

## ZAPIS Z DELAVNICE

# Ocena stanja kolesarske politike v MOL

Delavnica je potekala v sredo, 13. 1. 2010 med 11.00 in 14.00 uro v Banketni dvorani Mestne hiše, na Mestnem trgu 1 v Ljubljani.

### Namen srečanja:

Osnovni namen srečanja je bil izdelati oceno stanja kolesarske politike v mestni občini Ljubljana na osnovi standardiziranega BYPAD vprašalnika, identificirati prioritete kolesarske politike MOL ter ukrepe za izboljšanje stanja.

### Dnevni red:

1. Kratka predstavitev ukrepa 4.6 Celovita kolesarska strategije mesta Ljubljane v okviru projekta CIVITAS ELAN - *Andrej Klemenc, REC Slovenija, dosedanji vodja ukrepa,*
2. Osnovna dejstva o stanju kolesarske mobilnosti v Ljubljani - *Janez Bertonec,* *Kolesarski koordinator MOL in novi vodja ukrepa 4.6,*
3. Predstavitev koncepta in orodij BYPAD ter navodil načina dela na delavnici - *Luka Mladenovič, Urbanistični institut RS,*
4. Delo v treh skupinah (odločevalci in uradniki, strokovnjaki, kolesarji) - Ocena stanja kolesarske politike v MOL na podlagi standardiziranega BYPAD vprašalnika,
5. Pregled ocen po posameznih skupinah, utemeljitve ocen in njihovo usklajevanje,
6. Identifikacija prioritet kolesarske politike v MOL na podlagi odgovorov in rangiranje ukrepov za izboljšanje stanja,
7. Oblikovanje ključnih zaključnih ugotovitev.

### Prisotni

Milena Černilogar - KZS, Janez Bertonec - LKM, Lidija Živčič - FOCUS, Andreja Jagodic – MOL OGD, Mateja Markl - DRSC svet za preventivo in vzgojo, Aidan Cerar - IPOP, Peter Skušek – MOL OGD, Mateja Bregar – MOL OGD, Luka Mladenovič - UIRS, Nataša Jazbinšek Seršen – MOL OVO, Damijana Belak – MOL OUP, Janez Koželj - MOL, Dunja Piškur Kosmač – MS MOL, Jakob Juha – MOL MR, Vlado Babič – MOL OVO, Mateja Šepec Jeršič, Andrej Klemenc (oba REC Slovenija); Andrea Backovič Juričan, IVZ - Cindi

### **SKLEPI:**

#### **Sklep št. 1**

Koordinator kolesarske platforme bo v mesecu dni identificiral vsa odprta vprašanja med mestom in ministrstvom za promet, ki se tičejo kolesarskega oz. nemotoriziranega prometa ter pripravil dopis, naslovljen na Ministrstvo za promet, s predlogom za srečanje z visokimi političnimi predstavniki ministrstva.

### **Sklep št. 2**

Kolesarski platformi mesta Ljubljane se predlaga, da naj na naslednjem sestanku sprejme sklep, da se Direktorju mestne uprave predlaga, da se delovno mesto koordinatorja za kolesarsko politiko MOL sistematizira v okviru mestne uprave.

### **Sklep št. 3**

Celovita kolesarska strategija naj vključi dejavnosti vzpodbujanja in usposabljanja otrok in starejših za kolesarjenje, ki jih izvaja CINDI Slovenija in dejavnosti SPVCP za usposabljanje osnovnošolskih otrok za uporabo kolesa v prometu kot svojo sestavni del.

### **Sklep št. 4.**

Spomladi 2012 naj vodja ukrepa Celovita kolesarska strategija organizira ponovitev delavnice ocene stanja kolesarske politike v Ljubljani po metodologiji BYPAD, kar bo omogočilo primerjav sedanjih in takratnih ocen.

### **Sklep št. 5**

G. Peter Skušek bo v tednu dni koordinatorju za kolesarjenje MOL predal Odzivno poročilo na gradivo »Pasti za kolesarje v MOL«, tudi v pdf. obliki, poročilo pa se v tej obliki objavi na spletnih straneh Kolesarske platforme mesta Ljubljane in Ljubljanske kolesarske mreže.

### **Sklep št. 6**

Promocija kolesarjenja naj sledi izboljšavam kolesarske strukture in prometnih režimov v mestu, pri njej pa je mora mestni koordinator za kolesarjenje zagotoviti sodelovanje s projektom LIFECYCLE, ki ga vodi CINDI Slovenija.

### **Sklep št. 7.**

Luka Mladenovič bo tednu dni pripravil rezultatsko oceno in primerjavo ocene stanja kolesarske politike v MOL z oceno stanja v drugih z Ljubljano primerljivih mestih, ki so za ocenjevanja prav tako uporabila orodje BYPAD.

## **Potek dogodka:**

### **Ad1, 3) Uvodna predstavitev**

Andrej Klemenc, dosedanji vodja ukrepa 4.6, je na kratko predstavil potek priprave Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane, ki poteka v okviru projekta CIVITAS ELAN. Povedal je, da naj bi bil osnutek strategije v maju 2010 predan v obravnavo mestnemu svetu, kolesarska platforma pa bo spremljala njeno izvajanje v naslednjih dveh letih.

Besedo je predal Luki Mladenoviču, ki je na kratko predstavil standardizirano metodologijo za celovito ugotavljanje stanja kolesarjenja v mestih ([povezava na PPT](#)). Zajeta je v devet modulov, ki jim je pripisanih pet ocenjevalnih stopenj. Predstavil je način dela, ki bo potekalo v naslednjih treh skupinah: odločevalci, načrtovalci in izvajalci ter uporabniki, čemur bo sledil vnos podatkov v orodje BYPAD.

### **Ad4) Delo v skupinah**

Delo na delavnici je potekalo v treh skupinah, kjer so sodelujoči s standardizirano opisno oceno s pomočjo vprašalnika ovrednotili stanje na 9 različnih področjih, ki se nanašajo na potrebe uporabnikov, vodenje in koordinacijo, dokumente politike, sredstva in osebe,

infrastrukturo in varnost, informiranje in izobraževanje, promocijo in partnerstva, dopolnilne dejavnosti ter evalvacijo in učinke.

1. skupina - Uporabniki:

Janez Bertonec - LKM, Lidija Živčič - FOCUS, Milena Černilogar - KZS, Andreja Jagodic – MOL OGDG;

2. skupina - Načrtovalci in izvajalci

Mateja Markl - DRSC svet za preventivo in vzgojo, Aidan Cerar - IPOP, Peter Skušek – MOL OGDG, Mateja Bregar – MOL OGDG, Luka Mladenovič - UIRS, Nataša Jazbinšek Seršen – MOL OVO, Damijana Belak – MOL OUP;

3. skupina - Odločevalci:

Janez Koželj - MOL, Andrej Klemenc - REC, Dunja Piškur Kosmač – MS MOL, Jakob Juha – MOL MR, Vlado Babič – MOL OVO;

**Ad5) Pregled ocen po posameznih skupinah (povezava)**

Ocenjevalna lestvica je bila med 0 (ni dejavnosti oz. nezadovoljivo stanje) do 4 (celovite in usklajene dejavnosti, odlično stanje).

Ugotovitve:

- Odgovori so pokazali, da med skupinami ocenjevalcev ni zelo velikih razlik pri ocenjevanju stanja kolesarske politike na različnih področjih oz. so bile razlike skladne s pričakovanji.
- Povprečna ocena vseh devetih področij je bila 1,8 kar kaže, da se Ljubljana v splošnem giblje od področja, kjer se ukrepi politike izvajajo občasno, neusklajeno in brez jasnih priorit, premika v smeri bolj integrirane in k reševanju ključnih problemov usmerjene kolesarske politike.
- Najslabšo oceno (1,2) je sicer dobilo stanje na področju partnerskih povezav in promocije kolesarjenja, pri čemer so se udeleženci pri opredelitvi ukrepov za izboljšanje stanja strinjali, da se je z vzpostavitvijo kolesarske platforme mesta Ljubljane stanje na področju partnerstev začelo izboljševati medtem ko so na področju promocije večji napor smiselni šele, ko bo prišlo do bistvenih izboljšav infrastrukture in prometnih režimov za kolesarje.
- Drugo najslabšo oceno (1,6) sta si delila prav področje infrastrukture in varnosti ter zbiranja in uporabe podatkov o kolesarjenju v mestu. Na področju infrastrukture in varnosti zaradi neobstoječih oz. preskromnih in slabih možnosti za parkiranje kolesa na železniških in avtobusnih postajališčih izrazito navzdol odstopa področje dopolnjevanja javnega in kolesarskega prometa (vpr. št.11). (V zvezi z javnim prometom so problematična predvsem parkirišča za kolesa ob postajah železnice, ker je teritorij v lasti države in na njem mesto nima kompetenc za postavitve kolesarnic. Stanje kolesarskih parkirišč pa je slabo tudi pri postajališčih LPP, za kar seveda ni mogoče kriviti države)

- Brez ustreznih podatkov o varnosti kolesarjenja in njihove kakovostne obdelave ni mogoče ustrezno načrtovati izboljšanja varnosti, zato je to področje potrebno prednostno izboljšati.
- Ocenjevanje pa je po drugi strani pokazalo, da sta najvišjo oceno (2,1) dobilo zbiranje podatkov o potrebah kolesarjev v mestu, nadpovprečno oceno pa sta dobila še področji dopolnilih dejavnosti v splošnem Ljubljana in rezultatov ter področje informiranja in izobraževanja .
- načrtovanje je na splošno ocenjeno zadovoljivo, izvajanje pa nekoliko slabše. Najboljšo oceno je dobilo področje financiranja kolesarske politike, po mnenju udeležencev so potrebna predvsem dodatna finančna sredstva in redno ter bolj obsežno financiranje t.i. mehkih ukrepov (ozaveščanje, promocije, izobraževanje).
- Sicer pa je eden glavnih problemov tako kolesarske politike kot tudi prometne politike mesta nasploh, da na ravni države nima ustreznega sogovornika kar se tiče javnega in nemotoriziranega promet..

**Lidija Živčič:** Zanimalo jo je ali obstaja pri pristopu BYPAD orodje za oceno stanja na splošno, glede uporabnosti – za oceno prakse.

**Luka Mladenovič:** Da, ocenjuje se kolesarska klima oz. splošen odnos do kolesarjenja v mestih, kolesarje se ustavlja na določenih točkah, kjer izpolnijo vprašalnike.

## **Ad6) Identifikacija prioritet in rangiranje ukrepov za izboljšanje stanja**

*Razprava glede vprašanja št. 11 - kolesarjenje in javni promet*

### **Andrea Backovič Juričan**

MINISTRSTVO ZA ZDRAVJE bi želelo na podlagi Nacionalnega programa spodbujanja telesne dejavnosti za krepitev zdravja od leta 2007 do 2012 v letu 2010 oblikovati akcijski načrt za uresničevanje zgoraj omenjenega nacionalnega programa. Zato je dalo pobudo za oblikovanje posebne medsektorske delovne skupine, v katero so poleg Andree Backovič Juričan iz IVZ v tej prvi fazi predlagani še Andrej Klemenc in Mateja Markl. Sodelovali pa bodo tudi še nekateri drugi predstavniki ministrstev in drugi identificirani strokovnjaki na nacionalni, regionalni in po potrebi lokalni ravni. Možnost sodelovanja v delovni skupini kaže izkoristiti tudi za to, da se izpostavijo vsi izzivi, pred katere je postavljena država, če hoče izboljšati pogoje za kolesarjenje kot dejavnost, ki prispeva h krepitvi zdravja.

### **Mateja Markl**

Na primeru kolesarske strategije mesta Ljubljane bi se država lahko učila, kako ustrezno pristopiti h kolesarski problematiki in kako voditi procese. Mnogo stvari je lažje reševati na nižjem operativnem nivoju, pomembno pa je, da se preizkušeni uspešni pristopi z nižjih ravni prenesejo oz. uporabijo tudi na višjih. Predlaga, da se pobude posreduje preko SPVCZ, ki je del medresorske komisije za varnost v cestnem prometu.

Ker do sedaj kolesarji niso bili obravnavani kot posebna skupina udeležencev v prometu (kot npr. pešci in motoristi) tudi ni raziskano področje ravnanju kolesarjev z varnostnega vidika in

zato tudi ni bilo usmerjenih dejavnosti na tem področju. Pripravlja pa se nov Nacionalni program varnosti v cestnem prometu, zato naj se Ministrstvu za promet, ki je koordinator, predlaga, da se v naslednjem programu vnese kolesarje kot posebno ciljno skupino.

#### **Vlado Babič**

Manjka nam krovni dokument za razvoj kolesarjenja na državni ravni, kot je to primer v nekaterih tujih državah.

#### **Damijana Belak**

DPN - strategija seveda obstaja, a pri pripravi dokumentov na lokalni ravni se izkaže, da manjkajo podatki, oz. le-ti niso dovolj konkretni, zopet se pojavi problem (ne) obstoja sogovornika na državni ravni.

#### **Andrej Klemenc**

Pomanjkanje sogovornikov je splošni problem - gre za strukturni problem naše politike, zato predlaga sestanek s ključnimi pristojnimi določevalci na Ministrstvu za promet, ki bi se jih seznanilo z vsemi identificiranimi problemi na ravni urejanja nemotoriziranega prometa v mestu mesta, pri katerih reševanju ima v rokah škarje in platno tudi država.

#### **Peter Skušek**

Še več težav se je pojavljalo v odnosu z Ministrstvom za okolje, zaradi umeščanja prometne infrastrukture v prostor. Treba je stopiti skupaj in pripraviti predloge, ker se to dogaja na preveč koncih. Ministrstvo za promet se ne čuti pristojno za kolesarjenje oz. nemotorizirani promet in obveznosti prelaga na Direkcijo, na operativno raven. Nujno je treba zagotoviti, da v bodoče Ministrstvo za promet tudi to področje tudi prepoznalo kot svoj problem.

#### **Luka Mladenovič**

Predlaga, da se razprava usmeri na raven mesta, saj je splošni problem (ne) obstoja sogovornikov glede nemotoriziranega prometa preširok. Reševati je treba odnos med Ljubljano in železnico, kar se tiče LPP je stanje mogoče preseči.

#### *Razprava glede vprašanja št. 18 - uporaba podatkov o varnosti kolesarjev*

**Peter Skušek** – meni, da je promocija priprave kolesarske strategije in vsega, kar se ob tem dogaja prešibka. Na mestni spletni strani bi morale biti sistemsko povezane informacije o tem kot tudi o težavah glede kolesarske infrastrukture in prometnih režimov ter informacije o njihovem reševanju. S tem bi se tudi število pritožb in vprašanj občanov zmanjšalo. Janezu Bertonciju in Andreju Klemencu je predal Odzivno poročilo na gradivo LKM »Pasti za kolesarje v MOL«, ki ga je pripravil Odsek za promet Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet MOL in obljubil, da bo elektronsko inačico (v pdf obliki) posredoval do v tednu dni.

#### **Janez Bertoncij**

Izpostavil je slabo sodelovanje oz. nesodelovanje s policijo (pomanjkanje informacij o prometnih nesrečah).

**Peter Skušek** se s tem ni strinjal, po njegovih izkušnjah je podatke od policije vedno moč dobiti, saj stanje spremljajo, je pa res, da jih ne objavljajo samoiniciativno.

#### **Dunja Piškur Kosmač**

Dodala je, da enkrat letno policija pripravijo poročilo Svetu za varnost cestnem prometu v MOL, iz katerega je razvidno tudi v koliko nesrečah na področju Policijske uprave Ljubljane so bili udeleženi kolesarji, kje in kdaj so te nesreče bile, koliko je bilo v njih mrtvih ter koliko lažje in koliko težje ranjenih kolesarjev.

Predlaga, naj funkcija kolesarskega koordinatorskega ne bo v veljavi samo za čas trajanja projekta, temveč naj se ga uvede v sistematizacijo dela. Predlog na to temo naj se poda direktorju mestne uprave.

#### **Andrea Backovič Juričan**

IVZ- CINDI preko mednarodnega projekta LIFE CYCLE spodbuja otroke v šolah in vrtcih (skupaj s starši in učitelji) k varnemu kolesarjenju ter delodajalce in delavce po podjetjih, prav tako bodo v letu 2010 potekali tečajni varne vožnje za odrasle in starejše. Predlaga, naj se te dejavnosti (ki že potekajo) prav tako vnese v strategijo kolesarjenja, saj se morajo nadaljevati in zaživeti.

#### **Andrej Klemenc**

Pred koncem projekta se tovrstno delavnico ponovi, da bi ugotovili, kakšne spremembe bodo v tem času dosežene.

#### **Andrea Backovič Juričan**

Opozorila je, da je bila tudi promocija slabo ocenjena. Predlaga, da bi združili znanje, ljudi in finančna sredstva različnih trenutno potekajočih projektov in akcij kot sta to npr. LIFE CYCLE (IVZ-CINDI) in SLOVENIJA KOLESARI (OKS-ZŠS), kjer bi lahko promovirali tudi kolesarsko strategijo, saj sredstev za obsežnejšo kampanjo trenutno žal ni na voljo.

#### **Lidija Živčič**

Ugotavlja, da se ljudje vedno bolj množično spravljajo na kolesa in s tega stališča je promocija lahko nevarna. Treba je najprej urediti infrastrukturo in poskrbeti za varnost.

#### **Andrej Klemenc**

Strategijo se je strinjal z Lidijo Živčič, a dodal da je strategijo promocije kolesarjenja potrebno izdelati in v njej tudi vzpostaviti tudi povezavo z novim mestnim kolesom.

#### **Dunja Piškur Kosmač**

Starejši občani se čutijo bolj kot s strani avtomobilistov ogrožene od kolesarjev, še posebej v ožjem mestnem središču (Čopova, Prešernov trg ...). Pri spodbujanju kolesarjenja je treba spodbujati tudi kulturo vožnje.

#### **Jakob Juha**

Potrebna je represija na območjih za pešce. Izkoreninjenje bo dolgo trajalo.

#### **Luka Mladenovič**

Je ob koncu podrobneje predstavil metodo BYPAD (Bycicle Policy Audit), razvito v okviru evropskega projekta. Zagotovil bo podatke o rezultatih in primerjavo s podobnimi mesti.

Zapisala:

Mateja Šepec Jeršič in Andrej Klemenc

Ljubljana, 18. 1. 2010