednje stopnje razvoja področij:

**Stopnja 0:** **Brez aktivnosti na področju.** Na tem področju se še ne izvajajo nobene aktivnosti.

**1. stopnja:** **Ad-hoc pristop.** Izvaja se manjši obseg aktivnosti, ki je omejen na reševanje dejanskih izzivov. Razumevanje področja je ozko, zato se ukrepi osredotočajo na neposredno reševanje težav. Dosežki so naključni in so posledica individualnih prizadevanj posameznikov ali manjših skupin.

**2. stopnja: Izoliran pristop.** Kolesarstvo se obravnava kot eden od delov prometnega sistema, ki ni enakovreden glavnim sistemom v državi. Aktivnosti se izvajajo na podlagi preteklih izkušenj, vendar so te nepovezane in ne pokrivajo celotnega območja obravnave. Zaposleni, ki se s področjem ukvarjajo, delajo po svojih najboljših močeh, vendar ne razpolagajo s svežimi znanji in podatki. Politična in finančna podpora sta omejeni.

**3. stopnja: Sistemsko orientiran pristop.** Kolesarstvo je obravnavano kot enakovreden del prometnega sistema. Sprejeta je politična odločitev o razvoju kolesarstva, za kar so zagotovljeni primerni kadri in sredstva. Kolesarska politika obsega širok nabor ukrepov, pri njenem izvajanju pa aktivno sodelujejo različni akterji. Temelji na sistematičnem upoštevanju potreb uporabnikov, kakovostnih podatkih, znatnem proračunu ter vzpostavljenih partnerstvih raznolikih akterjev**.**

**4. stopnja: Integriran pristop.**Kolesarska politika je enakovreden del prometne politike, razumljena je kot stalna naloga pristojnega ministrstva in je močno povezana z drugimi področji. Kazalniki izvajanja so priznani kot pomembni instrumenti procesa sprejemanja prihodnjih odločitev. Kolesarska politika ima močno podpora politike, zagotovljena so sredstev, kadri in razvoj znanj. Vzpostavljena so strateška partnerstva, ki povezujejo javni, zasebni in raziskovalni sektor. Poleg sistemske podpore področju se načrtuje in izvaja vrsta inovativnih in pilotnih aktivnosti za razvoj kolesarstva.

Slika 6: Ocenjevanje po metodi BYPAD, ocene po posameznih modulih

Skupna ocena kolesarske politike v Sloveniji je bila ocenjena z oceno 1,8 oziroma 45,3 %. To pomeni, da se večina področij delovanja kolesarske politike še vedno uvršča med najnižjo 1. stopnjo »ad hoc pristopa«, kjer se izvaja manjši obseg aktivnosti, osredotočenih na reševanje aktualnih težav in med 2. stopnjo »izoliranega pristopa«, ko se kolesarstvo že poskuša obravnavati kot enega od enakovrednih delov prometnega sistema, vendar so aktivnosti nepovezane, s premalo politične in finančne podpore in ne zajemajo celotnega območja obravnave.

## Ključne ugotovitve

1. **Priljubljenost kolesarjenja raste, posledično tudi potreba po novi, varni, optimalni infrastrukturi.**

Delež vseh poti, opravljenih s kolesom, je 5,3 % (SURS, 2021), v mestih pa 10 %. Vsi razpoložljivi podatki števcev kažejo stabilno rast števila kolesarjev (kažejo velik potencial za rast). Povečal se je tudi turistično kolesarski obisk. V prihodnjih letih pričakujemo večanje števila kolesarjev in poti, ki so opravljene s kolesom. Z večanjem števila kolesarjev v prometu raste potreba po infrastrukturi, kjer varno sobivajo vsi udeleženci v prometu.

**Izziv:** Trenutno veljavni predpisi določajo minimalne standarde kakovosti pri izgradnji kolesarske infrastrukture in vožnji kolesarjev v prometu, katerim sledi tudi večina projektantov in investitorjev. Z večanjem števila kolesarjev in ob hkratnem cilju povečanja deleža poti opravljenih s kolesom bo treba zagotoviti višji standard infrastrukture in razširiti nabor površin, na katerih je dovoljena vožnja s kolesi. Zato bo treba prenoviti veljavne predpise.

1. **Povečujejo se investicije v kolesarsko infrastrukturo, ki potrebujejo povezljivost odsekov za namen turizma in dnevne mobilnosti.**

Potekata načrtovanje in gradnja novih odsekov kolesarskega omrežja tako na državni kot tudi na lokalni ravni. Zagotovljena so sredstva, ki bodo omogočala gradnjo tudi v prihodnjih letih. Povečuje se tudi število zaposlenih, ki so vključeni v kolesarske projekte.Kakovostno vzpostavljene kolesarske povezave privabljajo veliko število kolesarjev in kažejo, da so tovrstne investicije lahko zanimive tako za krepitev turizma kot tudi spodbujanje trajnostne dnevne mobilnosti.

**Izziv:** Zagotoviti bo treba povezanost kolesarskega omrežja. Načrtovani projekti večinoma vzpostavljajo posamezne nove segmente, ki še dolgo ne bodo združeni v enotno, povezano in učinkovito omrežje. Ni kontinuiranega vira financiranja za izboljšanje povezljivosti kolesarskih povezav na državni ravni, kot tudi redno zaposlovanje kadra na državni, regionalni in lokalni ravni na področju kolesarstva oz. trajnostne mobilnosti.

1. **Kombinacija uporabe kolesa in javnega prometa ima za razvoj še velik potencial.**

Prve korake v smeri omogočanja večmodalnih poti so naredile Slovenske železnice in ponudniki avtobusnih prevozov. S širjenjem možnosti za kolesarjenje se promovira učinkovitejši način mobilnosti, hkrati pa se povečuje odpornost celotnega prometnega omrežja.

**Izziv**: Za boljšo uporabniško izkušnjo dnevnih migrantov in turistov bo potrebno ponudbo razširiti, izboljšati, poenotiti in primerno komunicirati. Ob rekonstrukcijah ali novogradnjah JPP vozlišč se ureja širše območje dostopnosti in podporne infrastrukture za trajnostne oblike mobilnosti tudi v okolici prometnih vozlišč.

1. **Električna kolesa prinašajo spremembe, na katere se moramo pripraviti.**

Električna kolesa v zahodni Evropi postajajo najbolj prodajana oblika koles. Naglo se v vse večjem številu pojavljajo tudi na našem kolesarskem omrežju. Od leta 2017 v Slovenijo letno uvozimo več kot 80.000 koles. Največ smo jih uvozili v letu 2019, skoraj 87.000. Aktualni podatki kažejo, damo v letu 2021 v Slovenijo uvozili 82.600 navadnih in 16.400 električnih koles. Vrednostno so električna kolesa dražja od klasičnih, zato je vrednost uvoza električnih koles v letu 2021 znašala 23,3 mio EUR, vrednost uvoza klasičnih koles pa 28,7 EUR. Skupaj smo v tem letu uvozili za 52 mio EUR koles. (vir: [www.stat.si](http://www.stat.si) Statistični urad RS).

**Izziv:** Poleg potreb po polnjenju prinašajo električna kolesa tudi druge infrastrukturne zahteve, na katere se bomo morali pripraviti. To so povečanje števila potencialnih kolesarjev, tudi starejših, povečanje sprejemljivih razdalj za vsakodnevne poti in povečanje potovalne hitrosti. Obstoječo infrastrukturo bo treba nadgraditi. Poleg infrastrukture električna kolesa prinašajo tudi druge izzive, ki se izkazujejo na področju varnosti kolesarjev in drugih udeležencev v prometu, ki jih bo treba dodatno nasloviti (preprečevanje poškodb zaradi neupoštevanja cestno prometnih predpisov (CPP), neprilagojene hitrosti ipd.).

1. **Kolesarjenje se uveljavlja kot enakovreden potovalni način.**

Število kolesarjev, ki uporabljajo kolo kot glavni potovalni način za dnevno mobilnost in preživljanje prostega časa, raste. Vendar pa se pri načrtovanju prometnega sistema kolesarjenje trenutno še ne obravnava kot enakovreden potovalni način.

**Izziv**: Povečana potreba po alokaciji dodatnih površin na prometnih koridorjih in razvoju spremljajočih storitvah za te uporabnike, na primer varna (osvetljena, pokrita oziroma zaprta) parkirišča in servisi za kolesa, javni tuši ter oblačilnice.

1. **Kolesarstvo prispeva k turizmu in trajnostnemu gospodarskemu razvoju ter zagotavlja nova delovna mesta.**

Kolesarska industrija in kolesarski turizem imata visok gospodarski potencial. Sistematično razvijanje kolesarstva na regionalni in nacionalni ravni bo pripomoglo h krepitvi zavesti o izjemnosti narave, kakovosti okolja v Sloveniji ter promociji Slovenije kot trajnostno naravnane družbe in turistične destinacije.

**Izziv**: Ozavestiti odločevalce o koristih zagotavljanja kolesarske infrastrukture in storitev za povečevanje vpliva kolesarjenja na gospodarsko rast. Poleg prej navedenih je potrebno tudi izobraževanje kadra za podporne storitve na področju kolesarjenja (npr. turistični ponudniki, prodaja, servis).

1. **Kolesarjenje prispeva k zdravju.**

Redna telesna dejavnost je eden od ključnih dejavnikov varovanja in krepitve zdravja, ki prispeva k boljšemu zdravju, večji kakovosti življenja in k vzdržnosti zdravstvenih sistemov. Kolesarjenje prispeva tudi k boljši kakovosti zraka v mestih in s tem k zmanjšanju škodljivih vplivov onesnaženega zraka na zdravje, predvsem na srčno-žilne bolezni in bolezni dihal ter prezgodnjo umrljivost. Med pomembnimi ukrepi na tem področju so poleg ukrepov za spodbujanje športnega in rekreativnega kolesarjenja tudi ukrepi za spodbujanje vsakodnevne aktivne mobilnosti, ki jo lahko prebivalci uporabljajo za poti na delo ali v šolo in nazaj ter za poti po osebnih opravkih kot npr. nakupi.

**Izziv:** Boljše povezovanje prometne, prostorske in okoljske politike s politikami na področju javnega zdravja in telesne dejavnosti.

1. **Specifične oblike kolesarjenja se soočajo s specifičnimi ovirami.**

Poleg različnih namenov kolesarjenja, kot so športno, rekreacijsko in vsakodnevno, se s specifičnimi izzivi srečujejo tudi različne oblike kolesarjenja, kot je cestno, daljinsko, kolesarjenje invalidov oz. oseb z oviranostmi in podobno ter gorskih kolesarjev, ki z vožnjo posegajo v naravno okolje.

**Izziv**: Preseči ovire pri usklajevanju in prilagajanju predpisov na področju kolesarjenja. Nekatere se rešujejo že več let, a zaradi zahtevnosti področja in širokega kroga vključenih deležnikov ostajajo rešitve nedosežene. Izkazuje se potreba po celostnem urejanju zakonodaje.

1. **Prometna varnost kolesarjev je dobra, a izboljšave so še možne.**

Število mrtvih kot posledic prometnih nesreč med kolesarji kljub naraščanju števila kolesarjev na cesti pada, kar je spodbudno. Raste pa število težje poškodovanih kolesarjev.

**Izziv**: Smiselno bi bilo podrobneje analizirati vrste in vzroke nesreč ter v prihodnje še bolj aktivno usmeriti preventivne akcije. Nujna sta usposabljanje in izobraževanje vseh udeležencev v prometu o souporabi skupne infrastrukture kot tudi izboljšave kolesarske infrastrukture (povezav), kjer le ta kolesarja vodi po varnostno vprašljivih odsekih.

1. **Aktivnosti različnih deležnikov na področju kolesarstva in promocija so nepovezane.**

Na področjih izboljševanja pogojev in spodbujanja kolesarjenja je aktivna vrsta ministrstev, drugih državnih in upravnih organov, društev, podjetij ter drugih deležnikov. Promocijo kolesarjenja izvaja večina deležnikov, vključenih v pripravo strategije. Kolesarstvo je z različnih vidikov prisotno na več resorjih, vendar pa so aktivnosti pogosto neusklajene ter slabo komunicirane širši javnosti.

**Izziv**: Okrepiti je treba sodelovanje in usklajevanje različnih deležnikov za doseganje sinergijskih učinkov. Čeprav vsi sledimo podobnim ciljem, so aktivnosti pogosto nepovezane, sledijo parcialnim ciljem posameznega sektorja. S povezovanjem aktivnosti in njihovo koordinacijo bi bilo mogoče učinkovitejše doseči vse ključne ciljne skupine. Smotrno bi bilo določiti celovit sistem financiranja in pristojnosti.

1. **Zbiranje podatkov o kolesarstvu ni sistematično.**

Razpoložljivi podatki o kolesarski infrastrukturi ter stanju in trendih na področju kolesarstva so razpršeni med različnimi deležniki. Vrsta podatkov pa se sploh ne zbira.

**Izziv**: Vzpostavitev baze podatkov o kolesarski infrastrukturi ter sistematičnega zbiranja podatkov in enotne metodologije, s katerim bi lahko pridobili vpogled v trende in argumente za nadaljnje investicije v to področje.

# Kolesarstvo v Sloveniji

Prvo kolo se v Sloveniji pojavi leta 1869, ko je o vožnji s kolesom po Ljubljani poročal takratni časnik Triglav. Tudi začetki organiziranega kolesarstva na območju Slovenije segajo v dvajseto stoletje, ko je bil 18. 12. 1887 ustanovljen Klub slovenskih biciklistov Ljubljana[[26]](#footnote-27). V začetku 20. stoletja se je kolesarjenje že toliko razširilo, da so tedanje oblasti prilagodile prometne predpise, začele urejati pravila vožnje in določati varnostne standarde teh novih prevoznih sredstev. Do druge svetovne vojne so si kolesa lahko privoščili le bolj premožni ljudje, vse do začetka industrijske proizvodnje večjega obsega koles, ko so se začele razvijati tudi druge s kolesarstvom povezane dejavnosti.

Sprva je bilo kolo nepogrešljivo prevozno sredstvo za premagovanje krajših razdalj oz. dnevno mobilnost. Uporabljala so se za prevoz tovora in ljudi in so bila najdostopnejše prevozno sredstvo povprečnemu prebivalstvu. V tem času so bili uporabniki prometnic predvsem pešci, kolesarji in konjske vprege. Z dvigom blagostanja po 2. svetovni vojni in povečanjem števila osebnih avtomobilov, se pojavi tudi prvo ločevanje kolesarske infrastrukture od infrastrukture za motoriziran promet. V drugi polovici prejšnjega stoletja je kolesarjenje igralo vidno vlogo dnevne mobilnosti, saj se je obravnavalo kot enakovreden potovalni način. Temu je bila prilagojena javna infrastruktura z dovolj velikimi kapacitetami parkirnih mest za kolesa ob generatorjih prometa (javne ustanove, tovarne, prometna središča, itd.), kakor tudi s kolesarnicami v stanovanjskih soseskah. S povečano motorizacijo je pomen kolesa kot prevoznega sredstva za mobilnost upadal, kolesarjenje pa je postajalo priljubljeno kot oblika rekreacije in športa. Slovenski kolesarji so v 70-ih in 80-ih letih prejšnjega stoletja začeli udeleževati vseh najpomembnejših mednarodnih tekmovanj, v zadnjih letih je Slovenija postala ena izmed vodilnih držav na lestvici Mednarodne kolesarske zveze (UCI).

Pomembno področje, ki ga je v prihodnje treba nasloviti, je tudi kolesarska industrija. Ta je imela v Sloveniji v preteklosti pomembno vlogo. Tovarna Rog je v najboljših časih, okoli leta 1987, izdelala od 300 do 350 tisoč koles na leto[[27]](#footnote-28). Danes v Sloveniji obstaja nekaj podjetij, ki delujejo na področju kolesarske industrije. Najvidnejše je podjetje Unior d.d., ki je v dobrih desetih letih postalo eno izmed vodilnih proizvajalcev orodja za servis koles na svetu. Druga podjetja proizvajajo dele koles ali sestavljajo kolesa, prostor za njihov razvoj pa se s popularnostjo kolesarjenja le še povečuje. Potencial kolesarske industrijske proizvodnje je velik, saj se je leta 2020 v EU prodalo 22 milijonov koles, od tega je EU proizvedla 11,5 milijona koles. Med članicami EU prednjači Portugalska, kjer je bilo istega leta proizvedeno 2,6 milijona koles[[28]](#footnote-29).

Nepogrešljive so tudi storitvene dejavnosti kot na primer prodaja in servis koles ter turistične storitve, ki predstavljajo enega izmed glavnih stebrov poletnega turizma.

Spodnja slika prikazuje področja, ki jih zajema kolesarstvo, vendar zaradi svoje širine niso v celoti zajeta v tem dokumentu.

Slika 7: Področja kolesarstva

## Klasifikacija kolesarjev

Pomembno je, da ločimo kolesarje glede na namembnost njihove aktivnosti, sposobnosti in pogostosti kolesarjenja ter ali kolesarijo za potrebe dnevne mobilnosti ali rekreativno oz. turistično. Glede na vrsto kolesarja ali namen kolesarjenja se razlikujejo vrste ustreznih kolesarskih povezav, poti, parkov, … Kolesarju, ki vsakodnevno kolesari na delo, je bolj pomembna neposrednost povezave in časovna učinkovitost, kot pa npr. mirno okolje, naravne in turistične zanimivosti ob poti, ki so morda ključni dejavniki za rekreativnega ali turističnega oz. daljinskega kolesarja. Vrste kolesarjev se med seboj povezujejo in prepletajo in jih ne moremo obravnavati enoznačno. Tako na primer gorski kolesar uporablja cestno infrastrukturo vse do točke, ko zavije na gozdno cesto ali pot. Tudi cestni kolesar lahko uporablja svoje kolo za vsakodnevni prevoz na delo ali po opravkih ter se kot rekreativni športnik udeležuje športnih prireditev. Tako ne moremo enostavno vzpostaviti le ene kolesarske povezave med dvema krajema, saj so potrebe glede na namen poti drugačne, kontradiktorne, ker kolesar na dnevnih poteh išče najkrajšo in najhitrejšo pot, isti kolesar pa bo na popoldanskem izletu z družino iskal bolj atraktivno in predvsem povezavo, ki bo varna tudi za manj izkušene kolesarje. Zato je smiselno vsaj na določenih območjih vzpostaviti več variant kolesarskih povezav, ki pa se v delu lahko tudi prekrivajo. V širših mestnih območjih morajo imeti povezave za dnevno mobilnost prioriteto, izven le teh pa se zvezne povezave določi glede na večino potencialnih uporabnikov. V okviru tega poglavja so torej predstavljene skupine kolesarjev, ki predstavljajo največje število ali potencial za razvoj, njihove potrebe pa potrebujejo vključevanje v državne ravni načrtovanja in upravljanja.

Kolesarjenje je psihofizično zahtevna aktivnost, saj za vožnjo s kolesom telo porabi veliko energije ter od osebe zahteva neprestano lovljenje ravnotežja ter dobro koordinacijo rok in nog. Za zagotavljanje varnosti kolesarja sta pomembna tudi njegov dober vid in sluh. Za kolesarjenje se v večji meri uporablja cestna infrastruktura, na kateri je kolesar nenehno v stiku z ostalim motornim prometom. Tudi ločena infrastruktura za kolesarje se na prehodih križa s cestami in je del celotne cestne infrastrukture. Ob tem se je treba zavedati, da je kolesar eden izmed njenih najranljivejših uporabnikov. Varnost kolesarjenja v prometu je odvisna od poznavanja in upoštevanja cestno prometnih predpisov vseh udeležencev v prometu, od kakovosti infrastrukture, ki jo kolesar uporablja za svojo vožnjo ter od psihofizičnih sposobnosti in posameznikovega obvladovanja tehnike vožnje.

Posameznikove psihofizične sposobnosti, kolesarsko znanje tehnike vožnje in občutek varnosti vplivajo na odločitev ali bo oseba uporabljala kolo, koliko dolgo pot je pripravljena prevoziti s kolesom ter kako pogosto in na katerih lokacijah bo kolesarila. Na osnovi opisanih potreb lahko kolesarje razdelimo v različne vrste:

**Dnevni kolesarji** so ljudje, ki večkrat tedensko ali vsakodnevno uporabljajo kolo za prevoz na delo ali v šolo, velikokrat pa tudi za osebne opravke. Pot želijo opraviti v čim krajšem času, zato običajno uporabljajo najkrajšo pot, na kateri je najmanj motečih elementov in ne zahteva nenehnega ustavljanja. Ta pot pa ni nujno vedno tudi najvarnejša za kolesarja. Uporaba kolesa jim ne predstavlja težav, so samozavestni pri vožnji v prometu, kolo uporabljajo tudi če na njihovi poti kolesarska infrastruktura ni najboljša in tudi ob slabših vremenskih pogojih (veter, vročina, dež, sneg). Dnevnim kolesarjem je tudi pomembno, da lahko na končni destinaciji svoje kolo tudi varno shranijo.

**Športni kolesarji** kolesarijo intenzivno skozi vse leto in za potrebe treningov in tekmovanj praviloma uporabljajo cestno infrastrukturo, naravno okolje in drugo namensko kolesarsko infrastrukturo. Običajno kolesarijo na daljše razdalje ali opravijo večje število ponovitev na krajši razdalji. Cestni kolesarji največkrat kolesarijo v skupinah in zaradi večje intenzivnosti dosegajo višje hitrosti. Zaradi višjih hitrosti praviloma ne uporabljajo kolesarske infrastrukture, ker jim ta ni prilagojena, saj so njeni tehnični standardi prilagojeni nižjim hitrostim in ranljivejšim skupinam kolesarjev. Gorski kolesarji največkrat kolesarijo na različnih cestah ali drugih utrjenih poteh, kot so makadamske in gozdne ceste, kolovozi, gozdne vlake, enoslednice ali na posebnih poligonih, kot so kolesarski parki, spretnostni poligoni, grbinaste steze in drugo.

**Ranljive skupine kolesarjev** največkrat predstavljajo družine z otroki, invalidi in starejši kolesarji. Ta skupina kolesarjev postavlja varnost na prvo mesto, zato striktno upošteva cestno prometne predpise in izbira kolesarsko infrastrukturo z visokimi standardi izgradnje, ki »odpušča napake« (npr. širša kolesarska steza, površine ločene od motoriziranega prometa, pešcev in hitrejših kolesarjev, zagotovljena varnost na prehodih, usmerjanje itd.). Družine z otroki pogosto kolesarijo tudi na poligonih, kjer razvijajo motorične spretnosti in se učijo tehnike vožnje, kar prispeva k večji varnosti v prometu.

**Rekreativni kolesarji** kolesarijo zaradi osebnega zadovoljstva, zdravega načina življenja in druženja. Za pot uporabljajo udobne, dobro označene poti, na katerih si ogledajo znamenitosti in se večkrat ustavijo za počitek in okrepčilo. Pogosto kolesarjenje združujejo z drugimi oblikami prostočasni aktivnosti (ogledi turističnih, kulturnih in naravnih znamenitosti in zanimivosti itd.). Med rekreativne kolesarje štejemo tako izkušene kolesarje kot tudi ranljive skupine kolesarjev.

Kolesarje glede na njihovo sposobnost vožnje koles in posledično zahtevanega standarda infrastrukture lahko delimo na redne kolesarje, občasne kolesarje in zahtevne kolesarje. Sposobnosti **rednih kolesarjev** so na visoki ravni, za vožnjo kolesa se počutijo samozavestne in so pripravljeni kolesariti tudi v primeru slabe ali pomanjkljive infrastrukture ter v vsakem vremenu. **Občasnim kolesarjem** je kolesarjenje blizu in radi kolesarijo, vendar so njihove poti in odločitev za uporabo koles v prvi vrsti pogojene z varno in prijetno infrastrukturo. Če infrastrukture ni, se odločijo za drug potovalni način. Ta skupina kolesarjev predstavlja potencial novih uporabnikov v primeru zagotovitve primerne kolesarske infrastrukture, usmerjenega ozaveščanja in tudi spodbud. Skupino **zahtevnih kolesarjev** predstavljajo predstavniki ranljivih skupin kolesarjev kot že navedeno zgoraj, pa tudi hitrejši kolesarji in kolesarji kurirji. Tovorna kolesa in hitrejši kolesarji zahtevajo posebne tehnične standarde za kolesarsko infrastrukturo (ločenost površin od drugih prometnih načinov, večja širina površin, ki omogoča prehitevanje, primerni radiji zavojev, zložne klančine, prednost na križanjih itd.), ki jim omogočijo uporabno infrastrukturo za njihov namen. Da bodo lahko vse podvrste zahtevnih kolesarjev uporabljale iste ločene površine za kolesarje, je treba le to načrtovati na najvišji ravni tehničnih standardov hitrih kolesarskih poti (cycle highway). V skupino zahtevnih kolesarjev uvrščamo tudi vse skupine kolesarjev, ki za svojo rekreacijo uporabljajo športne objekte (velodrom, grbinasti, bmx in drugi poligoni) ali pa kolesarijo po urejenih poteh v naravnem okolju.

Analiza posameznih vrst kolesarjev, ki jo je za potrebe Združenih držav Amerike opravil oddelek za promet mesta Portland države Oregon[[29]](#footnote-30) je pokazala, da je kakovost kolesarske infrastrukture ključna za večjo uporabo kolesa v mestih in mestnih naseljih. Njeni rezultati kažejo, da bi kar 60 % vseh prebivalcev mesta kolesarilo, če bi bila zgrajena kvalitetna kolesarska infrastruktura. V to skupino analiza šteje dnevne kolesarje, ranljive skupine in rekreativne kolesarje. Športne kolesarje analiza uvršča v skupino, ki predstavlja samo 7 % vseh anketiranih ljudi in so pripravljeni kolesariti po pomanjkljivi kolesarski infrastrukturi, medtem ko zgolj 1 % anketiranih ljudi meni, da za uporabo kolesa kolesarske infrastrukture ne potrebuje.

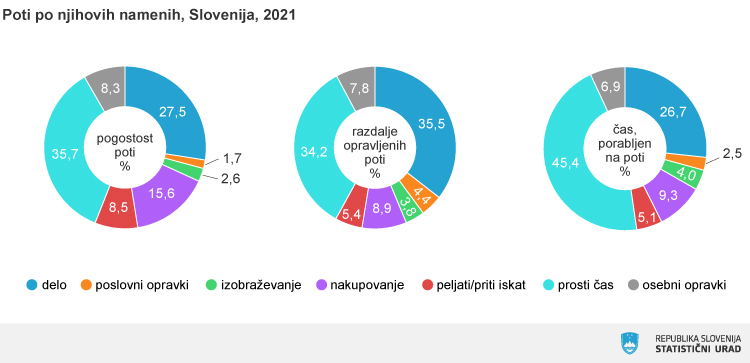
V kolikor rezultate analize preslikamo v domače okolje lahko ocenimo, da z nadaljnjim vlaganjem v kolesarsko infrastrukturo in izboljšanjem njenih minimalnih standardov vplivamo na spremembe potovalnih navad kar 68 % ljudi, ki živijo v mestih in mestnih naseljih, 32 % ljudi pa ne namerava uporabljati kolesa v nobenem primeru. S spreminjanjem potovalnih navad pa vplivamo tako na zdravje posameznikov, kot tudi na zmanjševanje hrupa v okolju in zmanjšanje onesnaženosti zraka ter večjo kakovost okolja.

## Vrste kolesarjenja in ključni izzivi

**Dnevna mobilnost**

Dnevna mobilnost, ki se navezuje na vsakodnevne poti, torej poti, ki se opravljajo redno in pogosto ter vključujejo velik delež populacije, je primerna za kolesarjenje celotne zdrave populacije. Nizozemci so narod, ki na svetovni ravni opravijo največ poti s kolesom (27%). Zaradi rabe kolesa za vsakodnevne poti, povprečni Nizozemec med 20 in 90 letom kolesari 74 minut na teden, kar po raziskavah prepreči 11.000 smrti na letni ravni in za pol leta podaljša pričakovano življenjsko dobo (ECF, 2015[[30]](#footnote-31)).

Med najbolj tipične vsakodnevne poti štejemo poti na delo in v izobraževalne institucije, poti po osebnih opravkih na dnevni ali tedenski ravni in tudi redne poti v prostem času. Raziskava potovalnih navad Slovencev[[31]](#footnote-32) ugotavlja, da največ poti opravimo za namen prosti čas (36 %), na drugem mestu je pot na delo oz. službo (27 %), sledi nakupovanje (16 %). Del teh poti se tudi prekriva oz. združimo pot v službo z nakupovanjem. Na povprečni dan opravimo 2,2 poti, od tega na delovni dan 2,4 poti in na nedelovni 1,8. V primerjavi s predhodnimi raziskavami, narašča predvsem število poti v prostem času, za poti v prostem času pa praviloma porabimo tudi več časa.



Slika 8: Poti po njihovih namenih, Slovenija 2021 (vir: SURS).

Povprečna pot je bila dolga 13,8 km in je trajala 23 minut. Po razdalji in trajanju so bile najkrajše poti, opravljene z namenom nakupovanja (7,8 km). Poti z namenom izobraževanja so bile v primerjavi s potmi na delo in z dela daljše in zanje je bilo porabljenega več časa. Spremembo potovalnih navad je smiselno promovirati na poteh v službo in šolo, saj imajo ljudje v teh primerih ustaljene urnike (tudi v kombinaciji z JPP), na drugi strani pa je kolo najbolj uporabno prevozno sredstvo na najkrajših poteh, to je v lokalnem okolju, kjer nakupujemo, preživljamo prosti čas in opravimo večino osebnih opravkov, kjer imamo kratkoročno na podlagi zbranih informacij največji potencial.

**Kolesarjenje na delo**

Po podatkih SURS iz leta 2021 je bila vsaka četrta pot (27 %) prebivalcev Slovenije opravljena zaradi dela. Vendar je bila velika večina teh poti (skoraj 80 %) opravljenih z osebnim avtomobilom. To pomeni, da je na tem področju velik potencial za spremembe navad na druge potovalne načine. Povprečna dolžina poti na delo je 17,8 km, kar postaja z električnimi kolesi sprejemljiva razdalja za vsaj občasno kolesarjenje na delo. Kar 72% vseh zaposlenih ima do službe manj kot 20 km. Ni pa zanemarljivo tudi število teh poti na krajših razdaljah do 5 km (31% vseh poti v službo), kar je pomemben delež celotne zdrave delovno aktivne populacije in s tem potenciala za spremembo potovalnih navad.

Ključni izzivi na tem področju so povezani z zagotavljanjem osnovnih pogojev za varno kolesarjenje od doma do delovnega mesta. Pri tem znotraj naselij glavno vlogo igrajo lokalna kolesarska omrežja, ki so v pristojnosti občin. Kljub temu pa je pomembno upoštevati tudi potencial kolesarskih povezav znotraj bolj poseljenih območij (širših mestnih območij), ki povezujejo urbana središča z zaledjem. Ta lahko v prihodnje igrajo pomembno vlogo pri dnevni mobilnosti kolesarjev. Še posebej s čedalje dostopnejšimi električnimi kolesi lahko pričakujemo, da se bodo sprejemljive razdalje za kolesarjenje na delo v prihodnje daljšale vse do 20 km. Pomemben element je prostorsko planiranje, ki mora biti usmerjeno v trajnostno mobilnost, in predvsem (oz. tudi) pri velikih generatorjih prometa je treba že v fazi načrtovanja predvideti varen in udoben dostop na trajnosten način.

Drugi pomembni izziv za povečanje števila tistih, ki se odločajo za kolesarjenje na delo, so pogoji za kolesarje v okviru podjetij. Ta morajo namreč zagotoviti primerne pogoje za varno in udobno shranjevanje koles, priporoča se tudi osnovna orodja za popravilo kolesa. Poleg tega se morajo kolesarji na daljših razdaljah po prihodu na delo preobleči in osvežiti. Za to je treba v okviru delovnih mest zagotoviti garderobe in tuše. V preteklosti je bila Slovenija članica konzorcija, ki podeljuje certifikat Kolesarjem prijazen delodajalec *(angl. Cycle Friendly Employer).* Podjetja so lahko pridobila certifikat, če so svojim zaposlenim zagotovila dobre pogoje in spodbujanje kolesarjenja na delo. Prakse iz tujine kažejo na uspešno spodbujanje zaposlenih za prihod na delo s kolesom skozi prakse kot so zbiranje eko točk, nakup kolesa preko podjetja z odplačilom na obroke (znesek se odbije od osnove za dohodnino), zagotavljanje službenih koles za službene poti in podobno.

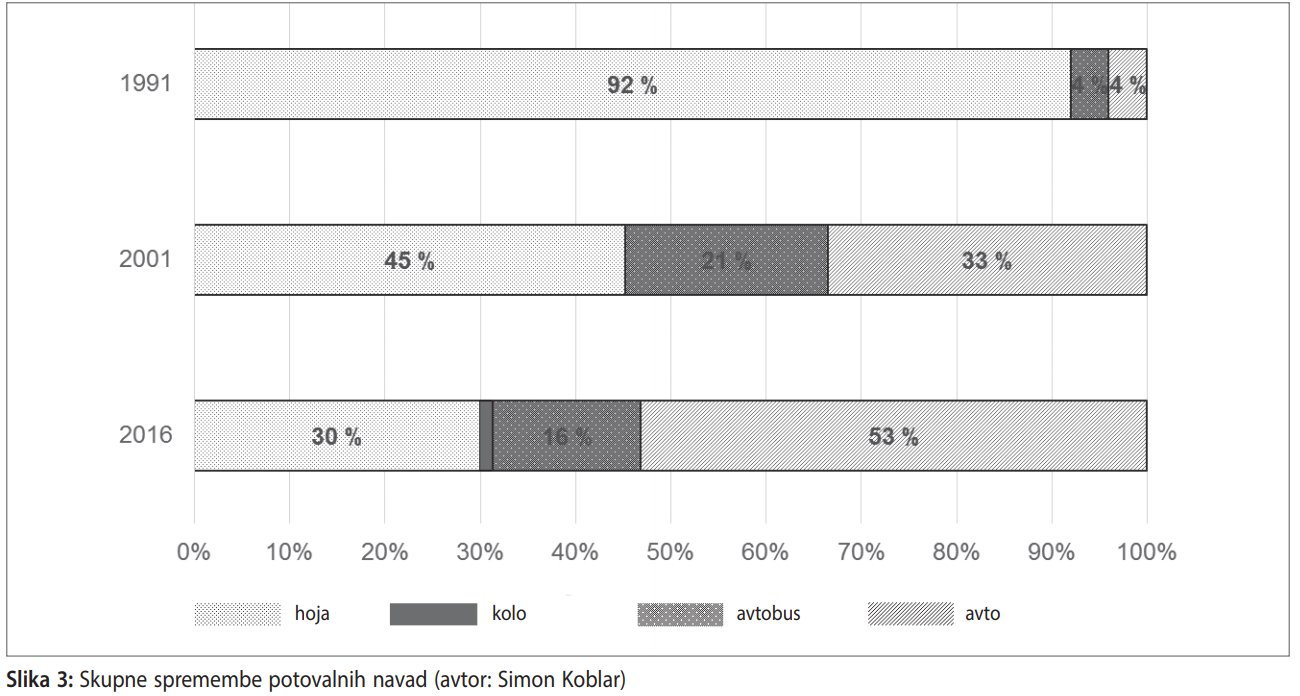
Tretji pomembni element, ki ga je treba zagotoviti, je nadaljevanje promocije kolesarjenja na delo. To lahko poteka v obliki izobraževanj o koristih kolesarjenja na delo za posameznike in podjetja, v okviru promocije zdravja na delovnem mestu ali drugih podobnih aktivnosti. V preteklih letih je potekala vrsta promocijskih akcij in drugih podpornih aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja na delo. V letu 2023 je Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo v sklopu projekta Life Care4Climate obudilo akcijo spodbujanja prihodov s kolesom na delo. V okviru akcije sodelujoči slaba dva meseca prihajajo na delo s kolesom.

Četrti pomemben element je zakonodaja, ki mora s čim manj administrativnimi preprekami spodbujati podjetja in posameznike k uporabi kolesa za prevoz na delo. Primerno je, da že sama zakonodaja zagotovi ustrezne podlage za finančno spodbujanje zaposlenega, da bo uporabljal kolo namesto motornega vozila za prevoz na delo, ravno tako mora spodbujati podjetja k zagotavljanju boljših pogojev kolesarjenju na delo. Trenutno imamo glede tega v Sloveniji še velik izziv, saj so na primer s trenutno veljavno zakonodajo vsa prevozna sredstva (z izjemo električnih osebnih avtomobilov), ki jih delodajalec lahko nudi zaposlenemu kot službeno vozilo, s katerim lahko zaposleni opravlja tudi poti v privatne namene, opredeljena kot boniteta.

**Kolesarjenje v šolo**

Opravljanje izpita za vožnjo kolesa je sestavni del učnih programov v šolah. Učenci osnovnih šol se učijo teorije CPP kot tudi praktičnih veščin, izpit za kolo pa praviloma opravijo v petem razredu. Po opravljenem izpitu lahko samostojno kolesarijo v šolo. Pred tem lahko kolesarijo v spremstvu staršev ali druge odrasle osebe. V kolikor ne opravijo kolesarskega izpita, se lahko odločijo za ponovno učenje veščin in opravljanje izpita, vendar je to odvisno tako od motivacije učiteljev kot učencev samih. Za vse učence velja, da morajo do dopolnjenega 14. leta za samostojno vožnjo imeti opravljen kolesarski izpit. Zato je zelo pomembno, da program usposabljanja opravijo v času šolanja.

Po razpoložljivih podatkih danes v šolo kolesari le majhen delež učencev. Za to obstaja vrsta ovir, ki jih je treba v prihodnje nasloviti, med njimi so varna prometna ureditev v širšem zaledju šole, razpoložljivost varnih parkirišč za kolesa ob šoli, ozaveščenost učiteljev in staršev o pomenu telesne dejavnosti učencev ter razvoja njihove samostojnosti in neodvisnosti, tudi pri prihodu v šolo. Po opravljenem kolesarskem izpitu moramo učence in mladostnike spodbujati k redni rabi kolesa, tudi z zgledom (učitelji, starši) ali npr. kolesarjenjem kot športni dan v osnovni in srednji šoli.



Slika 9: Sprememba načina prihoda na treh osnovnih šolah v Novem mestu med 1991, 2001 in 2016[[32]](#footnote-33)

Ugotavljamo, da so primeri različnih programov aktivnega prihoda v šolo, s katerimi se spodbujata samostojnost učencev in telesne dejavnosti, zelo uspešni in bistveno pripomorejo k izobraževanju otrok in pridobivanju navad, ki jih nekateri otroci ne pridobijo v družini. Bolj kvalitetne akcije, ki prinašajo boljše rezultate, trajajo celotno šolsko leto (npr. Kolo-bus, akcija kolesarjenja v šolo v skupini pod vodstvom odraslih oseb) in ne samo teden dni.

**Večmodalne poti**

Večmodalnost je možnost uporabe različnih potovalnih načinov ali prevoznih sredstev na izbrani poti. Predvsem na daljših razdaljah je ob ustrezni ponudbi JPP lahko uporaba različnih modalitet alternativa osebnemu avtomobilu. Z uporabo kolesa se občutno poveča območje dostopnosti do vozlišč JPP. Zaradi omejenih kapacitet prevoza koles na prevoznih sredstvih se kolesarje usmerja tudi k uporabi dveh koles, če sta prvi in zadnji kilometer poti opravljena s kolesom. Prvo kolo je v času službe, šolanja ali opravkov parkirano na vozlišču JPP, ki se nahaja v bližini izhodišča kolesarjeve poti, drugo kolo pa je shranjeno na vozlišču v bližini ciljev njegove poti. Zaradi parkiranja preko noči je treba na vozliščih ob ciljih poti (gravitacijska središča) zagotoviti čim višjo raven varovanja koles. Pri večmodalnih poteh imajo lahko pomembno vlogo tudi javni sistemi izposoje koles.

Ministrstvo za infrastrukturo s financiranjem sodobnih parkirnih mest za kolesa ob vozliščih JPP spodbuja možnost dostopa s kolesom predvsem do železniških vozlišč. V letu 2021 je bilo ob večjih postajah železnic postavljenih 29 pokritih kolesarnic s skupno več kot 500 parkirnimi mesti za kolesa. V nadaljevanju se načrtuje postavitev še najmanj 10 parkirnih mest (5 stojal z možnostjo naslona z obeh strani), tako da bi bili skupno z novimi parkirnimi mesti opremljeni 202 postaji z 8560 parkirnimi mesti. Dodatno so bila zagotovljena parkirna mesta v okviru P+R projektov in občinskih projektov, ki so bili sofinancirani na podlagi javnih razpisov, ki so bili namenjeni ukrepom za spodbujanje trajnostne mobilnosti.

V zadnjih letih se intenzivno posodablja tudi vozni park Slovenskih železnic za izvajanje JPP. Kupljeni so bili novi vlaki. Z zamenjavo voznih sredstev na železnicah je bilo zamenjanih dobrih 40 % odsluženih vlakov. Novi vlaki omogočajo prevoz 10 do 20 koles. So tudi nizkopodni, kar v primeru obnovljenih postaj, kjer so peroni 55 cm nad tiri, omogočajo, da za vstop na vlak ni treba dvigovati koles. Poleg tega se na turističnih območjih uveljavljajo sezonske linije, ki omogočajo prevoz koles. Turistične linije v visoki turistični sezoni ne pokrijejo vseh potreb, zato bi bilo smiselno povečati njihove kapacitete in omogočiti vnaprejšnjo rezervacijo vozovnice za kolo in kolesarja.

V radiju zračne razdalje 4 km od železniških postaj, kolikor je sprejemljiva razdalja za dnevno rabo kolesa kot za »prvi kilometer« poti, v Sloveniji živi 60 % prebivalcev. V primeru zagotovitve varnih parkirnih mest za kolesa, povečanja kapacitet voznih sredstev in frekvence voženj vlakov je potencial kombinacije kolesa in vlaka za vsakodnevne poti ogromen.

Za prihodnji razvoj področja bo potreben razvoj regulative in tehničnih specifikacij za kolesarjem (in pešcem) bolj prijazna vozlišča javnega prevoza. Pri rekonstrukcijah vozlišč javnega prevoza bo treba v fazi priprave na projekt zagotoviti projektiranje dostopov z aktivnimi oblikami mobilnosti v radiju najmanj 300 m oziroma vsaj preko glavnih prometnic mimo vozlišča za navezavo vozlišča na obstoječe mestno omrežje kolesarskih in peš površin.

V glavnih regionalnih in medobčinskih središčih bo v okviru postajališč javnega prevoza treba določiti standard opreme vseh postajališč za kolesa in skiroje in načrtovanje varnih parkirnih mest za vrednejša kolesa (npr. e-kolesa).

**Urbana mestna logistika**

Slovenske občine so se v zadnjih letih ukvarjale predvsem z upravljanjem mobilnosti oseb, saj so pri prepoznavanju izzivov mobilnosti bolj pereči in bolj prepoznavni problemi sistema mobilnosti oseb (slaba ponudba JPP ) kot pa prevoza tovora zaradi dostave, gradnje in drugih storitev. Se pa občine v okviru različnih projektov lotevajo tudi problematike mestne logistike.

Na podlagi opazovanj in pregleda aktivnosti, ki se izvajajo na področju mestne logistike, lahko sklenemo, da je tudi v Sloveniji uporaba tovornih koles v porastu tako v komercialne namene kot tudi za lastne potrebe.

Tovorna kolesa so kolesa, ki so bila posebej zasnovana za prevoz tovora, poleg tega pa so uporabna tudi za prevoz ljudi in živali. So različnih oblik, od enoslednih vozil pa vse do po meri izdelanih štirikolesnikov s pomožnimi električnimi motorji. Tovorna kolesa so dostopna, prikladna in fleksibilna, poleg tega pa imajo še druge prednosti v primerjavi z vozili na fosilna goriva, kot so manjša poraba energije in manjši vplivi na okolje, povečanje funkcionalnosti mesta, povečanje prometne varnosti, izboljšanje mobilnosti družin, izboljšanje zdravja, koristi za podjetja, boljši izkoristek potenciala večmodalnosti.

Tovorna kolesa se uporabljajo za različne profesionalne aktivnosti in v zasebne namene: za prevoz blaga za komercialne namene, izvajanje storitev javnih služb, izvajanje gradbenih del ter lastne potrebe. Povpraševanje po tovornih kolesih in njihova uporaba v evropskih državah kot tudi v Sloveniji naraščata. Z naraščajočo priljubljenostjo tovornih koles in večjo politično podporo lahko pričakujemo nadaljnjo širitev uporabe tovornih koles, zlasti električnih tovornih koles, v prihodnosti.

Uporaba tovornih koles pri logističnih storitvah in v zasebne namene v Sloveniji narašča. Tovorna kolesa uporabljajo komunalne službe v občinah, za dostavo paketov, hrane, knjig kot tudi za poštne storitve. Center mobilnosti Mariborske kolesarske mreže in Mestni center mobilnosti v Ljubljani tovorna kolesa tudi izposojata.

Za razvoj področja je treba izvesti vrsto izboljšav in ukrepov. Na primer, na področju infrastrukture se pri načrtovanju kolesarskega omrežja in njegovi izvedbi upoštevajo tudi tovorna kolesa; predvidi se mehanizme za urejanje parkirnih mest za tovorna kolesa in polnilna infrastruktura za tovorna e-kolesa; v sistem izposoje koles se vključijo tudi tovorna kolesa; izvajajo se ukrepi upravljanja mestne logistike s konsolidacijo tovora in možnostjo prevoza v zadnjem ter prvem kilometru s tovornimi kolesi in podobno. Na področju podpornih mehkih ukrepov se predvidi programe za usposabljanje voznikov tovornih koles; uporaba tovornih koles se vključi v izobraževalne aktivnosti; izvajajo se aktivnosti ozaveščanja o uporabi tovornih koles; promovira se uporaba tovornih koles, itd.

Na področju organizacijskih ukrepov se pripravi regulativne ukrepe, ki spodbujajo prehod na trajnostni način prevoza blaga. Predvidi se subvencioniranje ukrepov za spodbujanje uporabe tovornih koles v komercialne namene in za lastne potrebe. Državne službe se spodbuja, da v svoje delovanje vključujejo uporabo tovornih koles.

**Rekreativno kolesarjenje**

Kolesarjenje omogoča gibanje na svežem zraku, sprostitev in uživanje v naravi ter obenem izboljšanje telesne kondicije. V zadnjem času je rekreativno kolesarjenje postalo tudi pomemben del turizma. Številni turisti se odločajo za kolesarjenje po daljinskih povezavah državnega kolesarskega omrežja ali EuroVelo povezavah, za cestno ali gorsko kolesarjenje, kot način spoznavanja novih krajev.

Kolesarjenje je primerno za ljudi vseh starosti in sposobnosti, vključno s kolesarjenjem invalidov oz. oseb z oviranostmi, ki ima posebno mesto v kolesarski skupnosti. Ne glede na to, ali oseba kolesari zgolj za sprostitev ali kot del svojega turističnega doživetja, je kolesarjenje v prostem času odličen način, kako se sprostiti, raziskati okolico in si obenem izboljšati svoje zdravje in dobro počutje.

**Kolesarski turizem in daljinsko kolesarjenje**

### Kolesarski turizem je eden od najhitreje rastočih segmentov v turizmu, ki kot trajnostna oblika rekreacije poleg ekonomskih, destinacijam prinaša tudi okoljske in socialne koristi. Je ključni steber aktivnih počitnic in športnega turizma v Sloveniji in je ena od najbolj trajnostnih in zelenih oblik turizma, ki v zadnjih nekaj letih, kljub težkim razmeram v turizmu, doživlja novo renesanso v svetovnem merilu. Glede na razvoj trendov v turizmu je pričakovano povečanje števila kolesarskih turistov. Kolesarski turisti so znani kot dobri gostje, saj v destinaciji ostanejo dlje in v lokalnem okolju porabijo več denarja od povprečnega obiskovalca ter so bolj trajnostno usmerjeni kot klasični turisti.

Slovenska turistična organizacija (STO) s svojimi številnimi aktivnostmi razvija, ustvarja, spodbuja in promovira kolesarski turizem ter podpira športno kolesarstvo, ki ima dolgoletno tradicijo v Sloveniji. S tem ustvarja ekonomsko, družbeno, okoljsko, kulturno in zdravstveno blaginjo slovenskega turističnega gospodarstva in športa. Večji dosežki preteklih let so vzpostavitev povezav Juliana Bike na območju skupnosti Julijskih Alp, ki služi kot primarno omrežje in dostopna trasa do vrste drugih daljinskih turno-kolesarskih poti ter destinacij na območju Julijskih Alp, Slovenska turno kolesarska povezava, ki povezuje celotno območje države, prečenje Karavank, itd. Kot primer dobrih praks lahko izpostavimo tudi gorskokolesarske »trail« centre širom Slovenije (MTB trail center Kočevje, Single Bike park Jamnica, Golovec trails, itd.), kjer urejena gorskokolesarska infrastruktura pozitivno vpliva na razvoj kolesarskega turizma, kraja in širše.

Slovenija je vključena tudi v evropske kolesarske mreže s tremi odseki EuroVelo kolesarskih povezav, ki potekajo preko našega ozemlja. Vse bolj se razvijajo tudi čezmejne kolesarske povezave, ki predstavljajo zelo pomembno navezavo na državne kolesarske povezave sosednjih držav.

Na podlagi opazovanja, pogovorov, obstoječe ponudbe in stanja infrastrukture je turistična stroka ugotovila, da je gorsko kolesarstvo eden od potencialnih primarnih segmentov v naši širši destinaciji. Ključna težava za nadaljnji razvoj gorskokolesarskega turizma predstavlja zakonodaja, ki močno otežuje razvoj tega segmenta. Potrebna bi bila sistemska podpora pri legalizaciji in urejanju gorskokolesarske infrastrukture, npr. možni ukrep je sistemska rešitev za spodbuditev lastnikov zemljišč, ki bi dovoljevali razvoj in urejanje gorskokolesarske infrastrukture po njihovih zemljiščih, omogočiti prost dostop do že urejenih gorskokolesarskih poti v državnih gozdovih oz. površinah. Trenutno marsikatera turistična destinacija oglašuje gorsko kolesarjenje po poteh, kjer le-to ni dovoljeno.

Skladno s Strategijo razvoja prometa v RS do leta 2030 je za potrebe turizma treba izpostaviti spodbude za kolesarsko infrastrukturo, zlasti povezovanje že zgrajenih kolesarskih odsekov v zaključene celote, ter med prioritetne projekte uvrstiti navezavo lokalnih kolesarskih poti na turistično zanimivih območjih z državnim kolesarskim omrežjem kot tudi zagotavljanje višjega standarda kolesarskih povezav. Slednje spodbuja tudi Strategija slovenskega turizma 2022-2028 in z namenom izboljšanja uporabniške izkušnje predlaga tudi povezane baze kolesarskih in pohodniških poti ter vzpostavitev platforme za poenotenje prikazovanja teh poti. Poseben izziv predstavljata tudi označevanje kolesarskih povezav ter razpoložljivost in usklajenost informacij v kolesarskih iskalnikih ter na spletu. Trenutno so podatki razpršeni med različnimi ponudniki in kolesarskimi odseki. Izredno pomembno in pogosto zapostavljeno je tudi turistično kolesarjenje invalidov (oseb s posebnimi potrebami/oviranostmi), kjer je izrazita slabša dostopnost informacij o invalidom prilagojeni ponudbi (od dostopnosti kolesarskih tras, specializiranih ponudnikov storitev itd.).

V okviru ukrepov za zmanjševanje motoriziranega prometa v turističnih destinacijah bo treba vzpostaviti tudi alternativne oblike javnega prevoza potnikov kot dela celostne platforme turistične destinacije. V večjih turističnih destinacijah bo treba čim prej vzpostaviti, posodobiti ali razširiti javni sistem najema e-koles, ki bo integriran s sistemom (virtualne) turistične/destinacijske kartice in z JPP. Sistem javne izposoje e-koles bi moral biti integriran tudi s hotelskimi sistemi.

Izziv, s katerimi se še ne ukvarjamo sistematično, je tudi zagotavljanje kolesarjem prilagojene storitve kot to poznamo v nekaterih sosednjih državah, kot npr. ponudba gostinskih in prenočitvenih zmogljivosti ob glavnih kolesarskih povezavah, prevoz prtljage med posameznimi cilji dnevnih etap in zagotavljanjem prevoza koles na JPP predvsem ob daljinskih kolesarskih povezavah.

Daljinske kolesarske povezave so bolj natančno definirane v Pravilniku o kolesarskih povezavah[[33]](#footnote-34), »ki omogočajo povezavo z omrežjem evropskih kolesarskih smeri in omogočajo tranzit skozi Slovenijo«. Glede na predstavljene definicije lahko zapišemo, da je daljinska kolesarska povezava torej cesta, označena s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo, ki je namenjena prometu koles in drugih uporabnikov (pešci, traktorji in drugi) pod določenimi pogoji ter omogoča povezavo z daljinskimi kolesarskimi potmi v evropskem omrežju. Praviloma poteka v prijaznem okolju, samostojno in odmaknjeno od cest za motorni promet. Daljinsko kolesarsko povezavo lahko opišemo kot kolesarsko povezavo, ki je optimalna v danih razmerah in čim bolj varna, obenem pa kolesarju ponuja estetski užitek kulturne krajine in neokrnjene narave ter turistične storitve z velikim potencialom za nadaljnji butični in zeleni razvoj te turistične panoge, kjer se lahko odpočije in opremi z vsem potrebnim za pot.

V Sloveniji imamo v prostor umeščene tri evropske kolesarske povezave imenovane EuroVelo (8 - Mediteranska, 9 – Od Baltika do Jadrana in 13 – Ob železni zavesi). V okviru Nacionalnega koordinacijskega centra EuroVelo poteka dokončno umeščanje tras v prostor ter označevanje in razvoj dodatne ponudbe ob povezavah. Preko Slovenije poteka tudi Dravska kolesarska pot, ki predstavlja dober primer ureditve, saj je dobro označena, nudi celovito povezavo v vseh štirih državah (Italija, Avstrija, Slovenija in Hrvaška), se infrastrukturno nenehno izboljšuje, ima spletno platformo in odličen promocijski kanal.

Poznamo dva tipa daljinskih kolesarjev. V prvi tip uvrščamo tiste kolesarje, ki kolesarijo zelo pogosto in intenzivno, torej svoje počitnice namenijo predvsem kolesarjenju, medtem ko drugi tip kolesarjev kolesari manj intenzivno in bolj z namenom doživljanja prostora, torej potrebuje še druge aktivnosti, kot sta npr. ogled kulturnih in naravnih znamenitosti, podporne gastronomske in namestitvene kapacitete.

Družbenoekonomski kazalniki kažejo, da je razmerje med moškimi in ženskami daljinskimi kolesarji skoraj izenačeno. Večina uporabnikov je višje izobražena, z dohodki, ki so višji od povprečja, nekje srednjih let ter potuje v paru brez otrok. Na podlagi tega lahko sklepamo, da so uporabniki zahtevni in želijo turistično ponudbo na visoki ravni. Za privabljanje tovrstnih turistov je treba zagotoviti kakovostno kolesarsko infrastrukturo, ki jo mora spremljati in podpirati dobra turistična ponudba.

Glavna ovira za razvoj področja je pomanjkanje visokokakovostne infrastrukture, ki je pomembna predvsem manj izkušenim kolesarjem in tistim, ki kolesarijo v skupinah in z otroki. Odseki, kjer je bila izgrajena ločena kolesarska infrastruktura, kažejo, da ti pritegnejo veliko število kolesarjev različnih vrst. V času kolesarske sezone se zato pojavljajo konice, ko je kolesarjev na teh povezavah zelo veliko, kar lahko vpliva na prijetnost kolesarjenja kot tudi prometno varnost. Minimalne standarde kakovosti pri izgradnji kolesarske infrastrukture je treba nadgraditi tako, da se bodo kolesarske poti zaradi zmanjšanja izpostavljenosti onesnaženemu zraku umeščale stran od prometnic z gostim prometom. S tovrstno primerno umestitvijo v prostor bodo kolesarske poti z zmanjšanjem izpostavljenosti onesnaženemu zraku še dodatno prispevale k zagotavljanju zdravega življenjskega sloga.

**Cestno kolesarjenje**

Cestno kolesarjenje predstavlja najstarejšo vejo kolesarstva kot obliko športa. Pri tej obliki kolesarjenja se uporabljajo kolesa, ki s svojimi lastnostmi omogočajo doseganje višjih hitrosti, vendar za varno kolesarjenje zahtevajo dobro asfaltno podlago. Zaradi izjemnih rezultatov slovenskih športnikov beležimo velik porast uporabe cestnih koles za rekreacijo in posledično večje število kolesarjev na cestah.

Cestni kolesarji za svojo dejavnost največkrat uporabljajo obstoječo cestno infrastrukturo (vozišče) in so eden izmed najranljivejših členov v cestnem prometu. Opažamo, da sobivanje kolesarjev in ostalih, predvsem motoriziranih udeležencev v prometu ni na dovolj visoki ravni in posledično prihaja do prometnih nesreč s hujšimi poškodbami ali celo smrtnimi izidi. Pri več kot polovici nesreč s hujšimi poškodbami so povzročitelji kolesarji. Prometne nesreče, kjer posledice niso hujše, praviloma niso zabeležene v uradnih evidencah, saj bodisi niso prijavljene policiji, od prometnih nesreč I. kategorije pa lahko policija tudi odstopi. V praksi so take nesreče lahko posledica slabo vzdrževane cestne infrastrukture ali nevarne vožnje voznikov motornih vozil in kolesarjev.

Za večjo varnost v prometu in boljše sobivanje kolesarjev in voznikov je treba z ozaveščevalnimi akcijami dodatno izobraževati vse udeležence v prometu, upoštevati zakonodajo in jo spremeniti, kjer je to potrebno. Na primer, v preteklem letu je začel veljati nov ukrep, ki od voznikov zahteva 1,5 m bočne razdalje ob prehitevanju kolesarja, vendar so vozniki vozil o tem še premalo informirani, kontrola ukrepa se izvaja, vendar jo je težko izvajati v zadostni meri. Težave se kažejo tudi v zakonski zahtevi, da mora kolesar uporabljati kolesarsko pot, stezo, pas, vendar kolesarska infrastruktura v več primerih ni projektirana za hitrejšo vožnjo cestnega kolesarja in je zanj lahko tudi nevarna. Cestni kolesarji večkrat vozijo v večjih skupinah in posledično je prehitevalna pot voznika daljša. Obstaja več raziskav, ki dokazujejo, da je vzporedna vožnja v parih bolj varna za kolesarja in voznika, saj se čas prehitevanja take skupine prepolovi. Nekatere napredne države zato ne le dovoljujejo, ampak intenzivno promovirajo vožnjo kolesarjev vzporedno.

V kolikor želimo izboljšati varnost in ostale pogoje za nadaljnji razvoj cestnega kolesarjenja, je treba prilagoditi obstoječo zakonodajo, sprejeti vrsto novih ukrepov ter sistematično spremljati dosežene rezultate.

**Gorsko kolesarjenje**

Gorsko kolesarjenje je čedalje bolj množičen šport na prostem, ki poteka na različnih cestah ali drugih utrjenih poteh, kot so gozdne ceste, kolovozi, gozdne vlake in planinske poti, kjer si kolesarji delijo prostor z drugimi uporabniki, ali na posebnih poligonih, kot so kolesarski parki, spretnostni poligoni, trail centri, grbinaste steze in drugo. Geomorfološka konfiguracija terena je v Sloveniji ustvarjena za gorsko kolesarjenje, prav tako gre v prid razvoja gorskega kolesarjenja veliko število obstoječih poti v gozdovih in sredogorju. Razvoj gorskega kolesarjenja je tako v Sloveniji dosegel neslutene razsežnosti in je v strmem vzponu, tako po številu novih kolesarjev, kot tudi organiziranju novih skupin in dogodkov. Glavne pojavne oblike tekmovalnega gorskega kolesarstva so Olimpijski kros (XCO), spust (DHI), Enduro, Pumptrack. Rekreativno gorsko kolesarjenje se po svojih značilnostih pojavlja v omenjenih tekmovalnih oblikah, zato je ta pojem težko uokviriti v enoten opis. Bistveno za rekreativno gorsko kolesarjenje je, da je v vseh pojavnih oblikah glavni namen ohranjanje zdravja, dobrega počutja in vitalnost ter druženje in zabava vsakega posameznika.

Osnovno sredstvo gorskega kolesarja je gorsko kolo ali električno gorsko kolo (e-bike), prilagojeno vožnji na prej opisanih terenih. Gre za kolo z geometrijo okvirja, prilagojeno specifikam terena, ki ima običajno nameščene širše, profilirane pnevmatike, vzmetenje in prestave. Obstaja več tipov gorskih koles, med katerimi kolesar izbira glede na svoj slog vožnje in teren, po katerem se vozi. Žal zakonodaja ne sledi hitremu razvoju področja. Gorsko kolesarjenje pri nas tako ali drugače ureja kar dvanajst zakonov, kar graditeljem in vzdrževalcem poti, organizatorjem tekmovanj in drugih dogodkov onemogoča kakovostno izvedbo, s tem pa tudi preprečevanje konfliktov.

V letu 2015 je Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo, na pobudo konzorcija odprimopoti.si in GIZ Pohodništvo & kolesarjenje, prevzelo vlogo koordinatorja delovne skupine za ureditev (gorsko) kolesarske dejavnosti, v kateri so sodelovali predstavniki 8 vladnih in 12 nevladnih organizacij. Cilji in naloge delovne skupine so bili ustvariti ugodne pogoje za kolesarjenje v naravnem okolju, ki so obsegali predvsem ureditev in uskladitev obstoječih zakonodajnih aktov ter ureditev vprašanja odgovornosti lastnikov zemljišč pri morebitnih škodnih dogodkih. Na pobudo delovne skupine je bila npr. v letu 2016 v postopku medresorskega usklajevanja, s spremembo Zakona o gozdovih, dosežena razrešitev odgovornosti lastnikov zemljišč v primeru škodnega dogodka na njihovem zemljišču.

V okviru konzorcija odprimopoti.si so na podlagi izkušenj opredelili protokol vzpostavitve gorskokolesarske infrastrukture. Njegovo bistvo je vključitev lastnikov parcel, po katerih poteka predvidena trasa že na samem začetku projekta in določitev skrbnika steze. Pomemben del protokola je določitev odškodnine lastnikom parcel. Skupnost občin Slovenije na nekaterih območjih že prevzema pobudo pri predstavljanju panoge lokalnim skupnostim. Vedno več je pobud različnih interesnih skupin, kot so kolesarski klubi, društva in drugi.

Pomemben dosežek je vzpostavitev Slovenske turnokolesarske poti (STKP), ki povezuje celotno območje Slovenije s kolesarskim krogom. Na osnovno traso daljinskih turnokolesarskih poti se lahko navezujejo ostale turnokolesarske poti in s tem tvorijo atraktivne pentlje (na primer Juliana Bike, Trans Karavanke, Trans Alp, Pohorska kolesarska transverzala). STKP je označena na terenu, vzdržuje se s pomočjo lokalnih planinskih društev, nekaj manjših odsekov pa je še neoznačenih zaradi kadrovskih omejitev.

V Sloveniji se je v zadnjih letih poleg nekaj delujočih, t. i. »bike parkov« vzpostavilo tudi več t. i. »trail centrov« oziroma območij z urejenimi gorsko-kolesarskimi potmi. Velik potencial še vedno predstavlja aktivacija smučarskih centrov v letni sezoni. Na podlagi primerov iz tujine so nekateri smučarski centri tako dobili enakovredni sezoni poleti in pozimi, v nekaterih primerih pa že prevladuje letna, ki temelji na kolesarjih in drugih aktivnih obiskovalcih. Smiselno je, da pobude za razvoj v tej smeri posredujejo interesna združenja v sodelovanju z lastniki oziroma upravljavci smučarskih centrov, ter soglasji lastnikov zemljišč in podporo širše lokalne skupnosti.

Delujoči centri se kljub pridobljenemu znanju o ureditvi gorsko kolesarske poti v naravnem okolju srečujejo s problematiko, kako urejati in vzdrževati poti na zasebnih zemljiščih. Prav zaradi zakonodaje, ki onemogoča enostavno vzpostavitev in vzdrževanje poti v gozdnem prostoru, se po Sloveniji pojavljajo t. i. neuradni »traili« oziroma poti. Teh je po oceni več kot 1000.

Največji izziv predstavljata oblikovanje in predstavitev jasnega modela vzpostavitve infrastrukture, s katerim bi si deležniki pomagali pri realizaciji projektov. Jasne komunikacijske poti bodo olajšale delo v lokalnih skupnostih. Vključitev Zavoda za gozdove, Zavoda RS za varstvo narave (kjer je to potrebno) in lastnikov je ključnega pomena. Zato bi bilo treba za učinkovito delovanje vzpostaviti skupno telo, ki bi kot vozlišče sprejemalo informacije z vseh območij Slovenije in bi usklajevalo vzpostavitev infrastrukture v vseh fazah, tj. od ideje do realizacije.

Gorsko kolesarjenje je le ena od mnogih rekreacijskih dejavnosti v naravnem okolju, ki seveda vpliva na naravo, vendar povsem primerljivo z drugimi dejavnostmi, kot so pohodništvo, jahanje, turno smučanje in alpinizem. Po drugi strani pa gorsko kolesarjenje ni naravovarstveni problem, kot se mnogokrat skuša prikazati, ampak izključno družbeni problem, tj. problem sobivanja v naravnem okolju.

**Kolesarjenje ranljivih skupin**

Med ranljive skupine kolesarjev, uvrščamo invalide oz. osebe z oviranostmi, družine z otroki in starejše kolesarje. Kolesarjenje ranljivih skupin predstavlja kolesarjenje kot obliko dnevne mobilnosti, kot tudi kvalitetnega preživljanja prostega časa. Posebej jih obravnavamo, ker gre za skupino kolesarjev, za katero je še posebej pomembna kolesarska infrastruktura z visokimi standardi izgradnje (npr. širša kolesarska steza, površine ločene od motoriziranega prometa, primerne talne oznake, signalizacija itd.).

V Republiki Sloveniji je okoli 170.000 invalidov, kar predstavlja 8% celotne populacije. Slovenija je 24. aprila 2008 med prvimi državami ratificirala Konvencijo o pravicah invalidov (v nadaljevanju besedila: Konvencija) in se na ta način pridružila skupnosti držav, ki so se zavezale, da bodo posebej spoštovale in uresničevale človekove pravice invalidov. S tem je sprejela izpolnjevanje obveznosti iz Konvencije, da bo uresničevala njene cilje, ki vplivajo in posegajo na vsa življenjska področja invalidov skozi vsa starostna obdobja.

Med kolesarji invalidi (kolesarji z oviranostmi) so različne skupine: kolesarji z amputacijami, ročni kolesarji in kolesarji s poškodbo spodnjih udov,  slepi ter slabovidni kolesarji, kolesarji s težavami v ravnotežju, koordinaciji, kolesarji s posebnimi potrebami (motnje v duševnem razvoju, avtizem, epilepsija, dolgotrajno bolni, motnje pozornosti ...). Ti uporabljajo različne tipe koles, prilagojene na njihovo sposobnost: ročna kolesa, tricikli, tandemi, priklopi na invalidske vozičke, itd. Elektrifikacija je omogočila širšo uporabo in večjo udeležbo teh kolesarjev. Lahko pa se njihova kolesa prav nič ne razlikujejo od ostalih, zato je zelo pomembna splošna skrb za soudeležence v prometu.

Začetki kolesarjenja invalidov oz. oseb z oviranostmi segajo v osemdeseta leta prejšnjega stoletja, kjer se je razvilo ročno kolo iz alternativnih prevoznih sredstev na človeški pogon (HPV – Human Power Vehicle). Kolesarjenje ima na invalide dokazano številne pozitivne učinke pri ohranjanju duševnega in telesnega zdravja, pri številnih pa pripomore tudi pri ohranjanju samopodobe. Skozi leta se je na področju invalidov kolesarstvo razvilo do te mere, da je postalo tudi športna (olimpijska) disciplina.

Ena glavnih ovir za večji razvoj kolesarjenja invalidov oz. oseb z oviranostmi je cenovna dostopnost koles. Prilagojena kolesa so bistveno dražja in zato težje dostopna večjemu številu uporabnikov. Za spodbujanje kolesarjenja bi bilo smiselno predvideti dodatne subvencije pri nakupu prilagojenih koles za invalide/osebe z oviranostmi. Poleg tega bi bilo koristno zagotoviti sredstva za obstoječe kolesarske klube za podporo sekcijam za parakolesarjenje, v okviru katerih bi bil omogočen večji razvoj športnega parakolesarjenja in lažji prenos znanj med različnimi deležniki.

Ena izmed ključnih ovir za vse ranljive skupine kolesarjev pa je neprimerna infrastruktura. Minimalni standardi, ki jih opredeljujejo trenutni državni pravilniki o gradnji kolesarske infrastrukture, pogosto ne zagotavljajo primerne širine, obračalnih krogov in naklonov (dolžina in naklon) za prilagojena kolesa kolesarjev invalidov, kot tudi za uporabo družin s otroki (predvsem mlajšimi) ter starejših prebivalcev (ozka kolesarska steza ali pas in robniki ranljivih skupinam predstavljajo veliko oviro). Pri urbanem, turističnem, cestnem in gorskem kolesarjenju glavno oviro predstavljajo tudi fizične ovire (npr. količki in ovire za motorni promet). Zato je treba prilagoditi osnovne normative za gradnjo kolesarske infrastrukture in parkirišč za kolesa. Posebno pozornost je treba nameniti dostopnosti specializirane infrastrukture za invalide/osebe z oviranostmi in starejše tako z javnim prevozom (mnogi starejši prebivalci nimajo več vozniškega dovoljenja) kakor tudi zagotavljanju invalidskih parkirišč na vstopnih točkah gorskih kolesarskih poti. Če upoštevamo rezultate analize ameriškega mesta Portland, bi bilo potemtakem kar 45 % vseh družin z otroki in prebivalcev starejših od 65 let pripravljenih kolesarit v urbanih naseljih in naravnem okolju, če bi imeli na voljo kvalitetno kolesarsko infrastrukturo. Infrastruktura, ki je ustrezno načrtovana za ranljive skupine, je kvalitetnejša in ustreza vsem njenim uporabnikom.

Izredno pomembno pa je tudi ustrezno izobraževanje kolesarjev invalidov/oseb z oviranostmi in starejših prebivalcev. Vsi učenci, ki obiskujejo osnovno šolo s prilagojenim programom in imajo lažjo motnjo v duševnem razvoju, so vključeni v proces kolesarske šole kot to počno na večini osnovnih šol. Je pa res, da jih večina ne opravi kolesarskega izpita, saj so njihove intelektualne sposobnosti nižje, zaradi česar imajo pogosto največ težav pri osvajanju teoretičnih vsebin. Učenci, ki obiskujejo posebni program (zmerna, težja in težka motnja v duševnem razvoju) večinoma ne opravljajo kolesarske šole in tudi ne naredijo izpita. Odprto in nerešeno vprašanje je še, kje bi lahko ponovno poskusili opraviti izpit, saj jim trenutna zakonodaja tega ne omogoča v okviru rednega šolskega programa. Zmeraj pa so izjeme – vsako leto jih je nekaj z zmerno motnjo v duševnem razvoju, ki se jim uspe naučiti pravil in uspešne vožnje; takrat tudi oni opravijo izpit. Vedno, ne glede na leta in motnje, pa se vsi lahko vozijo v spremstvu. Treba pa je izpostaviti, da pri 14 letih starosti vsak mladostnik lahko samostojno vozi kolo, ne glede na to ali ima izpit opravljen ali ne. Agencija za varnost v prometu v sklopu projekta Sožitje za večjo varnost v cestnem prometu[[34]](#footnote-35)[[35]](#footnote-36)izvaja usposabljanja za seniorje in upokojence po celi Sloveniji. Le-ta so trenutno bolj osredotočena na vožnjo motoriziranih vozil, smotrno pa bi bilo vključiti tudi usposabljanja za vožnjo s kolesom za starejše prebivalstvo, kjer bi bil poudarek na ravnotežju, pravilnem zaviranju, pravilni vožnji v ovinku, sestopu s kolesa in podobno.

Dodaten potencial za razvoj urbanega in turističnega kolesarjenja predstavlja vključitev prilagojenih koles za invalide/osebe z oviranostmi in starejše občane v sistem souporabe koles (dodatna ponudba v okviru obstoječih sistemov za uporabo po vnaprejšnjem dogovoru). Zakonsko je treba urediti, da se v obstoječih sistemih souporabe zagotovi določen delež prilagojenih koles.

Za splošno izboljšanje pogojev za kolesarjenje ranljivih skupin je treba pozornost nameniti tudi ozaveščanju širše javnosti o različnih oblikah ranljivih skupin kolesarjev in pomenu njihovega enakovrednega vključevanja v družbo, kot tudi zagotavljanju drugih podpornih programov in storitev, ki jih potrebujejo različne ranljive skupine kolesarjev.

# Cilji

Cilji EU[[36]](#footnote-37) na področju kolesarjenja so naslednji:

1. Kolesarjenje mora biti enakovreden potovalni način v prometnem sistemu.
2. Raba kolesa se bo v EU v obdobju od leta 2020 do 2030 povečala za 50 %. Delež kolesarjenja med vsemi potovalnimi načini bo znašal vsaj 12 %.
3. Število mrtvih in resno poškodovanih kolesarjev (na prekolesarjeni kilometer) se bo v obdobju od leta 2020 do 2030 zmanjšalo za polovico.
4. EU bo podvojila investicije v kolesarske projekte na 3 milijarde EUR v finančnem obdobju 2021-2027; po tem obdobju računa na ponovno podvojitev v obdobju 2028-2034.

Izhodiščni cilje EU so v tem Strateškem načrtu prilagojeni specifičnim razmeram v Sloveniji, cilji pa so zastavljeni tako, da omogočajo spremljanje njihovega doseganja s kazalnikom in predvideno vrednostjo kazalnika do leta 2030. Za vsak cilj je določen vsaj en ukrep, ki bo pripomogel k doseganju cilja, ter predlagana najprimernejša nosilna organizacija in vključeni deležniki, ki bodo skupaj skrbeli za izvajanje ukrepov. Cilji so urejeni hierarhično. Poleg splošnih ciljev so določeni še specifični cilji za tri področja delovanja: infrastruktura, mehki ukrepi in organizacijski ukrepi.

Med infrastrukturne ukrepe sodijo vse predvidene aktivnosti, ki se nanašajo na zagotavljanje pogojev za kolesarjenje v prostoru. Vključujejo elemente omrežja povezav in parkirnih mest za kolesa. Obravnavajo osnovne pogoje za načrtovanje, gradnjo, vzdrževanje in evidence teh elementov.

Med mehke ukrepe so uvrščene vse aktivnosti, ki obravnavajo storitve, promocijo, izobraževanje in informiranje o kolesarstvu. V tej skupini so predvidene aktivnosti za sodelovanje med različnimi deležniki, kakor tudi vrsta podpornih aktivnosti, ki bodo izboljšale učinkovitost in varnost razpoložljive kolesarske infrastrukture.

V zadnjo skupino so uvrščeni organizacijski ukrepi. Sem sodijo vse aktivnosti, ki so namenjene izboljšanju zakonodajnega okvira, financiranja ter koordinacije ključnih ministrstev in drugih deležnikov za izboljšanje pogojev za kolesarstvo.

## Strateški cilji

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Strateški cilj** | **Kazalnik in ciljna vrednost (leta 2030\*)** | **Ukrepi** | **Nosilec** | **Vključeni deležniki** |
| **Povečanje rabe kolesa v državi** | Delež vseh poti opravljenih s kolesom se s 5,3% v letu 2021 poveča na 8 % | Vsi ukrepi strategije | MOPE | MDS |
| **Povečanje rabe kolesa v državi** | Delež vseh poti opravljenih s kolesom v mestnih občinah se poveča na 12 % | Vsi ukrepi strategije | MOPE | MDS, ZMOS |
| **Zmanjšanje rabe energije v prometu in izpustov TGP zaradi povečanja rabe kolesa** | Prihranek energije zaradi potniških kilometrov, ki so namesto z avtomobilom opravljeni s kolesom, v višini 5 milijonov litrov goriva letno oz. zmanjšanje izpustov TGP za 12.500 t ekv CO2 ob 50 % povečanju števila kilometrov opravljenih s kolesom | Vsi ukrepi strategije | MOPE | MDS |
| **Izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev** | Samoocena splošnega zdravstvenega stanja oseb, ki ocenjujejo njihovo zdravstveno stanje dobro ali zelo dobro se z 69 % v letu 2021 poveča na 75 % | Vsi ukrepi strategije | MOPE | MDS |

\* V kolikor za posamezen cilj ni opredeljeno drugače, so ciljne vrednosti predvidene do leta 2030.

\* Sprejeti cilji in ukrepi ne prestavljajo kakršnihkoli pogojev za financiranje projektov.

## 

## Infrastrukturni cilji

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Infrastrukturni cilji** | **Kazalnik in ciljna vrednost (leta 2030\*)** | **Ukrepi** | **Nosilec** | **Vključeni deležniki** | **Ocenjena vrednost** |
| **Vzpostavitev sklenjenega omrežja kakovostnih kolesarskih povezav** | Delež prebivalcev z dostopom do kolesarskega omrežja doseže vrednosti 90 % prebivalcev v širših mestnih območji in 50% prebivalcev izven njih | Identifikacija manjkajočih odsekov | DRSI (državno omrežje) | občine (lokalno omrežje) | Vzpostavitev baze podatkov: 360.000 EUR za državno omrežje,  150.000 EUR za lokalna omrežja.  Vzdrževanje in nadgradnja baze 50.000 EUR letno. |
| Najmanj 50 % daljinskega kolesarskega omrežja ter 30 % glavnega in regionalnega kolesarskega omrežja znotraj širših mestnih območij (ŠMO) izpolnjuje standarde visoke kakovosti | Določitev standarda kakovosti za državne kolesarske povezave (dvig od minimalnega k priporočenemu in visokemu, primernemu za najširši krog populacije) | MZI | MDS, | 0 EUR |
| Vzpostavitev sistema za ocenjevanje kakovosti omrežja in neodvisnega ocenjevanja omrežja | MZI | MDS | 20.000 EUR letno |
| Priprava akcijskega načrta za dvig kakovosti | MZI | MDS | 100.000 EUR |
| Kolesarske povezave zgrajene kot ločene površine za kolesarje (kolesarje in pešce), 75 dodatnih km na leto | Priprava seznama prioritet (znotraj ŠMO: dnevna mobilnost, izven: dnevna mobilnost in turistični potencial) | MOPE | MZI, DRSI, občine MDS | V okviru delovanja NKC EuroVelo |
| Načrtovanje in gradnja kolesarske infrastrukture (zagotovitev sredstev, umeščanje, priprava dokumentacije, zagotovitev zemljišč in izgradnja) | MOPE, MZI | DRSI, MKGP, občine | 50 mio EUR letno |
| Delež prebivalcev z zagotovljenim varnim dostopom s kolesom do lokacije bivanja in varnim parkiriščem za kolesa doseže vrednost 80 % prebivalcev | Zagotavljanje kakovostne dostopnosti objektov s kolesom (dostop in shranjevanje koles, tovorna kolesa, prikolice, električna kolesa) | MNVP | MZI, MKGP, MGTŠ | V okviru drugih ukrepov |
| **Vzdrževanje kakovosti obstoječih kolesarskih povezav** | 80 % državnega kolesarskega omrežja, ki je prevozno skozi vse leto | Izdelava tehničnih smernic/pravilnika za vzdrževanje kolesarske infrastrukture (redni pregledi, pluženje, čiščenje peska, košnja, vzdrževanje opreme, investicijsko vzdrževanje) | MZI | DRSI, MOPE, občine, MDS | 0 |
| Izvajanje rednih pregledov in vzdrževanja na državnem kolesarskem omrežju | DRSI | koncesionarji | 5 mio EUR letno |
| Prevoznost lokalnih kolesarskih omrežij vsaj 350 dni na leto | Izvajanje vzdrževanja DKP znotraj naselij in na lokalnih kolesarskih omrežjih | občine | koncesionarji | 3 mio EUR letno |
| Zmanjšanje števila nevarnih točk na kolesarskih omrežjih za 30 na leto | Vzpostavitev registra pobud in evidence nevarnih točk | MOPE | MZI, DRSI, občine | 100.000 EUR |
| Priprava protokola obravnave pobud in odprave nevarnih mest | MOPE | MZI, DRSI, občine | 0 EUR |
| **Pregled in dostopnost podatkov o kolesarskem omrežju** | 100 % delež evidentiranja obstoječih državnih kolesarskih povezav se izvede do leta 2025 | Vzpostavitev podatkovne baze DRSI za strokovno javnost | DRSI | MZI, MOPE, MDS | V okviru ukrepa identifikacije manjkajočih odsekov |
| 100 % delež evidentiranja obstoječih lokalnih kolesarskih povezav se izvede do leta 2027 | Vzpostavitev enotne / skupne baze DRSI in občin - modul za vpis lokalnih povezav / infrastrukture (nadgradnja baze DRSI z občinskimi omrežji) | DRSI, občine | RRA, ZMOS, SOS, ZOS, MOPE, MZI | Stroški redno zaposlenih oseb na DRSI in občinah |
| 80% državnega in lokalnih kolesarskih omrežij s kvalitetnimi podatki za končne uporabnike do leta 2029 | Nadgradnja podatkovne baze s podatki za končne uporabnike (za namen spletnih prikazov, aplikacije, itd.) - vrsta infrastrukture, kvaliteta površine, PLDP v primeru vodenja po cesti, ... | DRSI, občine | MZI, MOPE, MGRT, STO, mobilnostni observatorij LIFE | Stroški redno zaposlenih na DRSI (povečan kadrovski obseg) in občinah |
| 90 % nove kolesarske infrastrukture vpisano v bazo v roku 12 mesecev od izvedbe gradbenih del | Redno posodabljanje baze podatkov | DRSI, občine | MOPE | Stroški redno zaposlenih na DRSI (povečan kadrovski obseg) in občinah |
| Delež kategorizacije vzpostavljenih državnih kolesarskih povezav doseže delež 50 % | Kategorizacija državnega kolesarskega omrežja | DRSI | MZI | Stroški redno zaposlenih na DRSI (povečan kadrovski obseg) |
| **Zagotavljanje pogojev za večmodalnost** | 80% delež železniških in avtobusnih postaj in železniških postajališč ter 20 % avtobusnih postajališč bo opremljenih z varnimi kolesarnicami ali parkirnimi mesti za kolesa | Vzpostavitev parkirnih kapacitet na postajah JPP | MOPE | MZI, DRSI - sektor za železnice, občine | 2 mio EUR letno |
| 10 % vseh železniških linij, ki omogočajo prevoz koles | Povečanje deleža voznih sredstev, ki omogočajo prevoz koles ter dodatne kapacitete za prevoz koles na mestih z večjem povpraševanjem. Omogočitev spletne rezervacije vozovnice za kolo. | SŽ potniški promet | DUJPP, MZI, MOPE | Tehnične specifikacije pri nabavi novih voznih sredstev, prenova informacijske storitve z novo funkcionalnostjo |
|  |

\* V kolikor za posamezen cilj ni opredeljeno drugače, so ciljne vrednosti predvidene do leta 2030. \* Sprejeti cilji in ukrepi ne prestavljajo kakršnihkoli pogojev za financiranje projektov.

## Cilji mehkih ukrepov

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cilj mehkih ukrepov** | **Kazalnik in ciljna vrednost (leta 2030\*)** | **Ukrepi** | **Nosilec** | **Vključeni deležniki** | **Ocenjena vrednost** |
| **Povečanje priljubljenosti kolesarjenja** | Podvojiti število ljudi, ki kolesarijo najmanj 3-krat na teden na delo / v šolo | Akcije in promocijski videi za ozaveščanje o pomenu kolesarjenja za okolje, zdravje in tveganjih za delovno aktivne prebivalce ter | MOPE | MZ, NIJZ, AVP, MGTŠ, MDDSZZ, MF, MJU, | 50.000 EUR letno |
| spodbujanje kolesarjenja na delo, v šolo in opravkih |
| Nadaljnji razvoj certifikata »Kolesarjem prijazen delodajalec«, spodbude za podjetja za pridobitev certifikata in izvajanje ukrepov, spremljanje števila prihodov na delo v izbranih podjetjih | MOPE | delodajalci, institucije | 50.000 EUR letno |
| Ureditev nadomestila oz. sistem nagrajevanja za prihod na delo s kolesom kot spodbujan način prihoda | MF | MOPE, MJU, | 100.000 EUR letno |
| Število ponudnikov s certifikatom »Kolesarjem prijazen ponudnik«, letno povečati za 20 od leta 2025 naprej. | Razvoj povezovalnih kolesarsko turističnih produktov na regionalnem in nacionalnem nivoju. Produkti bodo destinacijskega, regionalnega in nacionalnega pomena ter prosto dostopni na trgu. | Slovenia Outdoor | MGTŠ, MDS | 30.000 EUR letno |
| Nadaljnji razvoj certifikata »Kolesarjem prijazen ponudnik«, spodbude za podjetja za pridobitev certifikata in izvajanje ukrepov | MGTŠ | Slovenia Outdoor | 20.000 EUR letno |
| Podvojiti število kolesarjev na turističnih kolesarskih povezavah do leta 2030 glede na leto 2020 | Vzpostavitev sistema evidentiranja nočitev kolesarjev in štetja kolesarjev na turističnih povezavah | MGTŠ | DRSI, MOPE, MDS | 10.000 EUR |
| **Izboljšanje kulture v prometu** | Doseg ozaveščevalnih akcij (število prebivalcev), 100.000 letno (skupno za vse akcije) | Promocijske akcije o sobivanju med udeleženci v prometu in ravnanju, ki omejuje konflikte med različnimi uporabniki (avto - kolo, kolo - pešci). | AVP, MOPE | NVO, KZS, PZS | 20.000 EUR letno |
| Izdaja letaka o novostih v prometni infrastrukturi, pravilih, ki ga prejmejo lastniki vozil ob registraciji, | AVP | MZI, MOPE, izvajalci tehničnih pregledov vozil | 50.000 EUR letno |
| Posodobitev in nadgradnja vsebin vozniških izpitov s poudarkom na sobivanju s kolesarji na skupnih površinah | AVP | MZI, MOPE | redne aktivnosti AVP |
| **Izboljšanje varnosti kolesarjenja** | Znižati število mrtvih in težje poškodovanih kolesarjev za 50% glede na leto 2020 na prevožene kilometre | Ozaveščanje voznikov motornih vozil in kolesarjev o varni vožnji | AVP, MOPE | Občine, šole, kolesarska društva, NIJZ MGRT | 20.000 EUR letno |
| Tečaji varne vožnje s kolesom za različne skupine (v prometu, električna kolesa, začetnike, vse generacije) | AVP | MVI, MSP, KZS, SKM, AMZS, NIJZ | 100.000 EUR letno |
| **Zagotavljanje znanj za kolesarje (uporabnik)** | 1000 kolesarjev letno (različnih starostnih skupin) vključenih v programe za zagotavljanje znanj za kolesarje od leta 2025 dalje | Ozaveščanje kolesarjev in voznikov o varni vožnji, tečaji varne vožnje s kolesom za različne skupine (v prometu, električna kolesa, začetnike, vse generacije). | AVP, MOPE | Občine, šole, kolesarski klubi in društva, NIJZ, MGTŠ, SKM | 0 EUR |
| Uvedba kolesarskega športnega dneva (ali šole v naravi) za četrtošolce kot priprava na izpit v 5. razredu | MVI | ZRSŠ | Redne aktivnosti vzgojno izobraževalnih zavodov |

\* V kolikor za posamezen cilj ni opredeljeno drugače, so ciljne vrednosti predvidene do leta 2030.

\* Sprejeti cilji in ukrepi ne prestavljajo kakršnihkoli pogojev za financiranje projektov.

## Organizacijski cilji

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Organizacijski cilj** | **Kazalnik in ciljna vrednost (leta 2030\*)** | **Ukrepi** | **Nosilec** | **Vključeni deležniki** | **Ocenjena vrednost** |
| **Povezovanje deležnikov s področja kolesarstva** | Število aktivnih članov delovne skupine za razvoj kolesarstva znaša vsaj 10 letno | Aktivno nadaljevanje dela medresorske delovne skupine z namenom izvajanja in spremljanja Strateškega načrta | MOPE | MDS | redno zaposleni |
| Vsaj 2 letni srečanji skupine za razvoj kolesarstva | Aktivno nadaljevanje dela medresorske delovne skupine z namenom izvajanja in spremljanja Strateškega načrta | MOPE | MDS | 3.000 EUR letno |
| Organizacija nacionalne kolesarske konference, število udeležencev | Konferenca 1-krat letno, vsaj 100 udeležencev | MOPE | MDS | 35.000 EUR letno |
| **Zagotavljanje kadrov in znanj (strokovna javnost)** | Število kadra (s polnim delovnim časom) na področju kolesarstva: stanje 2020 je 8, 16 do leta 2026, 20 do leta 2030 | Povečanje kadrovskih kapacitet za projekte s področja kolesarstva na državni, regionalni in lokalni ravni | MOPE | MZI, DRSI, MGTŠ, STO, RRA | 400.000 EUR letno |
|  |
| **Izboljšanje zakonodajnega okvira za razvoj kolesarjenja v prometu** | Vsaj 2 izboljšavi zakonov in/ali podzakonskih aktov letno. | Npr.: Določiti standard kakovosti državne kolesarske infrastrukture, enakovrednost na prometnih površinah, pogoji za parkiranje koles za večstanovanjske stavbe - novogradnje, … | MOPE | Vsi resorji | redne aktivnosti resorjev |  |
| **Izboljšanje zakonodajnega okvira za razvoj kolesarjenja v naravnem okolju** | Vsaj 2 izboljšavi zakonov in/ali podzakonskih aktov letno | Priprava modela za legalizacijo poti v naravnem okolju, za umeščanje in vzdrževanje namenskih gorsko-kolesarskih poti in njihovo sistemsko ureditev. | MOPE | Vsi resorji, KZS, Slovenia Outdoor, PZS | redne aktivnosti deležnikov |  |
| **Izboljšanje financiranja za razvoj kolesarjenja** | Delež celotnih sredstev v cestno infrastrukturo, namenjenih kolesarski infrastrukturi se do leta 2025 poveča na 10 %, nato raste za 0,5% letno | Ob vsakoletnem načrtovanju proračuna se določi višina sredstev, ki je namenjena za kolesarsko infrastrukturo | MOPE | MZI, DRSI, občine | redne aktivnosti deležnikov |  |
| Višina sredstev, namenjenih podpornim kolesarskim aktivnostim znaša vsaj 1,5 mio EUR letno. | Npr. subvencije za spodbujanje prihoda na delo s kolesom, za nakup koles, izobraževanje projektantov, izobraževanje starejših kolesarjev, izobraževanje strokovnega kadra, podpora gospodarstvu za kolesarju prijazne storitve, promocija in trženje Slovenije kot kolesarske destinacije, … | MOPE, MGTŠ | MZI, IZS, AVP, STO, Slovenia Outdoor, KZS | 1,5 mio EUR letno |  |
| **Zagotavljanje znanj za strokovne kadre** | Število usposobljenih projektantov in izvajalcev kolesarske infrastrukture: 50 letno, od leta 2025 | Priprava in izvajanje izobraževalnega programa za projektante in presojevalce prometne varnosti ter izvajalce in vzdrževalce kolesarske infrastrukture | MZI, MOPE | IZS | 5.000 EUR letno |  |
| Število usposobljenih kolesarskih učiteljev, vodnikov, trenerjev: 70 letno | Spodbuja se izvajanje izobraževalnih programov za vodnike, učitelje in trenerje kolesarstva | KZS | MGTŠ, MVI, Fakulteta za šport, PZS | 100.000 EUR letno |  |
| **Spremljanje izvajanje strateškega načrta** | Priprava letnega načrta izvajanja | Koordinacija nosilcev ukrepov | MOPE | vsi nosilci ukrepov | redne aktivnosti deležnikov |  |
| Priprava letnega poročila izvajanje za preteklo leto za člane MDS in splošno javnost | Koordinacija nosilcev ukrepov | MOPE | vsi nosilci ukrepov | redne aktivnosti deležnikov |  |

\* V kolikor za posamezen cilj ni opredeljeno drugače, so ciljne vrednosti predvidene do leta 2030.

\* Sprejeti cilji in ukrepi ne prestavljajo kakršnihkoli pogojev za financiranje projektov.

# Spremljanje in izvajanje strateškega načrta

Koordinacijo, spremljanje in poročanje izvajanja strateškega načrta za razvoj kolesarstva do leta 2030 izvaja Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. Kot uvodoma predstavljeno, je dokument plod delovanja širše MDS, v katero je bilo vključenih več kot 40 predstavnikov vladnih in nevladnih organizacij, ki so skozi moderiran proces preko vrste sestankov in delavnic pripravili usklajen predlog strateškega in akcijskega načrta na njegovi podlagi.

Vlada za spremljanje izvajanja Strateškega načrta ustanovi medresorsko delovno skupino, MOPE pa določi vsaj eno osebo - koordinatorja, ki bo skrbela za uresničevanje strateškega načrta ter skrbela za napredek izvajanja akcijskega načrta. **Koordinator** sklicuje redna srečanja medresorske delovne skupine vsaj 2x letno in skrbi za realizacijo zastavljenih ukrepov tako, da sodeluje s predstavniki nosilnega ministrstva zadolženega za posamezni ukrep.

Za spremljanje in izvajanje strateškega in akcijskega načrta vsako ministrstvo ali organizacija sama določi predstavnike oz. člana/e MDS, ki bodo aktivno sodelovali pri uresničevanju zastavljenih ciljev in ukrepov. Vezano na Akcijski načrt predstavnik nosilca posameznega ukrepa koordinatorju redno poroča o napredku izvajanja ukrepa ter o morebitnih težavah. Koordinator o stanju izvajanja Akcijskega načrta redno komunicira z ostalimi člani MDS, ki si na predlog koordinatorja prizadevajo za usklajevanje realizacije ukrepa tudi znotraj svojega ministrstva oz. organizacije. Koordinator spremlja uresničevanje kazalnikov strateških ciljev, na dve leti pripravi poročilo širše MDS o opravljenem delu za preteklo obdobje ter poda načrt dela (posodobljen akcijski načrt) za prihodnji dve leti.

Koordinator bo vse do leta 2030 , skrbel za komunikacijo med vsemi resorji, pristojnimi za področje kolesarstva in ostalimi deležniki.

# Povzetek

Medresorska delovna skupina za pripravo Strateškega načrta je s pomočjo BYPAD analize analizirala stanje in določila prioritete razvoja kolesarstva v Sloveniji. Na osnovi predlogov vsakega posameznega člana skupine je skupina določila sledečo vizijo razvoja kolesarstva v Sloveniji:

*Slovenija bo do leta 2030 postala ena od držav z najboljšimi pogoji za kolesarjenje v Evropi.*

*Kolesarsko omrežje bo sklenjeno, varno in udobno in s tem primerno za uporabo vseh skupin prebivalcev.*

*Omrežje bo podprto z različnimi podpornimi programi in storitvami za kolesarje, kar bo povečalo njegovo privlačnost in uporabnost.*

*Vzpostavljeni bodo pogoji za bogat razvoj različnih oblik kolesarjenja. Specifični izzivi posameznih oblik kolesarjenja bodo naslovljeni z vidika prilagajanja zakonodaje in zagotavljanja financiranja.*

*Kolesarjenje bo postalo enakovreden potovalni način tako glede načrtovanja, investicij, kakor tudi uporabe prebivalcev.*

*S tem bomo prispevali k doseganju evropskih in nacionalnih ciljev na področju emisij toplogrednih plinov in zmanjševanja rabe fosilnih goriv, drugih ciljev na področju razvoja prometa, kakor tudi k izboljšanju kakovosti bivanja prebivalcev, njihovemu zdravju in dobremu počutju.*

Zastavljeni cilji za uresničevanje vizije so razdeljeni v štiri skupine. Glavnim strateškim ciljem sledijo specifični cilji, ki so infrastrukturni, cilji mehkih ukrepov in organizacijski cilji. Za doseganje posameznega cilja so predvideni ukrepi, ki jih bo izvajala nosilna organizacija s pomočjo ostalih vključenih deležnikov. Vsak cilj ima za merjenje uspešnosti določene kazalnike in ciljne vrednosti do leta 2030.

Celotno koordinacijo izvajanja strateškega načrta bo izvajalo MOPE na način, da bo določilo vsaj eno osebo, ki bo pristojna za spremljanje in poročanje o napredku izvajanja ukrepov. Za uspešno uresničevanju strategije bo treba nameniti veliko energije v kvalitetno povezovanje deležnikov, saj se ukrepi nanašajo na različne resorje in vladne organizacije. Prav tako strateški ukrepi zahtevajo finančna vlaganja različnih resorjev katere mora posamezni resor pravočasno zaznati in jih upoštevati v svojem finančnem načrtovanju. V kolikor bo medresorska delovna skupina aktivna in bodo predlogi njenih članov upoštevani, bodo rezultati imeli pozitiven učinek na celotno družbo.

1. Statistični urad Republike Slovenije, [Dnevna mobilnost potnikov, 2021 (stat.si)](https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/10324) [↑](#footnote-ref-2)
2. Inštitut za politike prostora, Zakaj ljudje potujejo kot potujejo, 2020 [↑](#footnote-ref-3)
3. Uradni list RS, št. 75/16 in 90/21 [↑](#footnote-ref-4)
4. Mnenje glede rab besednih zvez gorsko kolesarstvo in gorsko kolesarjenje. 2012. Inštitut za slovenski jezik Frana Ramovša. [↑](#footnote-ref-5)
5. Zajc P. Možnosti umeščanja gorskokolesarskih poti v naravno okolje v Sloveniji na primeru zahodnega Pohorja. <https://repozitorij.uni-lj.si/Dokument.php?id=128104&lang=slv>. Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, 2016  
    [↑](#footnote-ref-6)
6. Sklep Vlade Republike Slovenije, št. 3700-3/2015/8, 29. 7. 2015 [↑](#footnote-ref-7)
7. Vlada Republike Slovenije, št. 35400-18/2019/22, 28. 2. 2020 [↑](#footnote-ref-8)
8. Uradni list RS, št. 119/21 [↑](#footnote-ref-9)
9. Uradni list RS, št. (v postopku sprejema) [↑](#footnote-ref-10)
10. White paper on the future of Europe, <https://commission.europa.eu/content/future-europe/white-paper-future-europe_en>, Evropska komisija, Bruselj, 2011 [↑](#footnote-ref-11)
11. Clean, Connected and Competitive Mobility. Evropska komisija, Bruselj, 2018 [↑](#footnote-ref-12)
12. In-depth Analysis in Support of the Commission Communication COM (2018) 773. Bruselj, 2018 [↑](#footnote-ref-13)
13. A European Strategy for low-emission mobility. Evropska komisija, Bruselj, 2016 [↑](#footnote-ref-14)
14. Urban Mobility Package 2019. Internet: https://ec.europa.eu/transport/themes/clean-transport-urbantransport/urban-mobility/urban-mobility-package\_en [↑](#footnote-ref-15)
15. Together towards competitive and resource-efficient urban mobility. Evropska komisija, Bruselj, 2013 [↑](#footnote-ref-16)
16. Graz Declaration 2018: Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe. Gradec [↑](#footnote-ref-17)
17. Nared, J., Repolusk, P., Černič Istenič, M., Trobec, A., Zavodnik Lamovšek, A., Drobne, S., Foški, M., Mrak, G., Rozman, U., Ercegović, J., Korenč, V., Krušec, K., Turnšek, V. 2019: Celovita demografska analiza s projekcijami za podeželska in urbana območja. Elaborat, ZRC SAZU, Geografski inštitut Antona Melika, Ljubljana [↑](#footnote-ref-18)
18. Urban Mobility Package 2019. Internet: https://ec.europa.eu/transport/themes/clean-transport-urbantransport/urban-mobility/urban-mobility-package\_en [↑](#footnote-ref-19)
19. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. Evropska komisija, Bruselj, 2020 [↑](#footnote-ref-20)
20. Uradni list RS, št. [29/18](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2018-01-1275), [65/19](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2019-01-2882) in [132/22](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2022-01-3113) – ZCes-2 [↑](#footnote-ref-21)
21. Ministrstvo za infrastrukturo, 2023 [↑](#footnote-ref-22)
22. Uradni list RS, št. 58/15 [↑](#footnote-ref-23)
23. Vlada Republike Slovenije, 10. 5. 2022 [↑](#footnote-ref-24)
24. https://www.ljubljana.si/assets/Uploads/nacionalni-program-sporta-RS-2014-2023.pdf [↑](#footnote-ref-25)
25. Uradni list RS, št. 130/22 [↑](#footnote-ref-26)
26. Pavlin, T. Oris slovenske kolesarske zgodbe do razhoda z jugoslovansko državo; <https://www.academia.edu/49581310/Oris_slovenske_kolesarske_zgodbe_do_razhoda_z_jugoslovansko_državo>, Fakulteta za šport, 2015 [↑](#footnote-ref-27)
27. Povzetek članka Adijo, tovarna: Tovarna Rog je cvetela v drugačnih časih; www.delo.si [↑](#footnote-ref-28)
28. vir: [www.statista.com](http://www.statista.com) [↑](#footnote-ref-29)
29. [www.portlandoregon.gov/transportation/article/264746](http://www.portlandoregon.gov/transportation/article/264746) [↑](#footnote-ref-30)
30. <https://ecf.com/news-and-events/news/how-dutch-love-cycling-benefitting-nation> [↑](#footnote-ref-31)
31. SURS, 2021, https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/10324 [↑](#footnote-ref-32)
32. Skrb vzbujajoče spremembe mobilnosti mladih – primer osnovnošolcev v Novem mestu (Plevnik et all, 2017) [↑](#footnote-ref-33)
33. http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV13393 [↑](#footnote-ref-34)
34. <https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/programi-za-vecjo-varnost/sozitje-za-vecjo-varnost-v-cestnem-prometu/> [↑](#footnote-ref-35)
35. [↑](#footnote-ref-36)
36. EU Cycling Strategy. Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility in 2030 (ECF, 2017) https://ecf.com/eu\_cycling\_strategy [↑](#footnote-ref-37)