

“Naš cilj je slediti sodobnim urbanim trendom, novim življenjskim slogom, kakor tudi skrbi za zdravje, varstvo okolja in energetska učinkovitost.”



2012  
2013

*Kolesarski letopis*

# Ljubljana

# Ljubljana, kolesarsko mesto

Nova Prometna politika Mestne občine Ljubljana poziva k spreminjanju prometnih navad v smeri trajnostne mobilnosti, kjer je urbano kolesarjenje hiter, prijeten in učinkovit način gibanja v mestnem okolju. Ljubljana s številnimi izboljšavami v zadnjih letih postaja vse bolj prijazna kolesarjem, zato tudi ne preseneča, da se delež poti, opravljenih s kolesom, povečuje in je trenutno dobrih 12 %. Ob nenehnem spodbujanju kolesarjenja obstaja tudi velika verjetnost, da se bo ta do leta 2020 povečal za 40 %, kot smo si zadali v prometni politiki.



## Kolesarski letopis 2012–2013

Kolesarski letopis (Bicycle account) seznanja javnost s statističnimi podatki o stanju in napredku kolesarjenja v mestu. Letopis kaže, kako uresničujemo kolesarsko strategijo in koliko proračunskih sredstev namenimo izvajanju ukrepov. Z njim tudi preverjamo, v kolikšni meri so kolesarji in kolesarske zadovoljni s pogoji za kolesarjenje. Oni lahko najbolj verodostojno presojujejo o varnosti in kakovosti kolesarske infrastrukture ter predlagajo izboljšave.

Prepričani smo, da lahko z merjenjem, spremljanjem, ocenjevanjem in poročanjem še dodatno spodbudimo kolesarjenje in zagotovimo boljše kakovost življenja v naši skupnosti.

prof. Janez Koželj  
podžupan

Janez Bertonec  
koordinator za kolesarjenje MOL

## Projekt Champ

Mednarodni projekt, ki poteka od 1. oktobra 2011 do 30. septembra 2014, združuje šest kolesarsko razvitih mest, poleg Ljubljane še Örebro (Švedska), Groningen (Nizozemska), Burgos (Španija), Bolzano (Italija) in Edinburgh (Velika Britanija), ter Kaunas (Litva), ki si to prizadeva postati. Vsa mesta združuje želja po izboljšavi kolesarske prometne politike, ki vključuje zbiranje idej za izboljšavo pogojev za kolesarjenje. Ljubljana se vidi kot ambiciozno mesto v postopku opuščanja škodljivih potovalnih navad, kot znanilca sprememb v regiji, kot mesto, ki zapušča preživeto prometno paradigmo avtomobilskih voženj od vrat do vrat. Svoj pogled in dejanja usmerja k pešcem in kolesarjem prijaznim ulicam ter tako dviguje kakovost življenja prebivalcev in obiskovalcev. Na podlagi analize urbanega kolesarjenja v Ljubljani smo oblikovali kolesarsko strategijo, v kateri je do leta 2020 predvideno izvajanje številnih ukrepov, vsako sodo leto tudi izdaja kolesarskega letopisa.



# Mednarodna konferenca *Velo-City 2013*

Na osrednjem kolesarskem dogodku, mednarodni konferenci Velo-City 2013 na Dunaju, je podžupan prof. Janez Koželj v imenu Mestne občine Ljubljana skupaj z drugimi župani in podžupani iz Dunaja, Bratislave, Kopenhavna, Göteborga, Bregenza, Prage, Adelaide, Stockholma, Münchna, Jihlava, Nantesa, Gdanska, Budimpešte in Luksemburga podpisal Dunajski kolesarski memorandum, s katerimi se zavezujejo k izboljšanju razmer za kolesarjenje in spodbujanju te oblike mobilnosti.



*Župani in podžupani se s tem dokumentom zavezujejo k promociji pametnih mest z visoko kakovostjo življenja za vse in si prizadevamo, da bodo naše dejavnosti spodbuda vsem, ne glede na starost in življenjsko usmeritev v vsakodnevnih srečanjih z izzivi trajnostne mobilnosti v urbanem okolju. Naš cilj je slediti sodobnim urbanim trendom, novim življenjskim slogom, kakor tudi skrbi za zdravje, varstvo okolja in energetska učinkovitost. Ponovno odkrivamo kulturo urbane mobilnosti, ki med drugim zaveva tudi kombinacijo različnih oblik premikanja po mestu v enem potovanju.*

*Ob tem izpostavljamo, da je kolesarjenje, poleg hoje, najbolj okolju prijazen način gibanja v mestih, saj ne onesnažuje okolja in ne povzroča hrupa, zmanjšuje prometno gnečo in omogoča prijetno izrabo javnega prostora. Kolesarji vzpostavijo več medsebojnih stikov, medtem ko so ljudje v osebnih avtomobilih ujeti v pločevino. Kolesarjenje koristi zdravju in dobremu počutju, je tudi cenovno ugodno, enostavno in učinkovito, zlasti če mesto vlaga v razvoj varne in udobne kolesarske infrastrukture, ki zagotavlja nemoteno gibanje tudi starejšim in otrokom. Vsak evro, vložen v kolesarsko infrastrukturo, se skozi prihranke pri stroških zdravja in okolja hitro povrne.*

*Glede na vse prednosti kolesarjenja je vložek v promocijske kampanje za spodbujanje kolesarjenja upravičen. Podpora lokalne skupnosti je več kot koristna, saj zagotavlja trajno skrb za kolesarsko kulturo v mestu in širitev kolesarjenja. Mnogi, predvsem mladi, opuščajo vsakodnevne vožnje z osebnim avtomobilom in se preusmerjajo na javni promet, hojo in kolo. Podpisniki ta premik podpiramo in se zavezujejo, da bomo:*

- *poskrbeli, da bo kolesarjenje vključeno v prometne politike in strategije,*
- *širili in izboljševali kolesarsko infrastrukturo, da bo primerna tako za otroke kot starejše,*
- *zagovarjali omejitev hitrosti 30 km/h na pešcem in kolesarjem prijaznih mestnih ulicah in cestah,*
- *skrbeli za zadostno število kolesarskih stojal in varovanih kolesarnic,*
- *podpirali učinkovito prehajanje med različnimi oblikami mobilnosti (vlak–kolo, avtobus–kolo),*
- *zagotavljali delovanje mreže izposoje mestnega kolesa,*
- *skrbeli za promocijo in spodbujanje kolesarjenja predvsem šolskih otrok in dijakov,*
- *nudili podporo kolesarskim organizacijam, ki delujejo v javnem interesu in krepijo kolesarsko zagovorništvo,*
- *omogočali in podpirali tako lokalne kot evropske projekte, ki promovirajo kolesarjenje na delo, v šolo in po opravkih.*

# Vidnejši dosežki v letih 2012 in 2013



## Slovenska cesta

Eden najpomembnejših ukrepov v letu 2013 je pričetek urejanja osrednje mestne avenije – Slovenske ceste. V času Evropskega tedna mobilnosti je ponovno zaživel kolesarski promet med Šubičevo in Dalmatinovo ulico. Omejitev prometa osebnih motornih vozil je po dobrih štiridesetih letih omogočila vrnitev kolesarjev na cestišče. Za kolesarja je bilo mesto prav v smeri od juga proti severu oteženo in zamudno. Nadaljevanje ureditve kolesarjem, pešcem in uporabnikom mestnih avtobusov prijazne Slovenske ceste do križišča z Aškerčevo cesto na jugu in križišča z Bleiweisovo cesto je predvideno še letos.



## Večna pot

Novembra 2012 je bil dokončan nov odsek kolesarske povezave vzdolž Večne poti ob Gozdarskem inštitutu, ki omogoča hiter in udoben dostop s kolesom iz mestnega središča do živalskega vrta. Dolžina povsem novega dela kolesarske poti je 130 metrov, dolžina obnovljenega obstoječega dela poti pa 390 metrov. Ob celotni stezi je urejena tudi javna razsvetljava, poleg kolesarske steze sta na Večni poti pa sta urejeni še dve grbini na prehodih za pešce.

## Križišče Roška–Poljanska

Križišče Roške in Poljanske ceste je prvo območje v Ljubljani, ki je bilo urejeno v skladu s Priročnikom za načrtovanje prometnih ureditev v MOL, ki smo ga pripravili kot podporo izvajanju ukrepov v Prometni politiki MOL. Nova ureditev križišča zagotavlja varen prehod s trisekundnim predčasnim vklopom zelene luči za pešce in dodatno umirja avtomobilski promet z majhnimi zavijalnimi radiji. Kolesarske steze so speljane naravnost in so na enakem nivoju kot cestišče, kar zagotavlja večje upoštevanje kolesarjev s strani voznikov.



## Trubarjeva cesta

Trubarjeva cesta je v delu med križiščem z Rozmanovo ulico in križiščem Njegoševe in Zaloške ceste preurejena v enosmerno cesto. Za kolesarje je posebej označen pas, ki dovoljuje vožnjo tudi v nasprotno smer.



## Dolenjska cesta

Jugovzhodni del Ljubljane je bil do nedavna kolesarsko z mestnim jedrom nezadovoljivo povezan, kolesarska steza je bila mestoma slaba, dotrajana in za vožnjo neudobna. Ureditev Dolenjske ceste od hišne številke 56 na Rakovniku do križišča s Peruzzijevo cesto je zato za kolesarje pomembna pridobitev. Prej nekoliko neurejene klančine inuvozi do stanovanjskih hiš so zdaj tehnično lepo izvedeni in omogočajo tekočo vožnjo.





## Fabianijev most

Pomembna pridobitev za Ljubljano je dvonivojski Fabianijev most, ki povezuje Njegošovo in Roško cesto. Z njim smo sklenili notranji cestni obroč in tako omogočili preurejanje drugih predelov mesta v območja z omejenim dostopom za osebna motorna vozila. Zgornji nivo mostu je namenjen motornemu prometu, spodnji, ki povezuje obrežne poti ob Ljubljanici, pa pešcem in kolesarjem. Enostavno prehajanje med nadstropji predvsem za ljudi z gibalnimi oviranostmi zagotavlja tudi dvigalo.



## Križišče Njegoševa–Ilirska

V skladu s priporočili premočrtnega vodenja kolesarja je urejeno tudi križišče Njegoševa cesta–Ilirska ulica.



## Kolesarski žep

Kolesarski žep (Bike Box) v križišču Rozmanove z Ilirsko ulico omogoča kolesarjem, da se v semaforiziranem križišču postavijo pred avtomobile in tako pridobijo prednost pri speljevanju. Pri tem se predvsem močno zniža ogroženost kolesarja zaradi motornih vozil, ki zavijajo desno. To je že drugi kolesarski žep v Ljubljani, prvi je bil leta 2011 označen v križišču Zoisove ceste s Krakovskim nasipom.

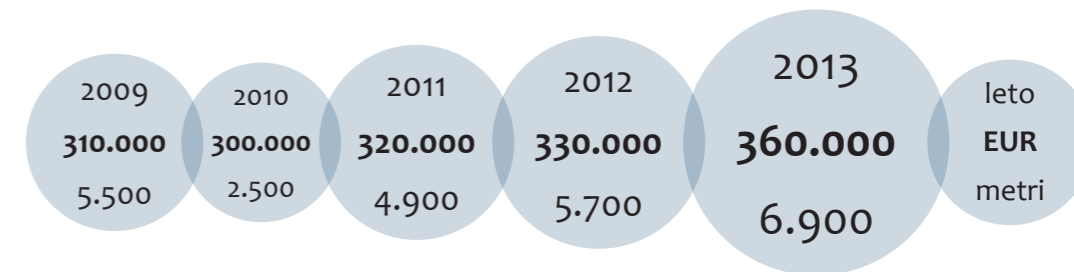
# Kolesarska infrastruktura

Javnomnenjska raziskava, izvedena v projektu CIVITAS Elan, je pokazala, da anketiranci izboljšavi kolesarskega omrežja pripisujejo izreden pomen, saj se jih je zanj med sedmimi izbranimi ukrepi odločilo kar 82 %, ureditvi omrežja regionalnih kolesarskih poti pa so s 73 % podpore dodelili četrto mesto. Tudi rezultati merjenja »kolesarske klime« v projektu Champ te ugotovitve potrjujejo.

Kakovostna, povezana in redno vzdrževana kolesarska struktura je najpomembnejši dejavnik, s katerim lahko povečamo delež trajnostnih oblik prometa (hoje in kolesarjenja) v mestu. V zadnjih dveh letih smo pričeli uvajati nove, v kolesarsko razvitih deželah preizkušene elemente projektiranja, in z namenom povečati udobnost, predvsem pa varnost kolesarjev v skladu z novimi tehničnimi smernicami preuredili številna križišča. Kolesarske prioritete v novi prometni politiki so trajno in sistematsko načrtovanje nove kolesarske infrastrukture, zapolnjevanje vrzeli v obstoječem sistemu kolesarskega omrežja in redno vzdrževanje obstoječe infrastrukture.



## Stroški ureditve kolesarske infrastrukture v obdobju 2009–2013



## Pregled kolesarskih poti, pasov in stez\*

Dolžina [m]	Tip kolesarske proge
2.904	Javna pot za kolesarje in pešce
3.848	Javna pot za kolesarje
84.503	Kolesarski pas na pločniku
42.339	Kolesarski pas na vozišču
57.922	Kolesarska steza nivojsko ločena
14.927	Kolesarska steza ločena z oviro
<b>206.443</b>	Skupna dolžina

## Pregled parkiranja koles\*

Ocenjujemo, da je na javnih površinah v MOL 9.000 kolesarskih parkirnih mest. Posebej predstavljamo tista, ki so namenjena predvsem obiskovalcem šolskih ustanov, dijaških in študentskih domov.

Izobraževalne ustanove	Število stojal	Število učencev / dijakov / študentov
Osnovne šole (6., 7., 8., 9. razred)	1.140	4.948
Srednje šole	1.270	20.730
Fakultete, akademije in druge visoke šole	1.600	40.000
Dijaški domovi	300	2.990
Študentski domovi	1.800	7.639

\*Podatki veljajo na dan 31. 12. 2013

## Ureditve kolesarske infrastrukture v letih 2012 in 2013

Leto	Cestni odsek	Vrsta ureditve	Dolžina [m]
2012	Peruzzijeva cesta	Obojestranska steza in pas na cestišču	400
	Fabianijev most (spodnji nivo s povezavami na mrežo lokalnih cest)		200
	Hrvatski trg (Ilirska, Trubarjeva, Njogoševa, Rozmanova cesta)		200
	Cesta 27. aprila		200
	Večna pot		520
2013	Roška cesta (od križišča s Streliško ulico do Karlovške ceste z navezavo na Gruberjevo nabrežje)	Dvosmerna kolesarska steza	700
	Dolenjska cesta (od Rakovnika do križišča s Peruzzijevjo)	Enosmerna steza na južni strani	2.000
	Slovenska cesta (med Gosposvetsko in Šubičevo)	Obojestranska steza in pas na cestišču	500
	Rozmanova cesta	Kolesarski pas na cestišču	500
	Maistrova cesta	Kolesarski pas na cestišču	500

## Predvidene ureditve in novogradnje kolesarske infrastrukture v letu 2014

Cestni odsek	Vrsta ureditve	Dolžina [m]
Vojkova cesta	Dvosmerna steza – ureditev krajšega odseka	300
Ižanska cesta	Ureditev odseka od križišča z Jurčkovo cesto do križišča s Hrdeckega cesto	1.000
Zaloška cesta	V sklopu širitve od obvoznice do križišča z Zadobrovško cesto je predvidena obojestransko kolesarska steza, v nadaljevanju do križišča s Cesto 30. avgusta	1.400
Slovenska cesta	Dvosmerna kolesarska steza oz. kolesarski pas na odseku med Šubičevo in Aškerčevo cesto	1.000
Nova povezovalna cesta od Ceste na Brdo do Ceste Dolomitskega odreda	Obojestransko kolesarsko stezo	1.100
Slovenčeva cesta	Obojestransko kolesarsko stezo	2.000
Prestavitevčasne brvi z lokacije Materinskega mostu na novo lokacijo v podaljšku Potočnikove ulice	Most, namenjen kolesarjem in pešcem	44

## Vzdrževanje kolesarskih poti

### Pregledniška služba

Pregledniška služba nadzira dogajanja, ki lahko vplivajo na cesto in promet na njej, ter preverja stanje ceste. Opravlja tudi manjša vzdrževalna dela na cesti, ki jih je možno opraviti s predpisano pregledniško opremo in sredstvi. Podatke o ugotovitvah s pregledov in o opravljenih delih, ki jih izvaja najmanj enkrat tedensko na lokalnih krajevnih cestah, javnih poteh za pešce, peš poteh in javnih poteh za kolesarje, posreduje strokovni službi MOL.

### Zimska služba in čiščenje

Območja čiščenja snega s pločnikov in kolesarskih stez je določeno z izvedbenim programom zimske službe, ki jo izvaja koncesionar KPL d.d. Kolesarske steze, ki potekajo po cestišču, se čistijo istočasno s pluzenjem ceste, tam, kjer potekajo izven cestišča, pa se čistijo istočasno s pločnikom. Izvajalec je v lanske sezoni obstoječi mehanizaciji dodal posipalec (2 m<sup>3</sup>) za kolesarske steze.

Za čiščenje in urejanje javnih površin, tudi kolesarskih, sicer skrbi Javno podjetje Snaga, ki med drugim uporablja vozila s pogonom na utekočinjen naftni plin (avtoplin) ali vozila na električno energijo.



# Načrtovanje *kolesarskih poti*



## Kolesarska karta Ljubljane

V MOL smo skupaj z Urbanističnim inštitutom RS v sklopu projekta CIVITAS septembra 2010 pripravili interaktivno kolesarsko karto Ljubljane na Geopedii – spletni zemljevid s ključnimi informacijami glede kolesarjenja v mestu, ki ga sprti urejamo in dopolnjujemo tudi s predlogi javnosti. Vključuje interaktivni iskalnik kolesarskih poti, lokacije stojal za kolesa in mest izposoje koles Bicike(LJ), »črne točke« in kolesarske izletniške kraje.

Karta je dostopna na: [www.geopedia.si/#T1256](http://www.geopedia.si/#T1256)



## Kolesarski internetni portal »Gremo na Pot« Ljubljanske urbane regije

Spletni naslov: <http://www.gremonapot.si/Kolesarstvo/kolesarske-steze.aspx>

## Spletni portal RIC Sava - kolesarjenje

Spletni naslov: <http://www.sport-ljubljana.si/sava/sava-ric/kolesarjenje-83>



## Mobilna aplikacija za pametni telefon »A to B Ljubljana«

Spletni naslov: <http://www.ljubljana.si/si/mol/novice/84622/detail.html>



## Črne točke za kolesarje

Društvo Ljubljanska kolesarska mreža vodi evidenco nevarnih mest – t. i. črnih točk za kolesarje.

Lokacije z opisom so na voljo na Geopedii: <http://www.geopedia.si/#L5714>

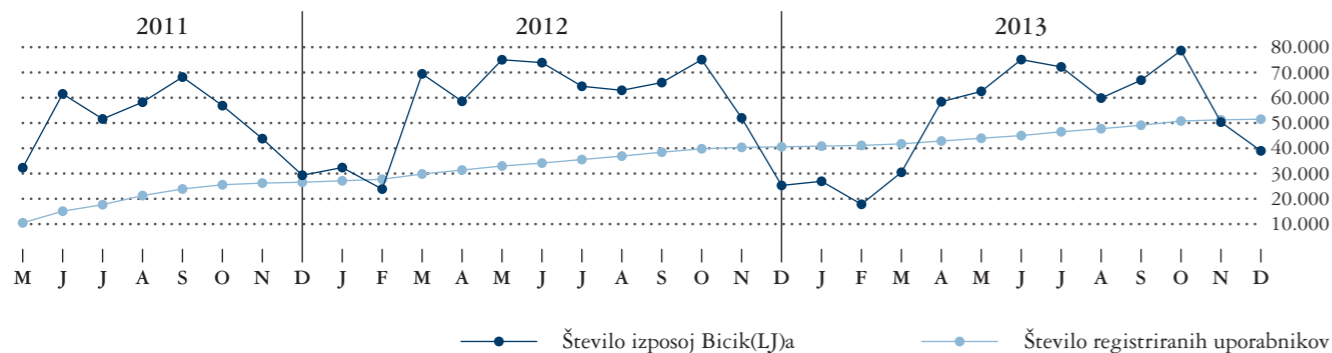
Na osnovi tega seznama smo leta 2009 pripravili prvo Odzivno poročilo s časovnim načrtom odpravljanja nevarnih mest, drugega na podlagi osveženih podatkov pričakujemo v letošnjem letu.





# Javni sistem izposoje koles *Bicike(LJ)*

Maja 2011 smo kot obliko javnega prevoza uvedli mestno kolo v samopostrežnem sistemu izposoje Bicike(LJ), ki danes vključuje 33 postajališč in 308 koles. Kot je pokazala raziskava, v kateri je oktobra 2012 sodelovalo 311 prebivalcev iz Ljubljane in okolice, Bicike(LJ) ocenjujejo kot zelo koristen (tako jih meni 79 % vprašanih) in pozitiven projekt (tako jih meni 95 % vprašanih).



—●— Število izposoj Bicik(LJ)a      —●— Število registriranih uporabnikov

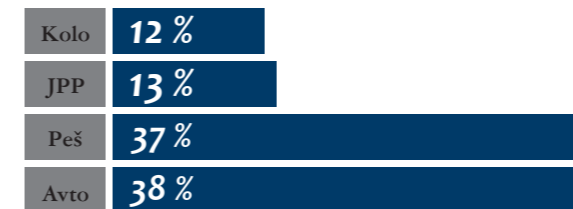
Konec leta 2013 je imel Bicike(LJ) 51.514 uporabnikov, ki so v od uvedbe sistema izposoje, opravili 1.717.389 voženj. V povprečju je tako bilo vsako od 300 koles v sistemu izposojeno vsaj po šestkrat na dan.

Rekorden datum izposoj je bil 3. 10. 2012 s 4.469 skupnimi premiki oz. 3.869 uporabniki. Povprečen čas izposoje je bil 13,10 min/vožnjo. Najbolj obiskani postaji sta Cankarjeva ulica in Petkovškovo nabrežje.

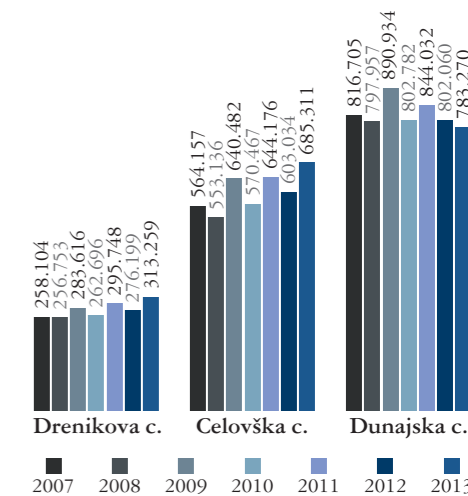


# Meritve *kolesarskega prometa*

Jeseni 2013 smo s Fakulteto za gradbeništvo izvedli raziskavo o potovalnih navadah prebivalcev MOL in Ljubljanske urbane regije, ki glede na rezultate prejšnje raziskave iz leta 2003, ko je bil delež kolesarskega prometa v skupnem prometu 10 %, znaša sedaj dobrih 12 %, kar pomeni, da se napovedi nove prometne politike, v kateri smo si do leta 2015 zadali ambiciozno nalogo povečati delež kolesarjenja na 14 %, uresničujejo.



Meritve kolesarskega prometa redno izvajamo z avtomatskimi števci na treh lokacijah: ob Dunajski, Celovski in Drenikovi cesti. Med leti 2007 in 2013 nakazujejo rahel trend navzgor in močno odvisnost opravljenih poti od letnega časa in vremenskih razmer. Kolesarski promet poteka skozi celo leto; največja stabilnost je v zimskem času, saj se število s kolesom opravljenih poti v treh najhladnejših in snežnih mesecih komaj opazno povečuje. Na pogostnost kolesarskih potovanj imajo bolj kot nizke temperature vpliv drugi dejavniki, predvsem padavine, in urejenost infrastrukture zlasti pozimi. V toplejšem obdobju, v t. i. kolesarski sezoni med aprilom in oktobrom, so nihanja mnogo večja in izrazito pogojena z vremenskimi razmerami.



# Javnomnenjske raziskave

## KAKO SI DANES PRIŠEL/PRIŠLA V ŠOLO?



## KAKO BI NAJRAJE PRIŠEL/PRIŠLA V ŠOLO?



## Zadovoljstvo kolesarjev – kolesarska klima

Zadovoljstvo kolesarjev je eden od kazalnikov kakovosti kolesarskega sistema v mestu in je del kolesarskih letopisov v različnih mestih. Kolesarsko klimo v Ljubljani smo merili v anketi, izvedeni maja 2013, ključna sporočila pa so:

- najboljše ocenjen element kolesarjenja je priročnost v primerjavi z ostalimi prevoznimi načini;
- na splošno je najslabše ocenjena infrastruktura, predvsem z vidika povezanosti in velikosti omrežja ter njegovega vzdrževanja pozimi; razlike v zadovoljstvu se kažejo predvsem glede na posamezne četrtne skupnosti;
- vprašani kot problem zaznavajo tudi pogosto krajo koles;
- prijaznost Ljubljane do kolesarjev ocenjujejo srednje dobro.

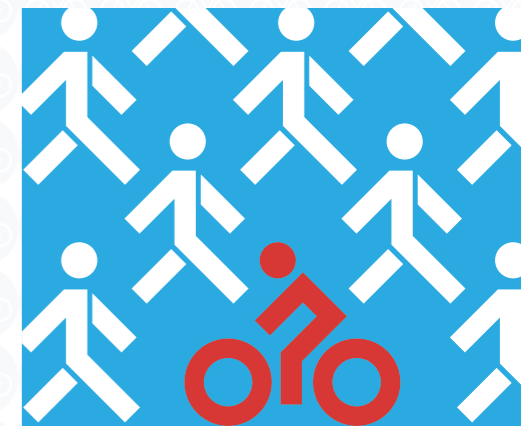
## S kolesom v šolo

Aprila 2010 smo izvedli raziskavo »S kolesom v šolo« z namenom analizirati potovalne navade učencev, posebej uporabo kolesa. Ocenjujemo, da se potovalne navade šolskih otrok od takrat niso bistveno spremenile.

## Sobivanje pešcev in kolesarjev v območju za pešce

V okviru projekta Champ in ukrepa »Sobivanje pešcev in kolesarjev v območju za pešce« smo leta 2013 z Ljubljansko kolesarsko mrežo izvajali kampanjo, v kateri smo kolesarje pozivali k strpnosti do pešcev. Delili smo letak »Območje pozornosti« z zemljevidom priporočljivih poti, ki kolesarju omogočajo bolj tekočo in varno vožnjo skozi območje za pešce. Zanimalo nas je, ali smo bili z osveščanjem uspešni, zato smo po zaključku akcije pripravili anketo na vzorcu 240 ljudi, ki smo jo novembra in decembra izvedli tako na terenu kot prek spleta. Anketi dokazujeta, da je bila akcija med kolesarji dobro sprejeta in da se kolesarji večinoma zavedajo svoje odgovornosti do pešcev kot šibkejših udeležencev v prometu, a da bi bilo akcijo potrebno pogosteje izvajati. In še:

- akcija je približno petino kolesarjev spodbudila k razmisleku o uporabi predlaganih »obvoznih« poti, dobra tretjina je izjavila, da jih je uporabljala že prej, na petino pa ni imela pravega učinka;
- tri četrtine kolesarjev meni, da bi bile za preusmeritev na predlagane obvozne poti potrebne usmerjevalne table – kažipot, večina teh je izjavila, da bi signalizacijo upoštevala;
- terenska anketa je pokazala, da akcijo pozna 20 % kolesarjev, spletna pa, da jo pozna 50 % vprašanih.



**POZOR, OBMOČJE  
POZORNOSTI!**  
Kolesarji, počasi in obzirno!

# Varnost kolesarjev

## Prometne nesreče kolesarjev

Na območju MOL se letno v povprečju pripeti 300 prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji, s strukturo, kot prikazuje slika (vir: MNZ, Policija).

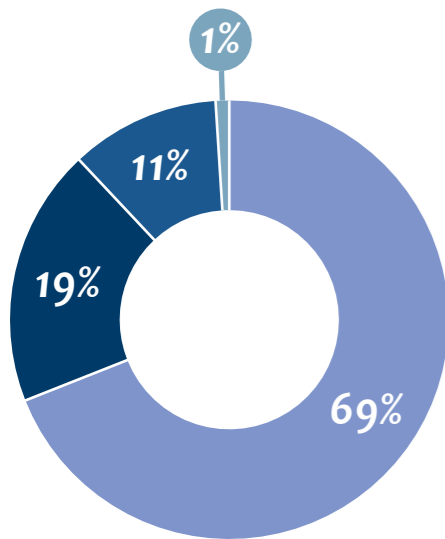
Varnostne razmere se za šibkejšje udeležence v prometu – pešce in kolesarje – še niso bistveno spremenile. Ljubljana kot najbolj urbano okolje v Sloveniji beleži največ prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji, prevladujejo pa nesreče brez poškodbe ter tiste z lažjimi poškodbami. Večina nesreč s smrtnim izidom ali hudo poškodbo se zgodi na mestnem robu. V Sloveniji se skoraj 75 % nesreč kolesarjev zgodi v naseljih, delež nesreč s hudimi posledicami pa je višji izven naselij (21,51 %), kot v naseljih (11,65 %).

Izstopata dva prevladujoča vzroka nezgod: neupoštevanje pravil o prednosti in nepravilna smer vožnje; pri prvem je krivda večinoma na strani voznikov motornih vozil, pri drugem na strani kolesarjev. Pri kolesarjih prevladuje krivda med šolskimi otroci in najstniki (8–18 let), v drugih starostnih skupinah pa so prevladujoči povzročitelji nesreč vozniki motornih vozil.

## Prometni prekrški v kolesarskem prometu

### POROČILO MESTNEGA REDARSTVA

Povečanje ukrepov v letu 2013 lahko pripišemo povečani skrbi za varnost – Mestno redarstvo MU MOL je poostrilo nadzor, ker se trudimo zagotoviti čim boljše razmere predvsem za najšibkejšje udeležence v prometu.



- 1 % Smrt
- 11 % Huda telesna poškodba
- 19 % Brez poškodbe
- 69 % Lažja telesna poškodba

Kršitev	2012	2013
Ogrožanje pešcev v območju za pešce	9	6
Ogrožanje pešcev in kolesarjev zaradi parkiranja motornih vozil na pločnikih	813	1.926
Ogrožanje kolesarjev zaradi parkiranja motornih vozil na kolesarski stezi	170	266
Nepravilna smer vožnje kolesarja	6	85

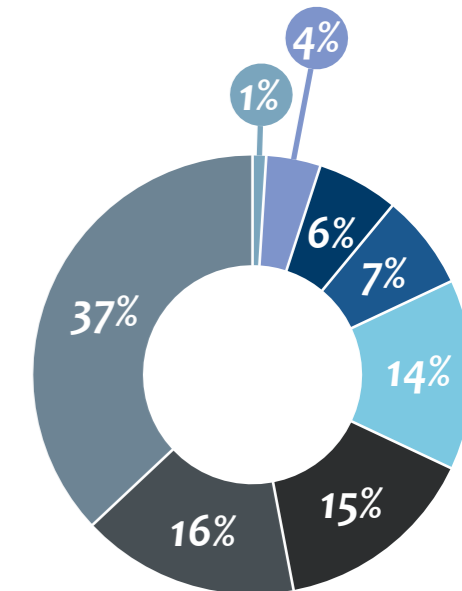
## POROČILO POLICIJE O GLOBAH, IZDANIH KOLESARJEM

Kršitev	2010	2011	2012	2013
Nepravilna smer	463	649	675	635
Alkohol	349	613	213	244
Vožnja v rdečo luč	211	233	122	129
Skupaj	1.023	1.495	1.010	1.008

## TATVINE KOLES

Na območju Ljubljane z okolico je bilo leta 2012 prijavljenih 1250 tatvin koles, delež najdenih in vrnjenih lastniku je 20 %. Tatvine koles predstavljajo 16 % vseh kaznivih dejanj zoper premoženje (Vir: Pilotna anketa o žrtvah kriminala, 2009, <http://www.stat.si>).

- Tatvina vozila, mopeda, skuterja 1 %
- Poskus vloma 4 %
- Rop 6 %
- Osebna tatvina 7 %
- Vlom v dom, vikend 14 %
- Tatvina iz vozila 15 %
- Tatvina koles 16 %
- Vandalski napadi na vozila 37 %



# Promocija kolesarjenja in vključevanje javnosti

V Ljubljani spodbujamo kolesarjenje s številnimi promocijskimi dejavnostmi za različne skupine deležnikov. V nadaljevanju navajamo nekaj kolesarskih in drugih dogodkov, povezanih s kolesarjenjem v Ljubljani v letih 2012 in 2013.

- Redna srečanja Kolesarske platforme mesta Ljubljane (od konca leta 2009 do konca 2012)
- »S kolesom na delo« – akcija »V troje« 2012 in 2013
- Kolesarski festival Ljubljana 2012 in 2013
- »Sava Demo-tour« – v sodelovanju s Savsko komisijo kot sestavni del razvoja projektov rečnega turizma ob Savi
- Strokovne kolesarske ekskurzije z ogledom dobrih praks (preureditve kolesarjem prijaznih križišč, novi elementi kolesarske infrastrukture ...) za Inštitut za planiranje prometa in prometni inženiring z Dunaja in za študente Fakultete za gradbeništvo Maribor – Prometna ekologija, maj 2013
- Kolesarski ogled nedokončanih gradbenih projektov v Ljubljani v okviru projekta Roglab
- »Svetlobna gverila« – kolesarski ogled umetniške instalacije Strašila na Poti spominov in tovarištva
- Promocija uporabe kolesarskega priklopnika v treh ljubljanskih vrtcih – društvo Ljubljanska kolesarska mreža
- Sprejem in namestitvev kolesarske karavane Ecotopia bicycle tour na RIC Sava v avgustu 2013
- Kolesarski dogodki znotraj Evropskega tedna mobilnosti v 2012 in 2013: kolesarski ogled dosežkov projekta CIVITAS Elan; Promocija koncepta somodalnosti kolesa in avtobusa; »Kolesarski krog«; likovne delavnice barvanja čelad za otroke; mini kolesarski festival ob podpori Pisarne Evropskega parlamenta na Prešernovem trgu, promocija Cone obzirnosti; zaključna prireditvev akcije Bike-Track-Bike
- Maraton Franja 2012 in 2013

- Konferenca »Kolesarjenje v mestih Srednje in Južne Evrope«, oktober 2013
- Akcija Agencije za varnost v cestnem prometu (AVP) in občinskega Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPVCP) s sloganom »Kolesarji, previdno naokrog« in »Ogled pasti – črni točki« v organizaciji društva LKM, april in junij 2012
- Akcija »Bistro glavo varuje čelada« – sodelovanje AVP z delavnicami barvanja čelad na Kolesarskem festivalu, maj 2012
- Akcija AVP in občinskega SPVCP »Kolesarji – enakopravni, toda bolj ranljivi«, april-junij 2013
- Obisk in predavanje nizozemskega strokovnjaka (Mobycon) s področja varne ureditve kolesarske infrastrukture, marec 2013
- Projekt Rosee: izobraževanje za presojevalce varnosti cest na Prometno tehniškem inštitutu Fakultete za gradbeništvo, oktober 2013; mednarodna konferenca projekta s poudarkom na varnosti ranljivih udeležencev (pešcev in kolesarjev), november 2013
- Aktivnosti Ljubljanske kolesarske mreže v okviru Evropske državljanske pobude za omejitev hitrosti v naseljih na 30 km/h
- Dogodki v sklopu projekta CIVITAS Elan

Podžupan MOL profesor Janez Koželj je skupaj s članom Odbora za urejanje prostora in urbanizem MOL mag. Blažem Lokarjem junija 2013 na mednarodni kolesarski konferenci Velo City na Dunaju predstavil sistematičen in postopen pristop k temu, da kolesarjenje postane del genskega zapisa Ljubljane.

Izpostavila sta nekaj projektov in ukrepov, ki so pomemben doprinos k zastavljenemu cilju. Med njimi je bil projekt CIVITAS Elan, v sklopu katerega je bilo izvedenih več deset kolesarskih dogodkov, ki so to obliko mobilnosti umestili na »dnevni red« odločevalcev, strokovnjakov in javnosti, predvsem pa smo s tem omogočili oblikovanje ukrepov za izboljšanje kolesarjenja v mestu.



**Uredila** Janez Bertoncej, Vita Kontić

**Kontakt** Janez Bertoncej, koordinator za kolesarjenje v MOL  
Mestna občina Ljubljana, Mestna uprava  
Služba za razvojne projekte in investicije  
Odsek za razvojne projekte  
Adamič-Lundrovo nabrežje 2  
SI-1000 Ljubljana  
E: janez.bertoncej@ljubljana.si  
T: +386 1 306 46 78  
F: +386 1 306 13 47

**Spletna mesta** Mestna občina Ljubljana: [www.ljubljana.si](http://www.ljubljana.si)  
Champ: [www.champ-cycling.eu](http://www.champ-cycling.eu)  
Bicikelj: [www.bicikelj.si](http://www.bicikelj.si)

**Dokumenti** Prometna politika MOL  
Celovita kolesarska strategija (CIVITAS Elan in Champ)

**Fotografije** Janez Bertoncej, Croy/arhiv mesta Dunaj, Europlakat, Volker Hoffman,  
Vita Kontić, Alenka Rebec, Dunja Wedam, Zupan/arhiv MOL

**Tisk** Tiskarna Formatisk

**Oblikovanje** Raša Böhm Vidmar

**Naklada** 1.000 izvodov

**Izdala** Mestna občina Ljubljana, maj 2014



Co-funded by the Intelligent Energy Europe  
Programme of the European Union



Cycling Heroes  
Advancing  
sustainable Mobility  
Practice

CHAMP

