

Manj hoje in kolesarjenja, več debelosti

Aljaž Plevnik, Tom Rye, Mojca Balant, Mateja Kurir, Andraž Hudoklin, Luka Mladenovič

Skupina za transformativno prometno načrtovanje, Urbanistični inštitut RS

Slovenija sledi trendom razvitih držav, kjer sta čezmerna hranjenost in debelost med pomembnejšimi javnozdravstvenimi težavami. Čeprav sta posledica nabora številnih dejavnikov, od slabih prehranskih navad, družbenoekonomskih razmer, omejenega dostopa do kakovostne hrane, življenjskega sloga, časa, preživetega pred zasloni, in vzorcev preživljanja prostega časa, nanju vpliva tudi način vsakodnevne mobilnosti. Prometni sistem, ki spodbuja uporabo avtomobila in zmanjšuje priložnosti za vsakodnevno gibanje, zlasti za hojo in kolesarjenje, prispeva k čezmerno hranjeni populaciji. Podatki o prehranjenosti v Sloveniji, objavljeni na [Observatoriju mobilnosti](#), kažejo tudi na izrazite regionalne razlike.

Čezmerna hranjenost odraslih

V Sloveniji sta čezmerna hranjenost in debelost zelo razširjeni. Podatki za odrasle kažejo, da je imelo leta 2024 v Sloveniji med prebivalci, starimi od 25 do 74 let, »39 % odraslih oseb normalno telesno maso, 39 % čezmerno telesno maso, 21 % pa debelost« (NIJZ, 2025: 2). Obstajajo pa razlike glede na spol, starost in izobrazbo, saj sta čezmerna hranjenost in debelost pogostejši pri moških, starejših prebivalcih in ljudeh z nižjo izobrazbo (NIJZ, ibid.) Debelost je kronična bolezen, ki nastane zaradi različnih vzrokov, na njen razvoj pa poleg prehranskih navad in dedne nagnjenosti vplivajo številni okoljski, družbeni in vedenjski dejavniki, med njimi sta telesna nedejavnost in sedeči življenjski slog (NIJZ, 2025). Zato je ne moremo neposredno pripisati uporabi avtomobila, vendar način, kako načrtujemo naselja in prometni sistem, pomembno vpliva na možnosti za vsakodnevno telesno dejavnost. Če poti v šolo, na delo, po opravkih in do storitev namesto peš ali s kolesom vse pogosteje opravljamo z avtomobilom, izgubljammo enega najdostopnejših virov rednega gibanja.

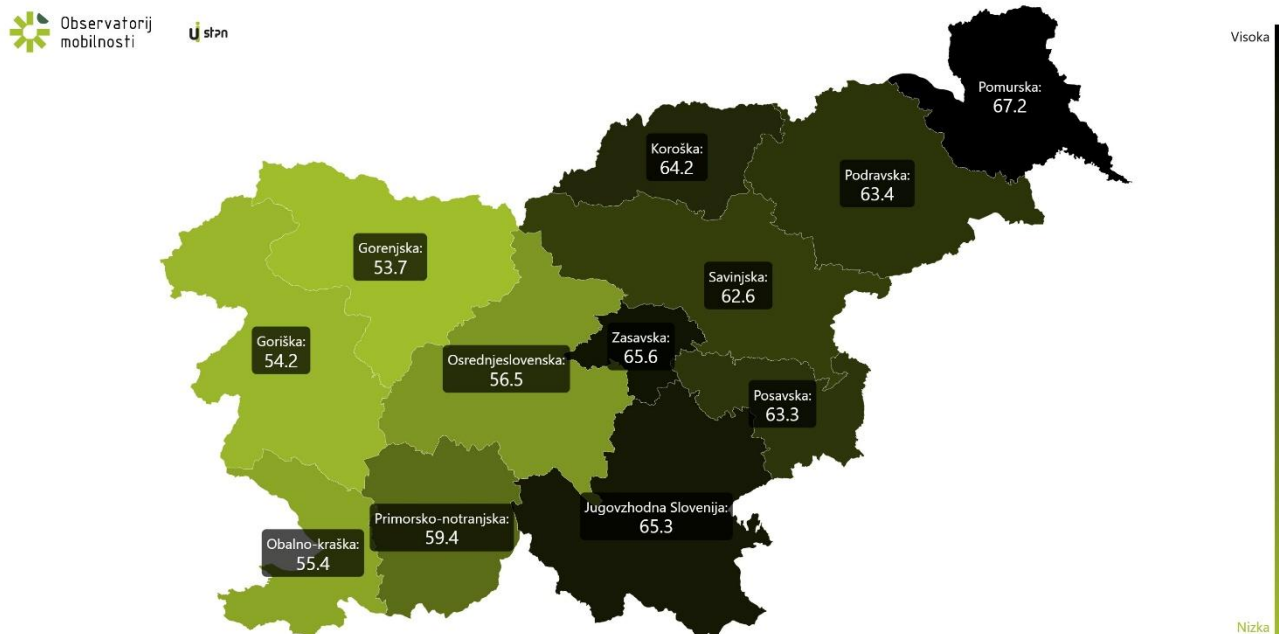
Ob tem nas mediji in družba stalno spodbujajo k prevelikemu vnosu energijsko bogate hrane. NIJZ

takšne razmere umešča v koncept t. i. »debelilnega okolja«, v katerem življenjsko okolje spodbuja prevelik energijski vnos in hkrati zmanjšuje potrebo ter možnosti za telesno dejavnost. Na življenjski slog pomembno vplivajo možnosti, ki jih posamezniku ponuja širše družbeno okolje, zato sprememb ni mogoče pričakovati le od posameznika, temveč so potrebni sistemski ukrepi različnih sektorjev (Gabrijelčič Blenkuš in Robnik, 2016). Prometni in prostorski državni sistem je med odločilnimi faktorji tega širšega okolja, saj vpliva na razdalje med vsakodnevnimi cilji, infrastrukturo, privlačnost in možnosti za varno hojo in kolesarjenje, dostopnost javnega prevoza ter kakovost javnih in zelenih površin.

Podatki o čezmerni hranjenosti odraslih v Sloveniji, objavljeni na [Observatoriju mobilnosti](#), kažejo na izrazite regionalne razlike: delež čezmerno hranjenih oseb upada od vzhoda proti zahodu države, pri čemer je indeks največji na vzhodu države. Kot kažejo podatki na [Observatoriju mobilnosti](#), beležimo najvišjo rast lastništva števila osebnih avtomobilov ravno v pomurski regiji, kjer je prišlo med letoma 2002 in 2022 do 47-% porasta.

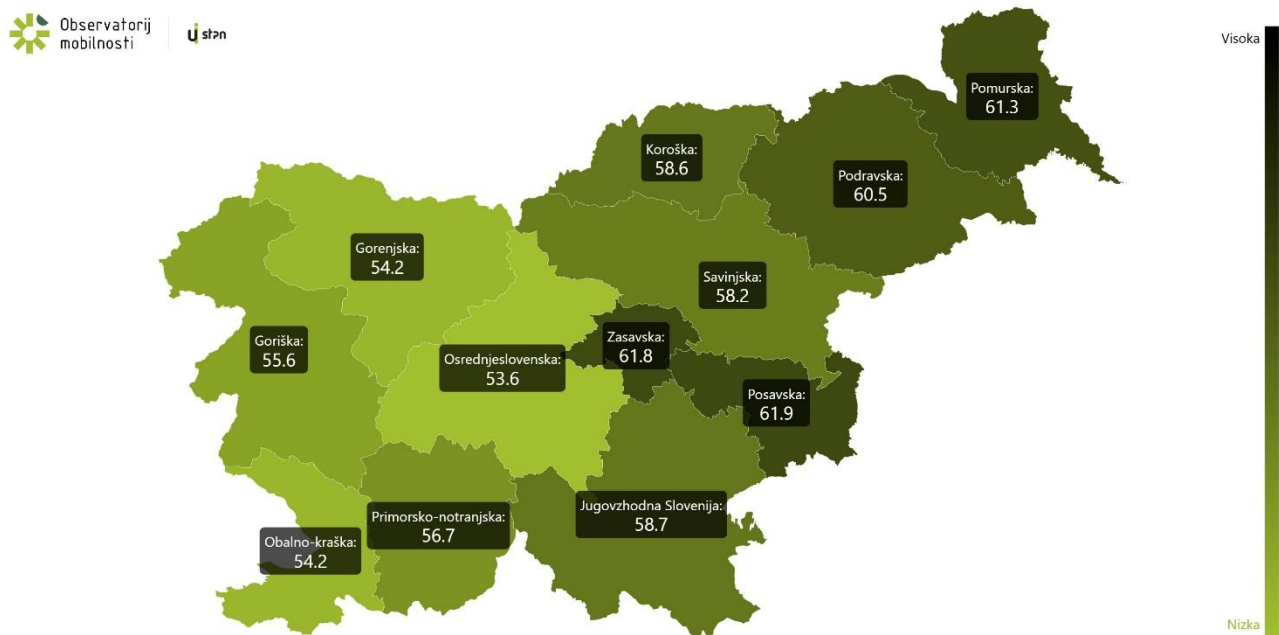
Slika 1: Delež čezmerne hranjenosti odraslih je v Sloveniji višji na vzhodu in upada proti zahodu. Primerjava v deležu čezmerne hranjenosti med letoma 2019 in 2022 kaže na njen upad v 4-letnem obdobju.

Čezmerna hranjenost (regije)



Stanje 2019

Čezmerna hranjenost (regije)



Stanje 2022

Otroci in mladostniki

Pri otrocih in mladostnikih je položaj nekoliko drugačen, vendar prav tako vzbuja skrb. Po podatkih NIJZ je bilo leta 2022 med petnajstletniki 23 % čezmerno hranjenih ali debelih, delež pa se je od leta 2002, ko je znašal 12,9 %, močno povečal. Velika je tudi razlika med spoloma, saj je bilo leta 2022 čezmerno hranjenih ali debelih 28,3 % fantov ter 17,1 % deklet (NIJZ, 2025).

Pomemben del sprememb pri otrocih kažejo prihodi v šolo. Leta 1991 je okoli 90 % otrok v Sloveniji v šolo prihajalo aktivno, torej peš ali s kolesom, leta 2001 približno 40 %, v poznejših meritvah pa le še približno 25–33 % (Plevnik, Balant in Mladenovič, 2017). V eni generaciji smo tako izgubili velik del ene najosnovnejših oblik vsakodnevnega gibanja otrok.

Poti v šolo zato ne velja obravnavati le kot logistični problem jutranjega dovoza otrok. Ko prostor pred šolo organiziramo predvsem za avtomobile in parkiranje, otrokom že od zgodnjih let sporočamo, da je avtomobil običajen način premikanja tudi na kratkih razdaljah. Kampanje, kot sta Pešbus in Bicivlak, so lahko koristni podporni ukrepi za drugačne oblike mobilnosti, dolgoročni cilj pa naj bodo varne in povezane poti, šolske ulice, območja umirjenega prometa in kakovosten javni prostor pred šolami, ki otrokom omogoča samostojno hojo, kolesarjenje, igro in druženje.

Številna evropska mesta, kot so Pariz, Barcelona, Gradec in Gent ter Bolzano, uvajajo sistemske ukrepe za povečevanje javnih površin brez avtomobilov v bližini šol: ulice ob šolah zapirajo za motorni promet, hitrost omejujejo na 30 km/h ter šolske okoliše preoblikujejo v javni prostor, namenjen hoji, igri, druženju in kolesarjenju. Takšni ukrepi povečujejo vsakodnevno telesno dejavnost in izboljšujejo prometno varnost.

Prometna politika in prometni sistem

Prometna politika lahko podobno vpliva na vsakodnevno gibanje odraslih. Delovna mesta so eden najpomembnejših ciljev vsakodnevnih poti, zato so lokacije delovnih mest, kakovost javnega prevoza, varne kolesarske in peš povezave ter parkirna politika pomembni dejavniki izbire načina prihoda na delo. Mobilnostni načrti za ustanove in podjetja, kakovostne kolesarnice, garderobe in tuši na delovnem mestu, dobra dostopnost z javnim prevozom ter upravljanje parkiranja lahko pomembno povečajo delež hoje, kolesarjenja in večmodalnih poti. Prednost takšnih ukrepov je, da telesne dejavnosti ne obravnavajo kot dodatne obveznosti v prostem času, ampak jo vključujejo v običajni potek dneva.

Za spodbujanje hoje in kolesarjenja so pomembne tudi kakovostne in dostopne zelene površine. Hoja, tek, igra, kolesarjenje in druge oblike neorganizirane telesne dejavnosti so lažje dostopne in prijetnejše tam, kjer je mreža zelenih in javnih odprtih površin dovolj blizu prebivalcem, kakovostno urejena in varno dosegljiva peš ali s kolesom. Pri tem ni pomembna samo količina zelenih površin, temveč tudi njihova razporeditev, dostopnost, povezanost in vzdrževanje. Zelene površine imajo največjo javnozdravstveno vrednost takrat, ko so vključene v vsakdanje življenje in povezane z mrežo peš ter kolesarskih poti (Šuklje Erjavec idr., 2019).

Čezmerna hranjenost zato ni zgolj zdravstveni problem posameznika, temveč tudi kazalnik širših družbenih, prostorskih in prometnih ureditev. Prekomerne teže in debelosti ni mogoče pripisati enemu vzroku niti je ni možno rešiti z enim ukrepom. Tak prometni sistem, v katerem tudi kratke poti v šolo, na delo, po opravkih ali do storitev praviloma opravimo z avtomobilom, zmanjšuje možnosti za redno vsakodnevno telesno dejavnost. Če pa naselja, šolske okoliše, zaposlitvena območja, zelene površine in

javni prostor načrtujemo tako, da omogočajo hojo, kolesarjenje, igro in druženje, prometna in prostorska politika postaneta del preventive. Takšna sprememba paradigme

prometnega načrtovanja zato tudi naložba v javno zdravje, telesni razvoj otrok, zmanjševanje sedečega življenjskega sloga odraslih in dolgoročno kakovost življenja.

Literatura:

Rotovnik-Kozjek, N., ur. (2020). *Praktikum klinične prehrane: osnove*. Ljubljana: Slovensko združenje za klinično prehrano; Ministrstvo za zdravje.

Gabrijelčič Blenkuš, M., Robnik, M. (2016). *Prekomerna prehranjenost in debelost pri otrocih in mladostnikih v Sloveniji II*. Ljubljana: Nacionalni inštitut za javno zdravje.

Nacionalni inštitut za javno zdravje – NIJZ (2025). *Zdravstveni statistični letopis Slovenije 2024. Čezmerna hranjenost in debelost*. Ljubljana: NIJZ.

Nacionalni inštitut za javno zdravje – NIJZ (2026), *Zdravje v občini*, <https://obcine.nijz.si/>.

Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L. (2017). *Skrb vzbujajoče spremembe v mobilnosti mladih – primer osnovnošolcev v Novem mestu*. Urbani izziv, 28(2), 70–79; <http://www.jstor.org/stable/26266350>.

Šuklje Erjavec, I., Kozamernik, J., Žlender, V. idr. (2019). *Ven za zdravje: Priročnik za načrtovanje zelenih površin za spodbujanje telesne dejavnosti in zdravega življenjskega sloga*. Ljubljana: Urbanistični inštitut Republike Slovenije.

OECD (2018). *We must tackle the growing burden of obesity*. OECD Observer.

Strokovni posvet o tej temi:

Skupina za transformativno prometno načrtovanje UIRS je decembra 2025 na temo čezmerne hranjenosti in prometnega sistema organizirala strokovni posvet z naslovom »*Observatorij mobilnosti in prekomerna prehranjenost*«. Posnetek posveta je dosegljiv [tukaj](#).

Objavljeno na: [Observatorij mobilnosti](#), avgust 2026.

Aktivnost je bila sofinancirana s sredstvi integralnega projekta LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007), ki je financiran s sredstvi evropskega programa LIFE, Sklada za podnebne spremembe in partnerjev projekta.



SAMO 1 PLANET
CARE4CLIMATE



Sofinancira
Evropska unija



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR