



**Mednarodna  
regionalna razvojna  
konferenca in  
34. Sedlarjevo  
srečanje**

**Inoviranje regionalnih  
politik in praks**

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



**Ali ima celostna prometna strategija  
pozitivni učinek na prometno varnost v  
občinah?**

**doc. dr. TINA CVAHTE OJSTERŠEK  
doc. dr. UROŠ KRAMAR**



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko

# Izhodišča

- Cestna prometna varnost v Sloveniji se ne izboljšuje tako hitro, kot bi želeli.

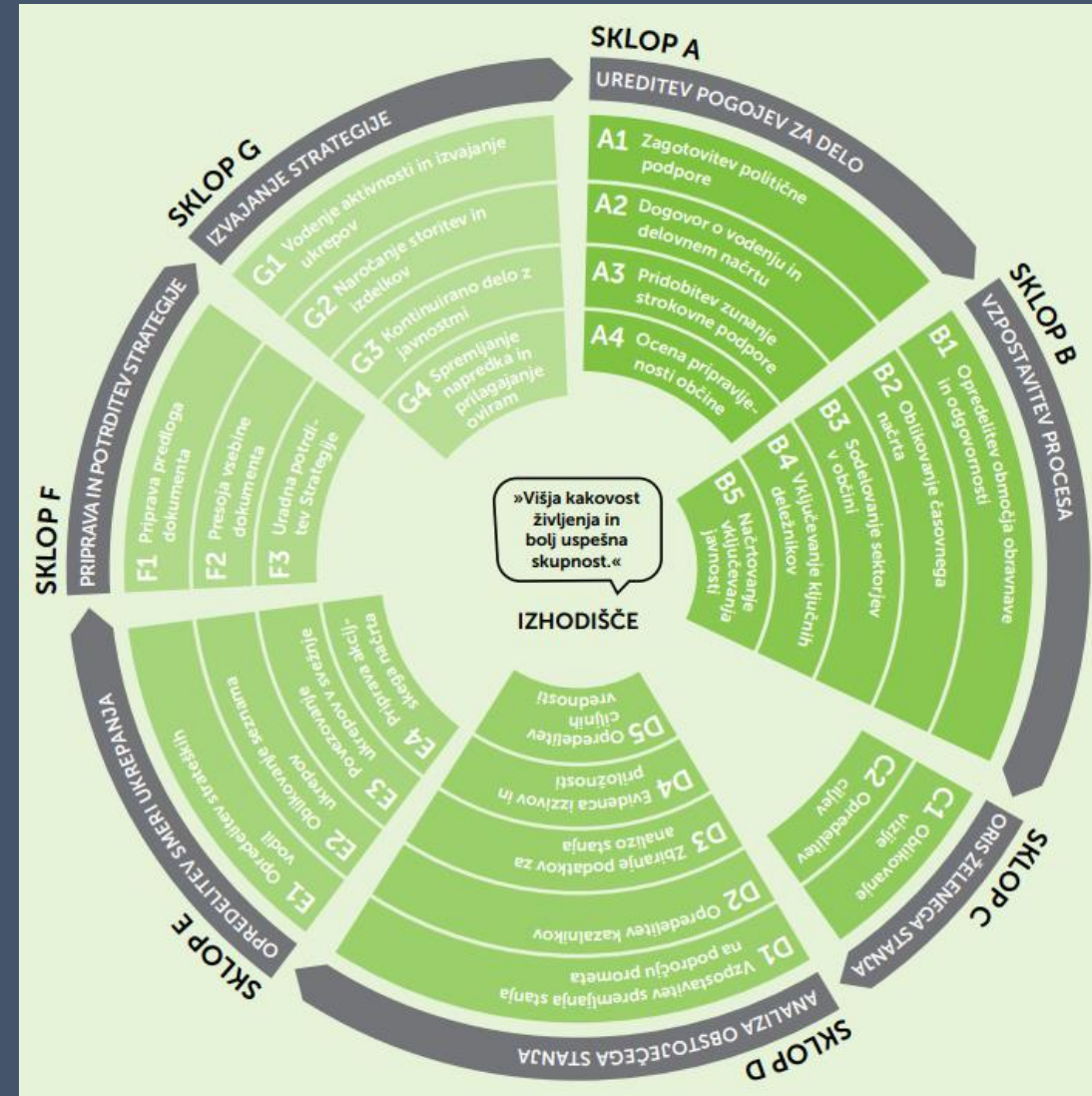


- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22) – težnje k urejanju prometa na celosten način, preko strategij na ravni občin in regij.
- ZCPN: »celostna prometna strategija« je strateški dolgoročni razvojni dokument za doseganje ciljev celostnega prometnega načrtovanja, ki so določeni s tem zakonom na ravni države, prometnih ali problemskih regij in občin.

# Celostna prometna strategija

- Med cilji tudi izboljšana prometna varnost.
- Primer iz smernic:

CILJ STRATEGIJE	CILJNA VREDNOST	STRATEŠKO VODILO	UKREP
»Doseči večjo varnost vseh udeležencev cestnega prometa.«	»Prepolovitev števila nesreč s poškodovanimi pešci in kolesarji do leta 2025 glede na povprečje 2015-2020.«	»Zmanjševanje hitrosti vožnje in preurejanje površin za avtomobilski promet v površine za pešce, kolesarje in javni prevoz.«	»Vzpostavitev območja prijaznega prometa s šolsko ulico v dveh šolskih okoliših do leta 2023.«

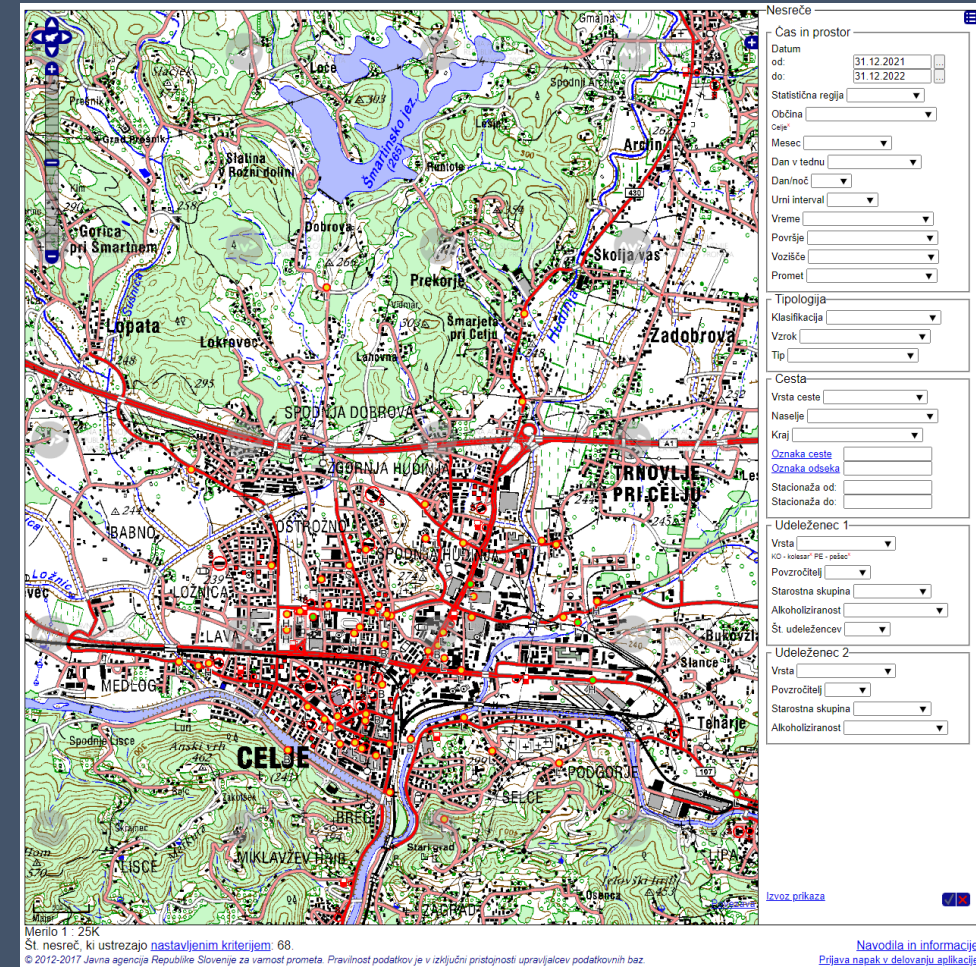


# Trenutno stanje CPS

- Prva v Mariboru – 2015.
- Največ sprejetih v 2017 – sofinanciranje v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 do 2020 s strani takratnega Ministrstva za infrastrukturo RS.
- Izmed 212 občin v Sloveniji (v letu 2023) je do sedaj Celostno prometno strategijo občine sprejelo 97 občin, še dve pa sta v fazi priprave.
- V letu 2024 se obeta novo sofinanciranje priprave OCPS v skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju.

# Metode

- Težave pri zbiranju podatkov – nekonsistentnost in napačni vnosi v baze prometnih nesreč in zemljevid prometnih nesreč Javne agencije RS za varnost prometa → izločitev nekaterih občin.
- Občine, ki so CPS sprejele pred ali po 2017, izključene.
- Vključene občine, ki so CPS sprejele v letu 2017 (= 67 občin), in občine, ki CPSja sploh nimajo (=99) – časovna primerljivost.



# Dve raziskovalni vprašanji

- Domnevamo pomemben vpliv velikosti občine na sprejetje CPS, zato preverimo to relacijo → biserialni koeficient korelacije in Mann-Whitney test.
- Ali se povprečno število prometnih nesreč v letih med 2018 in 2022 skupaj razlikuje med občinami, ki so v letu 2017 sprejele CPS, in tistimi, ki ga do danes niso (pri čemer kontroliramo za velikost občine, izraženo s številom prebivalcev v občini)? → enosmerno multivariatno analizo kovarianc (one-way MANCOVA)
- Po enakem postopku kot zgoraj one-way MANCOVA izvedemo še za vprašanje, ali se povprečno število prometnih nesreč, ki vključujejo izbrane skupine, povprečno v letih med 2018 in 2022 razlikuje med občinami, ki so v letu 2017 sprejele CPS, in tistimi, ki ga do danes niso, pri čemer smo kontrolirali za velikost občine.

# Korelacija med velikostjo in CPS

- Velikost → število prebivalcev
- Ugotavljamo, da imajo občine, ki imajo sprejet CPS, v povprečju večje število prebivalcev kot občine, ki sprejetega CPSja nimajo.

	Število	Povprečno število prebivalcev	Standardna deviacija	Minimum	Maksimum
Občine s CPS	67	20.569	35.648	3.261	294.464
Občine brez CPS	99	4.038	4.067	327	36.683

Biserialni koeficient korelacije → statistično značilna povezava ( $r_{pb}(164) = 0,337$ ,  $p < 0,001$ ), kar kaže na srednje močno pozitivno povezanost.

Mann Whitneyev U test → statistično značilna povezava ( $U = 6.342,5$ ,  $z = 9,960$ ,  $p < 0,001$ ).

# CPS zmanjša število prometnih nesreč?

- MANCOVA:
- (1) primerjava povprečij števila prometnih nesreč v opazovanih letih med 2018 in 2022 **potrdi statistično značilno razliko med občinami s CPS in brez pri združenih odvisnih spremenljivkah števila prometnih nesreč med 2018 in 2022** po kontroliranju za število prebivalcev v občini kot pokazateljem velikosti občine ( $F(5, 159) = 2,543$ ,  $p = 0,03$ , Wilks'  $\Lambda = 0,926$ , delni  $\eta^2 = 0,074$ ).
- (2) **razlika med povprečnim številom prometnih nesreč z udeležbo pešcev, kolesarjev in voznikov koles z motorjem v letih 2018 do 2022 v občinah, ki imajo sprejet CPS, statistično značilno različna od občin, ki nimajo sprejetega CPS, tudi če kontroliramo za velikost občine prek števila prebivalcev v občini** ( $F(5, 153) = 12,634$ ,  $p < .001$ , Wilks'  $\Lambda = .708$ , delni  $\eta^2 = 0,292$ ).



# Zaključki

- Razlike, ki se pojavijo v številu prometnih nesreč na splošno in številu prometnih nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev kot fokalnih skupin trajnostne mobilnosti, ki jo spodbujajo CPSji, so statistično pomembne!
- Sprejeta celostna prometna strategija pripomore k prometni varnosti v občini.
- Ali so občine, ki so bolj dovzetne za varno in trajnostno mobilnost, tudi bolj nagnjene k urejanju prometa in sprejetju CPSja?
- V naslednjem krogu priprave CPSjev je smiselno v večji meri vključiti mere varnosti.



# Mednarodna regionalna razvojna konferenca in 34. Sedlarjevo srečanje

Inoviranje regionalnih  
politik in praks

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



# Hvala za pozornost!

Doc. Dr. Uroš Kramar  
Fakulteta za logistiko UM  
[uros.kramar@um.si](mailto:uros.kramar@um.si)



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



**Mednarodna  
regionalna razvojna  
konferenca in  
34. Sedlarjevo  
srečanje**

**Inoviranje regionalnih  
politik in praks**

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



# MREŽA P&R ZBIRNIH SREDIŠČ LUR – ZGODBA O USPEHU?

dr. Bernarda Bevc Šekoranja

Sergej Hiti

Klemen Milovanović

Janja Solomun

Matej Gojčič / RRA LUR

Žiga Kralj

# projekt MREŽA P+R ZBIRNIH SREDIŠČ LUR

2013

## NAROČNIK

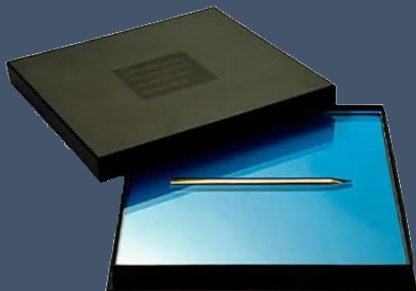
REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA LJUBLJANSKE URBANE  
REGIJE (RRA LUR)

## IZVAJALCI

OMEGA CONSULT, d.o.o. / LJUBLJANSKI URBANISTIČNI  
ZAVOD, D.D. / SL CONSULT, d.o.o. / IPoP s skupino Maja Farol

## SODELUJOČE OBČINE

Občina Brezovica, Občina Dobropolje, Občina Dobrova –  
Polhov Gradec, Občina Domžale, Občina Grosuplje,  
Občina Ig, Občina Ivančna Gorica, Občina Kamnik,  
Občina Litija, Mestna občina Ljubljana, Občina Medvode,  
Občina Moravče, Občina Škofljica, Občina Trzin,  
Občina Vodice, Občina Vrhnika



## MREŽA P+R ZBIRNIH SREDIŠČ LUR

### DOLOČITEV SKUPIN SREDIŠČ JPP

DIMENZIONIRANJE SREDIŠČ P+R

MINIMALNI STANDARD OPREME, PREDLOG DODATNIH DEJAVNOSTI

ZASNOVA PROTOTIPOV OZ. MODELNIH REŠITEV P+R

### ŠTUDIJA IZVEDLJIVOSTI IN ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI

### ŠTUDIJA LOKACIJ

MAKROLOKACIJE P+R SREDIŠČ

MIKROLOKACIJE P+R SREDIŠČ

IDEJNE ZASNOVE SREDIŠČ P+R

IDEJNI PROJEKTI SREDIŠČ P+R

DOKUMENTI IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

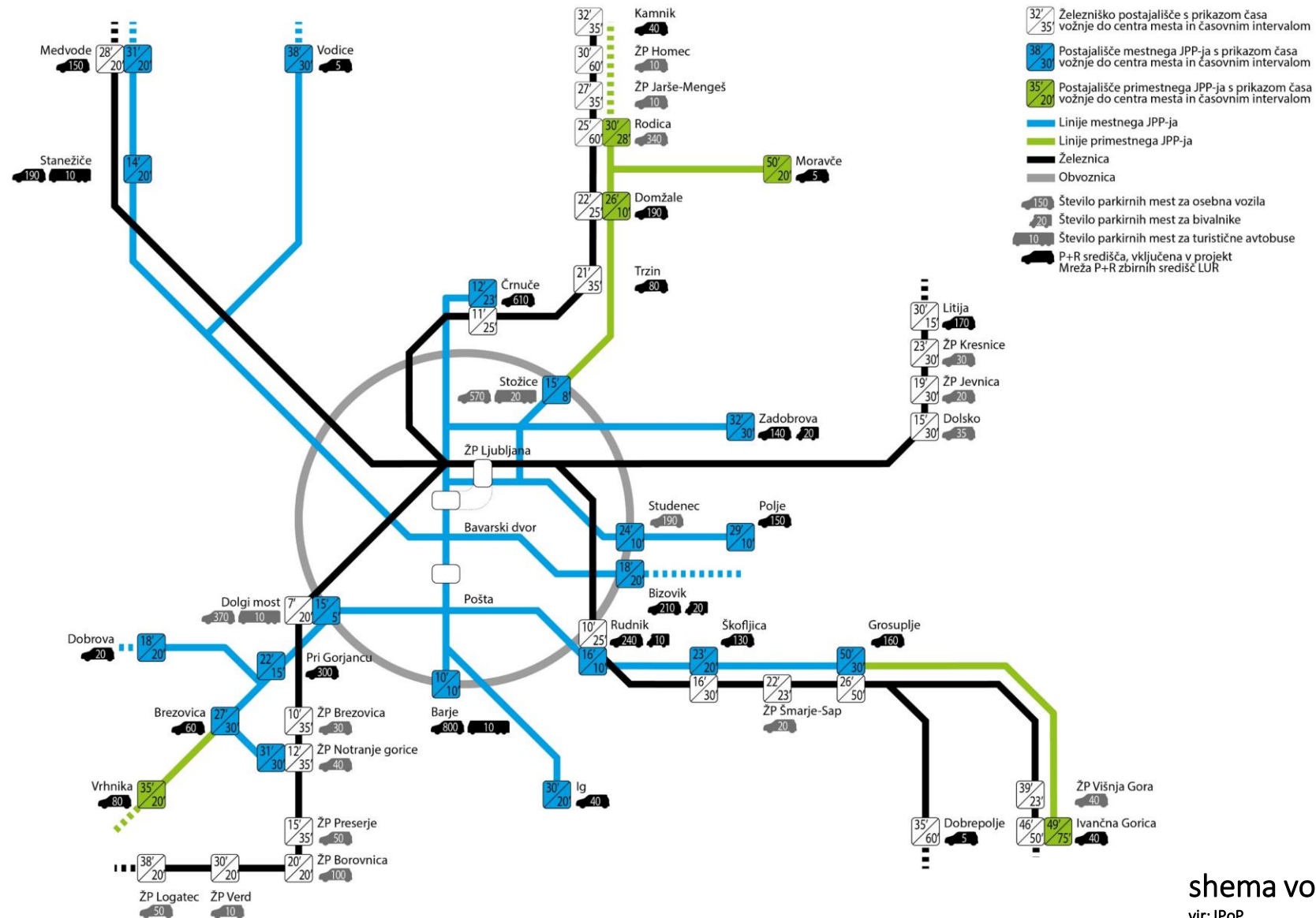
### FAZNOST GRADNJE

ključne aktivnosti projekta

# projekt MREŽA P+R ZBIRNIH SREDIŠČ LUR

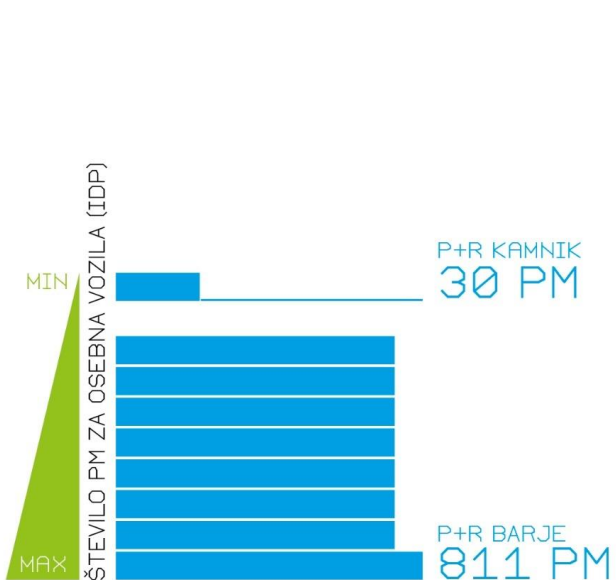
2013

16 občin  
23 lokacij P+R

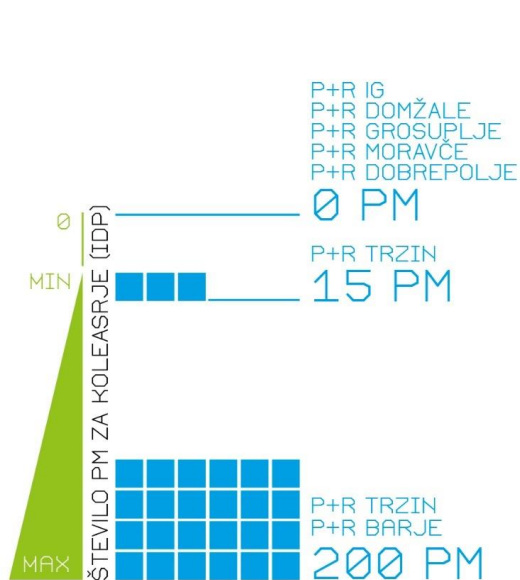


# projekt MREŽA P+R ZBIRNIH SREDIŠČ LUR

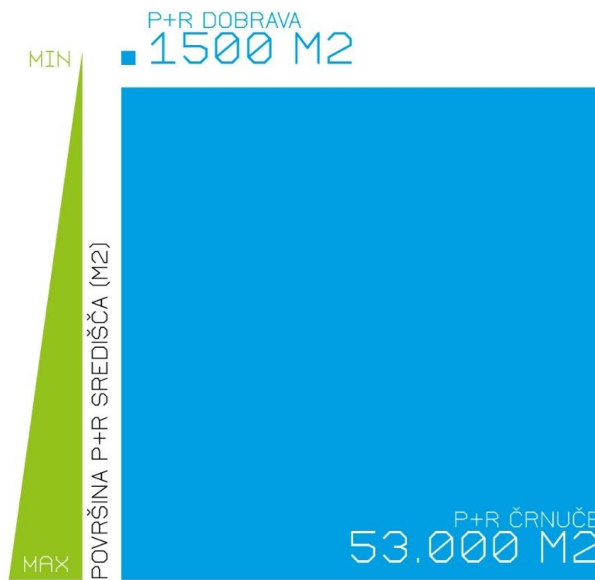
2013



število PM za osebna vozila



število PM za kolesa



površina P+R (m<sup>2</sup>)



tip objekta (plato / garažna hiša)

# projekt MREŽA P+R ZBIRNIH SREDIŠČ LUR

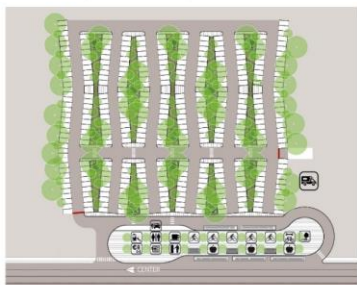
2013



PROTOTIP XL (P+R PRI GORJANCU, BARJE)



PROTOTIP L (P+R STANEŽIČE)



PROTOTIP M (P+R MEDVODE)



PROTOTIP S (P+R VRHNIKA, P+R TRZIN)



PROTOTIP L (VZDOLŽNO ZEMLJIŠČE (P+R RUDNIK))

## PRESTOPNA TOČKA P+R RUDNIK

**LOKACIJA**

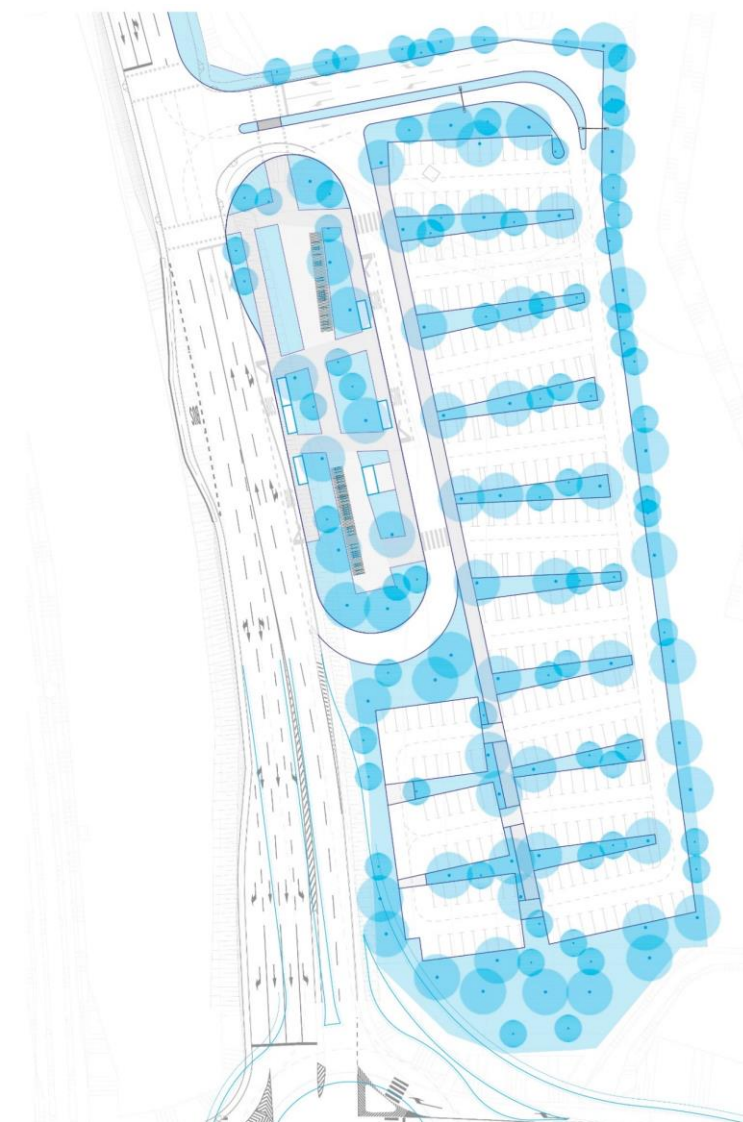
**ZMOGLIVOST**

**OSNOVNA VSEBINA**

**DODATNA VSEBINA**

OSNOVNA VSEBINA	OSNOVNA VSEBINA	OSNOVNA VSEBINA
Vozila	Servisno stojalo za kolesa	Potniki
Kontrola vstopa	Polnjenje električnih koles	Informacijska točka
Avtomatska blagajna za zaprto parkirišče	Polnjenje električnih motornih koles	WiFi
Urbanomat	Zunanja ureditev	Zaslon na dotik
Avtomat za vozovnice in parkirnine	Zasaditev parkirišča (število dreves)	Turistično informacijska točka (letaki)
Zapornica s čitalcem	Pohodne in zelenjene površine	Hrana in pijača
Tabla zasedenosti parkirišča	Oznake za gibalno ovirane	Avtomat
Senzor zasedenosti parkirišča	Zaščita okolja	Bife
Višinska zapornica	Koši za smeti	Sendvičarna
Potniki	Odlaganje odpadkov	Restavracija
Udobje	Varovanje	Storitve
Nadstrešnica s sedeži	Osvetlitev	Bankomat
5 treh strani zaprt prostor s sedeži	Video nadzor	Defibrilator
Klopi za sedenje zunaj nadstrešnic	Gasilna omara	Polnjenje telefonov
Informacijska točka	Komunala	Poštni nabiralnik
Informacijska tabla (vozni redi, ...)	Elektrika	Trgovine
Hrana in pijača	Vodovod	Kiosk
Pitnik	Fekalna kanalizacija	Stojnice s sezonsko ponudbo
Sanitarije	Meteorna kanalizacija	Zviška trgovina
WC	Komunikacije	Rekreacija
Prha		Otroško igrišče
Prejivanje	<b>DODATNA VSEBINA</b>	Park za pse
Za invalide	Vozila	Dodatne sprejemne dejavnosti
Tip sanitarnega bloka	Energent	Ponudba glede na povpraševanje
Kolesarji	Fosilno gorivo	Bivalniki
Stojala za kolesa	Električno napajanje	Elektrika, voda
Nadstrešnica	Storitve	Praznjenje sanitarij
Omarice za kolesa	Avtopralnica	Zaščita okolja
	Zaščita proti toči	Protihrupna zaščita

Tipološka matrika opremljenosti P+R RUDNIK



REŠITEV V IDEJNEM PROJEKTU P+R RUDNIK

# projekt MREŽA P+R ZBIRNIH SREDIŠČ LUR

2013





# izvedba MREŽA P+R ZBIRNIH SREDIŠČ LUR

2014-2023

2 garažni hiši / 7 parkirnih platojev / delna ukinitev P+R



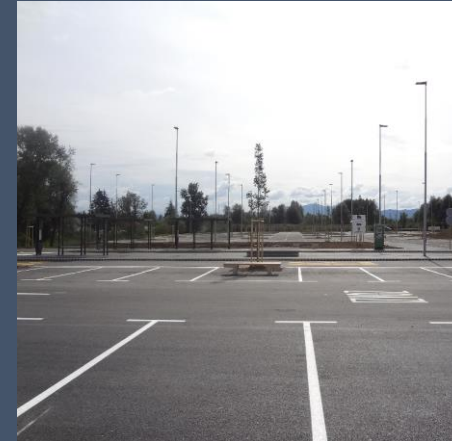
2014 P+R Škofljica



2014 P+R Ig



2015 P+R Vrhnika



2015 P+R Barje



2015 P+R Domžale



2019 P+R Dobropolje (ni izveden v celoti)



2020 P+R Stanežiče



2020 P+R Kamnik



2020 P+R Grosuplje

# neizvedeni MREŽA P+R ZBIRNIH SREDIŠČ LUR 2014-2023

## P+R Brezovica

neskladje z OPN

## P+R Ivančna Gorica

2020 prenova avtobusne postaje, preureditev krožišča v neposredni bližini in ureditev parkirišča na lokaciji P+R

## P+R Litija

izdelana projektna dokumentacija za ureditev železniške postaje Litija (ocenjena vrednost 14 mil. evrov, izvedba predvidena 2024)

## P+R Vodice

skladen z OPN, a neizveden

## P+R Dobrepolje

le delno izveden, SŽ zahtevajo utemeljitev P+R

## P+R Dobrova-Polhov Gradec

v postopku pridobivanja GD, parkirišče namesto P+R, izvedene dodatne prometne študije, lokacija je preveč oddaljena od avtobusne postaje (300 m), združevanje LPP s šolskimi prevozi? porast javnega prometa

## P+R Medvode

P+R na drugi lokaciji v bližini ŽP Medvode, lokacija v študiji ni izvedljiva, dvojna raba parkirišča – P+R čez teden, prostor za dogodke za vikend, porast javnega prometa, predvsem železniškega

## P+R Trzin

ideja o ureditvi P+R ni opuščena, problem z lastništvom, usklajevanje z DPN za železnico, porast osebne prometa, nova kolesarska povezava Kamnik-Mengeš-Trzin-Ljubljana (2023)

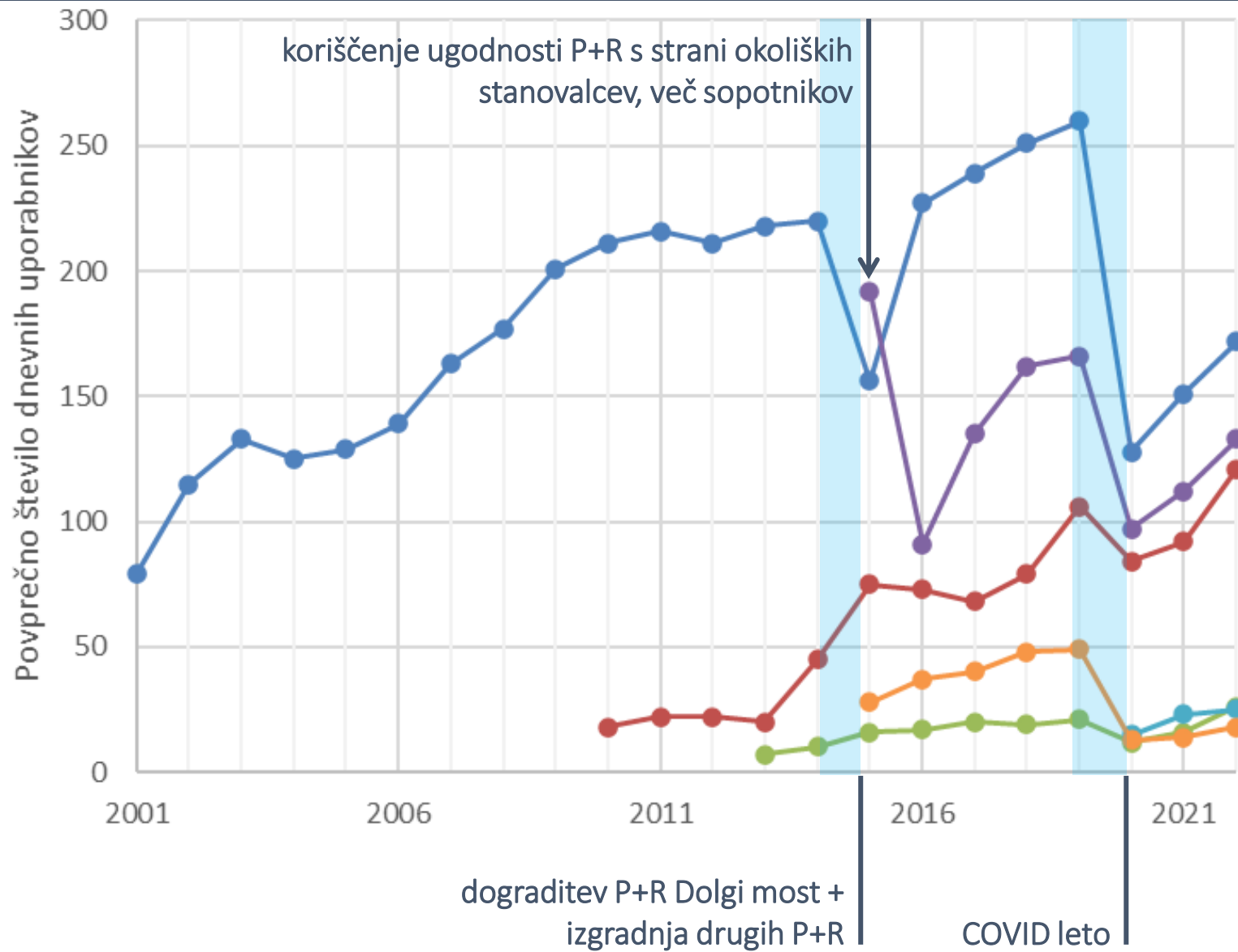
## P+R Moravče

na lokaciji je že parkirišče (ni zelo zasedeno), a ne deluje kot P+R, P+R je vezan na izgradnjo obvoznice Moravče (še neizvedena), opaža se več sopotništva

P+R v MOL /Bizovik, Zadobrova, Črnuče, Polje, Pri Gorjancu, Rudnik

# analiza USPEŠNOSTI PROJEKTA IN NJEGOVIH UČINKOV NA JAVNI PROMET V REGIJI

2001-2022

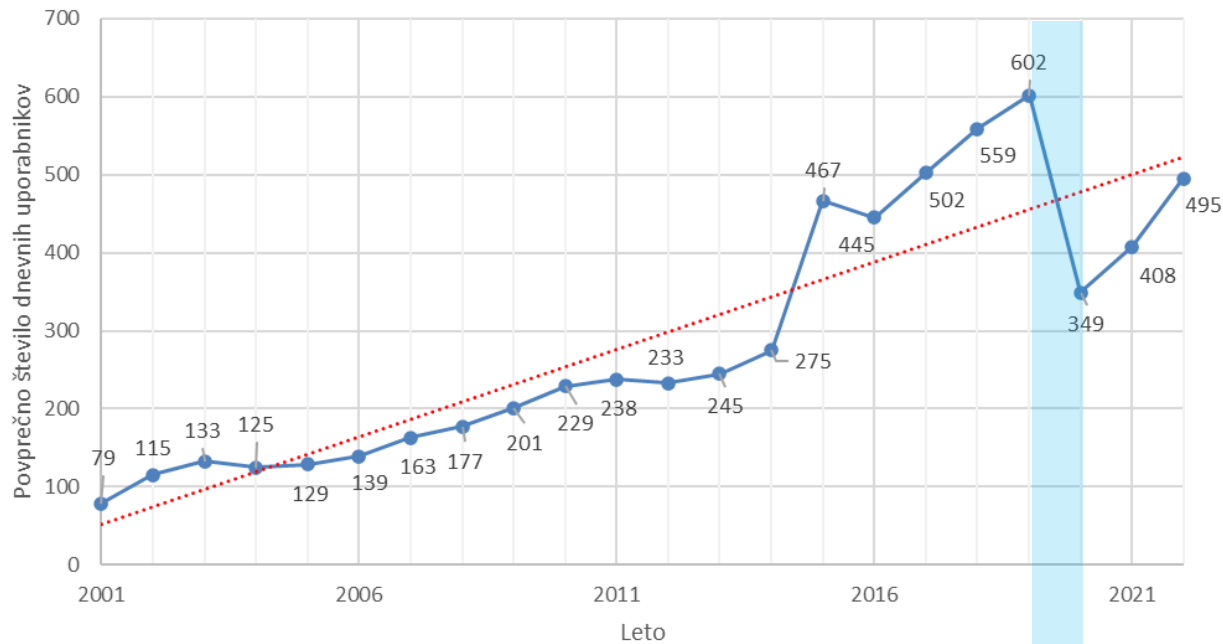


## Zasedenost parkirišč P+R v Ljubljani na povprečni dan v letu

	Kapaciteta PM v 2023
P+R Dolgi most	353 PM
Parkirna hiša Stožice	644 PM
P+R Studenec	187 PM
P+R Barje	347 PM
P+R Stanežiče	392 PM
P+R Ježica	80 PM
<b>Σ</b>	<b>2003 PM</b>

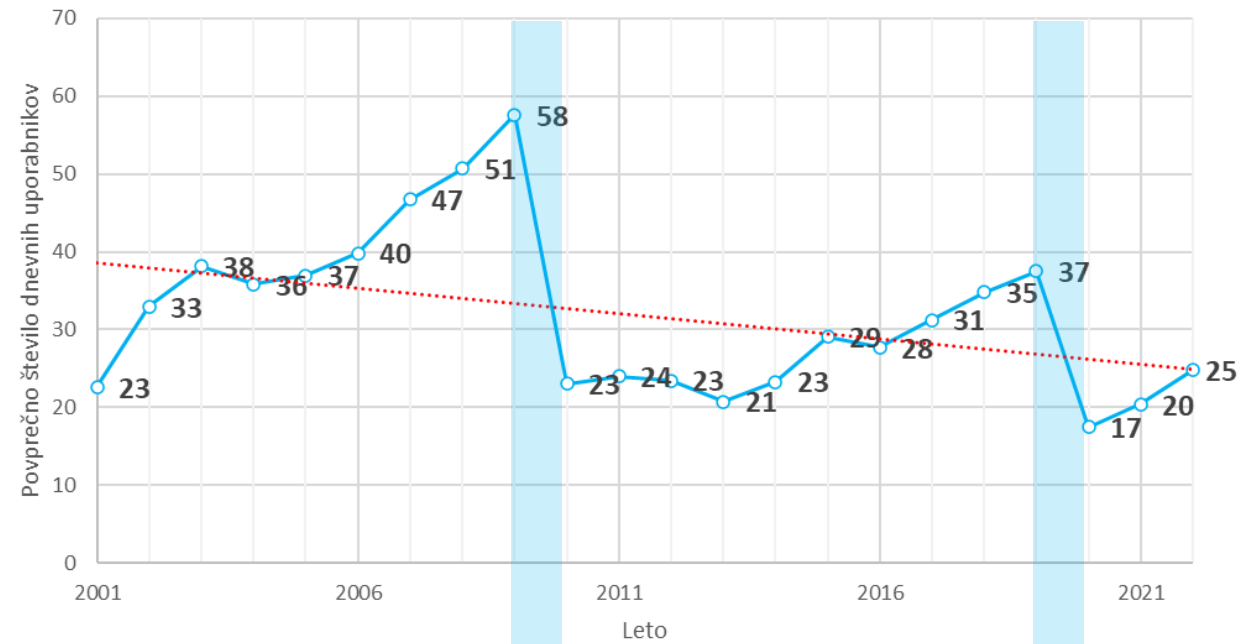
# analiza USPEŠNOSTI PROJEKTA IN NJEGOVIH UČINKOV NA JAVNI PROMET V REGIJI 2001-2022

### Skupna zasedenost P+R parkirišč v Ljubljani



COVID leto

### Skupna zasedenost vseh kapacitet P+R parkirišč v Ljubljani (%)



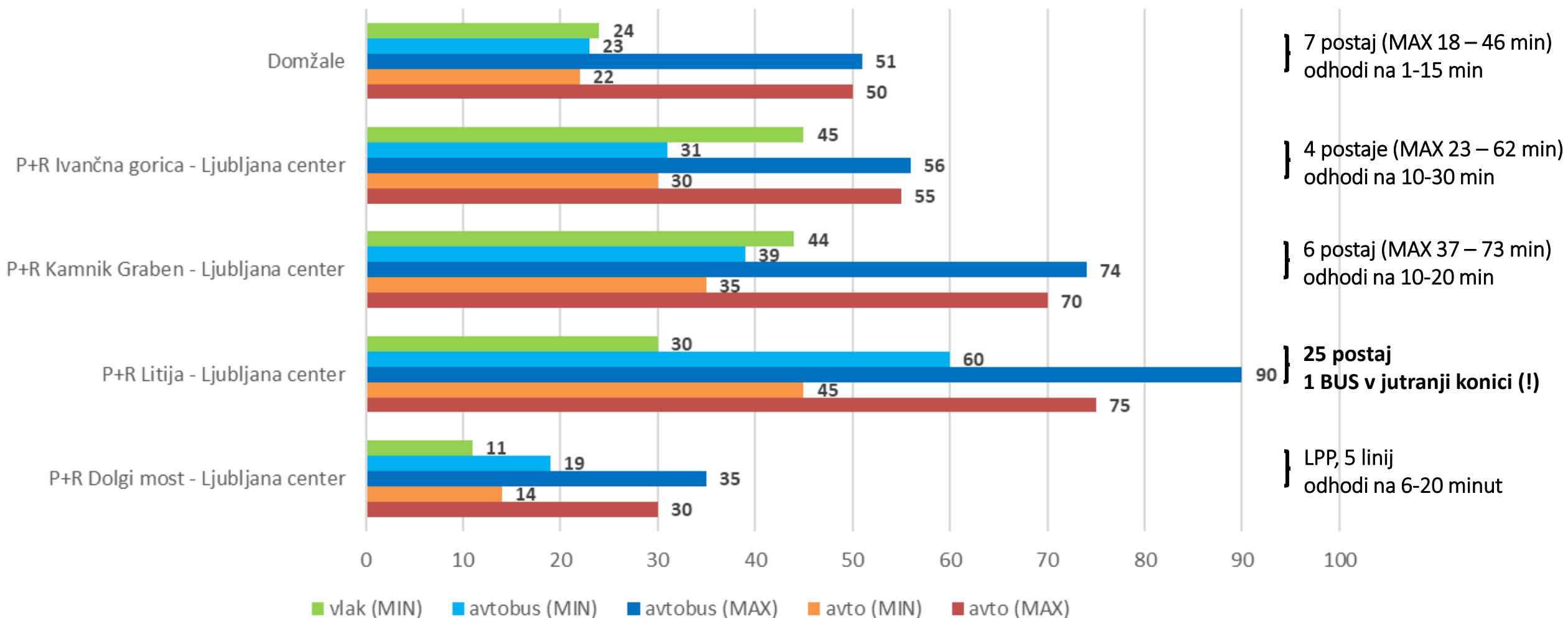
Dograditev P+R Dolgi most + izgradnja drugih P+R

COVID leto

# analiza USPEŠNOSTI PROJEKTA IN NJEGOVIH UČINKOV NA JAVNI PROMET V REGIJI

2023

Potovalni čas od P+R do glavne železniške/avtobusne postaje v Ljubljani



# usmeritve ZA NADALJNJE KORAKE

- Umestitev P+R je pomembna
- Promet je treba ustaviti pred Ljubljano, P+R v regiji so nujni
- Infrastrukturni ukrepi za povečanje hitrosti JPP (avtobus, železnica)
- Organizacijski ukrepi (enotna vozovnica, priročnost, udobje, kartomati ...)
- Parkirna politika večjih mest (Ljubljana)
- Delovna zakonodaja
- Promocija/izobraževanje

P+R je zelo dober primer prakse, ki spodbuja uporabo JPP in s tem prinaša pozitivne učinke.

P+R bi postal še uspešnejši:

- z modernizacijo in nadgradnjo JPP,
- s poenotenjem plačila javnega prometa,
- z nadgradnjo javnega prometa, ki bi nudil za uporabnika ugodnejšo predvsem pa hitrejšo alternativo osebnemu prevozu.

P+R je primer dobre prakse zato, ker zmanjšuje število osebnih vozil v mestih.

P + R v Domžalah ni uspel zaradi slabega javnega potniškega prometa, avtobusno vozovnico P + R sta koristila le dva uporabnika v nekaj letih. Morda bi bilo bolje načrtovati dva vzporedna modela; ob AC parkirišče, od koder bi bilo možno nadaljevati pot v Ljubljano in Domžale.

Nujno je potrebno vzpostaviti enotno kartico za osrednjo slovensko regijo.

Število dnevnih migracij se povečuje, vsaj glede na obseg prometa in še večje zastoje ob vpadnicah v Ljubljano.

Realizacija točk P+R, ki še niso izvedene, bi bila nujna, saj se stanje na področju prometa tako v Ljubljani kot bližnji okolici še slabša. Tudi s strani države bi bilo nujno podpreti in pomagati pri realizaciji teh projektov, ki bi vsaj nekoliko omilili težave pri prometu. Ob tem pa je nujna izgradnja in zagotovitev različnih oblik javnega potniškega prometa.

Trenutno brezplačno parkiranje se izkorišča za dolgotrajno parkiranje.

V obdobju 2013-2023 je vse več prometa. V obdobju 2013-2023 je vse več prometa.

V občini manjka bencinski servis in bi bil dobrodošel na tej lokaciji.

Po vzpostavitvi vlaka LJ – Kočevje je razlika bistvena – vlak uporablja veliko občanov za prevoz na delo in v šolo (sicer občina potnikov ne šteje). V občini manjka tudi manjši krožni avtobus, ki bi povezoval vasi in železniško postajo in kolesarska pot od Vidma do železniške postaje.

Občina Dobrepolje si je v prejšnjem mandatu prizadevala urediti parkirišče, na težave smo naleteli pri železnicah, kjer so povedali, da je potrebna študija, ki bo dokazala in pokazala, da je P+R potreben. Prostor se zato še vedno uporablja za deponijo hlodov.

# Mednarodna regionalna razvojna konferenca in 34. Sedlarjevo srečanje

Inoviranje regionalnih  
politik in praks

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



hvala za pozornost



Mednarodna  
regionalna razvojna  
konferenca in  
34. Sedlarjevo  
srečanje

Inoviranje regionalnih  
politik in praks

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



# PROSTORSKA RAZPOREDITEV REKREACIJSKE INFRASTRUKTURE V SLOVENIJI TER NJENA PROSTOČASNA IN TURISTIČNA VLOGA

Naja Marot<sup>1</sup>, Dejan Cigale<sup>2</sup>, Barbara Lampič<sup>2</sup>, Lea  
Rebernik<sup>2</sup>, Jasna Sitar<sup>2</sup> in Nina Stubičar<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo

<sup>2</sup> Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo



# Osnovni podatki o projektu

- **Naziv:** Prostorsko upravljanje in stanje rekreacijske infrastrukture ter rekreacijske navade v kontekstu družbenih sprememb v zadnjih treh desetletjih (ARRS J7-4598) (2022–2025).
- **Namen:**
  - zapolniti vrzel proučevanja rekreacije zadnjih 30 let (zadnja sistematična raziskava – Jeršoč, 1998, 1999)
  - sistematična in interdisciplinarna obravnava rekreacije, vključujoč rekreacijske navade, infrastrukturo ter njeno upravljanje in prostorsko načrtovanje.
- **Projektni partnerji:** Univerza v Ljubljani – Biotehniška fakulteta, Filozofska fakulteta in Fakulteta za šport
- **Trajanje:** oktober 2022 – september 2025

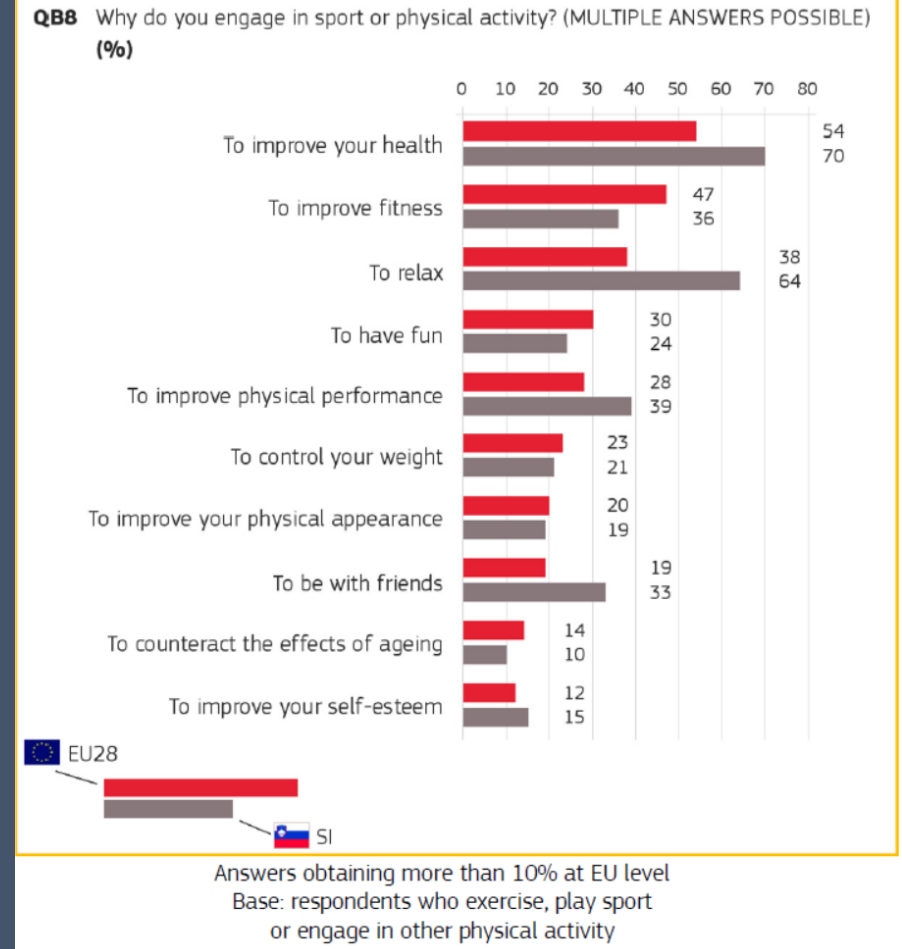


# Raziskovalna vprašanja

## 1. Kakšno je stanje rekreacijske infrastrukture na ravni države in kakšno v različnih tipih občin?

- Priprava prve evidence rekreacijske infrastrukture na nacionalni in občinski ravni.
- Ovrednotenje sprememb v pojavnih tipih rekreacije in njihovi razporeditvi pred tridesetimi leti in sedaj.

## 2. Kakšne so rekreacijske navade Slovencev in kakšen je (bil) vpliv pandemije na rekreacijske navade in dostopnost do rekreacijske infrastrukture?

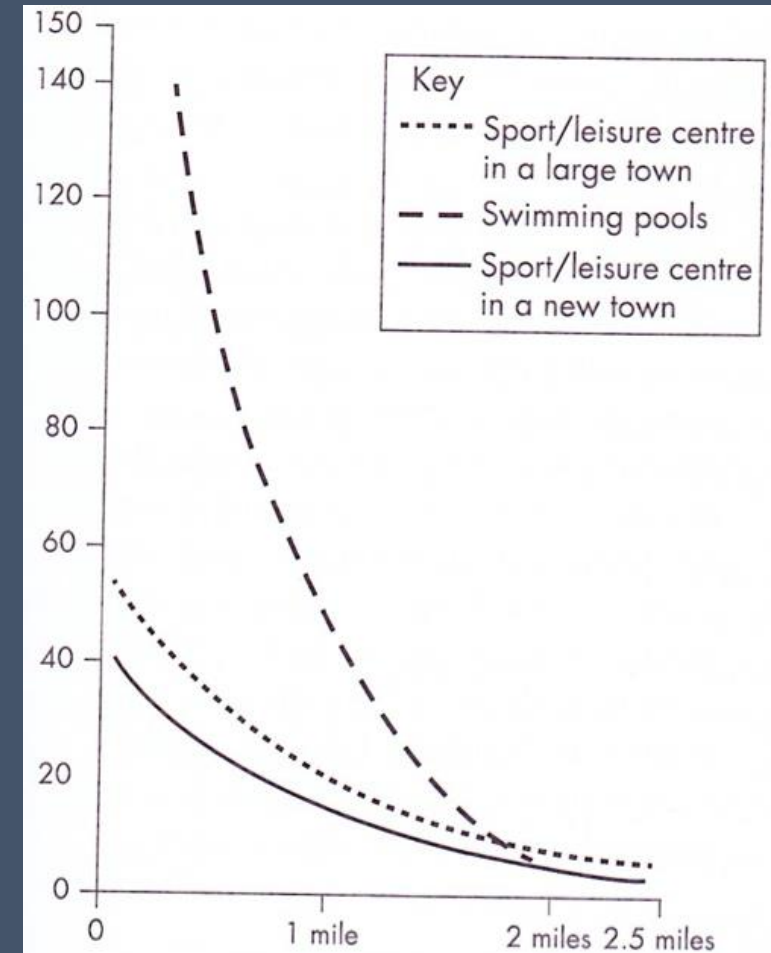


# Raziskovalna vprašanja

3. V kolikšni meri dostopnost do rekreacijske infrastrukture pogojuje rekreacijske navade in gibalno sposobnost prebivalcev Slovenije? Kateri so drugi dejavniki, ki pogojujejo rekreacijske navade in kako se je njihov vpliv spreminjal skozi čas?

4. Kakšen je upravljavski okvir za rekreacijsko infrastrukturo na državni in kakšen na lokalni ravni?

- Identifikacija upravljavskega okvira za rekr. infrastrukturo
- Prostorsko načrtovanje in rekr. infrastruktura.



Obiski v 1000 preb. na teden, Veal, 1987

# Vloga rekreacije in rekr. infrastrukture

- Kakovostno preživljanja prostega časa prispeva k boljši kakovosti življenja.
- Nagle spremembe na področju rekr. navad, infrastrukture in rabe prostora v rekreacijske namene (nove oblike rekreacije, spreminjanje priljubljenosti posameznih aktivnosti, plačljivost, pospešena gradnja novih vrst rekreacijske infrastrukture ...)



- Sprehodi/hoja, kopanje najbolj priljubljene dejavnosti (izvajanje v različnih okoljih, ne toliko infrastrukturno pogojeni)
- Največkrat uporabljamo rekr. Infrastrukturo, ki je na dosegu 750 do 1.200 metrov od našega doma/lokacije bivanja.



# Vloga rekreacije in rekr. infrastrukture

- Določene vrste rekreacije pogojene s posebno grajeno infrastrukturo, npr. Smučišča
- Rekr. Infrastrukturo uporabljajo tako domačini kot turisti
- Pomen za turizem (!):
  - „rekr. dejavnosti“ med petimi najpomembnejšimi motivi tujih turistov za obisk Slovenije.
  - aktualna turistična strategija navaja »aktivnosti v naravi« kot enega izmed vodilnih slovenskih turističnih produktov.



# Tipologija rekreacijske infrastrukture

## REKREACIJSKA INFRASTRUKTURA

### POVRŠINE/PROSTORI, KJER JE PRISOTNA REKREACIJA

- \_ Površine ali objekti niso eksplicitno namenjeni rekreaciji
- \_ Rekr. raba običajno prisotna kot ena izmed rab
- \_ Največkrat brez posebne infrastrukture
- \_ Le redko prihaja do večjih zgoštitev

Primeri: gozd, gorska stena, močvirje, mestna ulica, rečna obala, travnik, prometna infrastruktura

### POVRŠINE/OBJEKTI NA PROSTEM, NAMENJENI (PREDVSEM) REKREACIJI

- \_ Sezonska nihanja rabe v povezavi z letnimi časi
- \_ Kratkoročna nihanja rabe v povezavi z vremensko spremenljivostjo
- \_ Običajno zavzemajo večje površine kot pokriti objekti
- \_ Pogosta tako v urbanem kot podeželskem okolju

Primeri: teniško igrišče, igrišče za golf, rolkarski poligon, kolesarski park, kolesarska pot, naravno kopališče, igrišče za mini golf, kotalkališče, športno letališče

### POKRITI OBJEKTI, NAMENJENI (PREDVSEM) REKREACIJI

- \_ Raba v splošnem ni sezonsko in vremensko pogojena
- \_ Bolj značilna za urbano okolje
- \_ V povprečju manjše površine kot pri infr. na prostem

Primeri: teniška dvorana, fitness studio, pokrit plavalni bazen, večnamenska športna dvorana, bowling dvorana in biljardnica

# Zasnova evidence rekreacijske infrastrukture (ArcGIS Online)

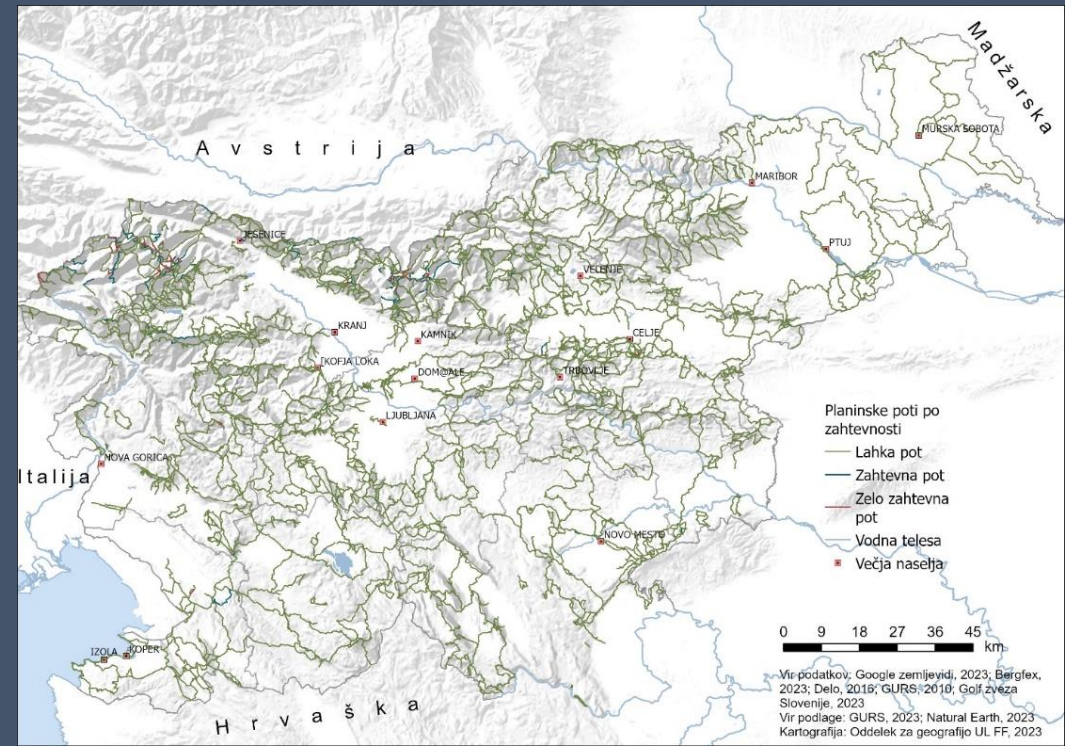
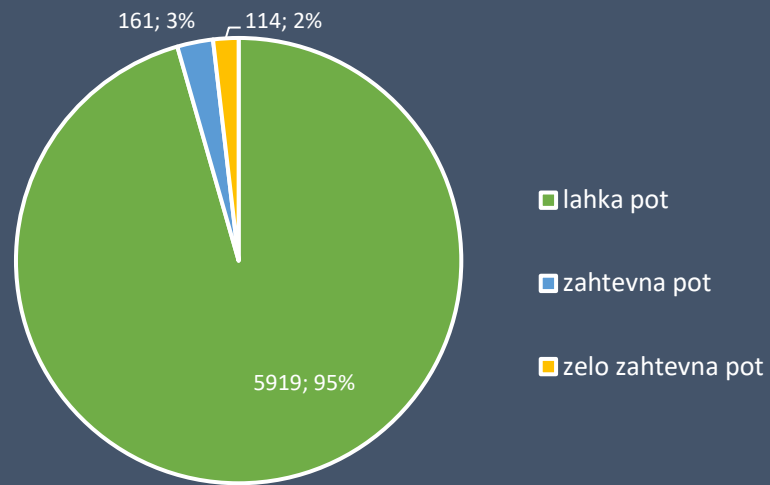
- Točkovno in linijsko zajeti podatki (20):
  - markirane planinske poti,
  - ferate,
  - športna plezališča (naravna in umetna),
  - kolesarske poti,
  - koloparki in kolesarski parki,
  - smučišča,
  - kopališča,
  - strelišča,
  - pustolovski/adrenalinski parki,
  - bazeni,
  - hipodromi,
  - vzletišča za padalce ...
- Pomanjkljiva uradna evidenca Razvid športnih objektov.
- Neskladnost različnih baz.
- Nezanosljivi, neažurni podatki.
- Nekonsistentnost.
- Podatki niso umeščeni ali pa so napačno prostorsko umeščeni.
- Pomanjkanje dodatnih informacij/atributov.





# Markirane planinske poti

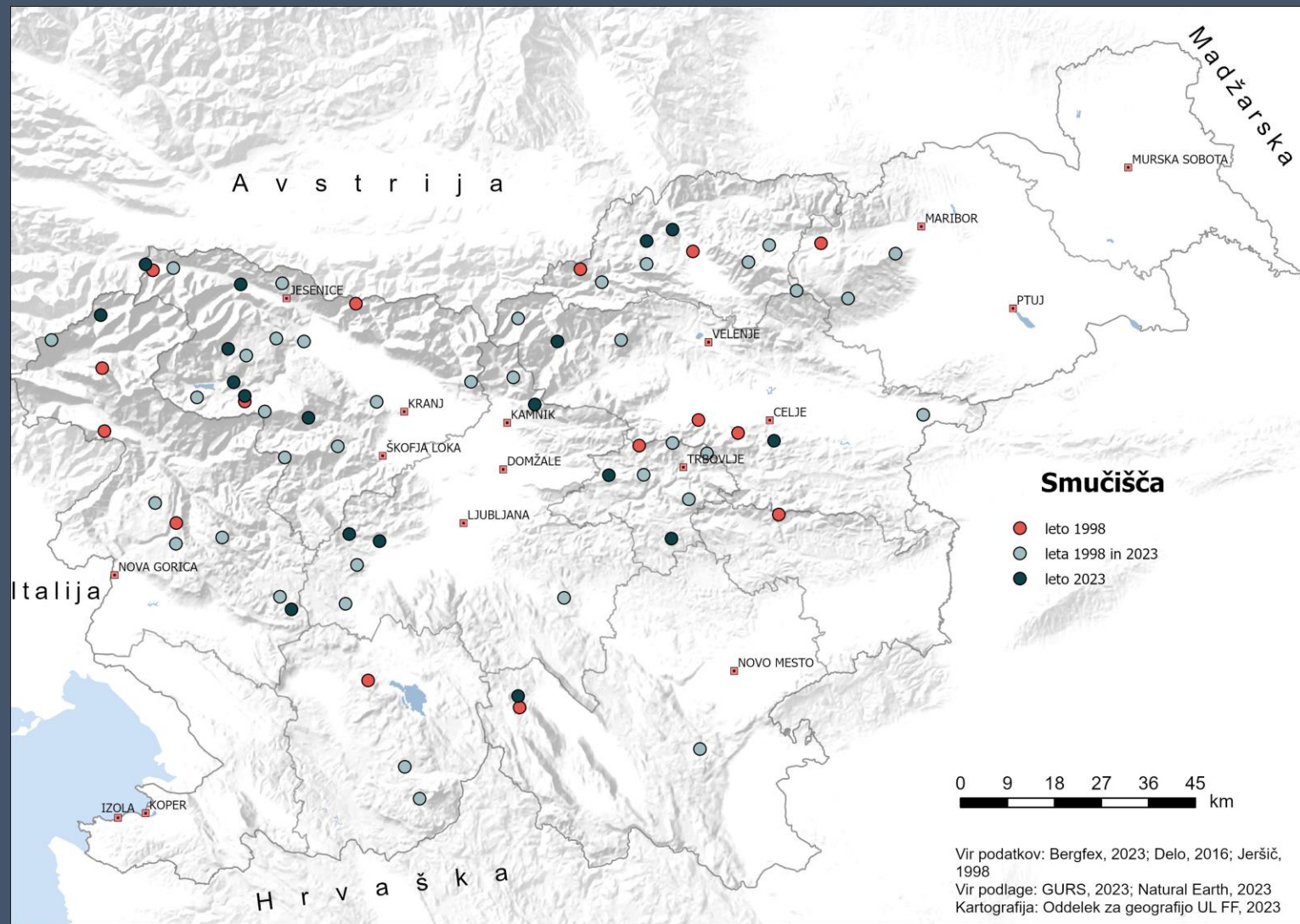
- Linijski sloj podatkov (7 atributov).
- PZS: Kvalitetni, natančni in ažurni podatki.
- Slovenija: 6194 odsekov planinskih poti, skupna dolžina 10.158 km.



Struktura odsekov planinskih poti po stopnji zahtevnosti (Slovenija, 2023).

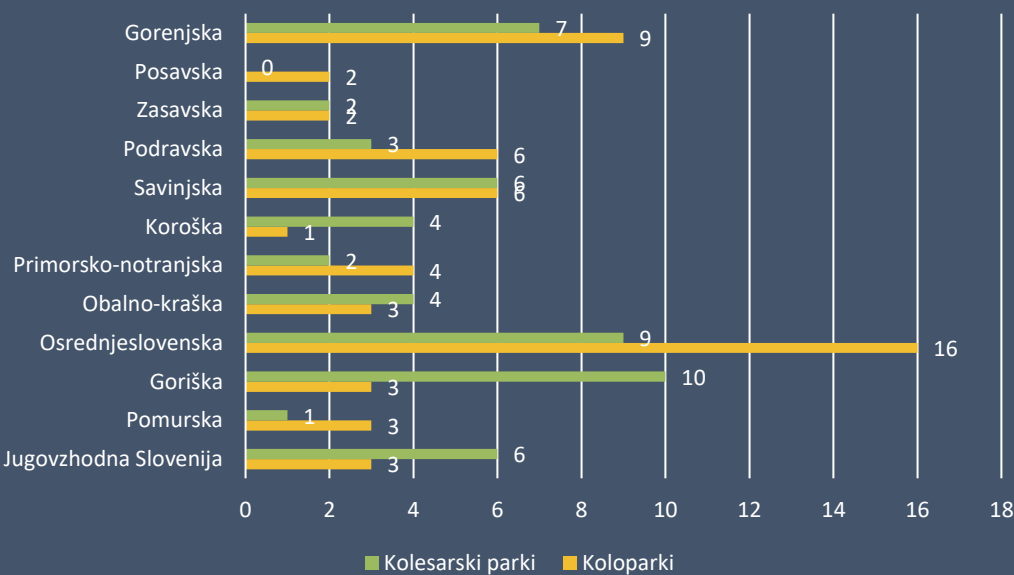
# Smučišča

- Bližnja rekreacija prebivalcev Slovenije (Jeršič, 1998).
- Enotna, ažurna evidenca (2023) ne obstaja – nov točkovni prostorsko-podatkovni sloj.
- Historična primerjava podatkov.

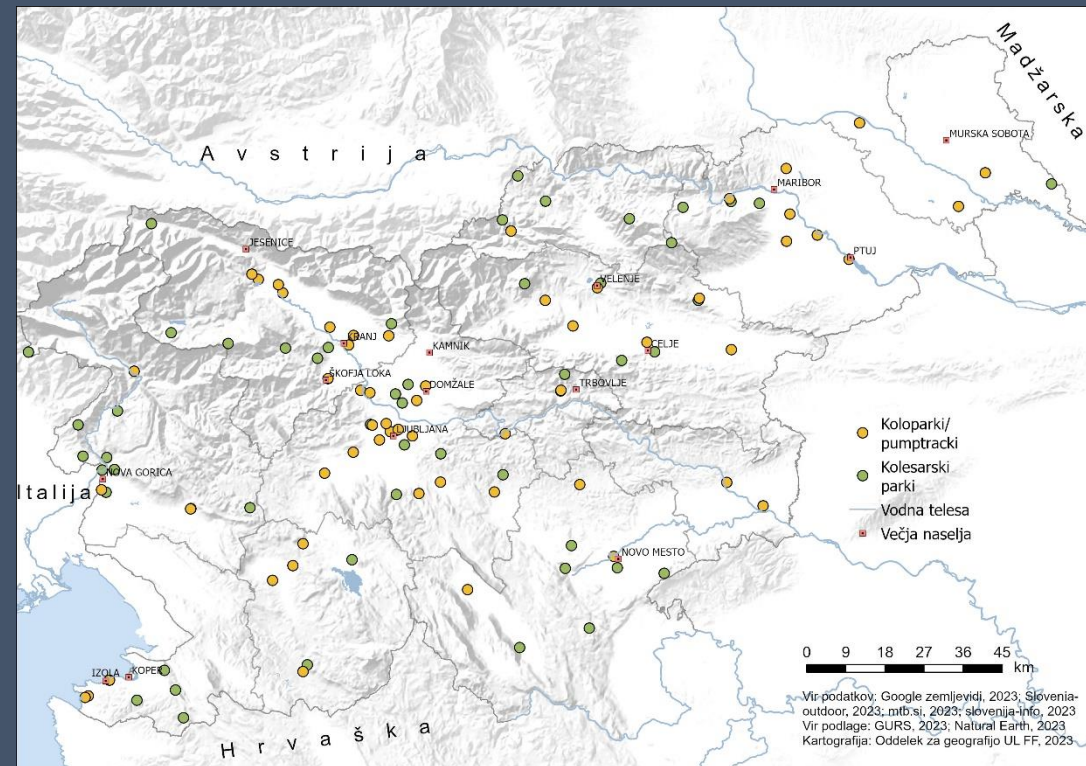


# Kolesarski parki in koloparki

- Kolesarstvo pridobiva na pomenu, intenzivno se gradi infrastruktura.
- Zelo dinamičen pojav.
- Uradna evidenca ne obstaja – nov točkovni prostorsko-podatkovni sloj.

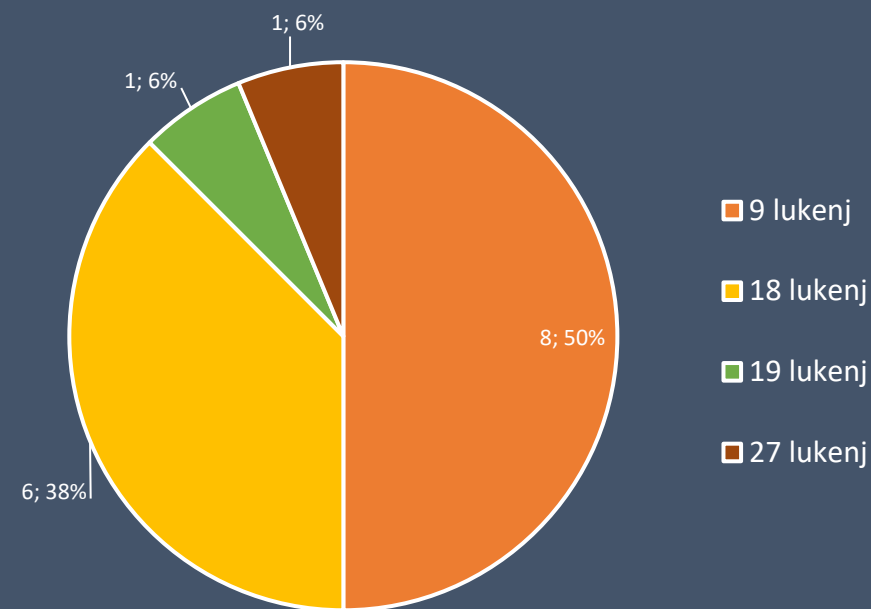
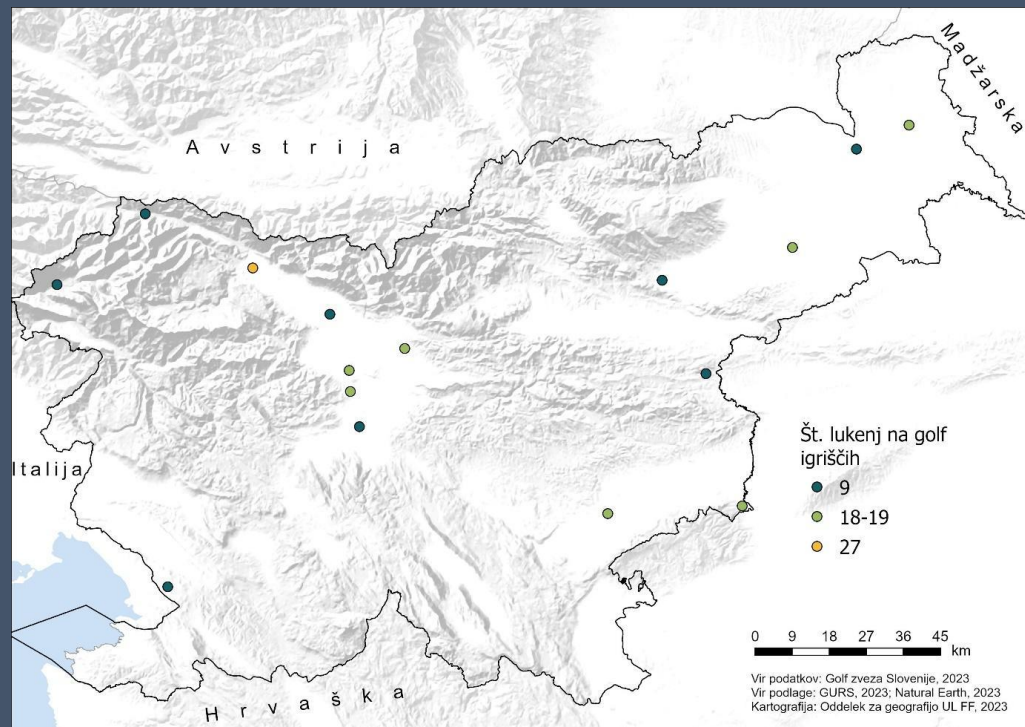


Število koloparkov in kolesarskih parkov (statistične regije, 2023)



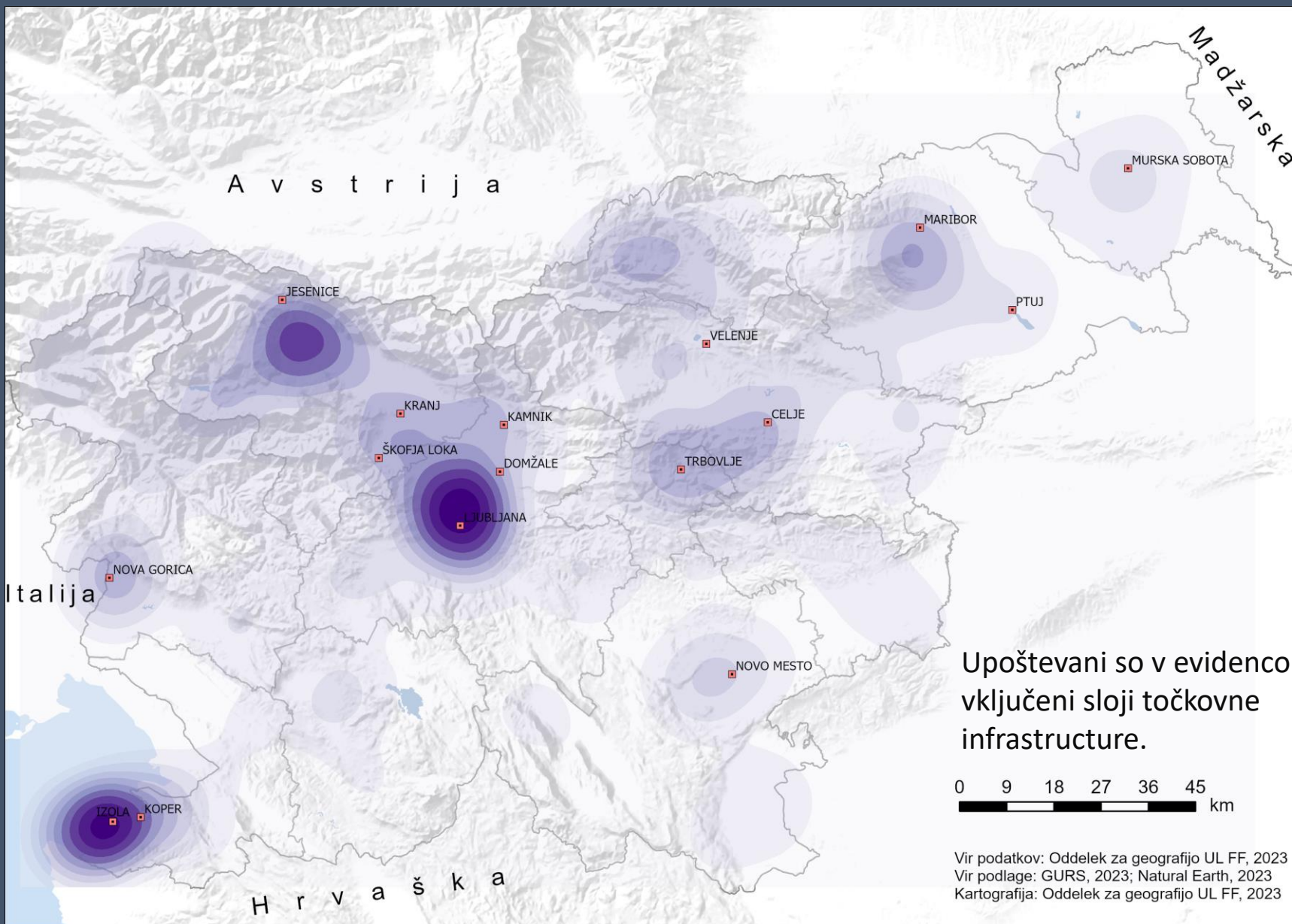
# Igrišča za golf (Golf zveza Slovenije)

- Nov točkovni prostorsko-podatkovni sloj.
- Lokacije igrišč povezane z večjimi, pomembnimi turističnimi središči.



Struktura golf igrišč po številu lukenj (Slovenija, 2023).

# Zgostitve točkovne rekreacijske infrastrukture na podlagi evidence




# Nadaljnje aktivnosti

- Dokončanje tipologije rekreacijske infrastrukture.
- Priprava natančnejšega popisa rekr. infrastrukture v izbranih občinah.
- Izvedba ankete (spletni panel) na nacionalni ravni.
- Pregled in analiza zakonodaje, prostorsko načrtovalskih in upravljavskih dokumentov za rekreacijsko infrastrukturo (nacionalna, regionalna, občinska raven).
- Izvedba intervjujev in fokusnih skupin v izbranih občinah.



- Priprava smernic za prostorsko načrtovanje in vzdrževanje rekreacijske infrastrukture na lokalni in nacionalni ravni.



**Mednarodna  
regionalna razvojna  
konferenca in  
34. Sedlarjevo  
srečanje**

**Inoviranje regionalnih  
politik in praks**

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



**Hvala za pozornost!**

**Avtorji:**

Naja Marot: [naja.marot@bf.uni-lj.si](mailto:naja.marot@bf.uni-lj.si) (vodja projekta)

Dejan Cigale: [dejan.cigale@ff.uni-lj.si](mailto:dejan.cigale@ff.uni-lj.si)

Barbara Lampič: [Barbara.lampic@ff.uni-lj.si](mailto:Barbara.lampic@ff.uni-lj.si)

Lea Rebernik: [lea.Rebernik@ff.uni-lj.si](mailto:lea.Rebernik@ff.uni-lj.si)

Jasna Sitar: [Jasna.sitar@ff.uni-lj.si](mailto:Jasna.sitar@ff.uni-lj.si)

Nina Stubičar: [nina.stubicar@bf.uni-lj.si](mailto:nina.stubicar@bf.uni-lj.si)

**Avtorji prispevka so tudi avtorji fotografij.**

[Spletna stran projekta](#)



Javna agencija za znanstvenoraziskovalno  
in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije

# Mednarodna regionalna razvojna konferenca in 34. Sedlarjevo srečanje

Inoviranje regionalnih politik in praks

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



## REGIONALNA POT DO POVEZANE KOLESARSKE MREŽE

Kakšne so pasti in priložnosti, ko se odločamo za pripravo in izpeljavo projekta na regionalnem nivoju

Andreja TROJAR LAPANJA, Mestna občina Nova Gorica

Maja ŠINIGOJ, LOCUS d.o.o.

mag. Jožica LAZAR in Diana GOLOB MRAK, Mrežna regionalna razvojna agencija ICRA d.o.o. Idrija



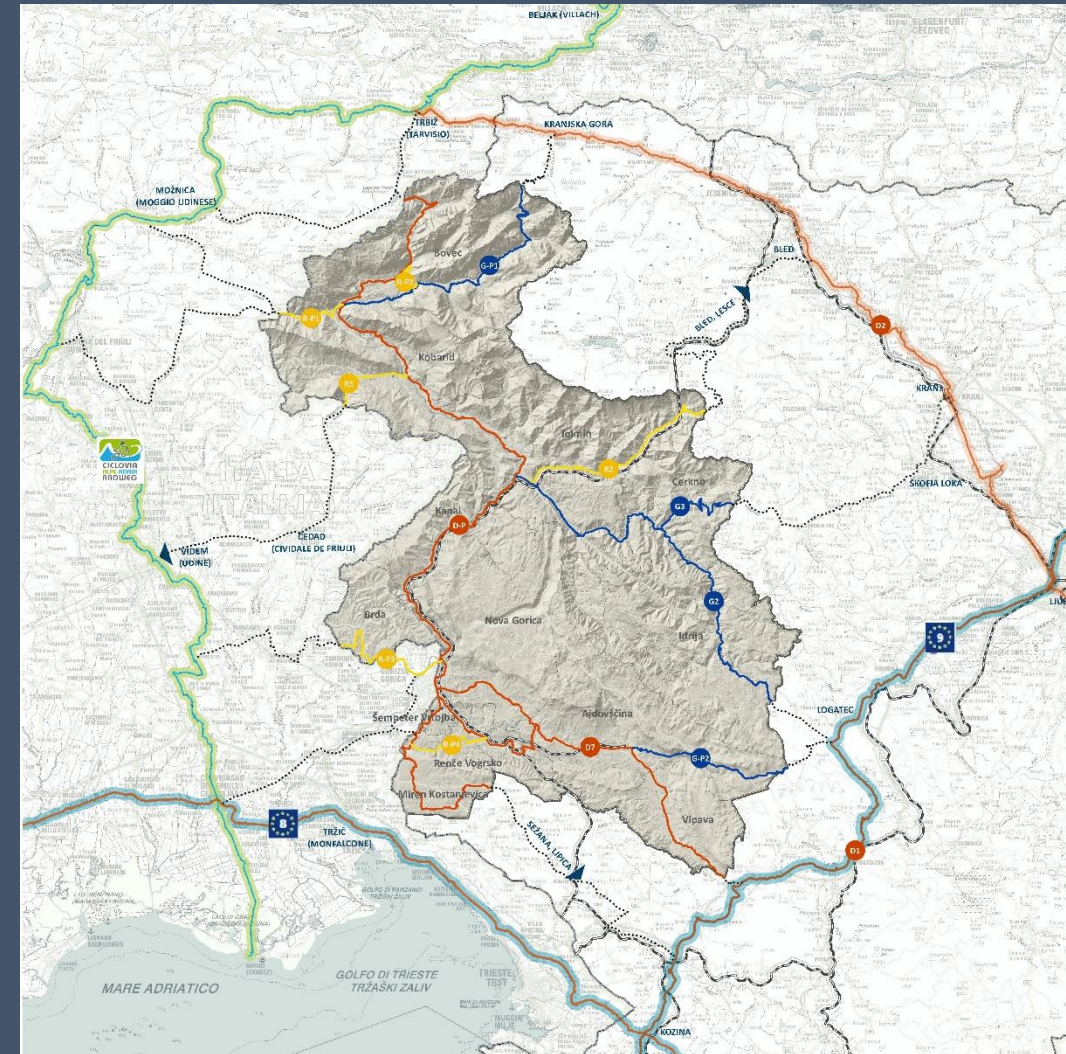
# vzpostavitev povezanega kolesarskega omrežja goriške regije 2013 - 2023

- Leta 2013 se je RRA Icra odločila, da bo pristopila k razvoju **regionalnega kolesarskega omrežja**.
- Prvi korak je bila izdelava **strokovne podlage za umestitev kolesarskega omrežja v prostor**.



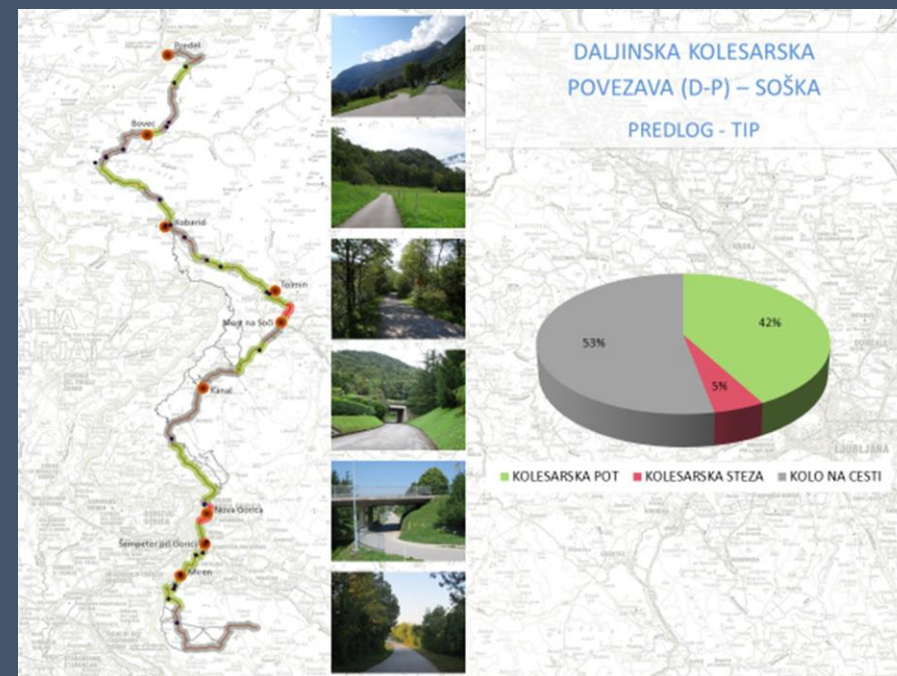
# robni pogoji prostorskega umeščanja leta 2013

- izhodišča za umeščanje državnega kolesarskega omrežja
- navezave na daljinske kolesarske povezave izven regije
- povezovanje znotraj regije
- funkcionalna kategorizacija / uredba
- vrste kolesarskih povezav
- projektiranje / gradnja / vzdrževanje
- izhodišča za oblikovanje omrežja



# prostorska zasnova kolesarske mreže

- določitev željenih povezav
- analiza možnih tras
  - omejitve, ranljivost
  - funkcionalni vidik
  - ekonomski vidik
- predlogi poteka in primerjava variant
- usklajevanje - občine, RRA, MzI
- delavnice



### 11.2 Daljinska kolesarska povezava D7-Soška

Daljinska kolesarska povezava, ki v večjem delu poteka ob reki Soči, je predlog združitve glavne kolesarske povezave od Predela do Nove Gorice (G1) in regionalne kolesarske povezave od Nove Gorice proti Mirni z dvigom na Kras (H4) (po graditvi kolesarski projekt, ki je sofinancira EU, vsr, Direkcija RS za ceste, nov. 2009).

Smiselno razviritve povezave v višji rang je njen izjemen turistični potencial in njena številna pomembna navezava. Trasa povezuje več občinah srednjemu regiji: Bovec, Kobarič, Tolmin, Kanal, Novo Gorico, Jampeter in Mirna ter dve izjemni naravni pokrajini Posočje in Kras. Navezuje se na kolesarsko povezavo Alpe-Adria (Salzburg-Štefak-Trbič-Ptuj-a vas-Videm-Gradeč) in na evropski kolesarski povezavi Eurovelo 8 in 9.

Cilj uvedbe kolesarske povezave je trasa, ki za v čim večji meri meri načrtuje kot samostojna kolesarska pot, umaknjena od motornega prometa, vendar povezana s pomembnejšimi uredbi ob njej.

# načrtovanje in projektiranje

## načrtovanje

- strateški nivo – povezano regionalno kolesarsko omrežje
  - regionalni prostorski plan
  - strateški prostorski dokumenti občin
- izvedbeni nivo
  - idejne zasnove, karteGJI v OPN

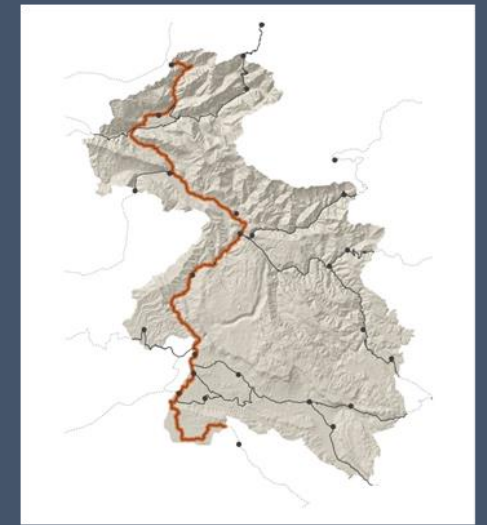
## finančna ocena investicij po občinah in določitev prioritet

## projektiranje

- IDZ, IDP, PZI, podlaga za izdelavo PIID

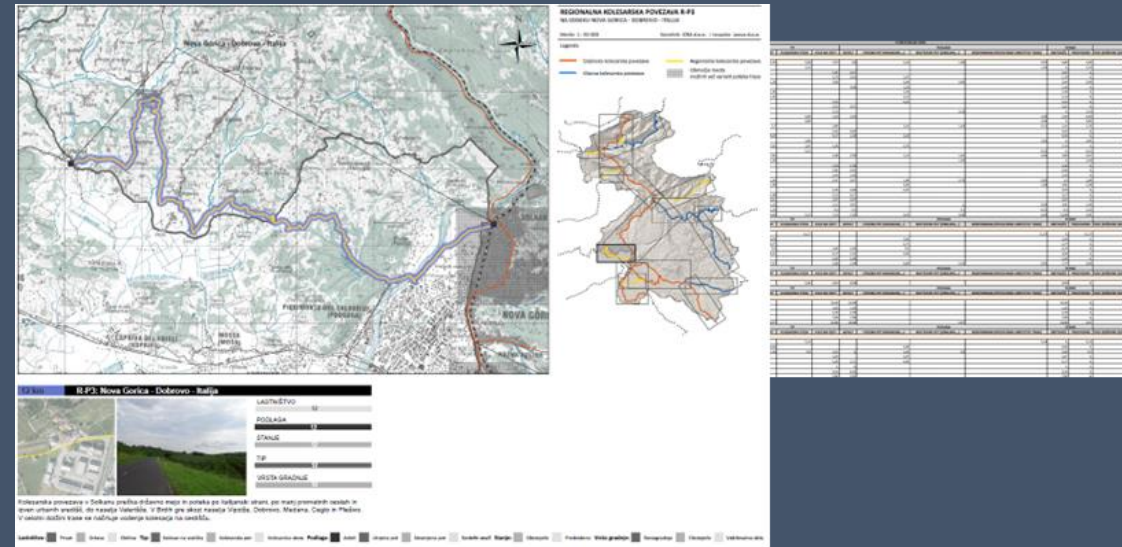
## predlog začasnega vodenja in elaborat opreme

- elaborat označitve kolesarskih povezav (2017, 2022)
- elaborat urbane opreme (2017)



# sodelovanje 2012–2015: načrtovanje in projektiranje

- ustanovljena **strokovna skupina**: vse občine + predstavnika DRSI
- zasnova kolesarskega omrežja **potrjena na Svetu regije in od DRSI**
- podpisano **pismo o nameri z DRSI**



# sodelovanje od 2016 dalje

- podpisana **pogodba o izvedbi aktivnosti** pri razvoju kolesarskih povezav na Goriški razvojni regiji (občine, RRA, DRSI)
- določen **regionalni koordinator** (ICRA d.o.o.) – deležniki: regija, DRSI, Družbo za upravljanje investicij, MZI ter drugi, naloga: koordinira določanje prioritet priprave in izvedbe, umeščanje odsekov v financiranje z finančnimi mehanizmi
- izvajajo se **redni sestanki strokovne skupine** (2x letno oziroma po potrebi) ter komunikacija z DRSI in konzultantom DRI

Priloga 1: besedilna skema projekta: Razvojni program območja kolesarskih povezav Severne Fritanske (Ilošič napilj, ICRA, d.o.o., december, 2017)

2. PREGLED IZVEDENIH AKTIVNOSTI

Previdne aktivnosti projekta:

1. Zbir dokumentov	- ICRA je izvedla zbir dokumentov prek korepondence s občinskimi in lokalnimi občinami in podala informacije o obstoječih projektnih dokumentacijah za namen priprave prioritizacije kolesarskih povezav.
2. Uključitev podatkov z DRSI	- Izvedla se je sestanek na DRSI skupaj s LOCUS in ICRA za namen priprave elaborata analize, vztrajno priporočila dokumentacije (avg. 2017). - Sestanki s DRSI skupaj s ICRA in LOCUS glede razpisov v zvezi s projektnimi deli na trasi, cilni in in sofinanciranja trase (september, 2017). - Sestanki s DRSI skupaj s ICRA, LOCUS in DRSI glede izvedbe projekta kolesarskih povezav (september, 2017).
3. Priprava predloga prioritizacije pri investicijah na projekto, ki so pripravljene za izvedbo na podlagi potrjenega investicijskega postopka – vključitev z DRSI in občine	- Predlog pripravi LOCUS ob pomoči projektnih delavcev in elaboratov analize, ki so bili delovnih skupin za razpisne informacije se bodo pripravili v prihodnjih mesecih in strani DRI (ICRA, avg. 2017). - Izvedla se je priprava predloga občin LOCUS in ICRA za vključitev v trase kolesarskih povezav (avgust, september, 2017). - Izvedla se je priprava predloga občine LOCUS in ICRA za vključitev v trase kolesarskih povezav (avgust, september, 2017). - Izvedla se je priprava predloga občine LOCUS in ICRA za vključitev v trase kolesarskih povezav (avgust, september, 2017).
4. Priprava dokumenta analize kolesarskih povezav	- Dokumenti se pripravljajo v prihodnjih mesecih in strani DRI (ICRA, avg. 2017).
5. Izvedba elaborata analize kolesarskih povezav	- S strani ICRA pripravila dokumentacijo za namen priprave prioritizacije kolesarskih povezav (avg. 2017). - Dokumentacija bo objavljena na spletni strani DRSI in LOCUS za namen priprave prioritizacije kolesarskih povezav (avg. 2017).

6. Uključevanje z občinskimi, lokalnim elaborati in DRSI

7. Komunikacija in bližnje rezultate projekta

3. PRILoge IN OPOMBE

Priloga 1: popis vseh tematskih ogledov s strani podjetja LOCUS

Opomba/Opozorilo: Popis predstavlja vse tematske dele, ki ga je LOCUS opravil samostojno ali skupaj s ostalimi deležniki v projektu.

Priloga 2: priprava in izvedba dokumentacije strani LOCUS

Dokument 1: Preveritev ustreznosti izvedbe kolesarske mreže v prostor goriške regije vrednotenje ogledov

Dokument 2: Preveritev ustreznosti izvedbe kolesarske mreže v prostor goriške regije vrednotenje ogledov

Izdelane karte kolesarskih povezav v formatih: shp, pdf, jpg, dwg

Nabor zapisov kolesarskih ogledov po občinskih izvedbah s strani DRI

Priloga 3: Revizirana karta kolesarskih povezav

Opomba/Opozorilo: V okviru tematskih ogledov za izdelavo kolesarske trase se na lokalnih mestih občina Breda in Bovec predvideva tudi spreminjanje na kolesarskih trasah. LOCUS je zato pripravil tudi revizirano karto kolesarskih povezav, čeprav te še niso bile predmet tega projekta.



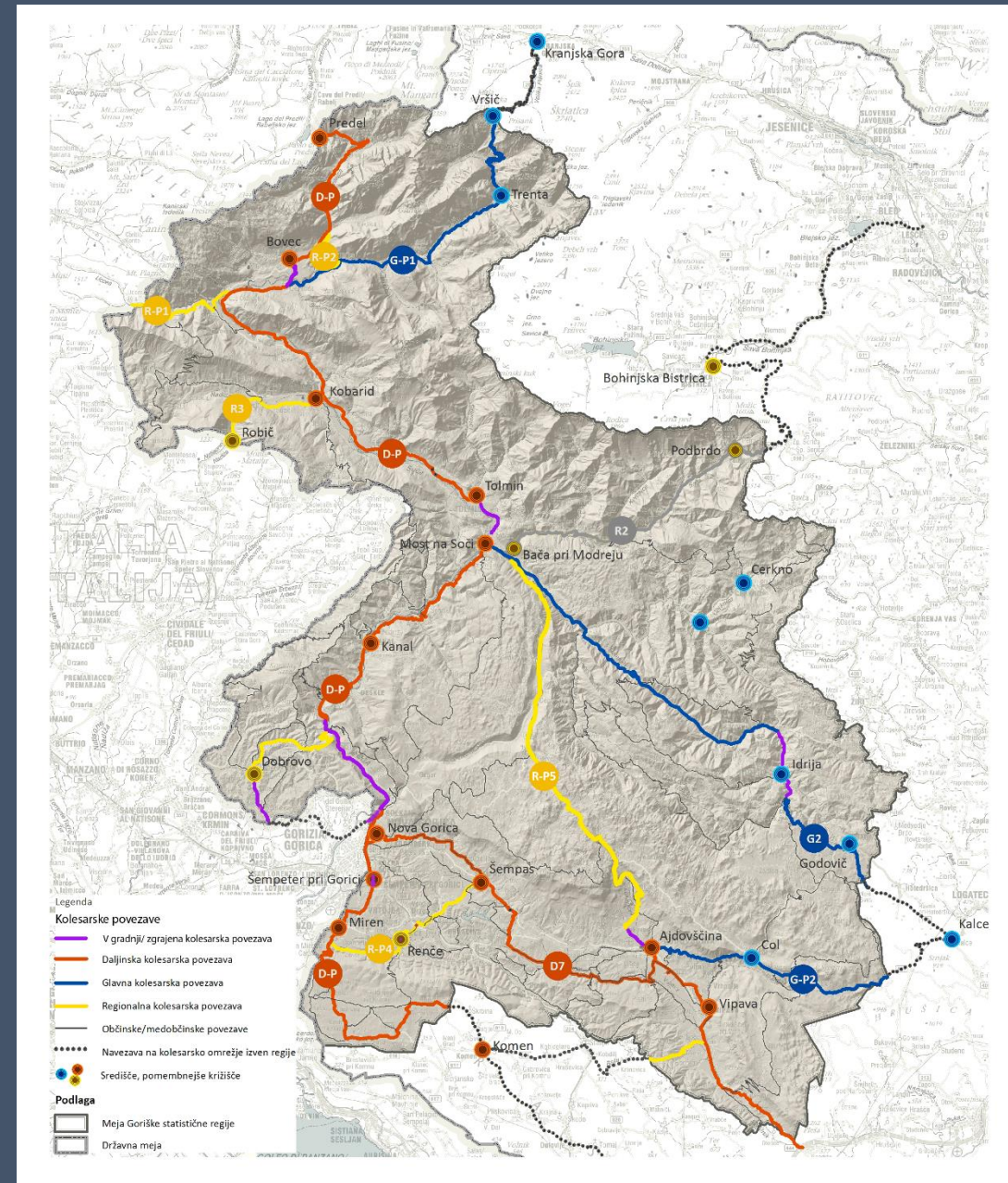
# realizacija I. - gradnja

## Dogovor za razvoj regij

- Idrija-Mokraška vas, Ajdovščina-Lokavec, Tolmin-Modrej, Rekonstrukcija ceste Sp. Idrija s kolesarsko stezo (do marca 2024), Nova Gorica-Dobrovo, Dobrovo-Vipolže (do septembra 2023), Bovec-Čezsoča (do oktobra 2024).

## Ostala financiranja

- DRSI+ sklad ESRR: Solkan-Plave
- EZTS GO, EKO SKLAD Slovenski okoljski javni sklad: brv čez Sočo v Solkanu in navezava na Italijo, kolesarska pot v Vrtojbi med Vrtojbensko cesto in obvoznico, kolesarska pot v Mlinu
- DRSI in občinska sredstva: Idrija-Podroteja
- EU sredstvi: manjši odseki (Renče-Vogrsko...)
- dogovor z DRSI: izvedba označevanja regionalnih kolesarskih povezav na podlagi elaborata



# realizacija II. – projektiranje odsekov

- v izdelavi projektne dokumentacije za posamezne odseke državnih in regijskih kolesarskih povezav
- naročnik DRSI

št.	KOLESARSKA POVEZAVA NAZIV PROJEKTA	JAVNO NAROČILO				PROJEKTANT	PROJEKIRANJE			ROK IZVEDBE
		DOLŽINA	POTRDITEV PROJEKTNE NALOGE	OCENJENA VREDNOST	ODPIRANJE PONUDB		POGODBA			
		km	datum	€ Z DDV	datum		€	št.	datum	
1	Izdelava novelacije elaborata začasne označitve državnih kolesarskih povezav Severne Primorske	340,00	/	6.039,00	14.09.2021	ZMAS d. o. o., Obrtna ulica 5, 8257 Dobova	5.856,00	2431-21-001528	21.09.2021	21.11.2021
2	Izdelava PZI dokumentacije za izgradnjo državne kolesarske povezave G1 Čezsoča – Log Čezsoški	3,00	16.12.2021		16.06.2022	PROVIA projektiranje, svetovanje, ekologija d.o.o., Kranjska cesta 24, 4202 Naklo	81.164,16	2431-22-000643	12.01.2023	240 dni po uvedbi v delo 20.09.2023
3	Izdelava IZP in PZI projektne dokumentacije za ureditev DKP na odseku Gabrje – Tolmin, v okviru daljinske kolesarske povezave D7 Robič – Kobarid – Jelšane	3,90	04.01.2022	126.013,80	30.06.2022	CORUS INŽENIRJI d.o.o., Žapuže 019, 5270 Ajdovščina & Niveleta, Mihael Mlakar s.p., Bergantova ulica 22, 1236 Trzin	91.121,80	2431-22-000644	23.01.2023	240 dni po uvedbi v delo 01.10.2023
4	Izdelava DGD in PZI za izgradnjo državne kolesarske povezave G3 Cerkno – Želin	3,20	02.03.2022	179.157,00	30.06.2022	AC&P inženirski biro, podjetje za geotehniko, infrastrukturo in raziskave d.o.o., Žapuže 19, 5270 Ajdovščina	211.365,00	2431-22-000645	05.01.2023	240 dni po prevzemu GN 14.11.2023
5	DGD/PZI za ureditev DKP G1 Kranjska Gora-Vršič-Trenta-Bovec-Kobarid, odsek Kobarid-Trnovo ob Soči	1,70	02.03.2022	140.775,80	30.06.2022	AC&P inženirski biro, podjetje za geotehniko, infrastrukturo in raziskave d.o.o., Žapuže 19, 5270 Ajdovščina	104.810,20	2431-22-000642	17.01.2023	240 dni po prevzemu GN 15.12.2023
6	Izdelava IZP in PZI dokumentacije za ureditev DKP D7, odsek Staro selo – MP Robič	5,80	07.06.2022	172.581,20	23.12.2022	GINEX d.o.o., Rejževa ulica 3, 5000 Nova Gorica	256.770,94	2431-22-001156		Poročilo poslano 14.3.2023 v SIN
7	Izdelava PZI za ureditev DKP na odseku Ajdovščina – Dolenje, v okviru regionalne kolesarske povezave R4 Komen – Ajdovščina	2,50	06.04.2022	83.875,00		V SIN na čakanju od julija		2431-22-000881		
8	Izdelava PZI za ureditev DKP na odseku Šempeter – Vrtojba, v okviru daljinske kolesarske povezave D7 Robič – Kobarid – Most na Soči – Nova Gorica – Komen – Divača – Ilirska Bistrica – Jelšane	1,40	18.05.2022	79.446,40		V SIN na čakanju od julija		2431-22-000947		
9	Izdelava PZI za ureditev DKP na odseku Ajdovščina – Col, v okviru regionalne kolesarske povezave R4 Logatec – Col – Ajdovščina – Komen	1,30	11.08.2022	44.151,80		na DRSI 3.2.2023		2431-22-001686		
10	Izdelava PZI za ureditev DKP na odseku Dobrovo – Prilesje, v okviru regionalne kolesarske povezave R2 Nova Gorica – Dobrovo – Kanal	12,32	20.07.2022	285.309,20		na DRSI 15.2.2023		2431-22-001685		
11	Izdelava dokumentacije IZP za ureditev odseka DKP D7 mimo naselja Prilesje pri Plavah in Gorenja vas	2,00	05.10.2022	42.944,00		na DRSI 31.1.2023		2431-22-001687		
		377,12	km				751.088,10	EUR		



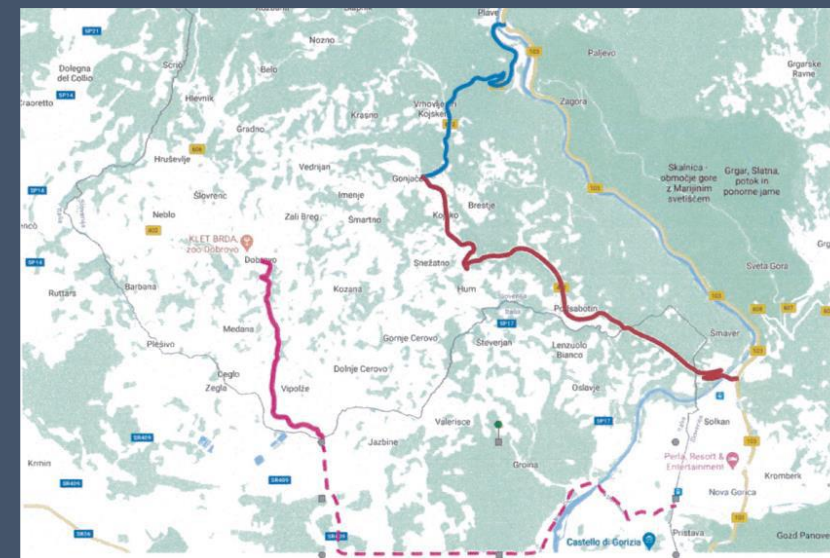
# pasti

- **Lokalne prioritete nad regijskimi** - ojačati sistematični pristop na podlagi merljivih potreb in zagotavljanja varnosti na nevarnih odsekih
- **Financiranje s pomočjo teritorialnega mehanizma dogovora za razvoj regij (DRR):**
  - vsebinski vidik:** DRR je sofinanciral gradnjo daljinskih in glavnih kolesarskih povezav → državne kolesarske povezave na območju regije. Lokalno kolesarsko omrežje ni upravičeno do sofinanciranja.
  - finančni vidik:** - nosilec investicij regija oziroma glede na odsotnost administrativnih regij država → nosilec projekta DRSI sredstva teritorialnega mehanizma namenjena regiji je koristila država. Sredstva PEKP so bila prenizka → občinsko sofinanciranje državnih projektov.
  - **potrebno zagotoviti namenska integralna sredstva za regijske projekte (DRR - EU kohezijska politika) na podlagi Zakona o skladnem reg. razvoju (v spremembi), predlog da se nameni delež DP za regije**
- **Omejena kadrovska in finančna zmogljivost** (primer Občine Bovec – odsek Robič-Kobarid) .
- **Odsotnost ali izogibanje celostnemu procesu prostorskega načrtovanja** lahko pripelje do konflikta v zadnji fazi (primer: kolesarska povezava Ozeljan – Kromberk in širjenje omrežja Natura 2000).
- **Zagotovitev ustreznega vključevanja in komuniciranja projekta z javnostmi** (primer: Ložice, nasprotovanje poteku trase s strani prebivalcev kraja).



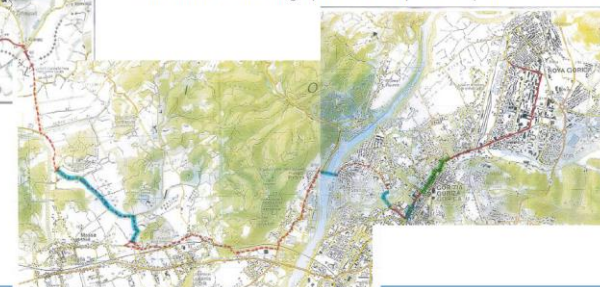
# dobre prakse

- preseganje okvirjev: s ciljem vzpostavitve povezanega kolesarskega omrežja je bila načrtovana povezava preko druge države (pogoj DRR: povezava na občino s CPS + povezava ni 20% daljša od najkrajše možne).
- primer dobre prakse : Vipovže (Brda) – Nova Gorica
- vzpostavljanje povezanih kolesarskih povezav za zagotavljanje dnevne mobilnosti prebivalcev **preko državnih meja**
  - najkrajša povezava Vipovže - Nova Gorica preko IT
  - možnost , ki jo ponuja EU podlaga – možnost investiranja nacionalnih sredstev EKP na območje sosednje države
  - Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje **EZTS GO** - projektni partner in usklajevalec na območju IT



## 3 odseki

- ODSEK A: od naselja Dobrovo do meje z Italijo (Vipolže) po lokalni cesti,
- ODSEK B: poteka preko Italije po lokalni in regionalni cesti, mestnih ulicah, po kolesarskih pasovih in kolesarskih poteh,
- ODSEK C: poteka v Italiji od mostu preko reče Soče po mestnih ulicah Gorice do Nove Gorice, kjer trasa poteka večinoma varno ločeno od motornega prometa ali po malo prometnih ulicah.



# pogoji za uspeh projekta

- zgodnjega prepoznavanja potreb in priložnosti, prepoznane potrebe v pretežnem delu občin, regijski nivo
- vizija in volja
- načrtovanje finančnih virov
- strateški pristop k vodenju
- zagotovitev strokovne podpore
- zgodnje vključevanja in informiranja deležnikov
- uporaba vseh razpoložljivih orodij kot primer EZTS



# Mednarodna regionalna razvojna konferenca in 34. Sedlarjevo srečanje

Inoviranje regionalnih politik in praks

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



Se vidimo na Goriškem!





**Mednarodna  
regionalna razvojna  
konferenca in  
34. Sedlarjevo  
srečanje**

**Inoviranje regionalnih  
politik in praks**

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



# PODATKOVNI MODEL KOT PODPORA ZA MOBILNOST RAZLIČNO OVIRANIM OSEBAM

Jani Demšar

*Samo en prostor imamo in tega si delimo vsi.*

*Da bi zagotovili vključujoče okolje za vse prebivalce, ne glede na njihove ovire v mobilnosti, je ključno, da se infrastruktura in načrtovanje urbanih območij prilagajata potrebam vseh uporabniških skupin.*



# Mobilnost

- mobilnost v prostoru
- mobilnost različno oviranih oseb
- mestni prostor za boljšo dostopnost





# Različno ovirane osebe in podatkovni model

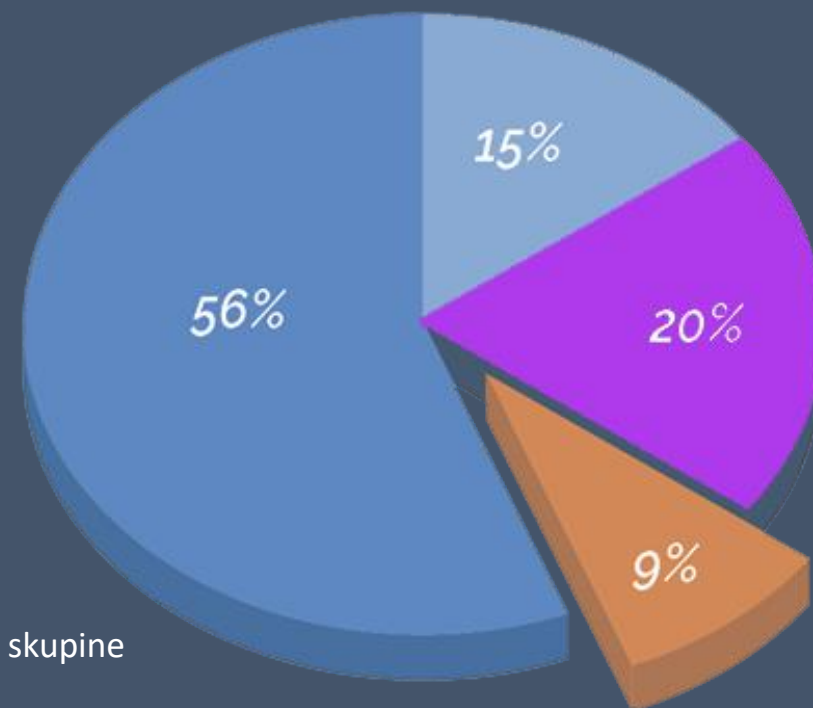


# En prostor za vse

- Skoraj **45 %** slovenskega prebivalstva se uvršča med ranljive skupine udeležencev v prometu.
- Odstotek se bo zaradi staranja prebivalstva z leti še stopnjeval, nenazadnje bomo kakovostno načrtovanje potrebovali prav vsi.

## LEGENDA

- invalidi
- starejši
- manj ranljive skupine
- otroci



# Cilji

- ustvariti kakovostno podatkovno bazo,
- izboljšati mobilnost ter zagotoviti enake možnosti in enakopravno participacijo v urbanem prostoru,
- omogočanje uporabe informacij o dostopnosti in mobilnosti,
- standardizacija podatkovnega sloja.



# Podatkovni model

## Priprava, zajem, vnos in prikaz podatkov

**Analiza stanja  
obstojećih  
topografskih  
podatkov ter  
spletne in  
informacijske  
dostopnosti v  
Sloveniji in  
drugod**

**Izdelava  
metodologije  
za mobilnost  
ranljivih  
skupin**

- Priprava standardiziranega podatkovnega modela za zajem in izmenjavo podatkov glede na zakonodajo in priporočila
- Inicialno polnjenje, vodenje in vzdrževanje

**Proces zajema**

- Pridobivanje podatkov s strani občin
- Pisarniška priprava podatkov za terenski zajem
- Popolnoma digitalni zajem, ki ga izvajajo predstavniki invalidov: terenski zajem fotografij podatkov in digitalni vpis v seznam zajema

**Vnos podatkov**

- V izbranem GIS okolju se podatkovni sloj prenese v bazo podatkov

**Podatkovni sloj/  
baza  
podatkov**

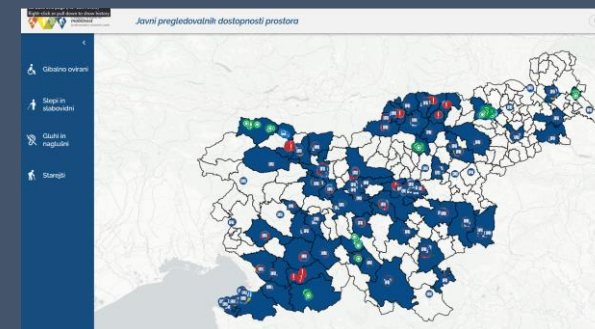
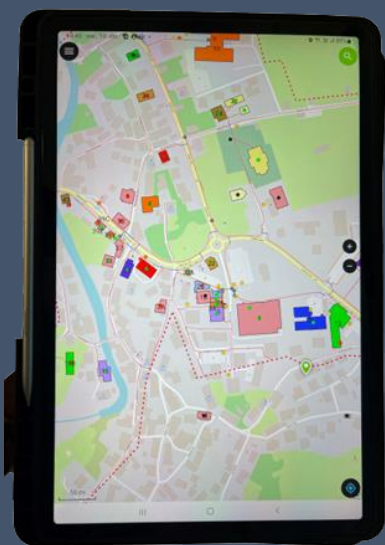
- Omogoča shranjevanje poljubnih objektnih tipov
- Objektni tipi (objekti) so definirani z atributi in združeni v sloje

**Prikaz, izvoz in  
nadaljnja uporaba  
podatkov**

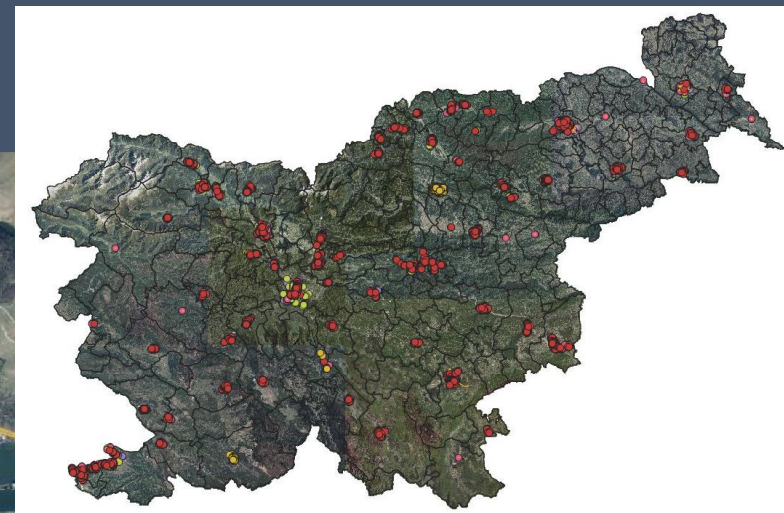
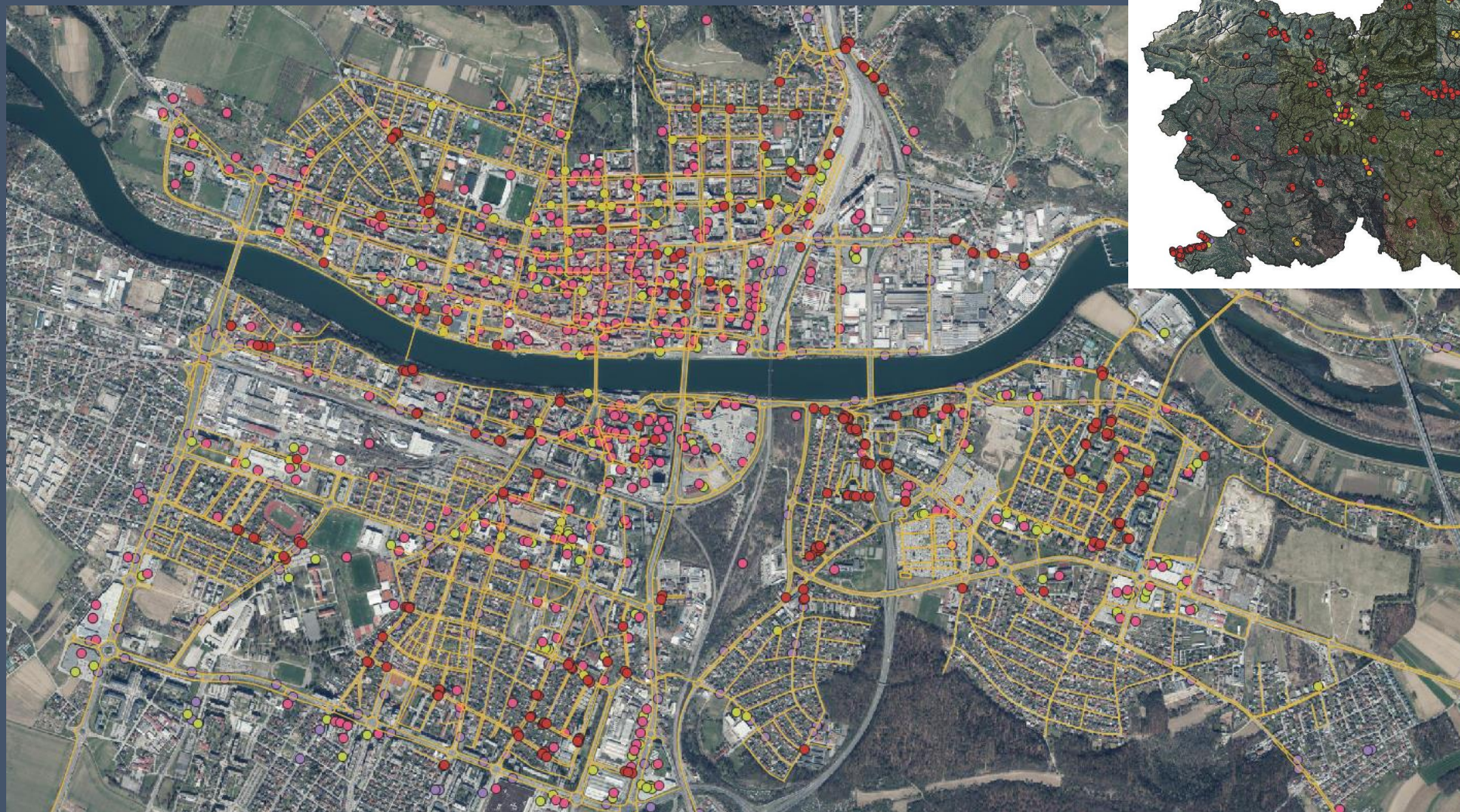
- Zajeti podatki so javnosti brezplačno na voljo preko Pregledovalnika dostopnosti prostora na spletni strani <http://pregledovalnik.dostopnost-prostora.si>

# Podatkovni model

Priprava, zajem, vnos in prikaz podatkov



# Podatkovna baza



# Podpora za mobilnost



multimodalna mobilnost  
funkcionalno oviranih oseb

## Javni pregledovalnik dostopnosti prostora

Omeji zapise na izbrano občino  
Maribor



Map showing accessibility features in Maribor, including parking spaces, public transport, and pedestrian routes. The map is overlaid with a grid and various icons representing different types of accessibility barriers and facilities.

 Gibalno ovirani

-  Fizične ovire (259)
-  Javni promet (230)
-  Parkirna mesta (212)
-  Javni objekti (482)
-  Poti in prehodi za pešce (3842)

Tip parkirnega mesta	Parkirišče
Število parkirnih mest	1
Širina parkirnega mesta	Ustrezna
Označbe parkirnih mest	Primerne
Razdalja do vhoda v javni objekt	Do 50 m
Datum zajema	09. 09. 2022



Photo showing a parking space with a car and a building in the background.

Prezem podatkov


Leaflet | © OpenStreetMap contributors

REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO


GEODETSKI INŠTITUT SLOVENIJE


# Podpora


- Odločevalcem.
- Načrtovalcem.
- Uporabnikom.


 **multimodalna mobilnost**  
funkcionalno oviranih oseb


Javni pregledovalnik dostopnosti prostora

 Gibalno ovirani


 Stepi in slabovidni

 Gluhi in naglušni

 Starejši

 Prezem podatkov

Naziv objekta	Ekonomsko poslovna fakulteta
Omožčen dostop do objekta	Da
Omožčen dostop do vsaj enega vhoda	Da
Možnost za kratkotrajno ustavitve vozila pri	Da





# Rezultat

- **Vzpostavljen standardiziran državni sloj podatkov** za dostopnost zunanjega - urbanega okolja.
- **Brezplačni podatki o dostopnosti** - spletni pregledovalnik  
*<https://www.dostopnost-prostora.si/>*

# Kako naprej?

„Accessible Spaces for All“ – Razvoj dostopnega turizma  
Izvoz slovenskega znanja v EU.



A screenshot of the CE-Spaces4All website. The main image shows a person in a wheelchair sitting on a stone wall, looking out over a town with a large church. The website header includes the Interreg Central Europe logo, the text 'Co-funded by the European Union', and a navigation menu with links: 'About us', 'Projects', 'Apply', 'Implement', 'Library', 'Contacts', and a search icon. The main content area has a blue banner with the text 'CE-Spaces4All'. Below the banner is a navigation bar with buttons for 'Home', 'Roadmap', 'News', and 'Events'. A small logo for 'interreg CENTRAL EUROPE Co-funded by the European Union CE-Spaces4All' is visible in the bottom right corner of the screenshot.



# Mednarodna regionalna razvojna konferenca in 34. Sedlarjevo srečanje

Inoviranje regionalnih  
politik in praks

UM, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor,  
16. in 17. november



Hvala za vašo pozornost!

[jani.demsar@gis.si](mailto:jani.demsar@gis.si)